

**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 2

Séance tenue le 17 mai 2005, 13 h  
Le Château Classique  
6010, boulevard des Grandes Prairies  
Saint-Léonard

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 17 MAI 2005.....	1
MOT DU PRÉSIDENT.....	1
LE PRÉSIDENT:.....	1
DÉPÔT DE DOCUMENTS.....	2
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
FRANÇOIS GAGNON.....	9
PRÉSENTATION PAR LE PROMOTEUR SUR LE POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT.....	37
PATRICIA CLERMONT.....	49
REPRISE DE LA SÉANCE .....	65
PATRICIA CLERMONT.....	65

## MOT DU PRÉSIDENT

### LE PRÉSIDENT :

5           Alors, mesdames et messieurs, bonjour et bienvenue à cette seconde séance de l'audience publique portant sur le projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa.

10           Bien entendu, dans quelques instants, nous allons inviter les personnes inscrites au registre. Beaucoup de ces personnes-là ou l'ensemble des personnes ici que j'ai s'étaient inscrites hier soir. Donc, il est probable que plusieurs personnes ne soient pas présentes dans la salle. Néanmoins, nous allons conserver les noms des personnes absentes pour les appeler une nouvelle fois ce soir.

15           Donc, avant d'inviter les personnes, les participants, je voudrais faire une ou deux précisions. Nous allons également aussi procéder à un appel de quelques informations complémentaires qui peuvent être en attente.

20           Alors, je voudrais faire une première précision suite à un article du Devoir, fait par un journaliste du Devoir, concernant le comportement du président de la commission, c'est-à-dire moi-même. Je voudrais préciser pour les participants, si vous pensez que la réponse obtenue, suite à des questions que je reprends, ne correspond pas à la question initiale, alors n'hésitez pas à aller en question complémentaire. Donc, sentez-vous très à l'aise sur ce point-là.

25           Et également du côté du ministère des Transports, si vous pensez que je vous ai empêchés d'apporter des compléments d'information, n'hésitez pas à me faire un signe. C'est bon aussi pour les personnes-ressources. Alors, si vous avez des compléments d'information à donner dans la foulée d'une réponse, communiquée soit par le MTQ ou une autre personne-ressource, n'hésitez pas, vous me faites signe.

30           De plus aussi, pour les personnes-ressources qui prévoient éventuellement présenter un mémoire devant la commission en seconde partie de l'audience, alors aussi soyez très à l'aise. S'il y a des positions stratégiques en rapport avec le projet que vous voulez réserver dans un mémoire, alors sentez-vous très à l'aise de le faire. Alors, il n'y a aucun problème à ce niveau-là, peut-être seulement le préciser: «Alors, sur tels aspects, nous aimerions réserver ça pour plus tard.»

35           Alors, sans plus tarder, je vais maintenant passer à l'appel de certaines informations et documentations. Quelques petites annonces. Donc, pour demain soir, mercredi, la Direction de la santé publique fera une présentation sur les impacts appréhendés du projet sur la santé et les problématiques sur la qualité de l'air dans l'est de Montréal.

45 Concernant aussi une présentation de la Ville de Montréal sur l'étalement urbain, pour cette présentation, nous reviendrons. L'information sera communiquée soit aujourd'hui ou demain à la commission et nous ferons part des développements sur cette présentation aux participants.

Également ce soir, en début de soirée, le ministère des Transports fera une courte présentation sur les PPP, donc les partenariats publics-privés, alors en début de soirée.

50 Pour maintenant le suivi de la documentation, du côté du ministère des Transports hier, il y a eu une mention d'une étude hydraulique dans la rivière des Prairies. Est-ce que vous êtes en mesure de nous déposer cette étude?

55 **M. HENRI GILBERT :**

Elle est déposée.

**LE PRÉSIDENT :**

60 Elle est déposée? Très bien. Il était question aussi du plan stratégique pour la région de Montréal.

**M. HENRI GILBERT :**

65 Ça va être déposé cet après-midi.

