

Séance de la soirée du 16 mai 2005

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

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. MICHEL GERMAIN, président
 M. JULES DUFOUR, commissaire
 M. MAMADOU LAMINE SANE, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE PROLONGEMENT
DE L'AUTOROUTE 25 ENTRE
L'AUTOROUTE 440 ET LE BOULEVARD HENRI-BOURASSA**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 16 mai 2005, 19 h
Le Château Classique
6010, boulevard des Grandes Prairies
Saint-Léonard

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 16 MAI 2005	1
MOT DU PRÉSIDENT	1
LE PRÉSIDENT:.....	1
PRÉSENTATION DES REQUÊTES :	
ASSOCIATION HABITAT MONTRÉAL	
PATRICIA CLERMONT, FRANÇOIS GAGNON	6
NORMAND LEGAULT	10
CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL	
ROBERT PERREAULT	11
GROUPE DE RECHERCHE URBAINE HOCHELAGA-MAISONNEUVE	
PIERRE BRISSET	17
PARTI VERT DU QUÉBEC	
SYLVAIN CASTONGUAY	19
COLLECTIF EN ENVIRONNEMENT MERCIER-EST	
RÉAL BERGERON.....	21
PRÉSENTATION PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS	24
REPRISE DE LA SÉANCE	34
DÉPÔT DE DOCUMENTS.....	34
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
MARIE-LYNE BAKER	38
MICHEL MORIN	39
GREGORY SABOURIN	45
PATRICK CHARETTE	49
ANDRÉ PORLIER	55
STÉPHANE BERTHE	63
SERGE GOUGEON	68
PIERRE-LUC FOURNIER.....	73
ROBERT PERREAULT	77
EDOUARD RAYMOND	89

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 Mesdames et messieurs, bonsoir et bienvenue à cette première partie de l'audience publique portant sur le projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 à Laval et le boulevard Henri-Bourassa à Montréal par le ministère des Transports.

10 Je suis Michel Germain. Je préside cette commission d'enquête qui a la responsabilité de réaliser le mandat confié au BAPE par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Je suis secondé par monsieur Jules Dufour et monsieur Mamadou Lamine Sane qui agiront à titre de commissaires.

15 Je précise que nous avons été assermentés devant un juge de la Cour supérieure et que nous disposons des pouvoirs et de l'immunité des commissaires en vertu de la *Loi sur les commissions d'enquête*. De plus, nous nous sommes engagés à respecter le Code d'éthique et de déontologie du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

20 Dans un premier temps, je vais donner un aperçu du déroulement de cette première soirée d'audience. Je vais prendre une dizaine de minutes pour expliquer les règles générales ainsi que la façon de procéder afin de permettre un débat éclairé, serein et respectueux. Ensuite, je vous présenterai les personnes-ressources invitées et l'équipe du BAPE qui assistera la commission. Puis les requérants seront invités à lire leur requête. Enfin, le représentant du promoteur sera invité à présenter son projet.

25 Il y aura par la suite une pause d'environ quinze minutes après la présentation du promoteur. C'est à ce moment que le registre sera rendu disponible pour ceux et celles qui désirent s'y inscrire afin de poser leurs questions à la commission. Ce registre est déposé à l'arrière de la salle. Au retour de la pause, les personnes inscrites au registre seront appelées dans l'ordre d'inscription à venir poser leurs questions.

30
35 Maintenant, je vais faire la lecture du mandat de la commission rédigé dans une lettre adressée au président du BAPE, monsieur William J. Cosgrove, et signée par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs du Québec, monsieur Thomas J. Mulcair.

40 *En ma qualité de ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et en vertu des pouvoirs que me confère le troisième alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique concernant le projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa par le ministère des Transports, et de me faire rapport de ses constatations et de l'analyse qu'il en aura faite.*

45 Le mandat de la commission a débuté aujourd'hui, le 16 mai 2005, et est d'une durée maximale de quatre mois. Le rapport du bureau devra être remis au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard le 16 septembre 2005. Le ministre doit rendre le rapport public dans les 60 jours suivants.

50 À l'instar de toutes les commissions du BAPE, nous examinerons ici, dans une perspective de développement durable, le mandat qui nous a été donné en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs, qui englobe les aspects biophysique, social, économique et culturel.

55 L'audience publique est divisée en deux parties. La première partie débute ici ce soir, et la commission y siègera les jours suivants selon les besoins de la commission.

60 Cette première partie d'audience a pour objectif de compléter l'information et elle permet au public et à la commission de poser des questions, d'obtenir des réponses du promoteur et des compléments d'information ou des réponses de la part des personnes-ressources. Cette première partie permet donc de cerner les enjeux et d'enrichir la connaissance sur le projet. Elle ne sert pas à entendre les opinions des participants mais plutôt à compléter l'information sur le projet. Cela ne veut pas dire que nous ne voulons pas entendre votre opinion, mais plutôt que nous voulons l'entendre dans un mois, c'est-à-dire lors de la deuxième partie de l'audience.

65 La deuxième partie de l'audience est prévue ici même à compter du 13 juin 2005. La commission entendra l'opinion de ceux et celles qui le désirent. C'est lors de cette deuxième partie que les citoyens prendront position sur le projet. Je vous demande d'ailleurs de signifier à la coordonnatrice de la commission, madame Anne-Lyne Boutin, qui est à l'arrière de la salle, votre intention de déposer un mémoire le plus tôt possible. Cela facilite la logistique de la deuxième partie de l'audience publique. Vous devrez nous faire parvenir vos mémoires avant le 9 juin, et ce, afin de nous permettre d'en faire une lecture attentive et appropriée avant le début de la deuxième partie de l'audience.

75 Lors de la présentation de votre mémoire, la commission échangera avec vous afin de bien comprendre votre position. Vous pouvez également déposer votre mémoire à la commission sans le présenter. Les deux options sont donc possibles. Vous devez simplement le signaler à madame Anne-Lyne Boutin.

80 Le mandat de la commission comprend aussi, en plus de la tenue de l'audience publique, un mandat d'enquête. La commission a ainsi son propre questionnement, qui est souvent fait dans la foulée des questions que vous aurez initiées. Notez que ce questionnement pourrait se compléter après la partie publique. Dans ce cas, les questions et réponses seront déposées officiellement et rendues publiques. Elles deviendront accessibles dans les centres de consultation et sur le site Internet du BAPE.

85

Les documents relatifs au dossier, dont ceux qui seront déposés par la commission dans le cadre du mandat, peuvent être consultés au bureau du BAPE à Québec, à la Bibliothèque centrale de l'Université du Québec à Montréal ainsi qu'aux endroits suivants: la bibliothèque de Rivière-des-Prairies située au 9001, boulevard Perras; la bibliothèque Germaine-Guèvremont

90

située au 2900, boulevard de la Concorde Est à Laval; le Centre biblio-culturel Henri-Bourassa situé au 5400, boulevard Henri-Bourassa Est.

95

Vous pouvez également consulter en tout temps les documents sur le site Internet du BAPE à l'adresse suivante: www.bape.gouv.qc.ca. Les étapes de la consultation seront également annoncées dans la rubrique *À surveiller* du site Internet de la commission. Les personnes n'ayant pas accès à Internet peuvent consulter gratuitement le site du BAPE aux trois centres de consultation ouverts dans la région.

100

J'en profite également pour vous dire que la commission a un devoir de neutralité, d'impartialité et de réserve. Elle a le devoir d'agir équitablement envers tout le monde. De plus, ce qui est dit en audience est enregistré et les transcriptions seront disponibles sur le site Internet du BAPE ainsi que dans les centres de consultation environ une semaine après la fin de la première partie de l'audience publique.

105

Après l'intervention du BAPE, à la suite de la deuxième partie de l'audience publique, l'enquête se poursuit. La commission rédigera son rapport pour le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, qui fera état de l'analyse de la commission concernant le projet. Il comprendra des constats et des avis sur divers sujets et enjeux retenus par la commission.

110

Maintenant, je vais expliquer comment nous allons procéder ce soir et pour toutes les séances de la première partie de l'audience publique. D'abord, la disposition de la salle. La commission constituée de moi-même et de messieurs Dufour et Lamine Sane.

115

Vous avez à ma gauche la table des analystes, la table des personnes-ressources et la table de la personne qui s'occupe des transcriptions. À l'arrière, vous avez pu voir la table de l'équipe de la commission qui est à l'accueil. À ma droite, la table des représentants du promoteur et enfin, la table centrale, c'est à cette table que vous venez poser vos questions.

120

L'inscription pour les questions, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, se fait à l'arrière auprès du conseiller en communication. Le registre pour ce soir sera ouvert à la première pause. Le nombre de questions permises est de deux par intervention, donc par personne, sans sous-questions. Cette règle a pour but de permettre au plus grand nombre de participants de poser leurs questions. Vous avez la possibilité de vous réinscrire au registre pour des questions

125

supplémentaires.

Je vous demande d'éviter les préambules aux questions. Les seuls préambules

130 acceptés sont ceux qui sont indispensables à la compréhension de la question. Bien entendu, mes collègues et moi pouvons intervenir en tout temps auprès des personnes-ressources et des représentants du promoteur pour obtenir de l'information additionnelle dans la foulée de cette question.

135 Toutes les questions du public doivent m'être adressées; ceci s'applique également aux réponses. Aucun échange direct ne doit se faire entre les porte-parole et le public. Je dirigerai ensuite les questions aux personnes concernées. Il est possible que j'adresse la question à une autre personne en plus de la personne initialement interpellée.

140 Il ne sera toléré aucune forme de manifestation d'approbation ou de désapprobation, de remarques désobligeantes, de propos diffamatoires ou d'attitudes méprisantes. La meilleure façon de favoriser les débats sereins est de respecter les règles de procédure du BAPE. Respecter ces règles constitue la meilleure façon d'éviter d'éventuelles poursuites.

145 Les questions qui ne peuvent obtenir une réponse immédiatement par le promoteur ou les personnes-ressources devront obtenir une réponse le plus tôt possible. Si la réponse ne peut pas être donnée immédiatement, la commission se chargera de l'obtenir lors d'autres séances ou encore par écrit. Ces réponses font partie du dossier et seront rendues publiques.

150 Si une information ou certains documents demandés sont considérés comme confidentiels par la personne qui doit les déposer, elle doit en faire part à la commission au moment où celle-ci en fait la demande. Si la commission le décide, cette information doit lui être remise avec la mention «confidentiel». La commission fixera une rencontre et entendra les représentations des personnes concernées quant aux allégations de préjudice qui pourrait être encouru par le dépôt d'un tel document. Elle prendra ensuite une décision écrite à l'effet de rendre publique, en tout ou en partie, ou de ne pas rendre publique l'information.

155 Les personnes concernées bénéficieront d'un délai pour réagir à cette décision. À la suite de quoi, l'information sera soit rendue publique, en tout ou en partie, ou sera renvoyée à la personne qui l'a fournie sans que la commission en tienne compte dans ses travaux.

160 Le participant qui désire déposer un document ou donner une information lors de l'audience publique, mais qui a des doutes quant à la nature confidentielle de cette information, peut s'adresser à la coordonnatrice du secrétariat de la commission qui se chargera de vérifier le tout auprès de la commission.

165 Puisque chaque document déposé est reprographié en douze copies et que cela peut faire beaucoup de paperasse à recycler, il n'est pas nécessaire de déposer un document pour attirer l'attention de la commission sur du contenu que vous désirez mettre en lumière. Ainsi, vous pouvez communiquer à la commission la référence d'un document sans toutefois le déposer. La commission se penchera sur son contenu, comme elle le fait pour les documents

170 déposés, et mettra éventuellement le document en bibliographie ou simplement, si la commission considère qu'il est d'intérêt général, pourra de son propre chef décider de le déposer.

Je tiens aussi à souligner que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement s'est doté d'une déclaration de services aux citoyens et met à votre disposition un questionnaire afin
175 d'évaluer la qualité de nos services. Dans le but de nous aider à mieux vous servir, je vous demande de bien vouloir remplir le questionnaire disponible à l'arrière à cet effet.

Maintenant, je vais passer à la présentation de l'équipe. Il me fait plaisir de vous présenter les membres de l'équipe de la commission. Alors, à ma gauche, vous avez tout près
180 de moi les analyses, madame Linda St-Michel ainsi que madame Sophie Hamel-Dufour. Loin à l'arrière, vous avez également une troisième analyste, Marie-Ève Fortin. À l'arrière de la salle, nous avons notre conseiller en communication, monsieur Jean-Sébastien Fillion. À l'arrière également, il y a notre coordonnatrice du secrétariat de la commission, madame Anne-Lyne Boutin et, en terminant, notre agente de secrétariat, madame Christiane Lapointe.

185 Nous avons également en support le personnel du ministère des Services gouvernementaux qui sont, à la logistique, monsieur Daniel Moisan et, au son, monsieur Jean Métivier. Nous avons également une sténographe, madame Lise Maisonneuve.

190 Maintenant, je vais présenter les personnes-ressources ainsi que les représentants du promoteur. Alors, à la table du promoteur, qui est à ma droite, je vais vous présenter les personnes qui sont assises à l'avant, qui sont: monsieur Doris Mercier, monsieur Henri Gilbert au centre de la table qui va agir en tant que porte-parole, et monsieur Daniel Dorais.

195 À la table d'expertise à l'arrière, nous avons des représentants aussi du promoteur: monsieur Jean-Luc Pellerin, monsieur Alain Lefrançois, monsieur Pierre Tremblay, madame Sandra Sultana. Il y a également monsieur Jacques Venne, madame Christine Caron, monsieur Robert Montplaisir, monsieur Yves Comtois.

200 Pour les personnes-ressources: du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, vous avez monsieur Luc Valiquette et monsieur Éric Thomassin.

Pour la Ville de Montréal, vous avez monsieur Marc Blanchet. Et présent dans la salle, vous avez monsieur David Thérien.

205 De l'Agence métropolitaine de transport, monsieur Claude Carette et dans la salle monsieur Yves Phaneuf.

Pour la Ville de Laval, monsieur Richard Fleury à la table, et dans la salle, monsieur

210 Gaétan Turbide, monsieur Guy Courchesne, monsieur Michel Rhéaume, monsieur Sylvain Dubois.

Pour le ministère des Ressources naturelles et de la Faune, monsieur Pierre Bilodeau et, comme substitut, monsieur Michel Letendre.

215

Au ministère de la Santé et des Services sociaux, monsieur Louis Drouin et, dans la salle, nous aurions monsieur Norman King.

220

Je voudrais apporter une précision également quant à des représentants de la Communauté métropolitaine de Montréal. Nous les avons invités. Ils avaient aussi assisté à une rencontre préparatoire. Mais par la suite, ils ont manifesté le désir de ne pas participer comme personnes-ressources invitées aux travaux de la commission étant donné, entre autres, qu'ils sont à faire cette semaine une consultation sur le projet de schéma d'aménagement pour la Communauté métropolitaine de Montréal. Ça ne nous empêche pas, si besoin est, de leur adresser des questions par écrit, que nous pourrions faire dans les prochains jours. Alors, si des personnes désirent poser des questions en rapport avec les responsabilités de la Communauté métropolitaine, alors nous les prendrons par écrit.

225

230

Également dans la salle, nous avons monsieur Jean Beaudette du ministère de la Sécurité publique ainsi que monsieur Daniel Pilon de la MRC Les Moulins.

Également dans la salle, du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, madame Valérie Savard.

235

Nous avons aussi établi des contacts avec les gens de Pêches et Océans Canada, monsieur Alain Kemp, pour d'éventuelles questions.

240

Alors, ceci met fin à la première partie de ma présentation. Nous allons passer à la deuxième étape pour ce soir. Un certain nombre de requérants à l'audience ont manifesté le désir de présenter leur requête. Alors, nous allons immédiatement procéder. Nous allons inviter à tour de rôle les personnes qui le désirent à présenter leur requête.

245

Alors, le premier groupe que je vais inviter est l'Association Habitat Montréal. Alors, je vais inviter les représentants de l'association à s'avancer. J'ai trois noms inscrits, mais j'ignore lesquels vont présenter. Alors, j'ai madame Patricia Clermont, monsieur François Gagnon et monsieur Luc Ferrandez. Sont-ils ici ce soir? Oui.

M. FRANÇOIS GAGNON :

250

Bonsoir!

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir!

255

M. FRANÇOIS GAGNON :

Monsieur Ferrandez n'est pas là ce soir. Donc, François Gagnon et Patricia Clermont présentent la requête.

260

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Je vous remercie. Alors, je vous laisse la parole pour la lecture de votre requête.

265

M. FRANÇOIS GAGNON :

Comme notre requête est un peu longue, on va peut-être résumer les points principaux qui sont dessus.

270

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

275

M. FRANÇOIS GAGNON :

Je vais commencer par dire que notre préoccupation, en fait, qui recoupe tous ces points-là, c'est que ce projet-là, à notre sens, va induire plus de déplacements dans la région de Montréal. Donc, il va augmenter les déplacements automobile, les parcs camions et que ça, c'est contraire à plusieurs des orientations de beaucoup d'outils de planification de la région pour de très bonnes raisons, pour des raisons de santé notamment, des raisons environnementales, des raisons de sécurité.

280

Bref, c'est en gros les préoccupations qui recourent nos principaux points qu'on a identifiés dans notre requête. Je vais laisser Patricia vous les détailler un par un.

285

Mme PATRICIA CLERMONT :

Donc, les raisons pour justifier notre requête sont nombreuses et les préoccupations auxquelles elles sont liées sont de plusieurs ordres, mais notamment elles pourraient être ainsi formulées.

290

La première, c'est qu'en tant que résidents de Montréal, nous sommes plus que

295 concernés par la qualité de l'air que nous respirons à chaque jour. Et les récentes journées de smog que nous avons subies en nombre record ne font rien pour apaiser nos inquiétudes.

300 Or, on sait bien que sans une réduction du nombre de véhicules automobiles et du nombre de camions sur nos routes, réduction combinée à des améliorations technologiques sur les systèmes antipollution des véhicules, il sera impossible de parvenir à une amélioration de cette qualité de l'air. Comme ces nouveaux tronçons autoroutiers ajouteraient une grande capacité de transport automobile et parcs camions, ils semblent tout à fait incompatibles avec la nécessité de réduire les polluants dans l'air montréalais.

305 D'ailleurs, la Régie de la santé de Montréal-Centre est opposée au projet de construction de tout nouveau pont ou autoroute depuis plusieurs années. Le temps est venu d'écouter ces gens qui sont non seulement responsables mais très professionnels.

310 La deuxième raison, c'est que plus plusieurs d'entre nous résidons dans Hochelaga/Maisonneuve. Et c'est d'ailleurs un des quartiers qui est un laboratoire, autrement dit, pour les études d'asthme au Canada, étant donné qu'il y a beaucoup de cas recensés dans ce quartier-là. Ce quartier-là d'ailleurs est tout à côté de l'autoroute, en fait le projet Notre-Dame qui n'est pas encore réglé justement et qui est comme encore en attente, à savoir si ce sera une autoroute ou un boulevard, mais il est fort possible que les problèmes de pollution soient amplifiés par la présence des infrastructures de transbordement.

315 Le deuxième point, c'est qu'il est nécessaire d'améliorer la qualité de l'air dans les quartiers limitrophes à la rue Notre-Dame, et cette rue Notre-Dame, on sait qu'elle est liée à ce projet. Nous, en tout cas, je pense qu'il est très lié. On verra les effets d'un pont sur la 25 dans notre quartier justement par une pression qui serait sur la rue Notre-Dame.

320 **M. FRANÇOIS GAGNON :**

325 On pense aussi que, économiquement parlant, les investissements plutôt dans les infrastructures routières ne sont pas tellement rentables en général, parce qu'elles ont beaucoup de coûts qui sont externalisés lorsqu'on comptabilise les effets de ces choses-là.

330 Donc, on calcule peut-être les gains en termes de congestion et en termes de minutes qui sont gagnées par les automobiles, par les camions, mais on externalise toutes sortes de choses, comme les coûts de santé qui sont reliés à ces nouvelles constructions-là, qui sont liés aussi à l'induction routière.

335 Donc, en tant que contribuables, on n'est pas tellement portés à soutenir ce type de projet-là. D'ailleurs, il y a des études de la Chambre de commerce de Montréal assez récentes qui ont montré que les investissements en transport en commun étaient plus rentables à terme que les investissements dans les infrastructures routières.

Mme PATRICIA CLERMONT :

340 Le quatrième point, c'est justement que les systèmes de transport collectif de Montréal,
en plus de ça, c'est un formidable outil qu'on a pour favoriser l'équité sociale et c'est de plus en
plus mis à mal par l'augmentation des déplacements automobiles. On sait que justement il
manque d'investissement en transport collectif.

345 Nous, on fait partie de ceux qui militons activement pour cette amélioration-là des
transports en commun qui favoriserait l'ensemble des contribuables montréalais, et ailleurs aussi
d'ailleurs, pour favoriser les déplacements, quel que soit le niveau socio-économique des uns et
des autres.

M. FRANÇOIS GAGNON :

350 Il y a d'autres projets à propos desquels on a dit qu'il y avait une urgence de réaliser des
projets autoroutiers, notamment dans le cas du pont vers la Rive-Sud, qui devait lier la Rive-Sud
à Montréal plutôt. Donc, dans ce cas-ci aussi, on disait qu'il y a urgence, il est nécessaire de
construire ces infrastructures-là.

355 Alors, par expérience, ces projets-là n'ont pas été réalisés, puis il n'y a pas eu de
catastrophe appréhendée. Il y a d'autres types de solutions qui peuvent être mis de l'avant pour
favoriser les déplacements entre les périphéries et le centre de Montréal.

360 **Mme PATRICIA CLERMONT :**

La dernière raison qu'on a soulignée dans notre requête, c'est que justement ce projet-là,
l'étude d'impact nous semble avoir été réalisée de manière pour le moins précipitée.

365 À plusieurs égards, ça nous inquiète aussi la formule de PPP qui soustrait, à notre sens,
plusieurs informations qui sont indispensables à un examen juste par les citoyens et par
l'ensemble de la société civile. Et ce serait un malheureux précédent que de faire un PPP sur de
mauvaises bases, telles que celles qui se présentent à nous aujourd'hui. Merci.

370 **M. FRANÇOIS GAGNON :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

375 Alors, nous vous remercions pour la lecture de votre requête.

Nous allons maintenant inviter monsieur Normand Legault.

380 **M. NORMAND LEGAULT :**

Bonsoir!

385 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, monsieur. Alors, à vous la parole.

M. NORMAND LEGAULT :

390 Merci. Ça fait suite à la demande de l'époque. C'est adressé à monsieur Boisclair. Vous comprendrez qu'il n'est plus là mais je pense qu'on continue toujours, comme on dit.

395 À la suite d'une rencontre d'information qui s'est tenue le 5 septembre 2002 à Laval, je vous adresse une demande d'audience publique concernant le projet de prolongation de l'autoroute 25. Comme je suis producteur agricole à Laval, je m'interroge sur les impacts négatifs de ce projet. Plusieurs raisons motivent donc cette demande d'audience publique. C'est sûr qu'il y a eu des modifications depuis la première étude.

400 Sur les 6 voies de circulation, dont 3 voies proviennent de l'autoroute 440 existantes et 3 voies additionnelles proviendront du prolongement de l'autoroute 25, la circulation des véhicules créera des embouteillages résultant de l'achalandage accru de ces véhicules lors de la période de pointe du soir. En effet, ces 6 voies de circulation vont se rétrécir à 2 voies seulement sur l'autoroute existante de la 25 Nord afin que les usagers empruntent le pont de l'Île Saint-Jean. Cet engorgement causera un refoulement des véhicules sur les routes secondaires.

405 Ce rétrécissement des voies en direction nord va entraîner des conséquences majeures pour les activités agricoles, entre autres: augmentation de la circulation sur les routes locales (route 125, montée Saint-François et Montée Sainte-Marie) aux heures de pointe du soir.

410 On le vit déjà présentement. Peut-être que ce soir, ça a été moins problématique mais, des soirs, la circulation commence à la hauteur de l'autoroute 25. Elle emprunte la Montée Saint-François, la Montée Sainte-Marie, le boulevard des Mille-Îles et, pour court-circuiter, ils prennent la bretelle à la hauteur du pont de l'Île Saint-Jean.

415 Difficulté pour les travailleurs agricoles de circuler avec la machine agricole aux heures de pointe du soir.

LE PRÉSIDENT :

420 S'il vous plaît! Allez-y, monsieur Legault.

M. NORMAND LEGAULT :

425 Augmentation des risques d'accidents sur les routes locales entre les véhicules automobiles et les véhicules agricoles, ces derniers ayant des vitesses de déplacement plus lentes.

430 Augmentation des particules et des poussières en suspension dans les cultures agricoles en bordure des routes et des montées locales, ceci résultant de l'achalandage accru des véhicules.

435 La zone agricole permanente sera soumise à des pressions pour le dézonage afin de réaliser des constructions résidentielles, commerciales et l'agrandissement de parcs industriels sur le territoire agricole dans la couronne nord en bordure de l'autoroute 25.