**LE PRÉSIDENT :**

70 Ça va être déposé, très bien.

**M. HENRI GILBERT :**

Excusez, ce soir.

75 **LE PRÉSIDENT :**

Ce soir. Très bien, on fera le rappel pour ce soir pour confirmer le dépôt.

80 Et hier aussi, il a été également, je crois, ou en rencontre préparatoire d'études en cours sur la qualité de l'air et des gaz à effet de serre. Pouvez-vous nous apporter des précisions sur l'étude? Est-ce qu'elle est disponible? Oui, monsieur Gilbert.

**M. HENRI GILBERT :**

85 Oui. Excusez, pourriez-vous répéter, s'il vous plaît?

**LE PRÉSIDENT :**

90 Bien, on avait discuté qu'il y avait une étude qui était en cours par le MTQ sur la qualité de l'air et les gaz à effet de serre.

**M. HENRI GILBERT :**

95 Un instant.

**LE PRÉSIDENT :**

100 Est-ce que quelqu'un a de l'information? On pourra revenir avec un de nos analystes pour regarder avec vous pour voir qu'est-ce qu'il existe comme information à ce sujet-là.

**M. HENRI GILBERT :**

105 Parce qu'on a des études, mais... je veux dire des simulations qui ont été faites, c'est peut-être ça que vous voulez référer?

**LE PRÉSIDENT :**

110 D'accord.

**M. HENRI GILBERT :**

On pourrait y revenir.

**LE PRÉSIDENT :**

115 On pourra repréciser la demande à ce moment-ci.

**M. HENRI GILBERT :**

120 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

125 Concernant le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, hier, on a discuté justement à savoir s'il y avait des études sédimentologiques qui portaient sur la rivière des Prairies. Est-ce que vous pouvez nous apporter des précisions à ce sujet-là de votre côté?

**M. LUC VALIQUETTE :**

130

Pas tout de suite, on est en attente de la réponse.

**LE PRÉSIDENT :**

135

Très bien. Je vous remercie.

Ministère des Ressources naturelles et de la Faune, il était question d'une étude sur l'évolution de la demande énergétique et des gaz à effet de serre dans un scénario 1996-2021. Est-ce que cette étude-là est disponible?

140

**M. PIERRE BILODEAU :**

Oui, le rapport a été déposé...

145

**LE PRÉSIDENT :**

À la commission?

**M. PIERRE BILODEAU :**

150

... de même que le lien Internet pour y accéder.

**LE PRÉSIDENT :**

155

Très bien. Je vous remercie.

Du côté de la Ville de Montréal, je crois qu'il y a un petit changement sur le côté de la Ville de Montréal cet après-midi, ce serait monsieur Jean Bertrand qui serait à la table. Il était question du plan de développement durable de la Ville. Est-ce qu'il a été déposé?

160

**M. JEAN BERTRAND :**

À ma connaissance, il a été déposé, mais je vais vérifier.

165

**LE PRÉSIDENT :**

Vous allez vérifier.

**M. JEAN BERTRAND :**

170

Et à la pause, je pourrai vous revenir.

**LE PRÉSIDENT :**

175 Est-ce que nous avons un représentant de la MRC Les Moulins dans la salle? Oui? Très bien. Est-ce que vous avez des informations? On avait discuté hier soir ou commencé à discuter sur les terres agricoles dans la région. Est-ce que vous avez pu mettre la main sur des données, des statistiques sur l'état des terres agricoles?

180 **M. DANIEL PILON :**

Ce n'est pas complété, on révisé l'ensemble des décisions.

**LE PRÉSIDENT :**

185 Donc, on va revenir avec ça, très bien.

Je crois qu'il y a un représentant du ministère de l'Agriculture, ce n'est pas la même personne qu'hier. Monsieur André Beaudette, est-il ici dans la salle? Il n'est pas encore arrivé?  
190 Donc, j'avais une petite demande à adresser au MAPAQ, nous pourrions y revenir ultérieurement.

Maintenant, il y avait une question qui avait été initiée hier sur le transport des matières dangereuses. Le ministère de la Sécurité publique avait posé comme un peu une question au ministère des Transports en quelque sorte, à savoir quel serait l'impact du projet sur l'achalandage  
195 du transport des matières dangereuses donc camionnées sur l'autoroute 25. Est-ce que vous êtes en mesure de nous apporter des précisions sur ce point-là comme complément d'information?

**M. HENRI GILBERT :**

200 La question, je ne la saisis pas tellement bien. Vous parlez de quel va être l'impact du projet sur le transport des matières dangereuses?

**LE PRÉSIDENT :**

205 Oui, c'est ça. Donc, pour avoir un circuit, prenons par exemple, on sait que les matières dangereuses ne peuvent pas circuler dans le tunnel Hippolyte-Lafontaine. Donc, est-ce que, actuellement, on connaît les trajectoires des camions qui contiennent des matières dangereuses?  
Est-ce que le projet, la réalisation du projet modifierait les patrons de circulation des matières dangereuses? Est-ce que vous avez des données à cet effet spécifiquement? Donc, on a des  
210 données sur le camionnage, mais spécifiquement sur les matières dangereuses.

**M. HENRI GILBERT :**

215 Il n'y a pas d'empêchement. Il n'y aura pas d'empêchement sur l'autoroute 25 pour le transport des matières dangereuses. C'est une route conventionnelle, donc il n'y aura pas de restriction.

**LE PRÉSIDENT :**

220 Donc, aucune restriction. Mais est-ce que vous avez des informations? Est-ce que vous connaissez des patrons de circulation à plus proprement parler des matières dangereuses par rapport à l'ensemble du camionnage?

**M. HENRI GILBERT :**

225 Monsieur Mercier va y répondre.

**LE PRÉSIDENT :**

230 Très bien. Je vous remercie.

**M. DORIS MERCIER :**

235 Pour le transport des matières dangereuses, il n'y a pas de données spécifiques au ministère. On a une analyse du camionnage en général, mais on n'avait pas fait de distinction précise pour les matières dangereuses telles quelles.

**LE PRÉSIDENT :**

240 Très bien. Donc, il y a pas d'évaluation spécifique des impacts en rapport avec les matières dangereuses.

**M. DORIS MERCIER :**

245 Non.

**LE PRÉSIDENT :**

250 Donc, c'est circulation comme d'habitude sur l'ensemble du réseau routier, à l'exception maintenant du tunnel.

Oui, monsieur Gilbert.

**M. HENRI GILBERT :**

255

Excusez, monsieur le président, mais par contre, le ministère des Transports a un plan d'urgence pour le réseau routier au complet où on a des plans de détour, de routes alternatives s'il arrive quelque chose sur notre réseau, mais ce n'est pas uniquement relié au projet. C'est pour l'ensemble de la ville, même l'ensemble de la province, où on a des plans de mesures d'urgence, mais pas spécifiquement pour ce projet-là. Il va être inclus dans notre plan de mesures d'urgence.

260

**LE PRÉSIDENT :**

Mais de manière plus générale, est-ce qu'il existe des informations quelque part que l'on peut consulter concernant le transport des matières dangereuses par camion?

265

**M. HENRI GILBERT :**

Pas spécifiquement les matières dangereuses.

270

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie. Ça fait le tour des points.

275

**M. HENRI GILBERT :**

Excusez, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

280

Oui.

**M. HENRI GILBERT :**

Dans les documents qui ont été déposés aussi, on avait quatre acétates qui avaient été demandées hier.

285

**LE PRÉSIDENT :**

290

Oui.