Pour terminer, c'est juste la demande que je faisais à l'époque, je pense qu'on peut l'éviter. Ça compléterait, pour moi, ma requête.

LE PRÉSIDENT :

440 Merci, monsieur.

Nous allons maintenant inviter, du Conseil régional de l'environnement de Montréal, monsieur Robert Perreault. Bonsoir, monsieur.

445

M. ROBERT PERREAULT :

Bonsoir!

LE PRÉSIDENT :

Alors, à vous la parole.

M. ROBERT PERREAULT :

455

Oui. Monsieur le président, si vous me permettez, juste avant de résumer ma requête, peut-être vous pourrez m'aider à comprendre un peu où on en est au moment où on se parle.

460 Comme vous le savez, plusieurs groupes ont contesté la légalité des présentes audiences, et je ne vous demanderai pas, bien sûr, de jouer le rôle du tribunal. Mais on a reçu une réponse du gouvernement du Québec, et juste pour éclairer la situation, dans le fond, la réponse du gouvernement du Québec à laquelle on pouvait s'attendre, bien sûr, c'est de

considérer que sa démarche est légale, mais j'aimerais quand même un peu savoir à quelle étape on en est, monsieur le président.

465

Le ministère des Transports a publié un document. Parce que c'était quand même, il faut s'en rendre compte, un précédent. C'est la première fois qu'une commission du BAPE va siéger dans le cadre d'un projet qui fait appel à un partenariat public-privé et où quelqu'un a interprété que le seul promoteur était le gouvernement du Québec. Et juste une ou deux questions d'éclaircissement, puis vous jugerez si elles sont pertinentes ou pas.

470

LE PRÉSIDENT :

Allez-y.

475

M. ROBERT PERREAULT :

Le ministère des Transports a publié un document qui s'appelle *Le partenariat public-privé*, dans lequel il décrit les huit étapes d'adoption d'un projet et de réalisation d'un projet de transport dans le cadre de cette nouvelle loi.

480

Et moi, la question que je voudrais poser et sur laquelle j'aimerais avoir un éclaircissement, c'est que, dans l'esprit du ministère, les audiences du BAPE se situent à laquelle de ces étapes?

485

LE PRÉSIDENT :

Écoutez, je pense que c'est le genre de question qu'on pourrait éclaircir plus tard dans la soirée, parce qu'on commencerait immédiatement avant l'ouverture du registre à poser des questions. Mais c'est des questions qui m'apparaissent très pertinentes effectivement à adresser au ministère des Transports.

490

M. ROBERT PERREAULT :

Je vais profiter de votre indulgence pour en poser une deuxième, qu'on va pouvoir régler tantôt.

495

LE PRÉSIDENT :

Oui, allez-y.

500

M. ROBERT PERREAULT :

Concernant peut-être, celle-là, davantage le ministère de l'Environnement.

505

Lorsqu'il y a eu des audiences en 2001, il y a eu certaines réponses d'apportées concernant le projet qui, déjà à l'époque, devait être un projet selon la méthode du PPP, partenariat public-privé. Et on nous disait que le projet présenté dans l'étude d'impact présente, dans le fond, plutôt un concept vraisemblable qui pouvait être réalisé, et que définir un projet

510

précis viendrait contraindre le futur partenaire privé et le limiter dans sa créativité.

Donc, toute une série de questions qui étaient adressées notamment, qui habituellement font l'objet des études de votre commission, comme par exemple la nature des besoins en matière de déboisement, d'excavation, l'organisation des rives, les ouvrages temporaires, toutes les

515

questions dans le cas plus précis de ce projet qui sont liées à la question de la tarification qui sera en vigueur, donc de l'achalandage exact projeté.

Lorsqu'il y a eu les premières audiences, on nous a dit à l'époque que toutes ces questions ne pouvaient pas être répondues par le ministère puisqu'elles dépendaient de la nature

520

du contrat qui interviendrait entre le gouvernement et le partenaire.

Alors, encore une fois, la question que je me pose, c'est: comment le ministère interprète-t-il, dans ce contexte-là, l'article 31.1 de la loi, qui sur ces questions semble clairement dire que: nul ne peut détenir un certificat d'autorisation, entreprendre des travaux sans avoir un

525

certificat d'autorisation.

Et si je comprends bien, l'étape 8 du ministère, c'est que la conception et la réalisation du projet va être celle du partenaire privé. Alors, j'essayais de savoir si, compte tenu de la réponse qu'on a obtenue, si les points de vue ont avancé sur la question.

530

LE PRÉSIDENT :

Une partie de la question, on peut considérer encore une fois que c'est des questions qu'on pourra adresser au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pour savoir plus en détail son interprétation sur l'administration de la loi.

535

Moi, à ce stade-ci, ce que je peux répéter, c'est que nous sommes en audience assortie d'une enquête. Nous, la commission débute ses travaux. La première partie de l'audience sert justement à aller chercher des informations additionnelles pour permettre à la commission de faire son enquête. La commission va produire un rapport. Donc, la commission, c'est le genre d'éléments que la commission peut examiner et va conclure des choses à l'intérieur d'un rapport.

540

Et ça me permet de rappeler que le BAPE n'est pas décisionnel. Il donne un avis. Il donne un point de vue qu'il adresse au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Le ministre, c'est lui qui est l'administrateur de la *Loi sur la qualité de*

545

l'environnement, et notamment en ce qui concerne la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

550 Donc, c'est des sujets comme ça que nous pouvons examiner et que, s'il y a lieu, la commission pourra donner son avis sur les différents points. Donc, à ce stade-ci, nous débutons l'enquête. Nous pourrons cheminer en fonction des questions. Et aussi, pour la deuxième partie de l'audience, il va y avoir les mémoires. Les gens pourront donner leur opinion, donner des pistes à la commission, pistes qu'elle pourra creuser et éventuellement traiter dans son rapport.

555 Donc, vous comprenez que, pour ce qui est des réponses du côté du ministère de l'Environnement, on pourra y revenir plus tard ce soir ou les séances subséquentes.

M. ROBERT PERREAULT :

560 Oui, d'accord, monsieur le président, j'apprécie. D'ailleurs, je ne voulais pas vous placer mal à l'aise. C'était clair pour moi que ce n'était pas à vous à répondre à ces questions, mais je pense que ce serait d'utilité publique, d'intérêt public que les représentants du gouvernement du Québec, tant au ministère des Transports que de l'Environnement, répondent à ces questions puisqu'il semble qu'ils ont une opinion assez claire et précise sur la question.

565

LE PRÉSIDENT :

570 J'aurais une petite question. Tantôt, vous avez mentionné, bon, vous avez envoyé une mise à demeure à des ministres, dont le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, ainsi vous l'avez aussi adressée à notre président, à monsieur Cosgrove. Vous parlez d'une réponse. Est-ce que c'est une réponse écrite que vous avez reçue?

M. ROBERT PERREAULT :

575 Oui.

LE PRÉSIDENT :

580 Nous, on n'a pas pris connaissance de cette réponse-là, mais peut-être éventuellement on pourra en prendre connaissance, mais c'est seulement pour apporter cette précision.

M. ROBERT PERREAULT :

585 Parfait. Alors, je vais résumer brièvement dans ce cas-là, monsieur le président, en attendant les réponses, la position qui est la nôtre.

590 Dans le fond, tout simplement, je le dirais de la façon suivante, parmi ceux qui défendent l'intérêt de construire ce pont, plusieurs disent que c'est un projet nécessaire puisqu'il date des années 60. Déjà dans les années 60, ce pont avait été planifié dans les projets du ministère des Transports.

595 Or, nous, justement, monsieur le président, nous considérons que ce projet est non nécessaire, n'est plus nécessaire parce que justement, c'est un projet qui est dépassé. Le gouvernement du Québec, tous partis politiques confondus à l'Assemblée nationale, a appuyé clairement le gouvernement canadien dans la signature, la ratification du Protocole de Kyoto.

600 Les gaz à effet de serre sont une réalité qui est de plus en plus admise par l'ensemble des scientifiques dans le monde. C'est une question qui concerne tous les citoyens de la planète, et ça ne concerne pas que les Montréalais, ça concerne tous les citoyens de la région de Montréal. Il nous semble qu'on est, sans faire un mauvais jeu de mots, à une croisée des chemins, c'est-à-dire qu'on a...

605 Je ne veux pas nier les besoins en matière de mobilité des personnes. C'est évident qu'un pont, c'est toujours utile. C'est évident qu'un pont épargnerait à certains résidents, à certaines entreprises des déplacements. On en est bien conscients. Il y a des besoins en matière de mobilité des personnes. Mais dans le milieu de l'environnement dans lequel on travaille, nous sommes convaincus qu'en 2005, il y a d'autres façons d'aborder ces questions. Il y a d'autres solutions.

610 On prend simplement pour exemple, l'exemple de l'autoroute 13. Lorsque le ministère des Transports dans des situations semblables a défendu le projet de l'autoroute 13 à l'époque, il soutenait que dans le fond le projet permettrait de décongestionner l'autoroute 15.

615 Si vous avez écouté ce matin Radio-Canada, je veux dire tous les ponts ou à peu près étaient bloqués. Moi, je suis prêt à faire un pari, monsieur le président, que dans quatre, cinq ans d'ici, lorsqu'on écoutera Radio-Canada le matin, quand le pont sera construit, il fera partie lui aussi des ponts congestionnés pour la simple raison que, oui, c'est vrai qu'au lendemain de la construction du pont, on va obtenir un certain soulagement sur les autres ponts, et on va tenter d'en faire la démonstration, mais chaque fois qu'on développe une nouvelle autoroute en milieu urbain, parce que là on parle quand même d'un projet en milieu urbain, chaque fois qu'on développe une nouvelle autoroute en milieu urbain, un nouveau pont, on induit un trafic, une circulation supplémentaire importante. Toutes les études de trafic dans le monde le démontrent.

625 Et on a été un peu surpris, nous, de voir le ministre de l'Environnement expliquer que ce pont contribuerait à une amélioration de la qualité de l'air. On serait les premiers dans le monde à réussir la quadrature du cercle de développer une autoroute en milieu urbain dont le résultat

net serait une diminution de la pollution atmosphérique. Il n'y a aucun exemple, et j'ai hâte d'entendre le ministère des Transports là-dessus, à notre avis, il n'y a aucun exemple qui peut être cité dans le monde où un tel projet permet de diminuer la pollution.

630

Alors, c'est l'essentiel de nos raisons du point de vue de l'environnement. On en a d'autres, bien sûr. On partage les préoccupations de l'Union des producteurs agricoles à l'égard de la pression sur des terres agricoles.

635

On partage les préoccupations de la Commission scolaire de Montréal, à l'effet que pendant qu'on ferme des écoles à Montréal, on doit investir pour en développer une nouvelle à l'extérieur, donc toutes les contraintes liées au développement et à l'étalement urbain.

640

On partage les préoccupations des gens de la Santé publique à l'égard du fait que le modèle de société qu'on développe est un modèle où de plus en plus les gens ne marchent plus, ne se déplacent plus autrement que par l'automobile.

645

On partage les préoccupations de la Chambre de commerce à l'effet que les ménages québécois consacrent maintenant près de plus du tiers de leur marge de manoeuvre financière disponible à l'achat d'une deuxième et d'une troisième voiture par ménage. Alors que le Québec ne produit pas de voiture et pas de gaz, on pense que c'est une mauvaise décision au plan économique.

650

Et donc, on va tenter de le démontrer. Et puis, ma foi, si on réussit à nous convaincre du contraire, bien, on changera d'opinion. Mais je dois dire bien honnêtement qu'à date, on n'a pas vu d'autres exemples dans le monde où un tel projet aurait contribué à une amélioration de l'environnement.

LE PRÉSIDENT :

655

Très bien, monsieur Perreault. Je vous remercie.

S'il vous plaît! S'il vous plaît, pas de commentaires.

660

Monsieur, je comprends que vous levez la main, mais je ne pense pas que je puisse vous accorder la parole. Vous comprenez, là on va essayer de faire l'audience de façon la plus calme possible.

665

Je vous rappelle, la première partie de l'audience, c'est de compléter l'information sur le projet. Ce n'est pas d'avoir les opinions en faveur ou contre le projet. On est vraiment ici ce soir pour le faire de façon le plus calme possible, de façon le plus sereine possible, de façon équitable.

Il y a beaucoup de monde dans la salle ce soir. On voit, il y a comme deux clans dans la

670 salle. Je vous demande de respecter les gens qui vont venir lire leur requête et surtout aussi de
respecter les gens qui vont venir adresser leurs questions à la commission. Je pense que c'est
important. Plus ça va se faire sereinement, plus les travaux vont être faciles.

675 Je crois que ce qui est important aussi de souligner, c'est que les audiences publiques du
BAPE ne doivent pas être des expériences traumatisantes pour personne. Il faut que ce soit des
expériences agréables, constructives. La commission s'attache aux faits et pas aux
manifestations d'approbation ou de désapprobation. Donc, ce sont les faits qui sont importants.

680 Alors maintenant, sans plus tarder, je vais inviter un représentant du Groupe en
recherche urbaine Hochelaga/Maisonneuve, monsieur Pierre Brisset. Bonsoir, monsieur. Alors,
à vous la parole.

M. PIERRE BRISSET :

685 Monsieur le président, bonsoir. Je vous remercie de m'avoir invité à lire ma requête.
Évidemment, ça a été écrit le 17 septembre 2002. Comme on pourrait dire, il y a beaucoup d'eau
qui est passée en dessous du pont depuis. Alors, je vais vous lire la requête telle qu'elle a été
présentée en 2002.

690 Monsieur le ministre,

Par la présente, nous vous demandons la tenue d'une audience publique pour le projet en
rubrique, le pont de la 25. Voici les raisons qui motivent cette demande. Tout d'abord, nous
considérons que l'approche par la construction de nouvelles autoroutes urbaines pour régler la
695 problématique des déplacements dans nos villes n'est plus d'actualité. Ça a été dit par d'autres.

Considérant que nous commençons à vivre les effets de réchauffement de la planète... je
vais sauter le premier paragraphe. Ça parle de l'Accord Kyoto. Tout le monde est au courant.

700 Considérant que la conclusion imminente du dossier de la Commission Nicolet relatif aux
propositions de liens entre Montréal et la Rive-Sud semble favoriser des solutions de transports
urbains durables plutôt que de nouveaux ponts, nous croyons que l'approche doit être semblable
sur la Rive-Nord, surtout que ce côté de l'île et déjà mieux desservi en équipement de ponts: 48
voies entre Laval et Repentigny sur Montréal versus 23 entre Montréal et la Rive-Sud.

705 Considérant que les expériences réelles sur l'évolution de l'achalandage sur des
autoroutes semblables menant au centre-ville nous révèlent que les débits qui en résulteraient sur
la Notre-Dame ont été grossièrement sous-estimés, nous avons donc demandé qu'une étude
d'impact comparative soit faite avec la réalisation de l'autoroute 13, comme comparaison,

710 une infrastructure très similaire en caractéristiques avec le présent projet qui se trouve du côté ouest de l'agglomération.

On doit se souvenir que cette autoroute 13 fut proposée en 75 avec la plupart des attributs avancés sur le présent projet, soit emprise appartenant en grande partie à l'État devant être
715 financé par le secteur privé à péage – 25¢ à l'époque, ça équivaut à 2 \$ aujourd'hui – et en offrant toutes les économies de temps de parcours avancé dans le présent projet.

Nous savons aujourd'hui, l'autoroute 13, la même autoroute, a complètement débalancé le fonctionnement de l'autoroute 20 entre la 32ième Avenue à Lachine et l'échangeur Turcot – je
720 vous prie de prendre ce parcours tous les matins, vous verrez que c'est complètement congestionné – sans pour autant réussir à avoir diminué le niveau de l'achalandage sur l'autoroute Décarie. Le développement de l'ouest de Laval qui en a suivi est-il aussi positif qu'on puisse le souhaiter considérant la difficulté de desservir la région autre que par l'auto?

725 Considérant l'inopportunité de temps économisé, nous croyons que beaucoup d'autres facteurs devraient être mis en cause. Nous avons pu témoigner que toute nouvelle infrastructure semblable n'a fait que déplacer et rendre pire les points de congestion ailleurs sur le réseau. Pendant la période d'information, le promoteur n'a pas pu nous démontrer le contraire.

730 Je vais vous citer deux exemples. Cette nouvelle infrastructure semble se raccorder aux points de congestion déjà bien connus. Le matin, toute la circulation de ce nouveau pont va arriver à l'échangeur d'Anjou, qui est un point de congestion déjà connu. Et le soir, ça a été cité avant, les 2 voies en provenance du pont devront converger avec l'autoroute Laval devant la Polyvalente qui est déjà une autoroute, qui diminue de 3 à 2 voies, qui est toujours bloquée là
735 tous les soirs.

Là, vous allez converger une autre autoroute à un point de congestion, là où il y a déjà, bon, bref, un point de congestion déjà. Alors, ça ne va pas améliorer la problématique de congestion.

740 Aussi, nous avons trouvé inopportun les analyses d'économie de distances à parcourir. Nous croyons que ce chiffre est hors d'échelle de la réalité. On parlait ici d'une économie de distance de 20 millions à l'époque – ça a changé depuis – de 20 millions de véhicules-kilomètres. C'est une comparaison trop simplifiée quand on considère qu'il y a 40 milliards de véhicules-
745 kilomètres parcourus dans la CMM. Et puis vous pouvez regarder les données à partir de la CMM et d'autres ressources. Alors, 20 millions sur 40 milliards, ça a de drôles d'avantages.

En effet, on nous dit qu'en calculant 11 000 voitures, puis on fait des mathématiques, 11 000 multiplié par 5 kilomètres multiplié par 365 jours, ça fait 20 millions. On peut ajouter les

750 chiffres au besoin. Mais avec cette approche, on pourrait inonder des autoroutes partout pour ce 5 kilomètres mystique.

755 D'ailleurs, d'autres comités, favorisant le parachèvement de certains tronçons d'autoroute, avaient recommandé le contraire. Je vous cite l'autoroute 30 sur la Rive-Sud où, en passant par le tracé sud, ça augmente la distance de 5 kilomètres pour les mêmes 11 000 véhicules qui sont de transit à travers les quatre municipalités en question, qui proviennent du pont Mercier. Alors, dans un cas, c'est un petit détour de 5 kilomètres; puis dans un autre cas, c'est une grosse économie de 20 millions de véhicules-kilomètres. Mais c'est le même calcul.

760 Alors, pour conclure, considérant les expériences des autres villes d'Occident, nous croyons qu'il y a des alternatives beaucoup plus efficaces afin d'améliorer les déplacements urbains sans recourir à la solution autoroute.

765 Alors, ça, c'était ma requête en 2002. Depuis, je dois vous dire que j'ai fait beaucoup de recherche dans le dossier et si ça s'avère que le pont doit se construire, ça pourrait être fait de façon en équilibrant les autres réseaux.

Alors, voilà, c'était ma requête. Merci.

770 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, nous vous remercions pour la lecture de votre requête.

775 Nous allons maintenant inviter le Parti Vert du Québec, soit monsieur Sylvain Castonguay ou monsieur Xavier Daxhelet. Donc, on m'a donné une de ces deux personnes qui devait venir présenter sa requête. Bonsoir, monsieur. Alors, si vous voulez bien vous identifier pour les notes sténographiques.

M. SYLVAIN CASTONGUAY :

780 Oui. Sylvain Castonguay du Parti Vert du Québec. Je viens ici, en fait, au nom du Parti Vert et au nom de Xavier Daxhelet, c'est lui qui avait fait la requête en 2002, lui aussi.

785 Donc, simplement, vous comprendrez, le Parti Vert a une position qui diverge un peu du projet. Je vais simplement aller droit au but.

790 Donc, le Parti Vert du Québec est, depuis novembre 2001, un parti politique officiel au Québec. Le but des membres du Parti Vert est de présenter, au niveau politique, les différents groupes voulant que le Québec devienne une société évoluant dans le cadre d'un véritable développement durable.

C'est pourquoi nous demandons que des audiences publiques soit organisées sur le

projet du prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa.

795 La grande majorité des solutions envisagées dans les organismes nationaux, fédéraux, internationaux comme le ministère de l'Environnement du Québec, Environnement Canada, l'Organisation mondiale de la santé, l'OCDE et même le ministère du Transport du Québec, afin de résoudre le problème de la circulation urbaine, font la promotion du transport en commun et la réduction du nombre d'automobiles en milieu urbain. Malgré cela, le ministère du Transport du Québec continue simplement à répondre à la tendance individualiste nord-américaine selon laquelle les déplacements s'effectuent en automobile.

800 Selon une récente étude de l'Organisation mondiale de la santé, la pollution issue de l'automobile tue trois fois plus de personnes que les accidents de la route. Selon le même organisme, il y aurait 70 000 décès par année aux États-Unis causés par la pollution contre 40 000 décès causés par les accidents de circulation. En faisant une extrapolation, il y aurait au Québec plus de 1 700 décès dus à la pollution automobile, soit près de trois fois plus que le nombre d'accidents de la route. Malgré cela, les investissements pour prévenir les accidents automobiles sont sans commune mesure avec ceux prévenant la pollution.

810 Les bouleversements climatiques sont de loin le problème anthropique le plus critique auquel l'humanité n'a jamais été confrontée. Nous pensons qu'il est donc urgent de réagir afin de minimiser les impacts de la biosphère sur le secteur des transports qui contribue à plus de 40 % des gaz à effet de serre et de plus de 50 % des émissions de CO₂. Ce secteur est de loin celui qui émet le plus de gaz à effet de serre au Québec. De 90 à 98, les émissions de CO₂ en transport ont augmenté de plus de 20 %, mais rien ne montre un changement de tendance.

815 Selon les propos d'un représentant du ministère des Transports, le but présent du projet n'est pas de réduire le nombre d'automobiles ni même de réduire les émissions de polluants à long terme, mais plutôt d'augmenter à court terme la fluidité routière provenant de la couronne nord de Montréal.

825 Pourtant, selon le Plan d'action sur les changements climatiques, le gouvernement du Québec s'engageait à favoriser un transport en commun, à réduire les émissions des véhicules légers et lourds qui circulent sur le réseau routier, à l'implantation d'un programme obligatoire d'inspection, d'entretien des véhicules, à appuyer les mesures prioritaires contribuant à une moins grande dépendance de l'automobile et de restreindre l'étalement urbain.

830 Non seulement aucune de ces nobles intentions n'a été concrétisée, mais le gouvernement encourage le contraire. Il y aura plus d'investissements en transport routier qu'en transport collectif et le laisser-faire est de mise.

De plus, le ministère des Transports ne considère plus la couronne nord comme une banlieue de Montréal, mais comme faisant partie du centre-urbain de Montréal. On peut citer,

835 comme autre exemple contradictoire, l'autorisation de la construction de la centrale thermique de Bécancour qui augmentera à elle seule les émissions du Québec de 1,5 %.

840 Dans ces conditions, comment le Québec va-t-il satisfaire les exigences de l'Accord de Kyoto? Le gouvernement du Québec prend-il vraiment les changements climatiques au sérieux?

845 Alors que les solutions existent et dont certaines sont déjà en application dans d'autres pays, le ministère des Transports se borne à reproduire les erreurs du passé, c'est-à-dire reconstruire des autoroutes, en ajoutant toutefois un cosmétique de transport collectif. Comment peut-on croire qu'en installant une voie réservée pour les autobus à côté des 3 voies dédiées à l'automobile constitue une promotion du transport collectif?

850 Nous pensons donc que ce projet n'a rien à voir avec le développement durable et va même contribuer, à long terme, à la détérioration de la qualité de vie des Montréalais et des Québécois. Pour toutes ces raisons, nous pensons qu'il est essentiel qu'il y ait des audiences publiques afin que les véritables impacts écologiques et sociaux soient discutés.

LE PRÉSIDENT :

855 Alors, je vous remercie pour la lecture de votre requête.

Nous allons maintenant inviter le Collectif en environnement Mercier-Est, monsieur Réal Bergeron. Alors, bonsoir, monsieur.

M. RÉAL BERGERON :

860 Bonsoir, monsieur le président. Bonsoir, messieurs les commissaires.

LE PRÉSIDENT :

865 À vous la parole.

M. RÉAL BERGERON :

870 Le Collectif en environnement Mercier-Est est un groupe de citoyens et d'organismes voués à la protection et à l'amélioration de la qualité de vie du quartier Mercier-Est et de ses environs.

875 Le quartier Mercier-Est, qui est borné à l'ouest par l'autoroute 25 entre le fleuve et le boulevard Yves Prévost, pourrait, selon nous, subir de multiples nuisances (pollution atmosphérique, bruit, congestion du réseau routier local) en raison de l'accroissement du trafic routier consécutif à la construction du pont.

880 Les voies rapides (autoroutes 25 et 40) qui longent notre quartier étant déjà engorgées, comment vont-elles pouvoir absorber le flot croissant de véhicules en provenance de la couronne nord-est? Plus globalement, ce projet va-t-il favoriser l'étalement urbain et son corollaire, une augmentation des gaz à effet de serre?

885 En outre, des données issues d'une récente étude de la Direction de la santé publique montrent que les enfants de plusieurs quartiers de l'Est de Montréal souffrent d'un excès d'hospitalisation dû à des maladies de l'appareil respiratoire. Leur état risque-t-il de s'aggraver avec l'apport supplémentaire de polluants atmosphériques?

890 Étant donné les enjeux majeurs rattachés à ce projet, tant au point de vue environnemental et sanitaire que de l'aménagement du territoire, nous estimons nécessaire la tenue de ces audiences publiques.

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

895 Merci pour la lecture de votre requête.

Nous allons maintenant inviter le Groupe atelier du patrimoine urbain de Montréal. Son représentant, monsieur Philippe Côté. Il semble que monsieur Côté est absent.

900 Alors, c'était l'ensemble des personnes qui ont manifesté le désir de présenter leur requête. Alors, je remercie ces personnes ainsi que ceux qui ne se sont pas présentés, mais merci à l'ensemble des requérants.

905 Nous allons maintenant donner la parole au promoteur qui présentera son projet. Il y aura une présentation, est-ce que vous faites toujours votre présentation, vous aviez la simulation, donc la présentation du projet et la simulation? Est-ce que c'est toujours le cas?

M. HENRI GILBERT :

910 Exact.

LE PRÉSIDENT :

915 Donc, il y aura en quelque sorte deux parties à la présentation. Alors, je vous laisse la parole.

M. HENRI GILBERT :

920 Merci, monsieur le président. Avant de commencer, si vous permettez, est-ce que je
peux présenter les participants, l'équipe?

LE PRÉSIDENT :

925 Oui, vous pouvez les présenter et mentionner les champs d'expertise également si c'est
possible.

M. HENRI GILBERT :

930 D'accord. Premièrement, Henri Gilbert, directeur du territoire de l'île de Montréal au
ministère des Transports. J'ai à mes côtés monsieur Daniel Dorais, qui est directeur au ministère
des Transports à la Direction Laval/Mille-Îles. J'ai aussi à ma droite monsieur Doris Mercier,
directeur de projet toujours à la Direction de Laval/Mille-Îles.

935 Parmi les experts qui vont avoir à parler pendant les prochains jours et qui sont du
ministère des Transports, je vous rappelle que ce projet-là est un projet régional, il y a des gens
des deux côtés de la rivière, et que ce projet s'inscrit dans notre mission – j'aimerais bien vous la
lire – qui est:

940 *D'assurer sur tout le territoire la mobilité des personnes et des marchandises par des
systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement durable du
Québec.*

945 Parmi l'équipe, il y a madame Christine Caron qui est chef de service de la Direction
régionale de Montréal et de l'Ouest, du service de la planification et des stratégies d'intervention.
Il y a madame Sandra Sultana, directrice du bureau de mise en oeuvre du partenariat
privé-public. Il y a monsieur Pierre Tremblay, chef de service du service de modélisation des
systèmes de transport. Il y a monsieur Robert Montplaisir, agent de recherche du service des
inventaires et du plan à la Direction Laval/Mille-Îles. Monsieur Jacques Venne, agent de
950 recherche du service d'inventaire et du plan à la Direction Laval/Mille-Îles.

955 Parmi les intervenants externes, permettez-moi de vous présenter monsieur Yves
Comtois, ingénieur chez SNC-Lavalin; monsieur Gilles Joubert, économiste de l'ADEC;
monsieur Donald Carter, consultant responsable de l'étude Force des glaces sur les piliers du
futur pont de l'autoroute 25 et monsieur Jean-Philippe Saucet du Groupe-conseil LaSalle.

960 Maintenant, on va vous faire la présentation du projet sur Power Point qui va durer à peu
près 20 à 25 minutes. Et ensuite, on a une présentation 3D du projet. Si vous permettez,
monsieur Venne, s'il vous plaît.

M. JACQUES VENNE :

Oui, merci.

965 Monsieur le président, le projet, c'est un projet de parachèvement d'autoroute, parachèvement parce qu'il complète une autoroute qui existe au sud du boulevard Henri-Bourassa à Montréal ainsi qu'au nord du boulevard Marcel-Villeneuve à Laval. C'est un projet qui mesure 7.2 kilomètres et qui va relier Laval à Montréal.

970 La présentation se fait en cinq points: le contexte, la problématique, le projet, l'environnement ainsi que des conclusions.

975 Le contexte. Depuis les débuts des années 70, le projet de l'autoroute 25 a toujours fait partie des outils de planification du ministère des Transports et ce projet vise essentiellement à compléter le réseau autoroutier; à améliorer la desserte pour l'est de l'agglomération; à augmenter l'offre de transport en commun; à appuyer le développement en reliant les principaux pôles économiques. En ce sens, il est conforme au Cadre d'aménagement de la région métropolitaine du gouvernement du Québec.

980 Les grands objectifs du projet, c'est de faciliter la mobilité des personnes et des marchandises à la fois dans l'est de l'agglomération et avec les autres pôles économiques de la région métropolitaine. Ce sera l'axe le plus direct entre la Rive-Sud, Montréal, Laval et la Rive-Nord sans passer par l'autoroute métropolitaine. De plus, il vise à améliorer pour les résidents et les entreprises l'accès aux axes routiers et au réseau de transport en commun. En ce sens, il
985 s'inscrit en appui aux orientations des développements économiques et d'aménagement des partenaires municipaux et régionaux du ministère des Transports.

990 La problématique. Un projet comme ça, ça se base sur des points particuliers, une discontinuité de l'autoroute 25 qui vise à répondre à des détours importants pour les usagers de la route et du transport en commun. Effectivement, en pointe du matin, les gens qui arrivent de l'est de Laval ainsi que de Terrebonne, CIT des Moulins, vont parcourir actuellement 7 km de plus pour se rendre à la jonction de l'échangeur d'Anjou avec l'autoroute 40. Et s'ils décident de passer par l'autoroute 640 et 40, ce sera un détour de 11 km. Ce sera la même problématique pour tous les gens qui font le retour le soir.

995 Donc, le projet en tant que tel contribue à la surcharge des ponts Pie-IX, Papineau-Leblanc, Charles-de-Gaulle, autoroute métropolitaine ainsi que le boulevard Henri-Bourassa, et surtout les artères locales tant dans Montréal que dans Laval.

1000 Deuxième problématique. C'est une augmentation de la circulation, une augmentation qui a été majeure sur les ponts entre Laval, la Rive-Nord et Montréal. Depuis le début des années 70, on avait 266 000 véhicules/jour en 1971; en 2003, on est rendus à 640 900 et ça

continue d'augmenter.

1005 La troisième problématique. Tous les axes routiers, surtout autoroutiers, sont congestionnés en pointe du matin entre Laval et Montréal, et régulièrement aussi en pointe du soir entre Montréal et Laval. Ceci a comme conséquence un ensemble de files d'attente qui s'étendent sur près de 20 km en période de pointe du matin et les temps de parcours ont plus que doublé entre 1989 et 1998.

1010 Les perspectives. Entre 1998 et 2016, si l'augmentation prévisible des débits se réalise, en période de pointe, la capacité des ponts sera dépassée. Si aucune intervention intervenue n'est réalisée, il y aura certainement des problèmes majeurs, et ces problèmes majeurs peuvent se traduire par une augmentation de la congestion, c'est-à-dire que les files d'attente pourraient doubler ou encore la période de pointe pourrait s'allonger. Au lieu d'être de 6 h à 9 h, elle pourrait être de 5 h 30 ou de 5 h à 10 h.

1020 De plus, cette augmentation de la congestion a une influence sur l'augmentation de la pollution de l'air parce que plus les véhicules sont en congestion et plus il y a consommation d'essence. Il y aura aussi une augmentation des coûts de transport des marchandises parce que les véhicules lourds qui ont à passer dans une congestion perdent un temps inouï et ça coûte cher à la société.

1025 De plus, il y aura une augmentation de la circulation sur les artères locales, comme vous observez en pointe du matin et du soir. Quand les gens sont congestionnés sur les artères majeures, ils cherchent à éviter cette congestion-là et ils sont prêts à déborder dans les quartiers résidentiels pour éviter la congestion.

1030 Pour répondre à ça, le ministère des Transports a un projet, un projet qui va se réaliser entièrement sur des terrains acquis au début des années 70 par le ministère des Transports. Donc, il n'y a pas d'expropriation à réaliser pour construire le projet.

1035 C'est une autoroute à 4 voies à Laval et à Montréal, les traits que vous voyez en bleu sur la photo.

C'est aussi des voies de desserte à Montréal, de part et d'autre de l'autoroute à 4 voies, ainsi que l'avenue Roger-Lortie à Laval, qui vise à relier le boulevard Lévesque à l'avenue Marcel-Villeneuve.

1040 Le pont aura 6 voies de circulation et il aura un concept potentiellement haubané afin de passer au-dessus de la fosse à esturgeon qui existe dans la rivière des Prairies.

De plus, le projet prévoit une voie réservée en site propre pour le transport en commun à Laval et à Montréal. Cette voie réservée là, vous voyez, en pointe du matin, elle débute au

1045 nord provenant de Terrebonne sur accotement pour arriver en site propre, c'est-à-dire
complètement à l'extérieur de l'autoroute, pour permettre aux véhicules autobus de circuler à
l'extérieur du flot de véhicules automobiles.

1050 À partir de l'entrée du boulevard Lévesque, il y aura insertion des véhicules autobus sur le
pont à 6 voies. Donc, il y a un gain de voie à l'échangeur du boulevard Lévesque jusqu'au
boulevard Perras où il y aura une perte de voie. Donc, l'autoroute continue à 2 voies par direction.
Et la voie réservée pour autobus quitte à ce moment-là la bretelle de sortie de façon à venir sur un
réseau, une voie réservée en site propre jusqu'au boulevard Henri-Bourassa et, à partir de ce
point, pour relier l'échangeur Anjou, devra réintégrer l'autoroute 25. Nous le verrons un peu plus
1055 loin.

Ceci constitue une étape très structurante pour le transport en commun dans l'est de
l'agglomération métropolitaine. C'est la première fois effectivement que le ministère des
Transports dans un projet de construction routière prévoit dès le point de départ une voie réservée
1060 pour autobus en site propre.

Pour le soir, vous voyez, le retour se fait de la même façon qu'on a prévu dans la pointe
du matin, c'est-à-dire que, en débutant à la sortie de l'échangeur Anjou, les autobus peuvent soit
quitter l'autoroute pour venir prendre la voie réservée en site propre, qui est réversible le soir et le
1065 matin, s'insérer dans le flot de trafic pour traverser le pont, venir prendre la voie réservée où il y
aura une possibilité d'avoir un stationnement incitatif qui sera à déterminer pour l'endroit avec
l'AMT et nos partenaires municipaux, pour venir prendre une bretelle au niveau de Marcel-
Villeneuve, bretelle strictement réservée aux autobus, pour se raccorder à la voie de transport en
commun qui existe sur l'accotement de l'autoroute 25 jusqu'à Terrebonne.

1070 De plus, le ministère des Transports prévoit un lien multifonctionnel en collaboration avec
les villes de Montréal et de Laval sur le pont, soit que ce soit une navette, soit que ce soit une
piste multifonctionnelle, c'est-à-dire cyclistes, les piétons. C'est à déterminer avec les deux
municipalités.

1075 Un projet comme ça, ça doit répondre aussi à un besoin. On vous a dit tantôt qu'il y avait
une problématique. Les prévisions d'achalandage du ministère des Transports, par ses modèles
de simulation, prévoit en 2016, avec un coût de 1 \$ 1996, des débits journaliers variant de 48
000 à 62 000. Vous avez une prévision qui est conservatrice et une prévision qui est plus
1080 optimiste. Le 62 000 véhicules est basé sur une extension des débits de l'heure de pointe ou de la
période de pointe qui existent sur le pont Pie-IX actuellement.

Le projet est prévu avec péage. La circulation à ce moment-là va demeurer fluide au-delà
de 2016 sur le pont et le coût du passage vise à contrôler l'achalandage.

1085 On vous a parlé de 48 000 à 62 000, cette photo vous montre d'où vient les véhicules en

période de pointe du matin en 2016, avec un coût de 1 \$, toujours avec péage.

1090 Ce que vous observez en rouge, c'est des endroits où vous avez moins de trafic en période de pointe du matin, le pont Pie-IX, pont Papineau, pont Viau, l'autoroute 15, l'autoroute 13, ainsi que la route 117, ainsi que sur l'autoroute 40 en direction est et sur une multitude d'axes locaux qui se rendent jusqu'à la rue Notre-Dame. Et on va voir tantôt, il y a une augmentation légère du trafic entre la 25 et la rue Notre-Dame.

1095 Ce que je vous ai montré en rouge et en vert, vous l'avez en chiffres, c'est-à-dire que, on prend un exemple, le pont Pie-IX. Vous aviez en rouge vers Montréal. La réduction nette du projet de l'autoroute 25 sur le pont Pie-IX sera de 2 350 véhicules en moins à la période de pointe du matin. Et c'est la même chose pour le pont Papineau, de l'ordre de 2 420; 850 sur la 335; 570 sur la 15; 510 sur la 117; et 770 sur la 13; ainsi que sur l'autoroute 40, 650 en direction ouest, 1100 430 en direction est; et de 930 sur le pont Le Gardeur.

Si on veut voir ce que ça donne aussi sur la 25 en direction sud, au sud de l'autoroute 40, on parle de 1 100 véhicules de plus en trois heures, c'est-à-dire de 6 h à 9 h en direction sud, et de 490 véhicules de plus dans la bretelle entre l'autoroute 25 et la rue Souigny. Sur la rue 1105 Sherbrooke, 380 véhicules. Et sur l'autoroute 40, en direction est, on parle d'une réduction variant de 1 800 à 1 360, dépendamment de l'endroit.

Ce qu'il est important aussi de mentionner, sur le boulevard Henri-Bourassa entre le pont 1110 Pie-IX et l'autoroute 25 projetée, ce qui sert actuellement à l'autoroute 25, c'est 2 080 véhicules de moins en direction est et 820 véhicules de moins en direction ouest. C'est la même chose entre l'autoroute 40 et la 25 en provenant de Repentigny, c'est de l'ordre de 2 000 véhicules de moins sur Henri-Bourassa.

1115 Cette figure, c'est simplement un agrandissement de ce que vous venez de voir. C'est les mêmes chiffres. Ce que je veux vous montrer, c'est la différence avec les débits qui seraient projetés sur le réseau s'il n'y avait pas le pont de l'autoroute 25.

1120 Un exemple, c'est-à-dire sur Henri-Bourassa, vous voyez, immédiatement à l'ouest du projet du prolongement de l'autoroute 25, on aurait eu 6 500 véhicules en direction est. On va avoir une diminution de 2 000 véhicules. Donc, il va rester 4 500 véhicules sur le boulevard Henri-Bourassa entre Pie-IX et la 25. Dans l'autre direction, on aurait eu 5 890 si le pont n'avait pas construit. On va enlever 820 véhicules; donc, il va rester de l'ordre de 5 000 véhicules en direction ouest.

1125 Sur le pont Pie-IX, il y aurait eu 15 360 véhicules en direction de Montréal. On va enlever 2 350 véhicules; donc, il va rester de l'ordre de 13 000 véhicules.

L'addition de tous ces chiffres sur les ponts fait en sorte qu'on va totaliser 10 440

1130 véhicules en trois heures sur le pont de l'autoroute 25 en direction de Montréal, en pointe du matin, c'est-à-dire entre 6 h et 9 h, avec un coût de 1 \$ en 2016.

1135 Le détour occasionné par l'absence du pont de la 25 nous permet... vous voyez, avec tous les chiffres qui sont réajustés, c'est-à-dire que tous les ponts vont permettre d'avoir moins de véhicules. Donc, ces ponts-là, les véhicules se relocalisent sur le pont de la 25, ce qui permet d'économiser, en période de pointe du matin, 38 000 km parcourus pour les usagers de l'autoroute 25, ainsi qu'une réduction de 8 500 heures d'utilisation de véhicules pour les usagers de la grande région métropolitaine chaque matin.

1140 D'où viennent ces véhicules? On vous a montré à des points précis. En général, les véhicules qui vont utiliser le futur pont de la 25, ici, proviennent à 43 % de Laval, dont 19 %, c'est-à-dire près de la moitié, proviennent du secteur Saint-François; 31 % viennent de la MRC des Moulins; 9 % Thérèse-de-Blainville.

1145 Ce qui est important de noter, c'est où vont ces véhicules-là. Ces véhicules-là vont à 35 % dans l'île de Montréal-Est; 10 % dans Mercier; près de 30 % sur la Rive-Sud, couronne sud, disons l'extérieur de la Rive-Sud; à peine 13 % vont vers le centre-ville et 12 % vers l'île de Montréal-Centre. Pour tous les véhicules qui vont passer sur le pont en direction sud, c'est les provenances et les destinations.

1150 Plus spécifiquement pour les camions, les véhicules lourds, les provenances, vous avez pour Laval 39 % des véhicules. Tantôt, on parlait de 43 % pour tous les véhicules, là pour les véhicules lourds, c'est 39 %; 39 % aussi pour la MRC des Moulins et le nord de la 25, c'est-à-dire le corridor de la 25; 10 % pour Blainville; 5 % pour le nord-ouest, c'est-à-dire la 50; et de l'ordre de 4 % pour la 15.

1155 Où vont-ils? 39 %, près de 40 % dans l'île de Montréal-Est et Mercier; 16 % Sud-Est, c'est-à-dire l'est du Québec; couronne sud de l'ordre de 29 %; au centre-ville à peine 3 %; et de l'ordre de 6 % île de Montréal-Centre. C'était pour les véhicules lourds pour une période de 24 heures.

1160 Le projet, comme je vous l'ai dit tantôt, prévoit du transport en commun, c'est-à-dire un achalandage pour la période de pointe du matin, qui va varier de 1 450 déplacements provenant de Terrebonne et de l'est de Laval, auxquels va s'ajouter 3 470 déplacements utilisateurs de transport en commun qui sont desservis par la STM, qui vont s'ajouter au débit provenant de Laval. Et ça va totaliser 4 700 déplacements qui se dirigent vers le métro Radisson.

1165 Ça veut dire environ 100 autobus en direction sud en période de pointe du matin sur la voie réservée en site propre dans Montréal.

1170 C'est un gain de 38 minutes, c'est-à-dire 55 % du temps de déplacement pour les

déplacements entre Terrebonne et l'est de Montréal, c'est-à-dire un point situé aux environs de la rue Bombardier. C'est aussi un gain de 6 minutes, c'est-à-dire 21 % du déplacement pour les gens provenant du boulevard Perras et se dirigeant vers le métro Radisson.

1175 C'est aussi un projet qui prévoit des stationnements incitatifs à Laval et potentiellement à long terme à Montréal. Enfin, c'est un projet qui s'insère, comme je vous ai parlé tantôt, qui s'insérerait bien dans la voie réservée qui arrive de Terrebonne. Elle se joint aussi à des mesures préférentielles qui sont actuellement à être mises en place avec la STM et le ministère des Transports pour se raccorder au métro Radisson.

1180 Et le soir, c'est l'inverse, vous avez, par l'autoroute 25, la possibilité d'atteindre la voie réservée aux autobus qui est dans le projet.

1185 Ces gens-là en transport en commun proviennent de certains endroits. Donc, pour les gens qui vont traverser le pont, c'est-à-dire les 1 450 déplacements dont j'ai parlé tantôt en transport en commun, ces gens-là proviennent à 33 %, dont près de 22 % proviennent de Saint-François, 55 % de la MRC des Moulins, de l'ordre de 6 % de la MRC Thérèse-de-Blainville. Et ces gens-là se dirigent à 48 % dans l'est de Montréal et Mercier, à 41 % au centre-ville et 10 % île de Montréal-Centre.

1190 Un projet comme ça, ça a des coûts de réalisation, des coûts qui comprennent un pont à 6 voies de circulation, une autoroute à 4 voies, des chemins de desserte à Montréal, l'avenue Roger-Lortie à Laval, des échangeurs et des ponts d'étagement, une voie réservée pour autobus, comme je viens de vous décrire, des frais connexes, plans et devis, surveillance, pour un total
1195 de 383 M\$.

Le parachèvement de l'autoroute 25 est prévu dans le cadre d'un partenariat public-privé. Pourquoi? Parce qu'il y a des avantages pour le gouvernement, des avantages qui se disent
1200 comme accès à des sources de financement privées, qui vont permettre à ce moment-là l'avancement et l'accélération du projet, d'avoir un certain partage de risque avec le concessionnaire futur, le partenaire. Ça va permettre aussi une émergence d'un projet novateur sur le plan technique et financier.

1205 Ça a aussi des avantages pour la population: un maintien d'un parcours alternatif sans frais, c'est-à-dire que le pont Pie-IX, pont Papineau et les autres ponts, comme Charles-de-Gaulle, ne seront pas tarifés; une tarification réglementée et surveillée; ainsi qu'un contrôle serré des résultats attendus, dont on vous parlait tantôt, de 48-62 000 véhicules/jour sur le pont de la 25.

1210 Un projet comme ça, ça passe dans un environnement, ça traverse un milieu, et le ministère des Transports prévoit déjà des mesures d'atténuation. Le marais à Laval qui est dans l'échangeur, avec le nouveau projet, c'est-à-dire le projet modifié entre 2002 et 2005, le marais

n'est plus touché par l'autoroute et par l'avenue Marcel-Villeneuve qui passait immédiatement dans le marais en 2002. Maintenant, il l'évite complètement.

1215

Les espaces institutionnels, qui sont l'École secondaire Leblanc à Laval, l'Hôpital Rivière-des-Prairies ainsi que le Collège Marie-Victorin seront protégés par des murs ou des talus antibruit. Les espaces résidentiels en bordure de l'autoroute future seront aussi protégés par des murs ou des talus qui permettront de réduire les impacts sonores.

1220

La fosse à esturgeon. Aucune pile dans la fosse ne sera construite. Donc, il y aura une protection complète. Les îles qui sont à proximité du pont ne seront pas touchées par le pont.

1225

L'espace industriel, qui est en bordure de l'autoroute non plus, il aura accès au chemin de service.

Les espaces ruraux, agricoles et forestiers qui sont dans l'emprise de l'autoroute 25, à ce moment-là il y aura certaines pertes qui sont calculées.

1230

Le paysage. Il y aura des aménagements paysagers qui seront faits tout le long de l'autoroute de façon à amoindrir l'impact de l'autoroute, de sa présence.

1235

Et le ruisseau de Montigny à Montréal, contrairement à ce qui existait en 2002, n'est absolument pas touché par le projet. Par contre, effectivement, le ministère sur une longueur d'environ 60 mètres passe dans la bande riveraine du ruisseau de Montigny.

Pour des coûts globaux de 67 M\$ comme mesures d'atténuation prévues dans le 383 M\$ de l'estimé du projet.

1240

Comment le gouvernement va faire pour avoir des obligations environnementales? Avec le partenaire privé, il va signer un contrat, c'est-à-dire un devis de performance auquel sera soumis le partenaire privé. Ce contrat établira les exigences gouvernementales à respecter par le partenaire privé, exigences gouvernementales qui découlent du décret gouvernemental qui s'inspire des recommandations du BAPE. Donc, vous êtes là pour ça.

1245

Des exemples. Le ministère a déjà inclus pour le projet un maximum de 9 piles dans la rivière, dont aucune pile dans la fosse à esturgeon, ainsi que des mesures pour un climat sonore jugé acceptable selon les normes de 55 décibels ou légèrement perturbé pour 60 décibels, dépendamment des endroits.

1250

Ce projet-là a des effets globaux, des effets environnementaux annuels que le ministère chiffre pour 2016 avec une réduction d'environ 50 millions de kilomètres parcourus pour les usagers de l'autoroute 25, une réduction d'environ 11 millions d'heures d'utilisation de véhicules dans la région métropolitaine due aux détours en moins, ainsi qu'une réduction de la

1255 consommation énergétique, des polluants et des gaz à effet de serre à l'échelle régionale, c'est-à-dire 10 millions de litres d'essence en moins et 22 000 tonnes de gaz à effet de serre équivalent CO₂ en moins.

1260 En conclusion, le projet vise à éliminer des détours inutiles dans l'est de l'agglomération;
d'améliorer les conditions de circulation sur les liens entre Laval et Montréal ainsi que sur les artères locales;

1265 d'assurer une meilleure desserte de l'est de l'agglomération en transport en commun;
de créer un lien multifonctionnel dans l'est de l'agglomération;

1270 de soutenir le développement des pôles économiques;
et enfin, de créer un lien complémentaire, c'est-à-dire une rocade pour la circulation régionale. Plutôt que de passer sur l'autoroute métropolitaine en cas d'incidents, d'accidents ou de congestion majeure, à ce moment-là le trafic pourra être dévié sur le projet de l'autoroute 25, l'autoroute 440 et revenir par les ponts de l'autoroute 15, l'autoroute 13, pour assurer la desserte.