**M. HENRI GILBERT :**

Juste pour vous les donner, on avait le gain typique en temps d'écoulement de transport

295 en commun. On avait également l'indicateur de sécurité routière et aussi variation du flux routier simulé. Alors, ce sont deux acétates qui traitent du même sujet, un qu'on a qualifié de 2C1, l'autre de 2C2. C'est encore sur la variation du flux routier simulé. Donc, ils ont été déposés.

**LE PRÉSIDENT :**

300 Très bien. Je vous remercie.

Y a-t-il d'autres informations ou d'autres documents que vous voudriez porter à l'attention de la commission et du public du côté des personnes-ressources? Ça va? Oui, allez-y.

305 **M. PIERRE BILODEAU :**

Je ne sais pas si je peux poser une question, mais le document qui parle de sédimentologie ou de courantométrie, est-ce qu'on peut avoir le titre exact de ce document-là?

310 **LE PRÉSIDENT :**

Oui. Monsieur Gilbert.

315 **M. HENRI GILBERT :**

Ce n'est pas sur la sédimentologie, ça s'appelle...

**LE PRÉSIDENT :**

320 La fameuse étude...

**M. HENRI GILBERT :**

325 Ça s'appelle *Impacts du futur pont de l'autoroute 25 sur la rivière des Prairies et sur le régime hydraulique en eau libre et en présence de glace*. C'est le document qu'on a déposé ou qui va être déposé ce soir.

**LE PRÉSIDENT :**

330 Ça vous va? Très bien.

Alors, nous allons maintenant appeler les gens inscrits au registre. Comme je l'ai dit tout à l'heure ou plutôt hier, les personnes qui sont appelées et seraient absentes, je vais conserver leur nom pour ce soir. Je vais les appeler à ce moment-là à tour de rôle en fonction de leur

335

priorité d'inscription.

Alors, sur le registre que j'ai ici présentement, j'avais le nom de monsieur Jacques Brunet. Est-ce qu'il est ici cet après-midi? Il n'est pas ici.

340

Ici, on m'informe, du côté d'Équiterre, nous avons le nom de madame Patricia Clermont qui est ici cet après-midi en remplacement de monsieur Sydney Ribaux. Est-ce que madame Patricia Clermont est ici? Elle vient de s'absenter? Très bien. Je vais la rappeler après.

345

Est-ce que madame Denise Babin est ici ce soir? Est-ce que j'ai monsieur Gaétan Châteauneuf? Est-ce que j'ai monsieur François Gagnon?

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

350

Bonjour!

**LE PRÉSIDENT :**

Bonjour, monsieur.

355

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

J'ai un préambule à la question qui est assez court. En fait, il fait référence au document complémentaire du MTQ qui a été déposé en 2002 sur le principe de l'induction. Je ne sais pas si vous l'avez.

360

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

365

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

À la page 25, il y a une citation que je vais faire.

370

**LE PRÉSIDENT :**

Avez-vous le titre au complet du document?

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

375

Je crois que monsieur de la circulation le sait ici, monsieur Tremblay.

**LE PRÉSIDENT :**

380 Les documents ici sont cotés par la commission PR8.2 et PR8.3 qui sont appelés  
*L'induction des déplacements et les modèles de transport de la région de Montréal?*

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

385 C'est ça, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

390 Très bien.

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

395 Donc, à la page 25, je veux juste attirer votre attention sur une limitation méthodologique  
que le MTQ identifie lui-même dans son modèle de modélisation des circulations. Donc, je le cite:

*La principale limitation méthodologique qui demeure au processus prévisionnel des déplacements du MTQ est au chapitre de l'analyse des relations entre le développement du réseau et celui de l'utilisation du sol.*

400 *L'approche du MTQ, basée sur l'observation des situations antérieures et d'une projection à micro-échelle géographique, démographique et socio-économique des tendances, n'est pas capable de deviner l'évolution du développement urbain qui serait strictement dépendante de l'évolution de l'offre en transport, que ce soit dans le sens d'une bonification ou d'une détérioration.*