1275 C'était la première partie de la présentation.

LE PRÉSIDENT :

1280 S'il vous plaît!

M. JACQUES VENNE :

1285 Monsieur le président, la deuxième partie de la présentation est une simulation trois dimensions du projet pour permettre aux gens de visualiser dans quel milieu il traverse et quel sera le projet du ministère des Transports.

PRÉSENTATION VIDÉO

1290 *Le projet de parachèvement de l'autoroute 25 vise à compléter le réseau autoroutier dans l'est de la région métropolitaine. La MRC des Moulins ainsi que les secteurs de Duvernay, Saint-François et Saint-Vincent-de-Paul à Laval, et les arrondissements de Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles, Montréal-Est et d'Anjou dans l'est de Montréal seront plus particulièrement touchés par le projet.*

1295 *L'autoroute 25 actuelle traverse l'arrondissement de Mercier/Hochelaga/Maisonneuve pour atteindre le pont tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine. L'autoroute 25 suit actuellement l'axe*

du pont Pie-IX et du boulevard Henri-Bourassa pour rejoindre l'échangeur entre l'autoroute 25 et l'autoroute 40 à Anjou. Le projet utilisera l'axe du boulevard Louis-Hippolyte-Lafontaine à Montréal et l'axe de l'avenue Roger-Lortie à Laval sur une distance 7,2 km.

1300

Ce nouveau tronçon de l'autoroute 25 s'intégrera au réseau routier actuel de Montréal et de Laval, lequel est composé de différents boulevards et avenues qui desservent déjà la population.

1305

La présente simulation visuelle ne vise pas à illustrer le niveau d'affluence résultant du projet mais plutôt à faire ressortir les différents éléments géométriques qui le composent.

1310

Dans la direction Montréal vers Laval, le projet débutera immédiatement au sud du boulevard Henri-Bourassa dans la continuité de l'autoroute 25 actuelle. L'autoroute 25 à Montréal sera composée de voies rapides en dépression et de voies de desserte au niveau du sol.

Il est à noter que le projet inclura une voie réservée aux autobus réversible en site propre du côté ouest de l'autoroute, du boulevard Henri-Bourassa jusqu'au boulevard Perras.

1315

Le projet prévoit deux chaussées d'autoroute à 2 voies de circulation par direction avec voie de desserte dans Montréal.

1320

Au nord du boulevard Maurice-Duplessis, des écrans sonores seront installés de chaque côté de l'autoroute. De plus, l'autoroute sera construite en dépression par rapport aux voies de desserte afin de laisser tous les ponts d'étagement des boulevards urbains au même niveau que le réseau local.

1325

Au nord du boulevard Perras, du côté est, le boisé sera conservé de façon à créer un écran visuel. Sur le pont, au niveau de l'entrée et de la sortie du boulevard Perras, l'autoroute passera de 2 à 3 voies de circulation par direction. Entre les boulevards Perras et Lévesque, les autobus traverseront le pont en s'intégrant à la circulation.

1330

Le pont ne comportera pas plus de 9 piles en rivière. Aucune pile ne sera construite dans la fosse à esturgeon. Cette exigence impose une travée d'environ 240 mètres, ce qui implique une structure potentiellement par hauban.

Présentement sur le territoire de Laval, dans l'axe du projet, il n'y a que l'avenue Roger-Lortie qui raccorde le boulevard Lévesque à l'avenue Marcel-Villeneuve.

1335

Le pont d'étagement du chemin de fer du Canadien Pacifique a été construit il y a quelques années, de façon à accueillir la future autoroute 25.

1340 *La construction de l'autoroute 25 dans le nouvel axe inclura un péage électronique sans arrêt pour les utilisateurs permettant une fluidité maximale de la circulation.*

L'avenue Roger-Lortie sera déplacée à la limite est des terrains appartenant au ministère des Transports en bordure du ruisseau Saint-François. Une voie réservée aux autobus réversible en site propre pour le transport en commun sera aménagée du côté ouest de l'autoroute.

1345 *À Laval, l'échangeur du boulevard Lévesque sera le seul à desservir le réseau local du secteur est. À cet endroit, l'autoroute passera de 3 à 2 voies de circulation par direction sans voie de desserte.*

1350 *En direction nord, immédiatement après la sortie vers l'autoroute 440 ouest, l'autoroute 25 n'aura plus que une voie de circulation jusqu'à son raccordement à l'autoroute 25 actuelle. Une nouvelle structure de l'autoroute 25 permettra de passer au-dessus du marais évitant ainsi les impacts négatifs majeurs sur ce milieu humide.*

1355 *Actuellement, le réseau routier local de Laval aux abords de l'autoroute 25 est constitué de la montée Masson, de l'avenue Marcel-Villeneuve et de l'avenue Roger-Lortie. Ce réseau permet d'accéder à l'autoroute 25 par un échangeur complet situé aux abords du complexe scolaire Leblanc.*

1360 *La construction d'un nouvel échangeur au niveau des autoroutes 25 et 440 nécessitera une reconfiguration du réseau routier local sans en altérer les accès actuels. Une voie réservée en site propre sera aménagée pour le transport en commun incluant les accès à la montée Masson et ses raccordements à la voie réservée actuelle sur les accotements de l'autoroute 25. Cet échangeur constitue la limite nord du projet.*

1365 **LE PRÉSIDENT :**

Ceci complète la présentation du ministère des Transports. Je dois vous faire remarquer, la commission n'a pas d'applaudimètre avec elle ni de huemètre.

1370 *Donc, vous comprenez, comme j'ai dit tout à l'heure, nous nous intéressons aux faits et à l'argumentation, autant au niveau des questions qui vont nous être données par les participants, les personnes-ressources ou le promoteur, et également les positions qui vont être manifestées par les personnes qui vont désirer présenter un mémoire à la commission.*

1375 *Sur ce, nous allons bientôt faire une petite pause. Avant d'appeler la pause, il y a une possibilité d'une visite de terrain, ceci avait été discuté en rencontre préparatoire avec les requérants ainsi qu'avec le ministère des Transports. Cette visite serait une visite technique. Ce n'est pas la séance, l'audience qui se transporte sur le terrain. Donc, c'est une visite technique*

à laquelle la commission participerait, qui serait également accessible aux membres du public.

1380

Bien entendu, il faut voir si c'est possible de la tenir. Si on a 500 personnes qui veulent la faire, ça ne sera pas possible à ce moment-là. Mais on parle de peut-être une quarantaine de personnes au total.

1385

Ceux qui désirent faire cette visite, elle n'est pas confirmée encore comme vous pouvez le voir, mais la visite se tiendrait probablement jeudi le 26 mai. Alors, ceux qui désirent faire cette visite-là avec la commission n'ont qu'à aller s'inscrire au registre à l'arrière auprès de madame Anne-Lyne Boutin. À ce moment-là, nous aurons besoin des noms des personnes concernées, des coordonnées pour les rejoindre.

1390

Alors, ceci étant dit, je vais maintenant annoncer une pause de quinze minutes. Il est maintenant 20 h 40, alors nous allons recommencer la séance à 20 h 55.

1395

Je vous annonce également que dès que la pause débute, nous allons ouvrir le registre. Alors, les personnes qui désirent adresser des questions à la commission, donc aux personnes-ressources et au promoteur, peuvent s'inscrire à compter de maintenant à l'arrière de la salle, bien entendu.

SUSPENSION DE LA SÉANCE

1400

* * * * *

REPRISE DE LA SÉANCE

LE PRÉSIDENT :

1405

Alors, nous allons débiter la séance, c'est-à-dire la période pendant laquelle les personnes qui le désirent peuvent adresser des questions à la commission.

1410

Avant d'appeler le premier intervenant inscrit, nous avons lors des rencontres préparatoires demandé aux personnes-ressources ainsi qu'au promoteur le dépôt d'un certain nombre de documents d'ordre général. Nous allons en faire un suivi ce soir. On pourra revenir dans les jours subséquents.

1415

Donc, je vais débiter avec le promoteur. Alors, monsieur Gilbert, nous avons convenu pour le dépôt de certains documents. Est-ce que vous pouvez procéder au dépôt desdits documents ce soir?

M. HENRI GILBERT :

1420

C'est fait.

LE PRÉSIDENT :

C'est fait?

1425 **M. HENRI GILBERT :**

C'est fait, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

1430

Est-ce que vous pouvez nous faire un rappel des documents déposés?

M. HENRI GILBERT :

1435

On a remis la liste tantôt à madame Boutin.

LE PRÉSIDENT :

1440

Oui. C'est ça, j'aimerais qu'on en fasse la lecture, Je n'ai pas la liste confirmée avec moi en ce moment, mais ça permettrait aux participants de pouvoir savoir quels documents ont été déposés.

M. HENRI GILBERT :

1445

Un instant, monsieur le président. Il y a un document qui a été déposé, qui s'appelle *Réalisation des études d'achalandage et revenus pour les projets autoroutiers en partenariat public-privé dans la région de Montréal* et les annexes, et aussi toute la méthodologie qui a été utilisée. Aussi, il va avoir dépôt de la simulation 3D qui vous a été présentée tantôt.

LE PRÉSIDENT :

1450

Très bien, oui.

M. HENRI GILBERT :

1455

Ainsi que la présentation Power Point.

LE PRÉSIDENT :

1460

Je vous remercie. Nous allons faire le suivi. Je vous remercie.

Je vais y aller dans l'ordre d'inscription que j'ai ici. Du côté de l'Agence métropolitaine de transport?

1465 **M. CLAUDE CARETTE :**

Effectivement, je dépose, dans le fond, les documents au niveau des *Faits saillants de l'enquête origine–destination 98, mobilité des personnes dans la région de Montréal*; le *Plan stratégique de l'AMT*; également les *Faits saillants de l'enquête origine–destination 2003*; ainsi que le *Point sur la congestion, motifs et contexte de la révision du Plan stratégique 1997-2007*.

1470 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie.
Du côté de la Ville de Montréal?

1475 **M. MARC BLANCHET :**

Monsieur le président, nous avons déposé 12 copies complètes du *Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal*. Ça a été déposé ce soir à l'arrière. Et possiblement demain ou après-demain au plus tard, nous déposerons les copies du Plan de développement durable.

1480 **LE PRÉSIDENT :**

1485 Vous avez dit des copies complètes ou des extraits pour le plan directeur?

M. MARC BLANCHET :

On a préféré vous donner des copies complètes.

1490 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie.
Du côté de Ville de Laval?

1495 **M. RICHARD FLEURY :**

Alors, on a déposé 12 copies du *Schéma d'aménagement de 1990* avec la carte des affectations, ainsi que 12 copies du *Résumé du schéma d'aménagement révisé*, le second projet, ainsi que 12 copies du *Plan de zonage du secteur*. Il n'y a pas de Plan d'urbanisme à Ville de Laval.

1500 **LE PRÉSIDENT :**

1505 Très bien. Je vous remercie.

Du côté du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, je crois qu'il n'y avait pas de documents.

Du côté des Ressources naturelles et de la Faune?

1510 **M. PIERRE BILODEAU :**

Oui. Avec moi, j'ai 12 copies du document *Évolution de la demande d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre au Québec, scénario de référence 1996-2021*. Je ne l'ai pas déposé encore.

1515

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Je vous remercie. Nous allons faire le suivi. Ça complète l'ensemble des documents.

1520

Il y avait aussi des informations qui avaient été demandées à la Communauté métropolitaine de Montréal. Nous allons faire le suivi avec eux pour voir où en sont ces documents. Dès que nous aurons confirmation de leur dépôt, nous allons informer les gens ici dans la salle à cet effet-là.

1525

Je crois que ça complète les documents qui étaient en attente, donc documents d'ordre général que la commission souhaitait faire déposer par le promoteur et les personnes-ressources dès le début de ses travaux.

1530

Alors, je vais maintenant inviter les personnes inscrites au registre pour adresser des questions à la commission.

Je vais demander la collaboration des personnes qui sont inscrites ce soir. Tout à l'heure, j'avais dit deux questions, mais nous avons quand même une dizaine de personnes inscrites au registre ce soir. Étant donné que nous débutons quand même cette période de questionnement plus tard qu'à la normale, donc les autres moments comme demain, nous allons la débiter à 13 h et en soirée, demain soir, à 19 h, je vais demander aux gens de se limiter à une question. Et à ce moment-là, on pourra faire tourner le registre donc pour permettre à la dizaine de personnes inscrites, si possible, qu'on puisse leur permettre d'adresser leurs questions à la commission.

1540

Bien entendu, les gens pourront se réinscrire au registre soit demain après-midi ou demain soir. Normalement je donne priorité, c'est-à-dire s'il y a des personnes qui n'ont pas le temps de passer ce soir, je vais les appeler en priorité demain après-midi. Si elles sont absentes demain après-midi, je vais les appeler en priorité demain soir, donc pour leur permettre d'adresser leurs questions à la commission. Bien entendu, pour les gens qui n'auront pas passé ce soir, nous allons leur permettre demain, par exemple, à adresser deux questions à la commission.

1545

Alors, je vais inviter sans plus tarder madame Marie-Lyne Baker à s'avancer à la table des intervenants. Bonsoir, madame.

1550

Mme MARIE-LYNE BAKER :

Bonsoir, monsieur le président. Alors, concernant le nouveau lien routier qui sera à péage, il serait intéressant de savoir comment vous pouvez dire que tous bénéficieront de sa réalisation, alors que certains n'auront pas les moyens de payer pour en bénéficier ou encore ne désirent pas payer pour circuler sur le réseau routier. Merci.

1555

LE PRÉSIDENT :

Alors, votre question, c'est une réaction, si je comprends bien, à un commentaire du ministère des Transports lors de sa présentation, se référant au péage qui serait avantageux à ce moment-là.

1560

Donc, du côté du ministère des Transports, comment vous conciliez donc effectivement la question du péage, dans le sens que c'est un coût additionnel pour les usagers, est-ce que vous considérez qu'il pourrait y avoir des iniquités qui seraient engendrées par un projet comme ça qui serait à péage? Alors, monsieur Gilbert, je vous cède la parole.

1565

M. HENRI GILBERT :

Merci, monsieur le président. Ce projet dont le mode de réalisation est prévu en partenariat privé est équitable dans le sens que les gens vont avoir un choix, un choix de prendre l'itinéraire qu'ils ont présentement. Mais aussi, le fait d'avoir un autre pont qui va enjamber la rivière des Prairies va permettre de libérer les autres ponts, d'équilibrer ce nombre de véhicules là versus tous les autres ponts qui sont plus à l'ouest, si on veut.

1570

Donc, l'équité est là, dans le sens qu'il y a un choix à faire et les autres ponts vont être soulagés d'autant de véhicules.

1575

LE PRÉSIDENT :

Madame Baker, voulez-vous aller en complémentaire?

1580

Mme MARIE-LYNE BAKER :

Ce sera tout. Merci, monsieur le président.

1585

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie.

1590

1595 Monsieur Gilbert, vous me permettez, si j'ai compris votre explication tout à l'heure, les gens qui vont accepter de payer pour passer sur le pont, par exemple, qui accepteraient un coût comme ça, ça veut dire que logiquement il y aurait un gain quelque part? Ils vont simplement payer. Ceux qui n'auront pas les moyens ne paieront pas? C'est comment vous avez conçu l'intérêt pour le péage?

M. HENRI GILBERT :

1600 Bon, de façon à conserver cet accès-là fluide, effectivement il va avoir un péage. Par contre, le fait d'avoir un péage sur ce pont-là, un achalandage d'environ 10 000 véhicules va permettre de libérer les autres structures, en partie, d'autant de véhicules. Donc, le choix va être toujours là donc d'utiliser l'itinéraire habituel mais soulagé d'autant de véhicules.

1605 **LE PRÉSIDENT :**

Si je comprends votre logique, c'est-à-dire, ceux qui y voient un intérêt vont accepter de payer?

1610 **M. HENRI GILBERT :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1615 Et par effet direct, ça favoriserait les gens qui décideraient ou n'auraient pas les moyens directement de déboursier chaque jour. Donc, ça libérerait les autres ponts. Ça, c'est le sens de votre explication.

1620 **M. HENRI GILBERT :**

Exact. Il y a un calcul à faire, à savoir si le coût vaut la peine de passer sur le pont ou d'utiliser l'itinéraire régulier.

1625 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie.

Nous allons maintenant inviter monsieur Michel Morin.

1630

M. MICHEL MORIN :

Bonjour, monsieur le président.

1635 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, monsieur. Votre question, s'il vous plaît.

1640 **M. MICHEL MORIN :**

Oui, à cette heure-là, c'est bonsoir. Je suis un petit peu déçu que vous ayez décidé de limiter les questions pour ceux qui sont ici ce soir et que demain vous allez favoriser ceux qui peut-être ont du temps. Les autres travaillent aussi. En tout cas, je vais essayer de m'en tenir à une question. Je fais une suggestion.

1645

LE PRÉSIDENT :

Mais je veux quand même apporter une précision pour être bien compris. Demain soir, par exemple, si vous pouvez venir...

1650

M. MICHEL MORIN :

Mais on a des obligations.

1655 **LE PRÉSIDENT :**

Supposons que demain soir, vous êtes là, vous allez pouvoir poser deux questions le soir.

1660 **M. MICHEL MORIN :**

Écoutez, j'ai dû me libérer ce soir parce que ça m'intéressait. Mais demain, c'est impossible. Mais je pense que je vais profiter de votre tolérance.

1665 **LE PRÉSIDENT :**

On va essayer de vous accommoder. Allez-y.

1670 **M. MICHEL MORIN :**

Je suis un citoyen de Terrebonne. Mon nom à moi, c'est Michel Morin. J'habite la région de Terrebonne depuis 1983.

1675

Juste peut-être un petit peu pour situer, il y a peut-être des gens qui ne savent pas où est-ce que c'est, c'est un petit peu au nord de Laval. C'est une municipalité qui existe depuis

1673, donc quelques années un petit peu après Montréal, et qui favorise beaucoup le transport en commun.

1680 En passant, juste pour vous situer, l'année dernière, sur notre territoire pour l'année dernière, 1 700 000 déplacements de transport en commun dans la MRC des Moulins. Et ça, d'année en année, ça va toujours en accroissement. Ça fait que même si les gens sont pour le pont, le parachèvement des travaux qui ont déjà été entrepris v'la 40 ans, même si les gens sont pour ça, ce n'est pas au détriment du transport en commun.

1685 Et d'ailleurs, ma question, j'arrive à ma question, monsieur le président – et je vous remercie, je n'en aurai pas une deuxième par la suite – j'arrive à ma question et je la pose à vous, mais elle s'adresse au promoteur, au nom des milliers de parents qui doivent sacrifier énormément d'heures de leur famille à faire du *bumper à bumper*, au nom de toutes ces familles-
1690 là, j'aimerais ça que vous pourriez me dire, monsieur le président, un petit peu à l'encontre des opposants, où est-ce qu'on dit que le parachèvement favoriserait le développement du transport collectif dans la région métropolitaine et plus particulièrement dans l'est, pourriez-vous m'expliquer comment que le transport collectif est amélioré par le projet et m'indiquer de façon concrète les améliorations en termes de services qui pourraient être apportées, au nom encore une fois de toutes les familles qui perdent des millions d'heures par année. Ce sont toutes des heures qu'on
1695 ne peut pas consacrer à nos enfants ou à nos familles parce qu'on est pris dans l'embouteillage.

Et en terminant, juste pour vous dire que, envers et contre tous, la Rive-Nord, Laval et tout ça s'est développé. Maintenant, la région des Moulins compte 125 000 citoyens malgré que le pont n'était pas là aussi.

1700

LE PRÉSIDENT :

Alors, je vous remercie pour votre question.

1705 Monsieur Gilbert, tout d'abord, dans l'étude d'impact, on voit qu'il y a certaines analyses, vous me corrigerez si je me trompe, mais on parle, du moins en 2006, selon vos hypothèses, qu'il pourrait y avoir un certain effet induit qui pourrait décourager... peut-être pas décourager, mais disons encourager certains utilisateurs du transport en commun à utiliser le nouvel axe routier. Donc, dans le sens qu'il pourrait avoir un effet de découragement ou de non-incitation à
1710 utiliser le transport en commun pour accéder à l'île de Montréal notamment.

Globalement, quelles sont vos analyses? Un projet comme la 25, est-ce que globalement ça affecte négativement ou si ça perturbe? Est-ce que ça incite le transport en commun? C'est quoi le fond de l'histoire? Pouvez-vous nous résumer la réponse, s'il vous plaît?

1715

M. DANIEL DORAIS :

1720 Monsieur le président, si vous permettez, je vais utiliser une image pour illustrer les gains de temps pour les usagers de transport en commun qui vont avoir à parcourir le secteur de Terrebonne pour se rendre, pour répondre à la question de monsieur, pour se rendre dans l'est de la Ville de Montréal ou bien se rendre à Radisson, la station de métro.

1725 Alors, ici, vous avez les points de départ. Le tableau est divisé de cette façon-là, les points de départ et les points d'arrivée. Vous avez avec un corridor de l'autoroute 25 et sans le corridor de l'autoroute 25. Et ici, au bout, vous avez le gain de temps en transport en commun.

1730 Ce que je voulais faire ressortir particulièrement, c'est du stationnement incitatif de Terrebonne pour se rendre au centre Renaude-Lapointe/Bombardier, vous avez avec le corridor de la 25 un total de temps de 30 minutes; alors que sans le corridor de la 25, la même personne prendrait 68 minutes pour le faire. Et ça vous donne un différentiel de 38 minutes.

1735 Cette même personne-là, si elle voyage vers le centre-ville de Montréal, avec le corridor de l'autoroute 25, ça lui prendrait 59 minutes. Sans le corridor, ça lui prendrait 73 minutes. Alors, vous avez un gain de temps de 14 minutes pour cet usager.

1740 Grosso modo, on vous parle pour l'exemple de monsieur de Terrebonne. Mais en général, pour les gens de l'île de Montréal qui vont avoir à utiliser le corridor pour se rendre jusqu'à Radisson vont sauver, en moyenne, environ 6 minutes de leur temps. Les gens de Laval vont sauver environ 9 minutes de leur temps. Et les gens de Terrebonne vont sauver en moyenne 15 minutes de leur temps, en moyenne.

1745 Alors, on peut citer d'autres exemples comme ça. Mais en gros, grosso modo, par année, les usagers en transport en commun vont sauver environ 540 000 heures de leur temps.

LE PRÉSIDENT :

1750 Si je comprends le tableau, les deux dernières colonnes, vous avez le gain de temps transport en commun et le gain de temps pour auto. C'est-à-dire que selon vos estimés, le gain de temps en transport en commun serait supérieur au gain de temps pour les automobilistes. C'est vraiment ça qu'on doit comprendre dans les deux dernières colonnes?

M. HENRI GILBERT :

1755 Exactement, monsieur le président. Vous avez la comparaison des deux colonnes. Vous avez premièrement pour le transport en commun, les chiffres en rouge. Et vous avez ensuite, pour l'auto, le gain de temps via les mêmes départs et origines, origines-destinations c'est-à-dire.

LE PRÉSIDENT :

1760 Et ce scénario, bon, je vois en haut: PPAM 2006. Pouvez-vous nous donner du détail sur comment vous êtes arrivés à ce chiffre-là, s'il vous plaît?

M. HENRI GILBERT :

1765 Bon, on peut vous parler de simulation. Donc, on pourrait demander à monsieur Pierre Tremblay de vous expliquer ça. Mais c'est quand même assez laborieux d'expliquer ça à ce moment-ci, si vous voulez.

LE PRÉSIDENT :

1770 Je peux comprendre, mais généralement on peut... c'est-à-dire si je comprends, vous avez élaboré ça à partir de simulation informatisée.

M. HENRI GILBERT :

1775 Exact.

LE PRÉSIDENT :

1780 Donc, un peu de la même façon que nous avons vu tout à l'heure, le réseau avec toutes les artères. Donc, vous avez calculé les distances et vous êtes arrivés avec les gains de temps.

M. HENRI GILBERT :

1785 C'est des systèmes, des logiciels très sophistiqués qui nous permettent d'arriver à ces données-là, oui.

LE PRÉSIDENT :

1790 Ça, on pourra revenir effectivement sur la question d'information plus détaillée sur les systèmes ou les études utilisées pour simuler. On aura l'occasion d'y revenir.

Monsieur Morin, voulez-vous avoir une précision en rapport avec la réponse?

1795 **M. MICHEL MORIN :**

Est-ce que je vois bien, est-ce que je comprends la même chose que vous, monsieur le président, que les gens qui emprunteront le transport en commun vont bénéficier de trois fois

1800 plus d'économie de temps que ceux qui prenaient à peu près l'automobile? C'est à peu près ça, là, avec un corridor, environ de 12 à 38 les économies?