405 *Ce genre de relation est, dans l'état de l'art et des connaissances scientifiques actuelles, impossible à caractériser et à démontrer de façon empirique compte tenu de la multiplicité des facteurs liés aux décisions de développement, facteurs parmi lesquels l'accessibilité n'est qu'une des dimensions.*

410 *Il apparaît dès lors improductif d'essayer de prévoir les choix de localisation des activités des individus, des institutions et des entreprises sur la base d'une explication par des variables d'évolution de l'offre de transport.*

415 Je pense que ce à quoi je veux en venir, disons que ma question va dans ce sens-là, c'est que c'est effectivement vrai que les décisions de localisation des développements sont multifactoriels. Il y a plusieurs raisons pour lesquelles on va s'installer dans une région ou une autre ou dans un lieu plutôt qu'un autre.

420 Sauf que dans ce cas-ci, on a affaire à un projet qui, parmi les acteurs, disons, de la couronne nord de Montréal, est vu comme un moteur de développement. Donc, à plusieurs reprises, le maire de Laval, pour ne pas le nommer, a réclamé ce pont-là pour les fins explicites de développer l'est de Laval. C'est aussi dans le schéma de l'aménagement de la MRC de Laval-Est. L'est est ciblé comme, disons, spécifique à développer. Et on utilise le pont comme argument pour développer cette région spécifique là.

425 Donc, ma question porte sur ça, je me demande pourquoi est-ce qu'on ne tient pas compte, étant donné ces facteurs-là qui sont quand même assez importants, on a des acteurs importants dans les décisions de développement urbain qui vont prendre des décisions en fonction de ce pont-là, qui vont stimuler le développement, qui vont utiliser ce pont-là pour développer, 430 pourquoi est-ce qu'on ne les prend pas en considération dans la modélisation finale?

**LE PRÉSIDENT :**

435 Très bien. Alors, concernant la question, je vais la diriger au ministère des Transports. Donc, est-ce que vous avez pu... vous avez le document entre les mains ici. C'est une question qui est quand même assez complexe. On peut la commencer, je vais vous laisser aller, peut-être qu'on pourra aller en précision après ça.

440 Monsieur Gilbert.

**M. HENRI GILBERT :**

445 Effectivement, c'est une question qui peut être traitée sous trois thèmes. On peut commencer par la modélisation, les facteurs qui peuvent influencer.

Monsieur Pierre Tremblay peut peut-être essayer de contextualiser ce que vous avez dit, les limitations. Monsieur Tremblay, s'il vous plaît.

**M. PIERRE TREMBLAY :**

450 Oui, merci, monsieur le président. Effectivement, comme vous l'avez dit, c'est un phénomène très complexe, multidimensionnel. Ce qu'on disait dans l'article ou dans la citation que monsieur Gagnon a faite, c'est qu'il est impossible pour nous de prévoir directement le développement qui va être strictement induit par la route.

455 Ceci dit, ça ne veut pas dire que, dans nos modèles de prévision de déplacements... soit dit en passant, je pourrais vous faire un exposé ou un survol technique un peu plus complet de nos méthodes de modélisation quand vous le jugerez à propos, mais ça ne veut pas dire

que, dans nos modèles, on ne tient pas compte du développement futur.

460

Le modèle, comme on l'explique dans nos textes, est un modèle de projection tendancielle. Il regarde le passé, il regarde ce qu'il se passe dans la dernière décennie, dans les deux derniers recensements, et il prolonge les tendances au niveau des choix de localisation des individus ou des migrations à l'échelle infrarégionale. Et, donc, on tient en compte un niveau de développement qui continue de se faire selon la tendance observée.

465

Est-ce que ce développement-là, dans la réalité, sera plus fort ou moins fort? Est-ce que l'économie va bien aller? Est-ce qu'il va y avoir un ralentissement économique? Est-ce qu'il va y avoir une accélération au niveau du développement industriel que les municipalités auront décidé de promouvoir? On n'est pas en mesure, nous, de l'inférer directement à partir seulement de la mesure de l'accessibilité.