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Gilbert.

1805

M. MICHEL MORIN :

Donc, c'est vraiment stimulant pour le transport en commun. Est-ce que c'est ça que je comprends bien?

1810

M. HENRI GILBERT :

Ce que monsieur Dorais disait tantôt, on ne peut pas généraliser trois fois tout le temps.

1815

M. MICHEL MORIN :

O.K., oui.

M. HENRI GILBERT :

1820

C'est que là, vous avez les principaux gains. Mais c'est certain que si on parle de Montréal, on va parler de 4 à 6 minutes. Si on parle de Laval, de 9 à 15 minutes, et de plus à l'extérieur. Donc, on ne peut pas généraliser dépendamment de l'origine et de la destination, mais c'est à peu près l'ordre de grandeur que vous avez sur le tableau.

1825

M. MICHEL MORIN :

Monsieur le président, merci. Nous, les citoyens de Terrebonne, on va continuer à contribuer pour les secteurs de l'est de Montréal et le reste de Montréal, parce qu'on se sent vraiment des gens qui font partie de la grande communauté de Montréal, on va continuer de contribuer. Mais la bonne nouvelle, comme monsieur Perreault l'a dit tantôt, probablement que dans trois, quatre ans le pont va être là, donc toutes nos familles vont en bénéficier. Ça fait que merci à tous ceux qui travaillent pour. Merci.

1830

LE PRÉSIDENT :

1835

Je vais maintenant inviter monsieur Grégory Sabourin. Bonsoir, monsieur!

M. GREGORY SABOURIN :

1840

Bonsoir. Ma question est la suivante. Moi, j'habite aussi Terrebonne. Donc, on constate que, malgré le réseau routier déficient, la plupart des villes de la couronne nord sont encore en expansion. Donc, ma question découle de ça.

1845

Ce que je veux savoir, c'est qu'est-ce qui nous prouve hors de tout doute que le seul prolongement de l'autoroute 25 créera un étalement urbain disproportionné et déraisonnable?

LE PRÉSIDENT :

1850

Alors, la question est assez englobante. Nous allons commencer par l'adresser au ministère des Transports et on pourra voir s'ils vont la décomposer. Donc, est-ce qu'un projet comme la 25 va entraîner de l'étalement urbain? Est-ce que vous pouvez nous résumer c'est quoi votre point de vue à ce stade-ci? Nous pourrions revenir avec d'autres personnes-ressources sur cette question-là.

1855

M. HENRI GILBERT :

1860

Je vais essayer d'être bref sur l'étalement urbain, parce que c'est quand même une question assez longue quand même à répondre. On parle d'un parachèvement d'autoroute de 7.2 km qui est prévu depuis un bon bout de temps et c'est un chaînon manquant donc entre la Rive-Sud et la Rive-Nord.

1865

Pour limiter justement ce que monsieur appelle l'étalement urbain, que d'autres pourraient appeler du développement, on veut limiter l'attrait par un système de perception, de péage justement, qui va quand même limiter. Il y a des gens tantôt qui disaient: «Mais peut-être qu'on n'aura pas les moyens», mais ça va quand même limiter soit par choix ou par tout simplement coût. Donc, on parle quand même que c'est un coût à 1 \$ qui va se chiffrer entre 500 \$ et 1 000 \$ par année.

1870

Ensuite, on a un nombre limité d'échangeurs à Laval. Vous avez vu que le seul échangeur qu'il y a, ça va être au niveau du boulevard Lévesque et, après ça, on tombe à l'échangeur de la 440 et de la 25.

1875

Ensuite, on parle aussi que ce qui va favoriser ou, en tout cas, qu'on donne au moins un choix au niveau du transport en commun, donc ce qui va aussi limiter l'utilisation de l'auto.

1880

Puis on parle d'aucune augmentation de capacité au nord de l'autoroute 440. L'autoroute 440, en allant jusqu'à Terrebonne, va avoir la même capacité, donc aucune augmentation de capacité à ce moment-là. C'est vraiment un choix pour l'est de la couronne nord et l'est aussi de la Ville de Laval, mais quand même qui va être contrôlé.

LE PRÉSIDENT :

1885 Très bien. Par contre, on peut voir sur les questions assez complexes effectivement sur, disons, le développement induit ou des choses comme ça, lorsqu'on aménage des nouveaux axes routiers, jusqu'à quel point l'axe peut induire le développement, ou c'est un peu aussi la question de la poule et l'oeuf, à savoir qui vient en premier. Ce sont des questions qui sont assez complexes, nous aurons l'occasion de revenir sur ça.

1890 Par contre, c'est dommage, nous aurions aimé que les gens de la Communauté métropolitaine soient ici, parce que j'avais lu, entre autres, certaines informations qui étaient dans leur document et qui traitaient entre autres des perspectives démographiques, parce que j'imagine que ça peut fortement conditionner le développement aussi bien dans l'île de Montréal que dans les couronnes. Et il y avait quand même des éléments que je trouvais intéressants, que j'aurais
1895 aimé discuter avec eux. On pourra éventuellement quand même leur poser des questions par écrit sur cet aspect-là, notamment en rapport avec le vieillissement de la population.

Je ne sais pas si vous êtes en mesure d'apporter des compléments de réponse? Comme je vous dis, on pourra revenir avec les gens de la Communauté métropolitaine et je pourrai aussi
1900 me tourner du côté des personnes-ressources si quelqu'un veut ajouter à ça.

Mais disons que si on revient sur la question, de quelle façon vous, du côté du ministère des Transports, vous voyez un projet comme la 25? Est-ce qu'il induit le développement ou il suit le développement? C'est quoi pour vous?
1905

M. HENRI GILBERT :

Si on regarde les gens de la couronne nord où la croissance a été de plus de 300% dans les dernières années ou dans les derniers 20 ans, sans lien autoroutier, est-ce que c'est ça qui induit le développement? Il s'est développé, comme les deux personnes qui ont passé tantôt, très très fortement sans avoir de lien autoroute, même sans avoir de lien vraiment intéressant.
1910

Donc, ce qu'on vient faire, comme je disais tantôt, c'est de poursuivre un bout d'autoroute manquant, en fin de compte pour éviter des déplacements, des détours inutiles. Ce projet-là est vraiment, dans son ensemble, pensé depuis longtemps. C'est une question, je dirais, de conjonction qui a fait en sorte... conjoncture qui ne s'est pas réalisée.
1915

Mais vous parliez tantôt de facteurs qui pourraient résulter d'un développement de la couronne nord. Vous en avez nommé quelques-uns, la croissance démographique, c'est vrai. On parle aussi du contexte économique qui peut favoriser ce développement-là, le besoin de terrains, le besoin d'avoir de l'espace. Il y a toutes sortes de raisons qui peuvent... mais pas nécessairement.
1920

1925 L'autoroute ou le lien routier, c'est un petit élément parmi tant d'autres, mais qui ne va pas nécessairement générer beaucoup plus de développement que bien d'autres facteurs.

LE PRÉSIDENT :

1930 Très bien. Je vous remercie.

1935 Du côté de la Ville de Montréal. Les gens parlent de développement, la croissance de la population très très fortement dans la couronne nord, couronne sud, même à Laval, et une relative stagnation de la population sur l'île de Montréal. Qu'est-ce qui peut expliquer d'après vous, du côté de la Ville de Montréal, pourquoi les gens sont plus intéressés à se construire dans les couronnes, par exemple, que dans l'île de Montréal même? Est-ce qu'il y a des contraintes que vous avez identifiées relativement à ça ou est-ce que c'est une question de compétitivité? Est-ce que vous avez des explications qui peuvent éclairer la Commission à ce sujet-là?

1940 Je comprends que ce n'est pas particulier uniquement à Montréal. On peut voir à Québec, les petites villes, il y a des phénomènes un peu de ce type-là. Mais globalement, est-ce que vous avez déjà posé des diagnostics en rapport avec ça?

M. MARC BLANCHET :

1945 Pour cette semaine, si vous permettez, monsieur le président, je pourrais m'en tenir à la période d'information, donc écouter les intentions du promoteur du projet sur les prétentions d'étalement urbain du projet et tout.

1950 Si vous désirez une présentation particulière sur un sujet de façon globale, sur comment la Ville traite le positionnement urbain, le développement dans l'île, et caetera, je pourrais peut-être demander à un de nos spécialistes du Service d'urbanisme de vous faire une courte présentation technique sur le sujet.

1955 Vous pourrez voir au fil de l'évolution de la commission. Si ça s'avère pertinent, on sera enchantés de vous faire une petite présentation sur le sujet.

LE PRÉSIDENT :

1960 Est-ce qu'il y aurait moyen d'organiser ça cette semaine?

M. MARC BLANCHET :

Certainement, oui.

1965 **LE PRÉSIDENT :**

Certainement? Donc, la commission serait intéressée d'avoir le point de vue de la Ville de Montréal sur le sujet bien entendu. Donc, il faudra voir du côté de madame St-Michel et madame Boutin pour organiser ça et aussi qu'est-ce que vous avez besoin comme support. Soit peut-être demain après-midi ou mercredi après-midi, nous pourrions trouver de la place pour cette présentation-là.

1970

M. MARC BLANCHET :

On communiquera avec le secrétariat pour fixer une période.

1975

LE PRÉSIDENT :

Avec madame St-Michel, oui.

1980

M. MARC BLANCHET :

Parfait.

1985

LE PRÉSIDENT :

La personne analyste concernée va vous contacter. On va départagé les tâches, qui contacte qui. Alors, je vous remercie.

1990

Oui, est-ce que vous avez une autre question, monsieur Sabourin?

M. GREGORY SABOURIN :

Bien, en fait, seulement pour être certain de ce que monsieur Gilbert a dit, ce que je comprends, c'est que le développement urbain, le fait d'allonger la 25, c'est un aspect qui va permettre peut-être le développement, mais ce n'est pas tout à fait déterminant. Puis à ce moment-là, bien, l'essentiel, c'est plus pour aider la libre circulation des gens au détriment du reste finalement?

1995

2000

LE PRÉSIDENT :

Effectivement. On peut comprendre essentiellement que c'est un des aspects. C'est une question qui m'apparaît également complexe aussi, la commission est intéressée à en savoir plus long sur ça. Alors, on aura peut-être des opportunités dans les prochains jours d'avoir une présentation, donc, disons le point de vue de la Ville de Montréal, et on pourra aussi avoir le point de vue du ministère des Transports sur la question. Et, éventuellement, on pourra

2005

adresser une question à la Communauté métropolitaine pour voir si elle peut aussi nous éclairer sur ce sujet-là.

2010 Donc, ça devrait être intéressant. On pourra peut-être voir des points de vue qui ne seront pas nécessairement les mêmes et on va essayer de se faire une tête sur ce sujet-là. Alors, je vous remercie.

M. GREGORY SABOURIN :

2015 Merci.

LE PRÉSIDENT :

2020 Je vais maintenant inviter monsieur Patrick Charette.

M. PATRICK CHARETTE :

2025 Monsieur le président!

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, monsieur.

2030 **M. PATRICK CHARETTE :**

Bonsoir! Outre l'alternative du pont de la 25, avez-vous analysé la possibilité de mettre en place une voie réservée au camionnage sur les ponts déjà existants?

2035 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, dans le cadre du projet, monsieur Gilbert, est-ce que vous avez considéré des voies dans les ponts existants...

2040 **M. HENRI GILBERT :**

Oui?

LE PRÉSIDENT :

2045 ... indépendamment du projet de la 25?

M. HENRI GILBERT :

2050 Oui, monsieur.

LE PRÉSIDENT :

Alors, monsieur Gilbert.

2055

M. HENRI GILBERT :

Pour les différentes alternatives, je demanderais à madame Sultana de dire ce qui a été analysé, s'il vous plaît.

2060

Mme SANDRA SULTANA :

En fait, je peux vous informer sur les différents scénarios qui ont été analysés dans le corridor de l'autoroute 25. En dehors du corridor de l'autoroute 25, ça n'a pas été analysé.

2065

Alors, ce qu'on a regardé côté corridor autoroute 25, on a regardé une infrastructure à 6 voies, une infrastructure à 4 voies, donc deuxième scénario. On a évalué différentes variantes de positionnement de la voie de desserte à Montréal, donc soit de la mettre bidirectionnelle complètement à l'est de l'infrastructure. On a regardé une alternative en tunnel, une alternative en boulevard urbain à Montréal, donc autoroute à Laval, boulevard urbain à Montréal. Et, enfin, en introduction, j'ai commencé avec une alternative à 2 voies par direction.

2070

Donc, c'est les différents scénarios qui ont été évalués. On a retenu le projet qui vous est présenté ce soir comme étant le meilleur scénario, le meilleur projet pour le besoin.

2075

LE PRÉSIDENT :

Par contre, la question du camionnage, c'est-à-dire est-ce que ça existe, ça, des voies réservées pour les camions sur le réseau routier québécois, madame Sultana ou monsieur Gilbert?

2080

M. HENRI GILBERT :

À ma connaissance, il n'y en a pas. Par contre, déjà on sait qu'il y a beaucoup d'achalandage sur les ponts existants. Donc, de confiner ou de réserver une voie au transport, je pense que ça causerait de la congestion encore plus grande.

2085

LE PRÉSIDENT :

Donc, de faire comme une voie réservée en plus du transport en commun.

2090

M. HENRI GILBERT :

C'est ça.

2095

LE PRÉSIDENT :

Alors, c'est votre point de vue. Alors, très bien.

2100

Monsieur Charrette, voulez-vous y aller en complémentaire?

M. PATRICK CHARETTE :

2105

Oui, monsieur le président. On constate sur les routes l'augmentation du transport avec le réseau du camionnage, et puis on constate aussi que ça ralentit les automobilistes. Donc, ça met parfois en danger aussi certaines personnes qui agissent imprudemment vis-à-vis les camions.

LE PRÉSIDENT :

2110

Alors, la question de la cohabitation entre le transport lourd et le transport des individus, est-ce qu'on a des informations, des documents quelconques qui traitent de ce genre de problématique-là au Québec, monsieur Gilbert?

M. HENRI GILBERT :

2115

Bien, justement, ce que pourrait permettre un pont dans l'axe de la 25, c'est 5 300 camions par jour qui vont utiliser cet axe-là, donc qui va libérer autant l'autoroute 40 que le boulevard Henri-Bourassa, que différentes artères municipales.

2120

Donc, c'est un gain appréciable qui va être dégagé de ce nombre de camions là. Et là-dessus, il y en a au moins 5 000 à 8 000 camions par semaine qui sont des transporteurs interurbains, donc ce qui va, encore là, faciliter la vie des automobilistes.

LE PRÉSIDENT :

2125

Nous avons un représentant du ministère de la Sécurité publique ici, monsieur Beaudette. Monsieur Beaudette, est-ce que vous pouvez ajouter des informations? Est-ce qu'il y a une problématique de sécurité relativement au transport lourd versus le transport des individus dans la région de Montréal? Monsieur Beaudette était dans la salle tout à l'heure.

2130

M. JEAN BEAUDETTE :

Nous n'avons pas de statistiques au ministère de la Sécurité publique. Évidemment, nous, nous sommes concernés davantage par le transport des marchandises dangereuses...

2135

LE PRÉSIDENT :

Effectivement.

2140 **M. JEAN BEAUDETTE :**

2145 ... qui peuvent représenter un risque pour la sécurité de la population. Et je ne sais pas si le ministère des Transports a fait une étude sur le pourcentage de camions. On parle de 3 500 camions qui risquent d'emprunter cet axe routier, qui seraient considérés comme des transporteurs de matières dangereuses.

LE PRÉSIDENT :

2150 C'est ça, la proportion, mais vous ne pouvez pas nous dire à ce stade-ci s'il y a une problématique particulière. On sait que le transport par camion est de plus en plus utilisé au Québec. On le voit par les statistiques. On le voit lorsque, par exemple, on prend l'autoroute 20 entre Montréal et Québec tard le soir; on voit seulement des camions.

2155 Du côté du ministère, est-ce que vous avez des études de cette problématique-là? L'augmentation de l'usage des camions par exemple, est-ce qu'on a noté une augmentation relativement très forte ces dernières années et est-ce que les tendances laissent entrevoir que ça continue à augmenter? Par exemple, on a vu sur la Côte-Nord des gens, des compagnies qui tentent de nouvelles expériences dans le transport par barge ou on voit que, à certains endroits, il y a le travail ferroviaire qui a repris un peu du poil de la bête.

2160 Est-ce que le ministère des Transports a de l'information d'ordre général qui pourrait éclairer les participants?

M. HENRI GILBERT :

2165 Généralement dans le secteur où on parle, on parle d'environ 10 % à 11 % de camions. C'est certain que le ministère des Transports favorise l'intermodalité, mais dans le contexte nord-américain du transport, le camion est drôlement favorisé.

2170 Monsieur Doris Mercier aimerait rajouter quelque chose, s'il vous plaît.

LE PRÉSIDENT :

Oui, monsieur Mercier.

2175 **M. DORIS MERCIER :**

Oui, monsieur le président. Au niveau du transport lourd, peut-être deux éléments.

2180 C'est que la compétitivité du camion lourd est beaucoup plus grande sur des faibles distances. Par contre, il y a d'autres moyens de transport. On voit, entre autres, le train qui devient de plus en plus compétitif sur des grandes distances. Vous parliez de la Côte-Nord, par barge, ça peut être avantageux aussi sur des grandes distances.

2185 Mais au niveau de la région métropolitaine, le transport en commun continue quand même à augmenter. Par contre, si on parle de ramener ce transport lourd là sur une autoroute par rapport à des boulevards urbains, le niveau de sécurité, le taux d'accidents est beaucoup plus faible sur une autoroute et les indices de gravité des accidents est beaucoup plus faible aussi.

2190 Donc, d'amener ces véhicules-là sur un axe autoroutier est avantageux par rapport à le conserver sur des boulevards urbains comme Henri-Bourassa puis sur le pont Pie-IX.

LE PRÉSIDENT :

2195 Est-ce que vous avez des statistiques sur les taux d'accidents, justement si on veut comparer, sur une autoroute par rapport à un boulevard urbain ou chaussées séparées, non séparées? Est-ce qu'il y a moyen d'avoir quelques statistiques à cet effet?

M. HENRI GILBERT :

2200 Un instant, on vous le sort.

LE PRÉSIDENT :

2205 Non, attendez, si vous ne l'avez pas à portée de la main, mais si vous pensez que ça existe...

M. HENRI GILBERT :

2210 On l'a prêt.

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

2215 **M. HENRI GILBERT :**

On l'a prêt, oui. On a des statistiques. En fin de compte, ce sont des taux d'accidents sur les différents types de routes, que ce soit une... ici, sur les autoroutes, on parle d'un taux d'accidents moyen de .68 et un indice de gravité de 1.68, versus une route nationale où on

2220 parle d'un taux d'accidents de 1.11 et de 1.83.

2225 Regardez, plus la route devient moins importante, plus le taux d'accidents est élevé et plus le taux de gravité. C'est facile à comprendre. Sur les autoroutes, on a un terre-plein, soit un fossé ou une glissière en béton, qui fait en sorte que les véhicules ne se croisent pas. Donc, c'est pour ça que le taux d'accidents et la gravité sont beaucoup moindres sur les routes.

2230 Vous avez plusieurs autres statistiques au niveau de la province. Au niveau de la région métropolitaine de recensement, encore là, vous avez les différents taux de .72 aller à 1.54, et pour l'indice de gravité, de 1.54 à 1.91.

2235 Ensuite, bien, vous avez différentes configurations. Si on parle de nationale, régionale, collectrice et combinée, en fin de compte, vous avez toutes les statistiques. Disons qu'on voit tout de suite que dépendamment le niveau d'importance de la route, son taux d'accidents est moins grand et son indice de gravité est plus bas.

2235

LE PRÉSIDENT :

2240 Très bien. Je vous remercie. Donc, bien entendu, ce genre d'information-là qui est mis sur graphique, vous n'oublierez pas de déposer ce tableau-là et la commission en fera la dépôt par la suite.

M. HENRI GILBERT :

2245 Oui, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie.

2250 Oui. Monsieur Charette, est-ce que ça va?

M. PATRICK CHARETTE :

Je peux rajouter quelque chose?

2255 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, allez-y.

M. PATRICK CHARETTE :

2260 Juste peut-être de préciser qu'il serait très important d'avoir ce projet-là, une voie

réservée au camionnage, étant donné qu'il est très difficile de garder nos distances avec les automobilistes de façon sécuritaire. Quand on parle d'une distance de moins d'une voiture qui nous précède, qui fait un dépassement par l'avant, c'est très dangereux.

2265

LE PRÉSIDENT :

Alors, bien entendu, je vais accepter votre commentaire, mais ça va me permettre aussi de faire un petit rappel. C'est qu'il y aura une seconde partie à l'audience qui sera l'occasion rêvée pour les gens de faire des suggestions, de prendre des positions en rapport avec le projet. Monsieur Charette, je vous remercie.

2270

Monsieur Beaudette, je vous remercie également pour votre réponse.

2275

Je vais maintenant inviter monsieur André Porlier. À vous la parole.

M. ANDRÉ PORLIER :

Bonsoir! Veuillez excuser ma voix, j'ai des petits problèmes de rhume de ce temps-ci. Donc, ma question en fait concerne plus la Direction de la santé publique.

2280

On sait qu'il y a plusieurs études et statistiques qui indiquent que l'est de Montréal a un des pires bilans au niveau de la qualité de l'air. Si on regarde le réseau montréalais sur la qualité de l'air, on a vu en 2003 que l'est de Montréal a eu 43 jours qualifiés de mauvaise qualité de l'air, donc où on demandait aux gens âgés et aux enfants de restreindre leurs activités. Si on compare au reste de l'île de Montréal, on voit qu'il y a nettement une concentration de mauvaise qualité de l'air dans l'est de Montréal.

2285

Et, donc, ma question concerne, comme je disais, la Direction de la santé publique. À votre avis, est-ce qu'un nouveau pont dans l'est ne va pas détériorer davantage la qualité de l'air spécifiquement dans l'est de Montréal où, déjà, on a les problèmes les plus sérieux au niveau de la qualité de l'air?

2290

LE PRÉSIDENT :

Alors, monsieur Drouin du ministère de la Santé et des Services sociaux, je crois qu'il y a une étude qui a été déposée dernièrement au fait par le ministère de la Santé concernant la qualité de l'air à Montréal, surtout dans Montréal-Est, un peu dans le sens de la question de monsieur ici.

2295

Quelles sont les problématiques que vous avez identifiées? Donc, en faire une petite synthèse au bénéfice de la commission et des participants. Alors, qu'est-ce que vous pouvez nous dire sur la qualité de l'air dans l'est de Montréal?

2300

M. NORMAN KING :

2305

Mon nom est Norman King.

LE PRÉSIDENT :

2310

Excusez-moi.

M. NORMAN KING :

2315

Je suis ici de la Direction de la santé publique, le docteur Drouin étant absent ce soir. Finalement, il y a beaucoup de questions dans vos deux questionnements respectifs. Il y a la qualité de l'air dans l'est de Montréal; il y a aussi, si j'ai bien compris un peu la demande, concernant l'impact de l'ajout d'une structure.

2320

Ce que j'aurais envie de vous proposer à ce sujet-là, un peu comme la Ville de Montréal, on a plusieurs préoccupations. Je peux vous nommer nos préoccupations brièvement ce soir...

LE PRÉSIDENT :

2325

Oui, pour ce soir.

M. NORMAN KING :

2330

... mais je crois qu'on aura besoin d'un peu plus de temps pour les expliciter comme il faut. Et je pourrais à ce moment-là aussi faire appel à d'autres experts à la Direction de la santé publique pour traiter certains aspects qui relèvent plus de leur domaine d'expertise.

LE PRÉSIDENT :

2335

Très bien. Alors, un de nos analystes va discuter avec vous pour les modalités. Donc, on va essayer d'arranger quelque chose, le moment auquel vous pourriez faire une présentation effectivement. Donc, on va regarder ça avec vous.

Mais pour ce soir, oui, pouvez-vous nous synthétiser un petit portrait rapide?

2340

M. NORMAN KING :

Oui, en deux minutes. Premièrement, ça fait plusieurs années qu'on commence à regarder l'impact du transport général et notamment transport automobile sur la santé publique.

2345

Pour revenir à la question, oui, on regarde aussi la problématique de la qualité de l'air dans l'est et son impact sur certaines maladies respiratoires qui sont plus élevées effectivement

au niveau des taux d'hospitalisation. Ce n'est pas moi qui suis responsable de cette étude-là, mais je pourrais vous apporter des données plus précises à ce niveau-là. Donc, c'est effectivement une problématique importante.

2350

Et quand on parle d'ajout d'infrastructure routière, on est effectivement préoccupés par les questions de pollution de l'air. On a vécu l'événement de smog cet hiver, c'est un exemple du genre de préoccupation.