470

Le segment routier dont on parle ici vient poser une maille dans un réseau qui est déjà très développé. La 25 se rend déjà bien au-delà de Mascouche. Est-ce que vraiment et dans quelle mesure ce maillon-là va venir cristalliser du développement supplémentaire? On n'est pas capables, évidemment, de le prévoir.

475

Mais ceci dit, le modèle quand même ne prévoit pas que la situation dans l'est de Laval ou dans Terrebonne va stagner à son niveau actuel. Il y a un accroissement qui est déjà pris en compte en fonction des facteurs démographiques, des tendances lourdes au niveau de la démographie, et aussi au niveau des tendances lourdes sur la motorisation des gens, le niveau d'activité de la population à mesure que la population vieillit, tout ça. Donc, tout l'effet de structure d'âge qui évolue est pris en compte dans nos modèles. Et la croissance démographique évidemment qu'on peut anticiper tendanciellement est prise en compte.

480

485

**LE PRÉSIDENT :**

Vous nous parlez de la principale limitation méthodologique, mais néanmoins vous dites... au début, j'avais compris que c'était par inertie un peu, mais là, vous avez réprécisé que, néanmoins, vous vous basez sur les données du Bureau de la statistique du Québec?

490

**M. PIERRE TREMBLAY :**

Oui, sur les données de l'Institut de la statistique du Québec.

495

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, ça a changé maintenant.

500 **M. PIERRE TREMBLAY :**

... et de Statistiques Canada. Nos projections tendanciennes, comme je vous dis, on pourrait vous expliquer un peu la mécanique du modèle de projection tendancielle. Mais dans la citation que monsieur Gagnon faisait, quand même, je pense qu'on disait:

505

*L'approche du MTQ, basée sur l'observation des situations antérieures et d'une projection à micro-échelle géographique, démographique et socio-économique des tendances...*

510

Donc, quand même, on prend en compte un développement qui est celui qu'on anticiperait tendanciellement, qui est la poursuite des croissances observées dans la dernière décennie.

Et au-delà de ça, est-ce qu'il y en aura plus ou moins? On ne joue pas là-dessus. De toute façon, à notre avis, ce serait assez marginal sur le bilan total.

515

On se rappelle quand même que ce corridor-là, dès l'ouverture, supporterait un niveau de trafic très important. La demande ou le besoin est déjà existant, il est latent, il est déjà exprimé sur le territoire. Et la croissance future ne va pas ajouter énormément à ce portrait initial de la demande en transport, surtout que l'effet de vieillissement de population fait que, de toute façon, on s'en va vers des niveaux d'activité à terme, dans 10, 15, 20 ans, qui vont plutôt avoir tendance à se stabiliser au niveau de la demande en transport dans la région de Montréal.

520

**LE PRÉSIDENT :**

525

Je crois, par contre, percevoir comme du côté de la Ville de Montréal semble avoir potentiellement une opinion un peu différente, dans le sens que c'est toujours un peu les grands débats sur le développement du noyau, du centre, versus le développement des périphéries.

530

Du côté de la Ville de Montréal, votre perception face à des axes routiers comme ça, c'est quoi? Est-ce que ça a un effet déstructurant ou structurant pour la Ville de Montréal par exemple?

**M. JEAN BERTRAND :**

535

En fait, de façon générale, monsieur le président, c'est sûr que, quand on donne une offre de transport, en général les gens en profitent. Donc, quand il y a des terrains qui sont libres pour le développement et que, donc, on amène une nouvelle infrastructure, généralement ça a un effet structurant.

540

Pour ce qui est du projet de l'A-25, on n'a pas fait les analyses nécessaires pour pouvoir quantifier, en tout cas pas au moment où on se parle. Donc, je ne pense pas que la Ville a vraiment une opinion ou qu'elle aurait exprimé une opinion quant à l'étalement urbain ou au

développement généré par ce projet-là en particulier. Sinon, bien sûr qu'il y a des terrains à développer dans l'extrême est de l'île et ils sont en concurrence avec d'autres terrains à l'extérieur de l'île.