2355

On a parlé beaucoup ce soir du trafic induit. Nous, on a regardé cette question-là également de façon générale et ça fait partie de nos préoccupations la relation entre ajout d'infrastructures et trafic induit. Et on pourrait vous faire une présentation un peu plus détaillée un peu plus tard cette semaine à ce sujet-là.

2360

L'autre aspect qui nous préoccupe au niveau trafic et transport en automobile, c'est la relation, que des études récentes qui commencent à démontrer que le transport automobile a un impact sur l'inactivité physique et, donc, l'obésité dans la population. C'est une autre de nos préoccupations à la Santé publique. Une étude récente qui démontre que les gens, faite par nous, qui démontre que les gens qui vivent le long des artères sont plus exposés à certains polluants et sont plus susceptibles possiblement à des problèmes d'hospitalisation également pour maladies respiratoires. On voudrait inviter l'experte qui a fait cette étude-là pour vous entretenir un peu plus là-dessus.

2365

Il y a évidemment le phénomène gaz à effet de serre et changements climatiques. On a un programme très, très détaillé à Montréal en ce moment sur l'impact de la chaleur accablante, notamment sur les personnes âgées. Donc, c'est une autre des problématiques qui nous préoccupe. Et, enfin, c'est toute la notion de traumatisme routier, et on a une autre personne experte à la Santé publique qui pourrait possiblement venir vous entretenir. On en a parlé un peu tantôt, mais il y a quelqu'un chez nous aussi qui se préoccupe de cette question-là.

2370

2375

Donc, grosso modo, ce sont nos préoccupations qu'on voudrait partager avec vous au cours de la semaine.

LE PRÉSIDENT :

2380

Très bien, monsieur King. Alors, un de nos analystes va discuter avec vous pour voir qu'est-ce que vous pouvez nous faire comme présentation et aussi quel temps on peut faire. Bien entendu, c'est l'idée d'être très synthétique. Vous pouvez appuyer vos présentations par des références, des documents, soit des documents qu'on pourra éventuellement utiliser en bibliographie, mais aussi des documents qu'on pourrait aussi déposer, que vous pourriez suggérer le dépôt.

2385

Alors, notre analyste va vous contacter à ce sujet et après ça, demain, on pourra revenir à savoir quelle présentation pourrait être faite comme demain et après-demain. L'idée

2390 aussi est d'essayer de maintenir un certain rythme à l'audience, permettre aux gens de pouvoir
venir poser des questions. Donc, on va essayer de peut-être jumeler les présentations
éventuellement avec des questions qui seraient adressées par les participants. Donc, nous
reviendrons sur ce point.

2395 Oui, monsieur Porlier.

M. ANDRÉ PORLIER :

2400 Donc, sous-question. On sait que depuis 2002, donc depuis la dernière version du projet
de la 25 qui avait été présentée, l'Agence métropolitaine de transport a réalisé plusieurs études
sur des nouveaux projets de transport en commun, entre autres le train de banlieue vers
Mascouche, train de banlieue vers Repentigny, une voie réservée même sur le pont Pie-IX, donc
vers Laval, et probablement d'autres projets de transport en commun qu'on n'est pas
nécessairement au courant, tous des projets qui à la fois, je pense, pourraient justement
2405 résoudre des problèmes au niveau de la qualité de l'air et pourraient aussi résoudre des problèmes
de transport.

J'aimerais savoir si, avant de nous présenter la dernière mouture du projet de la 25, le
ministère a pris le temps de faire des études pour évaluer la pertinence justement de faire en
2410 premier lieu ces projets de transport en commun qui, comme je le dis, résoudraient les problèmes
de transport, mais aussi la qualité de l'air qui est une des préoccupations, et donc, de faire ces
projets de transport en commun avant de nous présenter et de faire le pont de la 25.

2415 Donc, ma question, c'est simplement: est-ce qu'il y a eu une étude qui démontre s'il y a
eu une évaluation de la pertinence de faire les projets de transport en commun en premier avant le
pont de la 25?

LE PRÉSIDENT :

2420 Très bien. Si vous voulez me permettre, je modifierais un petit peu votre question. Je
l'adresserais et au ministère des Transports et à l'AMT. Est-ce qu'il y a des discussions entre vos
deux organisations concernant les projets de transport en commun? Est-ce qu'il y a une
convergence de vues ou est-ce qu'il y a des divergences? Est-ce que vous pouvez nous
synthétiser?

2425 Je vais donner tour à tour le micro. Alors, monsieur Dorais

M. DANIEL DORAIS :

2430 monsieur le président, l'Agence métropolitaine a une planification stratégique
effectivement et elle soumet au ministère des Transports différentes études. Elle avance en

fonction de cette planification-là.

2435 Oui, effectivement, elle regarde les projets de train de banlieue. Elle regarde également le projet de voie réservée sur Pie-IX qui, actuellement, est en attente de recommandation du coroner concernant cet axe-là.

2440 Mais nous échangeons nos planifications ensemble et nous échangeons beaucoup sur les données et les statistiques pour envisager différents projets, dont celui dans l'axe de l'autoroute 25, avec l'Agence métropolitaine. On peut demande à l'Agence métropolitaine ce qu'elle fait.

LE PRÉSIDENT :

2445 C'est ça. Alors, monsieur Carette du côté de l'Agence métropolitaine, d'un point de vue plus stratégique, jusqu'à maintenant les représentations que, j'imagine, vous faites au ministère des Transports, quels fruits ça a apportés à vos yeux? Est-ce que vous êtes satisfait de l'état des discussions?

M. CLAUDE CARETTE :

2450 Au niveau de la coordination des projets avec le ministère des Transports, par rapport à votre question, effectivement, il y a une coordination qui se fait entre les deux organismes, que ce soit au niveau du programme triennal d'immobilisations ou au niveau de la planification stratégique.

2455 Donc, l'ensemble des projets est évidemment regardé avec le ministère des Transports, premièrement parce qu'il est le gestionnaire autoroutier et plusieurs de nos projets se retrouvent, dans le fond, au niveau des autoroutes. On parle en particulier des voies réservées.

2460 Récemment, on a réalisé un projet en collaboration avec le ministère des Transports du Québec au niveau de la voie réservée de l'autoroute 25 sur les territoires de Terrebonne et de Laval, donc en amont du projet actuel. Donc, c'est des exemples de projets où est-ce qu'on montre qu'il y a une coordination.

2465 On est, dans le fond, sur l'autoroute 25 et on fait un projet de transport en commun qui a impliqué, par exemple, l'élargissement de deux ponts dans ce cas-ci.

LE PRÉSIDENT :

2470 Continuez.

M. CLAUDE CARETTE :

2475 Oui. Au niveau de la planification stratégique, il y a un ensemble de projets qui est étudié présentement en collaboration avec le ministère des Transports, effectivement, le train au niveau de Mascouche/Montréal ou le train de l'est, de Repentigny vers Montréal, ou encore le prolongement de la voie réservée sur le territoire de Montréal.

2480 Présentement, par rapport à la voie réservée Pie-IX, nous avons participé à des audiences publiques au niveau du coroner récemment. Les audiences publiques ont été conclues en janvier dernier et nous sommes en attente des recommandations du coroner par rapport à ce projet-là.

LE PRÉSIDENT :

2485 Une petite question. Des projets comme le train de banlieue de Mascouche ou vers Repentigny, est-ce que ce sont des initiatives susceptibles de soulager le trafic routier sur les ponts existants?

M. CLAUDE CARETTE :

2490 Mais, effectivement, c'est une question d'offre et de demande. Plus on offre des services de transport collectif, plus qu'il y a de demandes qui sont induites par rapport à ce projet-là.

2495 La question, est-ce qu'il va y avoir plus de gens qui vont utiliser le transport en commun? Oui. Est-ce qu'il va y en avoir un peu moins au niveau routier? Effectivement. Sauf qu'il faut regarder les axes de déplacement qui sont desservis par ces projets-là, qui peuvent varier par rapport à l'axe de déplacement qu'on regarde ici ce soir.

2500 Ici, c'est plus les secteurs est, c'est vers les secteurs est, alors que les projets qu'on parle, train de Mascouche, le train de l'est vers Repentigny, sont des projets qui desservent directement le centre-ville. Pour les projets Pie-IX, c'est désaxé présentement par rapport à ce projet-ci, malgré que c'est dans le même corridor de déplacement, mais ce sont des déplacements qui se font plus, dans ces corridors-là, vers le métro Pie-IX, par exemple.

2505 **LE PRÉSIDENT :**

2510 Très bien. Donc, les deux projets qu'on mentionne ne sont pas directement dans l'axe de la 25 si je peux comprendre. C'est ça que je dois comprendre de votre explication?

M. CLAUDE CARETTE :

C'est une desserte dans le fond qui part des territoires des troisièmes couronnes, en

2515 desservant également les deuxièmes couronnes, vers le centre-ville. Donc, comme l'a démontré le promoteur un peu plus tôt, il y a une portion des transports d'utilisation qui est commune, mais ici, il y avait plus de la moitié des gens, qui utilisent le transport en commun, qui reste dans le secteur est dans ce cas-ci.

2520 **LE PRÉSIDENT :**

Si j'essaie d'envisager une alternative, on pourra revenir dans les prochaines séances sur ce sujet-là, mais si j'essaie, j'imagine une alternative à la 25 qui serait un train de banlieue, où je le ferais passer à ce moment-là? Le développement actuel est trop diffus pour trouver un emplacement optimal ou bien...

2525 **M. CLAUDE CARETTE :**

2530 Bien, tout d'abord, effectivement avant de faire un train de banlieue, il faut qu'il y ait une rail. Donc, présentement l'Agence métropolitaine de transport travaille où est-ce qu'il y a des rails la plupart du temps.

2535 Et dans ce cas-ci, dans l'axe de l'est vers l'est, présentement, il n'existe pas de rail, si vous voulez, ou ça prendrait l'aménagement de rails essentiellement, si vous parlez du même corridor de déplacement. Tandis que le train de Mascouche passe sur le territoire un peu plus de Montréal et le train de Repentigny passe évidemment plus au sud, qui dessert les secteurs plus de la MRC de l'Assomption. Donc, ce n'est pas tout à fait les mêmes, dans le fond, corridors de desserte.

2540 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Nous pourrions revenir sur la question.

2545 Alors, monsieur Porlier, je vous ai laissé une complémentaire large. Encore une petite sous-question.

M. ANDRÉ PORLIER :

2550 En fait, une petite sous-question. Je voulais juste une précision parce que, en fait, ce qu'on comprend, c'est qu'il y a plusieurs projets, transport en commun et la 25, qui desservent le même bassin de population, vous avez mentionné la troisième couronne, vers Montréal.

2555 Si tous ces projets-là desservent les mêmes bassins de population, est-ce qu'il y a une analyse – c'était ça ma question – qui démontre les pour et les contres de tous les projets, et qui nous permet de comprendre la priorité qu'on donne à la 25 aujourd'hui.

LE PRÉSIDENT :

2560 J'ai compris du côté de l'AMT qui avait une réponse, donc qu'il y avait une influence partielle et pas totale entre les projets de Mascouche et de Repentigny, ce que j'en ai compris là, mais on aura l'occasion de revenir plus en détail pour comprendre les aspects plus fins. On a lu des documents. Il y a eu des petits graphiques, j'ai sorti toutes sortes d'informations. On pourra revenir, je pourrai les sortir en exemple. On pourra creuser cette question-là.

M. HENRI GILBERT :

2565

Excusez, monsieur le président, si vous permettez?

LE PRÉSIDENT :

2570

Oui, monsieur Gilbert.

M. HENRI GILBERT :

2575 Si vous permettez juste un instant, c'est qu'il faut bien penser à la clientèle. Et puis ce que monsieur Carette disait tantôt, c'est que le problème actuel, le besoin actuel, c'est de desservir les gens de l'est qui vont vers l'est.

2580 Un peu plus tard dans la soirée ou demain, on va parler des origines-destinations. Donc, vous allez voir à quoi sert ce projet, l'utilisation qu'on veut en faire. Les projets de trains de banlieue, qui sont nécessaires aussi vers l'est, vont desservir un autre type de clientèle qu'on va voir un peu plus loin aussi.

2585 Donc, on parle de projets complémentaires au projet intégré routier et de transport en commun qu'on veut développer, qui est beaucoup plus flexible pour l'instant parce que, vous l'avez dit tantôt, la clientèle est diffuse, elle va aussi vers des destinations qui sont diffuses. Donc, on va toucher à ça un peu plus tard avec les origines-destinations.

Puis il y a monsieur Dorais aussi qui voulait rajouter quelque chose.

2590

LE PRÉSIDENT :

Oui, allez-y, monsieur Dorais.

M. DANIEL DORAIS :

2595

En fait, monsieur Gilbert a très bien expliqué, c'est que, à cause des origines-destinations, on ne peut pas accoupler des modes lourds et des modes légers d'une façon si

2600 simple. On propose des voies réservées pour autobus ou on propose un axe de train de banlieue. Si les destinations sont diffuses, on ne peut dépenser à tort un investissement important alors qu'un autobus pourrait très bien faire le travail d'une façon plus économique.

LE PRÉSIDENT :

2605 Pour revenir sur cette question-là de flexibilité du transport. Alors, je vous remercie.

Je vais inviter monsieur Stéphane Berthe s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur.

M. STÉPHANE BERTHE :

2610 Alors, bonsoir, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

2615 À vous la parole.

M. STÉPHANE BERTHE :

2620 Bien, en tant que citoyen de Terrebonne ainsi que propriétaire d'une compagnie de messagerie et transport, je suis bien au fait de la problématique du réseau routier, mais ma question est concernant les opposants au projet qui estiment que le projet, que vous venez de présenter ce soir, n'est pas le même que celui que vous avez rendu public en 2002 et que, donc, l'étude d'impact qui l'accompagnait n'est plus pertinente.

2625 J'aimerais que vous puissiez nous indiquer les grandes différences entre les deux projets qui ont été présentés, entre celui de 2002 et celui que vous venez de présenter ce soir.

LE PRÉSIDENT :

2630 Alors, la question s'adresse au ministère des Transports. Quelles sont les différences que vous pouvez nous communiquer concernant ce qui avait été déposé en période d'information publique, les 45 jours, il y a environ deux ans, et le projet que nous avons maintenant sur la table. Monsieur Gilbert.

M. HENRI GILBERT :

2635 Oui, monsieur le président. Fondamentalement, c'est le même projet. On parle de 7.2 km d'autoroute construite entre Montréal et Laval, avec un pont qui va traverser la rivière des Prairies, avec des largeurs connues, des échangeurs aux différents endroits.

2640 Il y a des modifications qui ont été apportées suite justement aux soirées d'information. Pendant ces soirées d'information-là, il y a des gens, des citoyens qui sont venus nous rencontrer pour nous parler de leurs préoccupations, c'est-à-dire, exemple, impact sur le milieu naturel, impact sur les activités agricoles, qui nécessitait une desserte locale plus efficace.

2645 Donc, à partir de ces données-là, on a regardé comme, exemple, la protection du marais à Laval. Le projet fait en sorte maintenant qu'on ne passe plus dedans. On va passer au-dessus, donc on vient de voir un impact important, un impact léger ou moyen.

2650 Aussi, la protection du ruisseau de Montigny à Montréal, on y touchait dans le premier projet ou projet de 2002. On n'y touche plus maintenant. On a travaillé notre projet.

Ensuite, il y a la protection du ruisseau Corbeil à Laval où, avant, on le relocalisait sur 300 mètres. Maintenant, on fait juste passer une bretelle par dessus. Donc, on met un ponceau.

2655 Il y a l'aménagement du ponceau du ruisseau Saint-François pour permettre la migration des poissons. On va faire un ponceau plus gros pour permettre la migration.

2660 C'est bien entendu aussi que la rue Roger-Lortie, pour desservir efficacement pour les activités agricoles, on a décidé de la faire aux limites de l'emprise du côté de Laval. C'est sûr que ça va occasionner du déboisement, mais c'est dans le but d'offrir une meilleure desserte aux cultivateurs.

2665 Ensuite, même cette desserte-là où on parle d'un impact moyen à cause du déboisement, on parle d'un impact nul au niveau des opérations agricoles. Ce sont toutes des choses qui sont positives.

2670 Ensuite, au niveau du pont hauban, on va demander au concessionnaire ou au... excusez, à notre partenaire, on va dire de ne pas dépasser la hauteur des piliers d'Hydro-Québec. Ce qu'on avait avant, on parlait d'un mât de 140 mètres. Maintenant, on va parler maximum de hauteur des piliers ou des mâts de 45 mètres ou à peu près, mais en tout cas ne dépassant pas les piliers d'Hydro-Québec. Donc, il n'y aura plus d'impact sur les mouvements des hydravions.

2675 Le bruit routier, la modification de l'échangeur de la 440 et de la 25, on a éloigné la bretelle, donc moins d'impact sur le Complexe scolaire Leblanc.

2680 Ce sont des choses qu'on a faites suite aux soirées d'information, et puis on s'apprête à en faire d'autres. Si les soirées d'information qu'on tient aujourd'hui nous amènent des solutions, lesquelles on peut tenir compte, on va le faire, puis on va les exiger à notre concessionnaire.

LE PRÉSIDENT :

2685 Monsieur Gilbert, ce que vous dites, est-ce que c'est contenu, cette information-là, dans le document complémentaire que vous avez déposé en décembre 2004 auprès du ministère de l'Environnement?

M. HENRI GILBERT :

2690 Oui, monsieur, c'est là-dedans.

LE PRÉSIDENT :

2695 Donc, c'est essentiellement là-dedans.

2700 Du côté du ministère de l'Environnement, lorsque des projets comme ça, des addendum ou des modifications vous parviennent sur des projets, est-ce que, par exemple, c'est susceptible de créer un questionnement? Parce qu'on voit à la procédure, lorsque vous examinez, vous recevez un dépôt initial d'une étude d'impact, vous posez des questions complémentaires, donc pour mieux comprendre certains aspects de l'étude d'impact, pour être en mesure à ce moment-là de statuer sur sa recevabilité.

2705 Lorsque des modifications d'un projet arrivent comme ça, est-ce que ça redémarre un nouveau questionnement du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs?

M. LUC VALIQUETTE :

2710 Monsieur le président, oui, ça peut amener des questions certainement. Le processus d'évaluation environnementale, par essence et dès le départ, un promoteur, qui a un projet qui est visé par la réglementation, doit suivre l'ensemble des étapes de la procédure qui mène à une décision du Conseil des ministres.

2715 Alors, au départ, notre directive, celle qui est émise par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, demande au promoteur de décrire son projet, de le définir, d'étudier des variantes de réalisation du projet. Il incite à consulter la population. On pose des questions en cours de chemin lorsque, disons, une version préliminaire de l'étude d'impact est déposée, en collaboration avec plusieurs ministères et organismes consultés dans le cadre du processus. Ça entraîne des questions, des réponses, certaines modifications. Le promoteur, des fois, rectifie son tir.

2720 On va en audience publique. L'audience publique, elle aussi, est là pour consulter cette fois-ci la population et comprendre les préoccupations de la population. Et il arrive que ça

soulève de nouvelles questions, que ça entraîne des modifications à la façon de réaliser un projet.

2725 Donc, c'est un processus qui est normal, qui est évolutif. Le but, c'est d'arriver avec un dossier qui est assez éclairé pour que le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs puisse faire des recommandations au Conseil des ministres sur le projet et ses impacts. Alors, il faut qu'il ait assez d'information pour bien comprendre le projet et les impacts du projet. C'est une exigence de la loi.

2730

LE PRÉSIDENT :

2735 Et dans la procédure, dans la loi, on peut voir que le Conseil des ministres peut autoriser un projet tel quel, l'autoriser avec des modifications. Donc, c'est-à-dire, le Conseil des ministres, en bout du cheminement décisionnel, peut le modifier. Est-ce qu'on doit revenir aussi formellement à la procédure?

M. LUC VALIQUETTE :

2740 Le Conseil des ministres, lorsqu'il prend une décision sur un projet, effectivement il y a trois décisions possibles.

2745 Il peut autoriser tel quel; à ma connaissance, c'est rarement arrivé ou c'est jamais arrivé. Il peut autoriser avec modifications, c'est la situation la plus fréquente. Et il peut refuser le projet; c'est déjà arrivé aussi, mais c'est très rare.

LE PRÉSIDENT :

2750 Très bien. Je vous remercie.

2750

Oui, monsieur Berthe, un commentaire?

M. STÉPHANE BERTHE :

2755 J'aurais juste une petite question vite faite. J'aimerais savoir s'il y a une certaine étude qui aurait été faite sur le nombre total de kilomètres parcourus en trop par les automobiles. Et puis s'il y en a une, j'aimerais savoir si les compagnies de transport, de courrier, de taxi et le transport écolier ont été calculées dans cette étude.

2760

LE PRÉSIDENT :

Alors, monsieur Gilbert, une question qui a fait l'objet de certains débats, notamment par les médias. Vous avez fait allusion dans votre présentation à un certain nombre de kilométrage. Il y a des gens aussi dans leur requête qui ont fait des calculs.

2765

Vous avez aussi envoyé au ministère de l'Environnement le dernier document qui a été déposé – j'oublie la cote, mais il a été déposé en tant que document préliminaire, donc préalable à la présente enquête – auprès du BAPE il y a quelques jours seulement, qui traitait justement de cette question d'heures et de kilomètres.

2770

Pouvez-vous apporter des précisions sur ce point s'il vous plaît, monsieur Gilbert.

M. HENRI GILBERT :

2775

Oui. Ce que le projet propose en fin de compte, c'est d'éliminer des détours, des détours via le pont Pie-IX ou le pont Charles-de-Gaule, ce qui totalise, selon nous, 38 000 km par jour d'économisés en termes de nombre de kilomètres. Donc, ramener ça sur une base annuelle avec les savants calculs, ça donne quelque chose aux alentours d'une cinquantaine de millions de kilomètres, véhicules-kilomètres par année d'économisés. Et, en plus de ça, le nombre d'heures perdues dans la circulation totalisent environ 11 millions d'heures. Donc, c'est quand même très représentatif.

2780

Et puis, ça, c'est certain que c'est même dès l'ouverture en 2006... bien, disons, nos calculs, on les a toujours symbolisés en disant 2006, mais c'est des économies majeures. Et puis il n'y a pas de création, là. Il n'y a pas de génération spontanée.

2785

Il va avoir, selon nos statistiques ou nos calculs, 10 000 véhicules en période de pointe le matin qui vont traverser vers Montréal, mais c'est des gens qui viennent des autres structures, des autres ponts. Donc, c'est une économie substantielle au niveau...

2790

Quand vous me parlez pour les transporteurs au niveau des messagers, on a des camions – les camions, on pourra les identifier tantôt dans la simulation – on a des camions mais pas strictement des catégories de camion.

2795

LE PRÉSIDENT : pou

Très bien. Est-ce que ça vous va?

M. STÉPHANE BERTHE :

2800

Oui, ça me va, mais d'après juste mon entreprise, on calcule à peu près 500 km par jour de trop. Donc, si je calcule ça pour le nombre de compagnies qu'il peut avoir dans la région, couronne nord, ainsi que Montréal dans l'est, ça compte pour beaucoup.

2805

LE PRÉSIDENT :

Alors, monsieur Berthe, je vous remercie.

M. STÉPHANE BERTHE :

2810

Merci infiniment.

LE PRÉSIDENT :

2815

Alors, c'est le genre de témoignage que vous pourrez faire de façon plus détaillée en seconde partie de l'audience.

2820

C'est un exemple. Alors, pour les gens qui se demandent qu'est-ce qu'on peut faire lors de la présentation d'un mémoire, alors, c'est des exemples comme ça en disant: «Mon intérêt face au projet, c'est ça» ou «Mon intérêt contre le projet, c'est ceci ou cela.» Alors, un mémoire peut être très peu étoffé ou peut être très étoffé, la commission va lire l'ensemble, va prendre connaissance et lire l'ensemble des mémoires qui seront déposés.

2825

Je vais maintenant inviter monsieur Serge Gougeon. Bonsoir, monsieur.

M. SERGE GOUGEON :

2830

Bonsoir, monsieur le président. Tout d'abord, j'aimerais mentionner que je suis résident de Laval depuis plus de 20 ans maintenant et je réalise que le développement agricole est très important à Laval. Et j'entends beaucoup de monde même prétendre que l'avènement du pont de la 25, l'autoroute 25, entraînera une perte importante du territoire agricole à Laval.

2835

Donc, monsieur le président, ma question est très simple: est-ce qu'il y a des garanties à l'effet que la zone agricole sera protégée à Laval?

LE PRÉSIDENT :

2840

Alors, nous pourrions adresser la question au ministère des Transports en premier. Et aussi, nous avons quelqu'un, si je ne m'abuse, du ministère de l'Agriculture ici ce soir. Oui, très bien. Alors, nous pourrions aller en complémentaire sur ce point-là.

Alors, monsieur Gilbert.

M. HENRI GILBERT :

2845

Garantir que les terres agricoles, la zone verte va être protégée, c'est difficile à dire pour le ministère des Transports. Par contre, il y a des engagements qui ont été pris par la municipalité de la Ville de Laval. En tout cas, je vais demander à madame Caron de peut-être être plus explicite que moi là-dessus. S'il vous plaît, madame Caron.

2850

Mme CHRISTINE CARON :

2855 Oui, monsieur le président. Ça aussi, la Ville de Laval pourrait le confirmer. Le schéma de Laval prend en engagement ferme pour la protection de la zone agricole permanente. Et comme on le sait, c'est les municipalités qui sont les premiers requérants au niveau du processus d'exclusion des terres agricoles. Donc, si la municipalité énonce une volonté très claire de protéger les terres agricoles, c'est déjà un gain important.

2860 Pour ce qui est des impacts au niveau du projet, le projet est en zone blanche sauf pour une faible superficie. Et ce qu'on a pu identifier, c'est qu'au niveau de la zone blanche à l'est du projet, le secteur de Laval à l'est du projet, il y aurait environ 300 hectares de terres en culture, mais qui ne seront pas toutes, évidemment, touchées par le projet, loin de là.

LE PRÉSIDENT :

2865 Très bien. Si je ne m'abuse, aussi il semble y avoir, par contre, encore de l'agriculture dans la zone blanche, c'est exact? Est-ce que c'est important cette agriculture-là? La personne, le représentant le ministère de l'Agriculture pourrait peut-être s'avancer ou la représentante et apporter quelques compléments d'information. On pourrait aussi se tourner du côté de la Ville de Laval pour un complément d'information.

2870 Madame Caron, je vais vous laisser aller. Après ça, je vais laisser la parole au ministère de l'Agriculture.

2875 **Mme CHRISTINE CARON :**

Je vous remercie, j'avais complété.

LE PRÉSIDENT :

2880 Ça va. Alors, si vous voulez vous identifier, s'il vous plaît? J'avais votre nom dans mon discours, mais je ne l'ai pas ici sur la feuille personnes- ressources. Allez-y, identifiez-vous s'il vous plaît.

2885 **Mme VALÉRIE SAVARD :**

C'est Valérie Savard.

LE PRÉSIDENT :

2890 Très bien. Alors, concernant la zone blanche et la zone protégée. Bon, je pourrais commencer du côté de la zone protégée, est-ce que ça fait longtemps qu'elle est là? Est-ce

qu'elle a été grugée ces dernières années dans l'est de Laval la fameuse zone verte?

2895 **Mme VALÉRIE SAVARD :**

2900 C'est sûr que le projet de l'autoroute 25 est en zone blanche puis, ça, ça fait quelques années que ça a été dézoné. Effectivement, pour répondre à votre question s'il y a des terres en culture autour, même si elles sont en zone blanche, oui, il y a des terres cultivées. On a estimé à peu près, mettons, à 85 hectares de terres cultivées autour du projet, mais c'est vraiment une approximation parce qu'on ne sait pas exactement quelles terres vont être retirées des superficies qu'on va pouvoir cultiver, mais c'est une estimation qu'on a faite selon les données qu'on avait.

2905 Pour ce qui est de: est-ce que la zone agricole sera protégée pour les parties qui sont encore en zone agricole? C'est un petit peu difficile de prévoir, mais c'est sûr qu'on peut penser qu'il peut y avoir une... on parlait d'étalement urbain tout à l'heure ou pression de développement. Bien, c'est une inquiétude que le ministère de l'Agriculture a pour la pression des zones agricoles qui sont proches du projet.

2910 **LE PRÉSIDENT :**

Disons dans les dix dernières années, par exemple, sur l'île de Laval, est-ce qu'il y a eu plusieurs demandes de soustraction de la zone verte?

2915 **Mme VALÉRIE SAVARD :**

J'ai des chiffres qu'il y a eu des exclusions, les dernières.

2920 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

2925 **Mme VALÉRIE SAVARD :**

Bien, depuis la révision de la zone agricole.

2930 **LE PRÉSIDENT :**

Pour savoir quelle est la tendance des dernières années sur l'île de Laval.

Mme VALÉRIE SAVARD :

Pour Laval, on a eu 4 hectares d'exclus depuis la révision de la zone agricole permanente.

2935

LE PRÉSIDENT :

Et qui s'est faite en...?

2940

Mme VALÉRIE SAVARD :

Pardon?

LE PRÉSIDENT :

2945

À quel moment la révision a-t-elle eu lieu?

Mme VALÉRIE SAVARD :

Entre 1987 et 1992.

2950

LE PRÉSIDENT :

1987 et 1992, c'est ça? Donc, ça veut dire que dans cette époque-là, il y eu seulement 4 hectares sur l'ensemble de l'île de Laval qui ont été dézonés?

2955

Mme VALÉRIE SAVARD :

Oui.

2960

LE PRÉSIDENT :

Soustraites?

Mme VALÉRIE SAVARD :

2965

Oui.

LE PRÉSIDENT :

2970

Et ça date de plus d'une douzaine d'années. Donc, ces dernières années, il n'y a pas eu de dézonage, c'est ce qu'on doit bien comprendre, sur l'île de Laval.

Mme VALÉRIE SAVARD :

2975

Oui. En fait, ce que la dame du ministère des Transports disait aussi, c'est qu'il y a eu une entente dans la MRC de Laval, entre les producteurs agricoles puis Ville de Laval ou la

2980 MRC, qui dit que, bon, on a déjà départagé ce qui était en zone verte, en zone blanche, puis les gens s'entendent pour dire: «Bien, ce qui est en zone verte, on va essayer de le garder en zone verte.» Puis ce qui est en zone blanche, bien, ils se sont entendus que le monde agricole, pour ne pas que les gens s'opposent à des demandes ou à des projets qui sont situés en zone blanche même si, comme cet exemple de ce projet-ci, il y a des cultures.

LE PRÉSIDENT :

2985 Très bien. Je vous remercie.

2990 Du côté de la Ville de Laval, pour aller en complémentaire sur cet aspect-là, vous, dans vos règlements d'urbanisme et autres, vous me corrigerez sur la terminologie qui est un petit peu particulière à Laval, est-ce que, à ce moment-là, vous avez une volonté claire? Est-ce que Laval a exprimé, ces dernières années, une volonté claire à préserver... parce que si je me souviens bien, visuellement, il y a une très grande portion de la zone agricole de l'île de Laval qui est située dans la partie est et près de l'autoroute 25. Alors, quelle est la position de Ville de Laval concernant la protection de sa zone agricole?

2995 **M. RICHARD FLEURY :**

3000 La position de la Ville de Laval est connue depuis 1988 par la signature d'une entente avec l'Union des producteurs agricoles où, justement, la Ville et l'UPA se sont présentés devant la commission pour la révision du périmètre de la zone agricole.

3005 En complément, c'est en 1990 qu'il y a eu le décret. Je ne me souviens plus du numéro du décret, mais on pourrait vous l'obtenir. Et quand on parle des exclusions, 4 hectares en 15 ans, pour la majorité, dans le fond, c'était des exclusions d'agriculteurs qui se trouvaient un peu partout, qui avaient été inclus à la zone agricole mais pour obtenir les bénéfices fiscaux du ministère de l'Agriculture.

3010 Lorsque le développement arrivait, il y avait dans l'entente, le comité consultatif agricole qui est arrivé par la suite automatiquement faisait la recommandation. Mais c'est clair, net et précis, tous les documents officiels de la Ville font état que c'est le maintien absolu de la zone agricole et le reste de la zone blanche est voué à du développement urbain.

LE PRÉSIDENT :

3015 Je vous remercie. Nous avons dans la salle un représentant de la MRC Les Moulins, monsieur Daniel Pilon. Est-ce que vous êtes en mesure ce soir, parce que si vous n'avez pas l'information, vous pouvez nous la communiquer ultérieurement, êtes-vous en mesure de nous donner le même genre d'information? Est-ce qu'il y a beaucoup de pression de dézonage de la zone verte, autrement dit de soustraction dans votre MRC? Oui, monsieur Pilon.

3020 **M. DANIEL PILON :**

Au cours des récentes années, il n'y a pas eu beaucoup de dézonage agricole sur le territoire de la MRC. Je peux vous sortir les chiffres ultérieurement. Mais ce qui est important de souligner, c'est que la MRC fait la même démarche que Laval a faite en 88, le comité de consultation agricole se réunit à raison d'une fois par mois et il y a des discussions très fortement organisées pour protéger l'entièreté de la zone agricole permanente sur le territoire de la MRC Les Moulins.

3030 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie.
Monsieur Gougeon, voulez-vous aller en complémentaire?

3035 **M. SERGE GOUGEON :**

Non, ça répond.

LE PRÉSIDENT :

3040 Ça vous va?

M. SERGE GOUGEON :

Merci.

3045

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie.

3050 Je vais maintenant inviter monsieur Pierre-Luc Fournier. Bonsoir, monsieur.

M. PIERRE-LUC FOURNIER :

3055 Bonsoir, monsieur. Lors de la lecture des requêtes, Habitat Montréal a soulevé un point assez important sur l'impact du trafic sur les populations riveraines. Présentement, tout le trafic de transit doit passer par les boulevards Henri-Bourassa et Pie-IX après avoir emprunté le pont Pie-IX.

3060 Et je me demandais quel impact ça avait sur la santé, la sécurité, la quiétude et sur l'efficacité du transport en commun pour le bassin de population qui vit le long de ces axes-là et ça représente à peu près quel volume de population aussi qui est touché.

LE PRÉSIDENT :

3065 Donc, à l'heure actuelle.

M. PIERRE-LUC FOURNIER :

3070 À l'heure actuelle si le pont ne se fait pas.

LE PRÉSIDENT :

3075 Si le pont ne se fait pas, oui. Monsieur Gilbert, êtes-vous en mesure de pouvoir apporter un complément de réponse? On pourra peut-être y aller du côté de la Ville de Montréal ou quelque chose comme ça, on va voir selon la réponse que vous nous donnerez.

M. HENRI GILBERT :

3080 Pour être bien précis, je peux parler des débits. Sur la qualité de la santé, c'est un peu différent. Mais, déjà, on peut parler de gaz à effet de serre ou de débit.

3085 Nous autres, nos simulations démontrent 2 080 véhicules de moins sur Henri-Bourassa entre Pie-IX et la 25. Donc, c'est 30 % à peu près de véhicules de moins sur le réseau local à cause de la construction de l'autoroute 25.

LE PRÉSIDENT :

3090 Donc, les tableaux que nous avons vus tout à l'heure qui seront, bien entendu, déposés?

M. HENRI GILBERT :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

3095 Donc, on peut voir que sur les ponts existants, c'est-à-dire, il y a six ponts existants, il y aurait une diminution de trafic dont la plus importante serait du côté de Pie-IX. Est-ce que j'ai bien compris?

3100 **M. HENRI GILBERT :**

Exact.

LE PRÉSIDENT :

3105

On aurait une diminution de moins en moins importante à mesure qu'on s'éloigne vers l'ouest?

M. HENRI GILBERT :

3110

C'est ça. On parle d'un débit sur l'autoroute 25 de 10 440, je vais me répéter un peu par rapport à tantôt, là, mais sur Pie-IX, on parle de 2 350. Et sur Henri-Bourassa, on parle de 2 080 véhicules ici, puis dans l'autre portion, de 1 590. Ça, c'est en direction ouest, et puis en direction... excusez. La pointe du matin, c'est en direction est. Et en pointe du matin en direction ouest, on a 580 et 820. Donc, un total d'environ 3 000 véhicules de moins pendant la période de pointe du matin dans ce secteur ici et d'environ 2 200 véhicules de moins dans l'autre secteur.

3115

LE PRÉSIDENT :

3120

Ça, c'est dans quel axe que vous avez dit déjà?

M. HENRI GILBERT :

3125

Ça, c'est l'axe Henri-Bourassa.

LE PRÉSIDENT :

Henri-Bourassa.

3130

M. HENRI GILBERT :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

3135

Donc, qui est actuellement constitué en un boulevard urbain.

M. HENRI GILBERT :

3140

Exact. Puis ça, c'est sans compter le gain sur l'autoroute 40 quand même avec des chiffres assez imposants aussi. Mais ce que ça permet en fin de compte, c'est d'envoyer la circulation sur un axe autoroutier et de libérer ainsi un axe plus local.

LE PRÉSIDENT :

3145

Et dans l'axe de la 25 donc, vous considérez qu'il y a beaucoup moins de résidences, donc de riverains sur cette route-là que par rapport aux routes existantes? Est-ce que vous avez fait une estimation de ça?

3150

M. HENRI GILBERT :

C'est une emprise autoroutière, donc très large. À part ça, c'est le seul chemin qui permet de passer de Laval aller jusqu'à la Rive-Sud en lien direct, qui va permettre ça. C'est autant de camions.

3155

Tantôt, on a parlé de camions. Si vous me permettez, il y a environ, je dirais, 60 % des camions qui viennent de la couronne nord et du nord de Laval. Là-dessus, il y en a à peu près 50 % qui se dirigent sur la Rive-Sud si on parle uniquement des camions. Donc, c'est autant de camions de moins sur le réseau municipal.

3160

LE PRÉSIDENT :

3165

Par contre, le long de la 25 actuellement, on peut voir, en tout cas dans la direction sud, donc vers le tunnel, qu'il y a une augmentation du trafic. Est-ce qu'il y a des problématiques – et les gens du ministère de la Santé pourront revenir, là – est-ce qu'il y a une problématique particulière le long de la 25 existante? On aura l'occasion peut-être d'y revenir plus tard à une autre séance. Disons que ça sera une question qu'on aimerait avoir de l'information, la commission aimerait l'avoir. Donc, on peut avoir des gains à certains endroits, mais il peut avoir des endroits qui vont subir une pression additionnelle.

3170

Donc, dans cette optique-là, les endroits qui subiraient la pression additionnelle, est-ce qu'il y a une problématique critique à l'heure actuelle, par exemple, en termes de bruit ou en termes de qualité de l'air? C'est ce que la commission va essayer de voir pour les prochains jours.

3175

Bien entendu, il peut y avoir des gains, mais est-ce que déjà les inconvénients additionnels, les impacts à ce moment-là pourraient être transférés dans un endroit où ils sont déjà inacceptables.

M. HENRI GILBERT :

3180

La prochaine diapo, en fin de compte, c'est pour illustrer graphiquement comme tantôt dans la présentation on a vu. Ce qui est en rouge, ce qu'on appelle «Impacts sur le réseau existant», sur la pointe du matin, ce qui est en rouge, c'est où il y a des gains en termes de diminution de circulation et, en vert, c'est où est-ce qu'il y a des augmentations.

Je ne sais pas si c'est assez clair pour tout le monde, mais on voit quand même que,

3185 sur le réseau municipal, toutes les petites artères ici, que ça soit Pie-IX, que ça soit... en tout cas, toutes les artères principales ici diminuent d'achalandage pour aller sur la 25 ici.

LE PRÉSIDENT :

3190 Donc, à ce stade-ci, votre appréciation, c'est que sur plusieurs boulevards urbains, il y aurait un gain majeur, en tout cas significatif, en termes de trafic...

M. HENRI GILBERT :

3195 Exact.

LE PRÉSIDENT :

... et qui convergerait vers une emprise autoroutière.

3200

M. HENRI GILBERT :

Exact.

3205 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, c'est votre explication. Alors, je vous remercie.

Oui, monsieur Fournier?

3210

M. PIERRE-LUC FOURNIER :

3215 Si je comprends bien donc, la construction du pont de la 25 permettrait de retirer un volume de trafic sur les artères locales où c'est proche de la population pour le mettre sur une artère autoroutière où la population est plus éloignée, plus isolée de la route.

LE PRÉSIDENT :

3220 Donc, ce qu'on doit comprendre effectivement, dans un certain nombre de boulevards urbains, ça serait le cas. Donc, on pourrait aussi regarder la question de la 25 existante.

Maintenant, je vais inviter monsieur Robert Perreault.

M. ROBERT PERREAULT :

3225

Rebonsoir!

LE PRÉSIDENT :

3230 Rebonsoir! Alors, à vous la parole.

M. ROBERT PERREAULT :

3235 Monsieur le président, peut-être avant de poser mes questions, est-ce que j'ai des réponses au préalable dont on a discuté en début de soirée?

LE PRÉSIDENT :

3240 En tout cas, allez-y pour la question. Il y avait la première question que vous nous aviez adressée. Voulez-vous essayer de la répéter?

M. ROBERT PERREAULT :

3245 Bien, de fait, la première préoccupation qui était la mienne, c'est par rapport à la démarche dans laquelle nous sommes présentement. On sait que, normalement, la décision gouvernementale intervient après les audiences du BAPE, sur la base d'un projet étudié lors des audiences du BAPE.

3250 Alors, j'ai ici un document qui est publié par le ministère des Transports, qui s'appelle «Partenariat public-privé» où on décrit huit étapes dans l'étude, la préparation, l'approbation d'un projet. Je ne retrouve nulle part où sont les audiences publiques du BAPE. J'imagine que ça doit être avant l'étape 4, «autorisation gouvernementale», mais je préjuge. Et je vois qu'on a, à l'étape 8, la conception du projet.

3255 Alors, j'aimerais comprendre un peu où est-ce qu'on se trouve à ce moment-ci. Est-ce qu'on a un projet? Est-ce qu'on n'en a pas un devant nous? Et comment le ministère situe-t-il ces audiences à ce moment-ci dans le cadre des diverses étapes qui sont présentées.

LE PRÉSIDENT :

3260 Alors, nous allons adresser la question au ministère des Transports. Bien entendu, le document dont vous faites allusion est un document déposé. Lequel était-ce? J'essaie de voir.

M. ROBERT PERREAULT :

3265 Bien, je pourrai le déposer, monsieur le président, si vous voulez.

LE PRÉSIDENT :

3270 Je crois qu'il est déjà déposé ce document-là. Est-ce qu'on peut vérifier? Nous allons

faire la vérification, mais je crois qu'il était déjà déposé.

M. ROBERT PERREAULT :

3275 Dans le fond, ma question, c'est tout simplement: on est à laquelle des étapes, monsieur le président?

LE PRÉSIDENT :

3280 Donc, du côté du ministère des Transports, donc selon ce document-là... est-ce que vous l'avez sous la main? Monsieur Gilbert, vous l'avez? Donc, pouvez-vous répondre à la question de monsieur Perreault à cet effet, à quelle étape sommes-nous présentement selon le document? Je ne l'ai pas sous la main malheureusement.

3285 **M. ROBERT PERREAULT :**

Je peux vous le...

LE PRÉSIDENT :

3290 Non, ça va aller.
Monsieur Gilbert.

M. HENRI GILBERT :

3295 Oui, monsieur le président. Par contre, avant de passer la parole à la directrice du bureau de mise en oeuvre du partenariat public-privé, j'aimerais remercier monsieur Perreault de faire preuve d'ouverture, qui nous a dit qu'il pouvait se laisser convaincre ce soir. Merci beaucoup monsieur Perreault.

3300 **M. ROBERT PERREAULT :**

Disons, au bout de deux-trois soirs quand même.

3305 **M. HENRI GILBERT :**

On va prendre la chance.
Madame Sultana, s'il vous plaît.

3310 **LE PRÉSIDENT :**

Allez-y.

Mme SANDRA SULTANA :

3315

Oui, merci. Monsieur le président, je voudrais, en réponse à cette question, vous indiquer que le ministère, dans la préparation d'un projet en partenariat public-privé, suit une démarche très rigoureuse pour évaluer la pertinence de cette approche-là, et particulièrement dans le cadre de l'autoroute 25, et toujours par rapport à l'approche conventionnelle.

3320

Donc, comme monsieur Perreault l'a souligné, dans le petit fascicule, le petit dépliant que le ministère des Transports a préparé, on a établi les principales étapes d'élaboration d'un projet en partenariat public-privé, donc huit étapes.

3325

La première étape s'appelle «Préparation du dossier d'affaires». Et dans cette étape, il y a plusieurs sous-étapes dont l'évaluation de solutions et de choix de solution la plus vraisemblable, donc solution optimisée, et c'est inscrit aussi après consultation du secteur public. Donc, la consultation actuelle et les exigences qui seront présentées dans le décret environnemental, le décret d'autorisation de réalisation, feront partie donc de la définition du projet. Donc, la définition

3330

du projet ou les exigences doivent être incluses dans la première étape dossier d'affaires.

Bien sûr, avant d'aller vers une stratégie d'attribution du contrat, donc d'aller en appel d'offres, le certificat d'autorisation de réalisation devra être obtenu.

3335

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Par contre, dans votre mécanique, on a une partie publique actuellement. On a la période d'information publique, de consultation ou d'information publique de 45 jours du BAPE qui est tenue donc pour les gens qui s'informent et, à ce moment-là, l'objectif est de permettre aux gens de faire des demandes d'audience publique.

3340

Ensuite de ça, le cas échéant, il y a une seconde partie publique qui est, en l'occurrence, la présente audience publique, enquête et audience publique divisée en deux parties.

3345

Généralement, le BAPE remet un rapport. Très souvent, c'est la fin de la partie publique de la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Mais dans le cas où, justement, vous dites: «Il y aurait des spécifications qui seraient demandées à un éventuel concessionnaire», de quelle façon avez-vous prévu à ce stade-ci de laisser une certaine, mettons, connaissance de l'information, à savoir est-ce que les gens vont être tenus au courant? Est-ce que les gens seraient tenus au courant des modalités ou des conditions?

3350

Souvent les décrets, lorsqu'on les examine, sont assez cryptiques. Nous avons aussi régulièrement des références dans les décrets à certains documents, lettres envoyées du promoteur au ministère de l'Environnement, par exemple, dans lesquelles ce n'est pas évident que cette information-là est publique et accessible publiquement.

3355

3360 Est-ce que vous avez prévu une procédure particulière pour s'assurer à ce moment-là que s'il y a des imprécisions et qui deviennent, à ce moment-là, des exigences à l'intérieur d'un décret, est-ce qu'il y a un mécanisme public pour donner cette information-là, que l'information soit accessible? Toujours dans l'optique, comme je vous l'expliquais, que la partie publique de la procédure actuellement depuis des années, donc depuis la création du BAPE, se termine avec la remise du rapport du BAPE; qu'ensuite de ça, oui, il y a certaines informations qui sont données.

3365 Bon, les décrets sont accessibles mais, souvent, les références à des documents additionnels dans les décrets ne sont pas accessibles publiquement. Est-ce que vous avez prévu un mécanisme de transparence?

M. HENRI GILBERT :

3370 Madame Sultana, s'il vous plaît.

Mme SANDRA SULTANA :

3375 Dans le contexte de tous les projets... en fait, comme vous le soulignez, les décrets sont accessibles publiquement. Les références aux différents documents, ce sont des documents qui ont déjà été déposés. Donc, toute l'information est publique quant à ce qui est inclus dans les exigences du décret environnemental.

LE PRÉSIDENT :

3380 Mais est-ce que vous vous engagez, par exemple... parce qu'on a déjà vu des cas, on en discutait dernièrement, on voit des décrets passer, le BAPE, on les collectionne les décrets, ça passe. Et des fois, on voit des références à tel document. Je ne dis pas que c'est le ministère des Transports, ça peut être n'importe quel projet. Souvent, on voit des références à des informations qui sont entendues, des lettres, disons, d'engagement d'un promoteur, notamment, je ne sais pas, en termes de suivi, mais souvent cette information-là, on se dit: «Ah! bien...» on travaillait sur un projet, on s'y intéresse même lorsque le rapport est remis et on s'aperçoit, on ne sait pas qu'est-ce qu'elle contient cette fameuse lettre-là.

3390 Donc, du côté du ministère, est-ce qu'il y a un engagement à dire: «L'information va demeurer accessible en tout temps. Par après, on s'engage à une transparence lorsqu'il y a des exigences qui vont être posées d'un type environnemental»? On se comprend, on a la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, mais est-ce qu'il y a un engagement clair du MTQ, ou particulier à ce cas-ci, ou bien êtes-vous en train de me dire que toujours le ministère des Transports – parce que je n'ai pas vérifié avec le MTQ – mais est-ce

3395

que toujours toute l'information qu'un décret va faire référence est accessible publiquement en ce qui a trait au ministère des Transports.

Alors, monsieur Gilbert peut-être?

3400

M. HENRI GILBERT :

Oui, si vous me permettez, monsieur le président. Le cadre d'un contrat en partenariat public-privé, c'est un encadrement très sévère. Tout ce qui a été dit ce soir au niveau des mesures de mitigation va apparaître dans les exigences.

3405

Exemple, si on prend le bruit, les seuils à observer ou à contrôler vont être indiqués clairement dans le devis; la protection du marais; le nombre de piles maximum. Exemple, si on dit qu'il y a neuf piles maximum qui doivent aller dans la rivière, l'entrepreneur ou le concessionnaire va pouvoir nous dire: «Oui, j'ai un projet. Il va avoir maximum tant de piles mais, moi, je peux vous le faire avec moins de piles.» Donc, il y a toujours un intérêt de... mais il va y avoir des mesures très sévères, des maximums à ne pas dépasser en termes de bruit, en termes de... Donc, lui, il va falloir qu'il donne un contrat de performance, c'est-à-dire qu'il respecte toutes ces clauses-là.

3410

3415

Ça fait que tout ce qu'on a vu tantôt au niveau des mesures de mitigation va être très clairement identifié dans le projet.

LE PRÉSIDENT :

3420

Et on peut penser que les gens pourraient avoir accès à cette information-là, les gens qui seraient intéressés à suivre le projet pourront avoir le détail des mesures d'atténuation qui seraient exigibles, c'est ce qu'on doit comprendre?

3425

M. HENRI GILBERT :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

3430

Et aussi pour revenir à la question de monsieur Perreault, donc à quelle étape de la procédure, en fonction de votre document – je ne l'ai pas malheureusement avec moi – donc à quelle étape sommes-nous selon ce petit document-là présentement?

3435

M. HENRI GILBERT :

Madame Sultana, s'il vous plaît.

Mme SANDRA SULTANA :

3440

Oui. Comme je l'ai précisé tout à l'heure, nous sommes à l'étape de la préparation du dossier d'affaires, donc qui est divisée en trois sous-étapes: démonstration du besoin, évaluation des solutions et choix de la solution la plus vraisemblable après consultation du secteur public.

3445

Donc, nous sommes dans cette étape-là donc de définition de projet suite à une consultation publique et aux exigences qui seront traduites dans un décret d'autorisation de réalisation.

LE PRÉSIDENT :

3450

Très bien. Je vous remercie.
Monsieur Perreault.

M. ROBERT PERREAUULT :

3455

Donc, ce que je comprends, c'est qu'on est à l'étape 1 d'un processus en huit étapes, dont la huitième étape est la conception du projet. C'est ce que je comprends de ce qu'on nous dit, monsieur le président. On laissera aux tribunaux le soin d'interpréter la loi.

3460

Je veux soulever une autre question parce que je pense que, effectivement, c'est un précédent. Je veux dire, ce qu'on nous dit... parce que, monsieur le président, je vais vous retourner la question autrement. Si j'entends la réponse telle que je l'ai entendue, on nous dit: «Écoutez, le promoteur devra prendre en compte dans son projet, promoteur privé, tout ce qu'on va avoir entendu dans les audiences publiques et qu'on va avoir retenu.»

3465

Le droit du public de poser des questions sur un projet précis, et de savoir ce qui est retenu, et de poser en conséquence les questions pertinentes, quand peut-il s'exercer dans le cadre d'une formule comme celle-là?

3470

LE PRÉSIDENT :

C'est ce que nous verrons. On a des questions...

M. ROBERT PERREAUULT :

3475

D'accord.

LE PRÉSIDENT :

3480

... donc, les gens ici viennent s'inscrire, est-ce qu'on est capables d'avoir des réponses

précises à des questions précises bien entendu.

M. ROBERT PERREAULT :

3485 Alors, je vais poser en ce sens-là une question très concrète. Est-ce qu'il est possible d'avoir une copie du contrat qui va lier le ministère des Transports et le promoteur? Je pense à certaines considérations qui, à notre avis, sont d'intérêt pour cette commission.

3490 Je donne des exemples. On a découvert à un moment donné en France dans une certaine ville que, dans le cadre d'un partenariat semblable, la Ville avait négocié une clause par laquelle elle s'engageait à ne pas développer davantage de projets de transport en commun pour ne pas nuire à la rentabilité du projet.

3495 Quelle garantie avons-nous qu'on ne retrouvera pas des clauses semblables dans ce projet? Est-ce que, par exemple, le ministère aliène pour toujours la possibilité de faire une voie réservée en covoiturage sur cet axe routier, qui demeure un axe routier public au sens large du terme?

3500 Quelle serait exactement le niveau de tarification du point de vue de la rentabilité? Par exemple, quelle est la part exacte du financement du secteur public par rapport au secteur privé? Est-ce que le coût d'acquisition des terrains actualisé est pris en compte dans ce qui sera le protocole et le partenariat public-privé?

3505 Monsieur le président, ce sont des questions importantes pour la raison suivante. Ou bien elles induisent quel sera le volume et le niveau du trafic, et donc les impacts environnementaux possibles, ou bien elles induisent un certain nombre de questions concernant la façon dont seront déboisées, aménagées les rives, installés les piliers.

3510 On veut bien croire qu'on nous dit qu'on entend nos commentaires, mais comment le projet final les retient-il? On n'est pas en mesure d'avoir les réponses à ce moment-ci. On nous dit que c'est de l'ordre du projet du contrat à définir. Ou bien encore toute la capacité de la rentabilité de cette entreprise et de son analyse.

3515 On a devant nous des expériences à Toronto, au Nouveau-Brunswick, ailleurs en Europe, elles sont nombreuses, et qui soulèvent des questions importantes. Par exemple, qui assumera le déficit éventuel si jamais il y a une faillite du promoteur, ce qui est possible.

3520 Alors, ce sont des questions importantes. Et ma question très simple à ce moment-ci, c'est: est-ce qu'on a une réponse à ces questions? Est-ce qu'on peut voir le projet de contrat qui va lier le ministère des Transports et le promoteur?

LE PRÉSIDENT :

3525 Nous allons avoir l'occasion de revenir sur certains points, effectivement sur la configuration du projet.

3530 Du côté du ministère des Transports, actuellement, qu'est-ce qui existe? Il n'y a pas encore de soumission, donc on n'a pas de soumissionnaire précis. Donc, est-ce qu'il existe des projets de contrat, des contrats-types? Et est-ce que vous pouvez nous déposer ce genre de document-là qui permettrait de nous éclairer sur, justement, les contraintes qu'un concessionnaire pourrait avoir? Est-ce que c'est du domaine du public actuellement, ce type de contrat-là, ou ce n'est pas encore fait?

3535 Alors, monsieur Gilbert.

M. HENRI GILBERT :

Je vais passer la parole à madame Sultana encore une fois.

3540 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, madame Sultana.

Mme SANDRA SULTANA :

3545 Oui, monsieur le président. Si on me demande la question sur déposer l'entente de partenariat, bien évidemment, c'est... pas «bien évidemment», mais présentement, c'est prématuré. Il n'y a pas d'entente de partenariat qui a été établie. On est en amont du processus même d'appel d'offres.

3550 Est-ce qu'il peut être rendu public? Oui, les ententes de partenariat peuvent être rendues publiques, bien sûr avec certaines clauses qui protègent le secret commercial. Mais pour l'ensemble des ententes, elles peuvent être rendues publiques, maintenant lorsqu'elles seront, bien sûr, signées avec un partenaire privé.

3555 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça. Donc, à ce stade-ci, ça n'existe pas. C'est ça que vous nous dites.

3560 **Mme SANDRA SULTANA :**

C'est ce que je vous dis, oui.

LE PRÉSIDENT :

3565

Donc, vous ne pouvez pas nous déposer ça, ça n'existe pas. Est-ce qu'il existe un projet, un modèle de contrat-type que vous entendez... tantôt, j'écoutais monsieur Gilbert parler, bon, veut imposer des conditions pas nécessairement draconiennes mais, disons, sévères pour reprendre – je crois que c'est ça que vous avez utilisé comme terme – une analogie, sur certains suivis ou des engagements à atténuer efficacement des impacts.

3570

J'imagine que ça va être mis noir sur blanc. Est-ce que ce genre d'information-là à ce stade-ci est disponible pour savoir qu'est-ce que ça va comprendre comme contraintes? Je peux peut-être comprendre que, si c'est préliminaire, ça peut être évolutif, mais est-ce qu'on a quelque chose actuellement pour avoir une idée des obligations qu'un concessionnaire aurait dans le cadre du projet.

3575

Alors, monsieur Gilbert ou madame Sultana.

3580

M. HENRI GILBERT :

Vous avez raison, monsieur le président, c'est très évolutif. Ce qu'on a déposé comme présentation de projet aujourd'hui, vous avez vu plusieurs contraintes qui vont être exigées au niveau du bruit, au niveau de plusieurs choses.

3585

Mais présentement, on n'a pas le décret non plus. Donc, comme je vous dis, ça va être très évolutif. Et puis on va voir ce que le Bureau va avoir comme recommandation au ministère de l'Environnement, ce qui va aussi, disons, nous permettre de peaufiner nos devis.

3590

Mais présentement, ça reste à faire. Vous savez aussi que les expériences qu'il y a dans le monde nous servent aussi d'exemples pour aller chercher le meilleur de chacun des contrats.

LE PRÉSIDENT :

3595

Alors, vous nous dites que le décret du gouvernement conditionnerait à ce moment-là le contrat donc ou le processus d'appel d'offres, disons.

M. HENRI GILBERT :

3600

En partie, oui, avec les recommandations.

LE PRÉSIDENT :

C'est ce que vous nous répondez. Et que, actuellement, vous n'avez pas de telles

3605 ententes, c'est ce que je dois comprendre. Vous n'avez rien de précis à date, là, d'ébauche d'entente.

M. HENRI GILBERT :

3610 Non, mais avec tout ce qu'on a déposé comme projet avec la présentation, vous voyez qu'il y en a quand même plusieurs qui vont être exigés dans le contrat.

LE PRÉSIDENT :

3615 C'est ça. Mais disons de ce côté-ci, bien, on a une étude d'impact. Ce n'est pas quand même un projet de contrat que nous avons.

M. HENRI GILBERT :

3620 Pas encore.

LE PRÉSIDENT :

3625 C'est ça. Et le projet aussi a eu des modifications par rapport à l'étude d'impact de 2002. Il y a ça aussi. Donc, ça va nécessiter, ça veut dire, veux, veux pas, des formes d'addenda. On va être obligés de travailler avec ça. C'est d'ores et déjà...

M. HENRI GILBERT :

3630 Bien, de toute façon, le devis n'est pas encore complété. Donc, tout est possible. Ça va être une entente qui va aller en planification, puis ainsi de suite, mais ça reste à élaborer.

LE PRÉSIDENT :

3635 Mais je comprends que vous n'avez rien de précis à nous présenter là-dessus, sauf ce qui est contenu dans l'étude d'impact. C'est ce que je dois comprendre.

Monsieur Perreault?

3640 **M. ROBERT PERREAULT :**

3645 Mais je dois donc comprendre, monsieur le président, que les questions que j'ai posées, je n'aurai pas de réponse. Comme, par exemple, quelle est la part exacte de ce que le gouvernement va payer par rapport au secteur privé? Quel sera le niveau de tarification? On a parlé de hauteur possible de hauban. On ne sait pas si le contracteur sera en mesure de la respecter.

On n'a pas des réponses au moment des audiences du BAPE à ces questions. Je comprends que, éventuellement, le ministère les aura, mais on ne les a pas à ce moment-ci.

3650

LE PRÉSIDENT :

Bien, on doit comprendre qu'il peut exister certaines incertitudes. Disons que, à ce stade-ci de la commission, on débute l'enquête. La commission va parler par son rapport, bien entendu. Ce sont des questions que nous sommes susceptibles d'examiner.

3655

Notamment dans la procédure, dans la méthodologie, par exemple, quel peut être l'impact maximal sur une telle composante environnementale ou un milieu environnemental et l'impact minimal, bien, ce sont des choses que la commission va examiner. Si l'impact peut être géométrique, bien, la commission va sûrement être beaucoup plus sensible à ça que si, que ce soit telle hypothèse ou telle hypothèse, l'impact disons demeurerait faible. Donc, ça veut dire que, dans certains points, ça peut ne pas changer rien; dans d'autres cas, ça pourrait être majeur. Ça pourrait être majeur. Donc, à ce moment-là, la commission va essayer de départager ça.

3660

Et souvent, bien, vous pouvez vous référer aussi aux avis du BAPE par le passé. Les commissions donnent un avis au ministre. Si la commission juge qu'il manque des pans importants, elle va certainement le signifier.

3665

M. ROBERT PERREAULT :

Mais, monsieur le président, si vous me permettez, à la question simple ce soir, j'imagine que les gens du ministère des Transports peuvent répondre à ça, quelle est la part de ce projet qui viendra des fonds publics?

3670

LE PRÉSIDENT :

On peut poser la question, mais vous comprenez que je veux aussi donner l'occasion au prochain intervenant, on pourra y revenir.

3675

Mais par exemple, monsieur Gilbert, est-ce que, à ce stade-ci, le ministère a fixé une part précise qu'un promoteur devrait assumer ou vous avez actuellement un jeu que vous entendez faire – bien, je pourrais dire «jouer» pour me répéter – mais dans le cadre d'un processus d'appel d'offres. Monsieur Gilbert.

3680

M. HENRI GILBERT :

Présentement, on n'a pas une précision sur le financement que va avoir à faire le

3685

3690 gouvernement, sauf que la loi nous permet de contrôler l'achalandage, de contrôler les coûts. Donc, tout ça va faire partie de la proposition faite par le partenaire avec un certain achalandage, une fourchette, parce qu'on ne pourra pas contrôler ça au véhicule près à tous les jours. Mais en fonction du loyer ou du péage qui va se faire sur le pont, on va pouvoir établir quel loyer, nous autres, on va payer je dirais au concessionnaire.

3695 **LE PRÉSIDENT :**

Au concessionnaire.

M. HENRI GILBERT :

3700 Donc, c'est tout ça reste à établir; le nombre de véhicules, le coût du péage, ce n'est pas encore déterminé. Puis en plus de ça, si on prend le coût du projet réparti sur un certain nombre d'années, moins les retombées du péage, c'est ce qu'on va avoir à payer comme loyer au concessionnaire.

3705 **LE PRÉSIDENT :**

3710 Donc, nous aurons l'occasion d'y revenir. Bien entendu, comme je vous ai dit tout à l'heure, vous pouvez être certain que si la commission, dans son analyse, jugeait que tel point est une incertitude majeure, la commission va mettre de l'emphase sérieusement dans son rapport.

3715 Alors, pour l'instant, c'est ce qu'on peut vous dire à ce stade-ci. L'enquête débute. Vous avez des questions, la commission a des questions et on va laisser le processus avancer. Et on pourra voir l'état de la question et les gens pourront, dans la deuxième partie de l'audience, préciser leur point de vue sur les différents aspects du projet. Et la commission va faire son analyse. Je vous remercie.

M. ROBERT PERREAULT :

3720 On reviendra, monsieur le président. Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

3725 Je vais inviter le dernier intervenant qui est monsieur Edouard Raymond. Bonsoir, monsieur. À vous la parole.

M. EDOUARD RAYMOND :

3730 Bonsoir, monsieur le président. Moi, ma question se pose également dans le contexte

de la Politique de protection des milieux naturels et de mise en valeur de la Ville de Montréal. Il nous apparaît évident qu'il y a conflit entre le présent projet et cette politique-là adoptée récemment par la Ville de Montréal.

3735 La politique en question a décrété dix écoterritoires, dont celui de la Coulée verte du ruisseau de Montigny qui englobe les îles juste en aval du pont projeté. Et soit dit en passant, lorsqu'on parle de la fosse à esturgeon, il serait peut-être intéressant que les gens sachent, s'ils ne le savent pas déjà, qu'il s'agit d'une espèce qui est sur la liste des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables, qui est une loi provinciale.

3740 Alors, il y a quelques années, dans le projet de la ligne électrique Anjou-Duvernay, le Service d'analyse des impacts environnementaux du ministère de l'Environnement de l'époque avait suggéré que l'on fasse une étude sédimentologique et courantométrique des lieux.

3745 Alors, ma question est celle-ci: est-ce que pour le projet présent, parmi la vaste documentation déposée depuis belle lurette, il y aurait une telle étude? Et, si oui, a-t-elle été déposée à date?

LE PRÉSIDENT :

3750 Très bien. Alors, nous pourrions adresser la question tout d'abord au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, à savoir est-ce que le ministère est au courant d'une étude sédimentologique donc dans la rivière des Prairies, dans le secteur? Je crois qu'il y a un barrage d'Hydro-Québec qui est en amont. Donc, j'imagine que le ministère devait faire allusion donc à une étude en aval, à partir de l'aval du barrage?

M. LUC VALIQUETTE :

3760 Ça va être à vérifier, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

Donc, vous pourrez le vérifier.

3765 Du côté du ministère des Transports, êtes-vous au fait de l'existence d'une telle étude sédimentologique dans la rivière des Prairies, dans le secteur du projet?

M. HENRI GILBERT :

3770 Je demanderais peut-être à monsieur Robert Montplaisir de prendre la parole, s'il vous plaît.

LE PRÉSIDENT :

3775 Très bien.

M. ROBERT MONTPLAISIR :

3780 Monsieur le président, dans le cadre des études du partenariat, une étude hydraulique a été faite pour le secteur du pont qui mesure l'impact des glaces et l'impact des courants dus aux nouveaux piliers et cumulés avec les piliers d'Hydro-Québec. On pourrait être en mesure, demain ou mercredi, de vous déposer cette étude.

LE PRÉSIDENT :

3785 Très bien. Donc, il y aurait une étude qui pourra couvrir... il y a un volet courant. Outre les glaces, vous avez un volet courant?

M. ROBERT MONTPLAISIR :

3790 Il y a un volet étude hydraulique...

LE PRÉSIDENT :

3795 Vraiment hydraulique.

M. ROBERT MONTPLAISIR :

3800 ... laquelle mesure les modifications à la vitesse des courants en aval des piles du pont.

LE PRÉSIDENT :

3805 Et qui tient compte de l'existence, je n'ai pas dans la tête la configuration de la traversée de la ligne Duvernay-Anjou ou Anjou-Duvernay, mais donc vous tenez compte de l'existence des pylônes...

M. ROBERT MONTPLAISIR :

3810 On a vérifié l'impact et les piles d'Hydro et les piles du pont pour voir s'il y avait interférence et l'impact que ça pouvait avoir sur l'hydraulique de la rivière des Prairies.

LE PRÉSIDENT :

3815 Très bien. Alors, on pourra procéder au dépôt de ce document. On verra qu'est-ce qu'il contient à ce moment-là. Je vous remercie.

Oui, monsieur Raymond?

M. EDOUARD RAYMOND :

3820

Oui. Il y aurait peut-être une petite précision à cet effet-là. Le changement induit au niveau des courants a une répercussion sur les fonds et je crois qu'il n'existe pas d'étude sérieuse qui déterminerait s'il y a possibilité ou pas de charriement de sédiments dans la fosse à esturgeon. Ça, moi, je tiens ça de l'opinion de biologistes indépendants et à la fois de Faune et Parcs du Québec.

3825

Alors, là, à notre avis, il serait peut-être bon, dans une certaine mesure, de s'abstenir afin de prévenir cette possibilité-là de perturbation, en fait, considérable sur l'habitat de l'esturgeon jaune.

3830

LE PRÉSIDENT :

Très bien. On pourra diriger la question du côté de monsieur Pierre Bilodeau du ministère des Ressources naturelles et de la Faune donc concernant l'esturgeon jaune. Donc, monsieur Bilodeau est-il ici ce soir? Oui.

3835

Allez-y, monsieur Bilodeau.

M. PIERRE BILODEAU :

3840

Bien, pourriez-vous la rediriger, mais en me précisant ce que vous aimeriez savoir? À propos de la sedimentologie ou à propos de l'esturgeon jaune?

LE PRÉSIDENT :

3845

Bien, commençant avec l'esturgeon jaune, donc son habitat, est-ce que vous le connaissez bien? Et êtes-vous en mesure de nous décrire dans quel habitat il aime vivre? C'est-à-dire, c'est dans la fosse, donc c'est la partie la plus profonde de la rivière des Prairies. Donc, c'est une zone qui est constamment, que des courants sont là même en période d'étiage. Donc, on a une certaine vitesse de courant. Donc, on ne devrait pas avoir tellement de particules fines dans ce milieu-là.

3850

Est-ce que c'est un milieu qui est bien connu pour l'esturgeon jaune? Et son substrat, c'est quoi, son habitat, l'esturgeon jaune, dans ce coin-là?

3855

M. PIERRE BILODEAU :

Bien, en fait, la rivière des Prairies, vous parliez tantôt de la centrale de la rivière des

3860 Prairies qui est quelques kilomètres en amont. Au pied de cette centrale-là, on retrouve la frayère à esturgeon jaune la plus importante du système du Saint-Laurent. Donc, c'est là que l'esturgeon vient se reproduire majoritairement, donc ce qui produit les petits bébés qui vont alimenter tout le Saint-Laurent en allant jusqu'à Québec, de Québec au lac Saint-Louis.

3865 Donc, c'est vraiment un secteur reconnu comme majeur pour l'esturgeon jaune. Les études mêmes qu'il y a eu il y a plusieurs années, au début du projet du pont de la 25, ont permis de découvrir que, dans ce secteur-là, la fosse, on y retrouvait des juvéniles d'esturgeon. Il faut dire que l'esturgeon, ça lui prend à peu près vingt ans avant de devenir majeur et vacciné, disons, ou d'être en mesure de se reproduire.

3870 Alors, c'est une fosse à juvéniles qui sont peut-être entre 2 à 5 ans. Ce sont des habitats qui sont très rares. On n'en connaît pas beaucoup, même dans le Saint-Laurent ou au Québec. Alors, pour nous, c'est quand même majeur comme habitat. Alors, je ne sais pas si ça répond en partie?

3875 **LE PRÉSIDENT :**

Cette fosse-là par rapport à la position projetée du pont, elle est centrale? Est-ce qu'elle est plus en amont, plus en aval du pont cette fosse-là?

3880 **M. PIERRE BILODEAU :**

Elle est directement sous le pont, mais elle s'étendrait sur environ 3 km, dont un certain pourcentage en amont et la majorité en aval.

3885 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, la principale partie est en aval.

3890 **M. PIERRE BILODEAU :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

3895 Et l'esturgeon jaune juvénile, par exemple, ça peut vivre dans un milieu à fort courant? Donc, c'est quoi la particularité de l'habitat? Je ne suis pas un spécialiste.

M. PIERRE BILODEAU :

3900 Bien, l'esturgeon jaune, c'est un poisson qui vit près du fond. C'est un excellent nageur,

mais il peut quand même remonter des courants importants, mais pas sur des longues distances. Il vit près du fond. Sa configuration est faite qu'il va vraiment coller au fond. Puis il se nourrit en fouillant dans la vase du fond.

3905 Donc, c'est quand même important le type de substrat dans lequel on le retrouve. Il faut que les invertébrés desquels il se nourrit puissent s'y développer. Donc, c'est là que ça joue sur la qualité du substrat, disons.

LE PRÉSIDENT :

3910 Donc, il vit dans une zone qui a un certain courant, mais une zone qui va tolérer une sédimentation de particules fines. Donc, pour le benthos, il a besoin de particules fines au fond du substrat, du fond. C'est ce qu'on doit comprendre.

3915 Mais il va rechercher une zone quand même qui a un certain courant parce que, la fosse, ça va être là qu'il y a le plus de courant dans la rivière des Prairies par rapport aux rives. Donc, il y a un équilibre sensible pour une fosse, je dois comprendre, qui va attirer des juvéniles.

M. PIERRE BILODEAU :

3920 Je dirais qu'il recherche peut-être pas tant le courant que la profondeur pour...

LE PRÉSIDENT :

3925 Surtout la profondeur.

M. PIERRE BILODEAU :

3930 ... parce qu'on le retrouve aussi dans le lac Saint-Louis.

LE PRÉSIDENT :

3935 Et, donc, la préoccupation pourrait être à l'effet que, est-ce que la présence de piles, si les piles, par exemple, accélèrent le courant dans la fosse, donc la crainte serait que les particules fines s'en aillent de la fosse, donc moins de benthos. Est-ce que c'est un peu le sens de votre crainte, monsieur Raymond?

M. EDOUARD RAYMOND :

3940 En quelque sorte, oui.

LE PRÉSIDENT :

3945 Donc, une accélération des courants dans ce cas-ci. Alors, ce sont des questions que nous aurons l'occasion, bien entendu aussi, de revenir sur ce point-là. Est-ce que vous voulez avoir une précision d'information? On aura sûrement l'occasion de revenir sur la faune aquatique de la rivière des Prairies. Est-ce que ça vous va pour l'instant?

M. EDOUARD RAYMOND :

3950 Oui.

LE PRÉSIDENT :

3955 Très bien.

M. EDOUARD RAYMOND :

3960 Merci.

LE PRÉSIDENT :

3965 Alors, merci. Alors, nous avons pu ce soir passer, avec la collaboration des intervenants, donc l'ensemble des personnes qui étaient inscrites au registre.

 Nous allons maintenant mettre fin à cette première séance de la première partie de l'audience publique. Nous allons continuer les travaux de la commission demain à 13 h même place.

3970 Entre-temps, je vous souhaite une bonne fin de soirée et à demain.

* * * * *

3975 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe judiciaire, certifiée sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises par moi au moyen du sténomasque, le tout conformément à la Loi.

ET J'AI SIGNÉ:

3980 _____
LISE MAISONNEUVE, s.o.