545

Alors, pour ce qui est de l'opinion de la Ville de Montréal, je ne pense pas que la Ville ait émis une opinion par rapport à ce point-là. Et la présentation qui avait été convenue hier pourra à ce moment-là peut-être aborder, en fonction du Plan d'urbanisme, ce qui a été déjà évalué dans ce domaine-là.

550

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

Monsieur Gagnon?

555

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

Est-ce que je peux poursuivre avec des sous-questions très précises qui vont demander des chiffres assez précis?

560

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, allez-y.

565

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

Bien, d'abord, moi, je suis très visuel, puis j'aimerais voir la zone blanche qui est développable, qui a un potentiel de développement. J'ai entendu parler de 700 hectares mais, personnellement, j'ai aucune notion qui me permet de faire une référence à quelque ordre de grandeur que ce soit. Ça fait que si on avait une carte pour illustrer le truc, moi, ça m'aiderait beaucoup.

570

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, est-ce que nous avons l'information? On avait vu des cartes dans l'étude d'impact qui montraient donc... mais la zone blanche, il peut y avoir plusieurs secteurs. Est-ce qu'il y a un secteur en particulier qu'on pourrait prendre?

575

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

Bien, c'est parce que je suis tombé en fait sur un communiqué qui a eu lieu hier, qui a été émis hier par l'UPA, puis on parlait de 700 hectares.

580

**LE PRÉSIDENT :**

585

Oui.

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

590

J'aimerais savoir où c'est exactement.

**LE PRÉSIDENT :**

595

Donc, tout à l'heure, j'avais une question, je demandais s'il y avait quelqu'un du MAPAQ entre autres. Je voulais essayer d'avoir, s'il pouvait nous brosser ou nous construire un genre de tableau informatif. J'ai lu le journal aussi. Donc, j'aimerais ça avoir un portrait visuel de l'état de situation.

600

Donc, je ne sais pas si, en ce moment, on ne pourrait pas entendre l'UPA. Et le représentant du MAPAQ n'était pas ici encore arrivé, mais on devrait avoir quelqu'un... il est arrivé maintenant? Est-ce que monsieur André Beaudette du MAPAQ est ici? Oui.

605

Je vais demander à monsieur Beaudette de s'avancer donc. J'aurais une demande donc qui va dans le sens de la préoccupation de monsieur Gagnon concernant les terres agricoles. Je me demandais si vous pouviez transporter une demande. Hier, nous avons de votre ministère avec nous madame...

**M. JEAN BEAUDETTE :**

610

Valérie Savard. C'est elle qui est mandatée par mon ministère pour répondre aux questions. Moi, je suis venu assister pour, s'il y avait des questions...

**LE PRÉSIDENT :**

615

Pour les prendre.

**M. JEAN BEAUDETTE :**

620

... les rassembler, puis les remettre à madame Savard. Cependant, si la question de monsieur concerne les 700 hectares, je ne sais pas exactement où. J'ai travaillé un peu sur les cartes, mais ça dépend où est-ce qu'on se situe.

625

Si on parle juste de l'emprise du ministère des Transports, c'est une autre chose. Moi, je ne sais pas si...

**LE PRÉSIDENT :**

630 C'est ça, voir si c'est possible. Pouvez-vous regarder une demande pour essayer de nous  
brosser, dans les prochains jours, un petit portrait écrit de l'état actuel. On pourrait peut-être  
commencer en disant: «Bien, au moment de l'entrée en vigueur de la *Loi sur la protection du*  
*territoire agricole*, voici ce qu'on avait protégé. Depuis ce temps-là, voici ce qui a été soustrait.»

635 Donc, on va se limiter, bien entendu, disons à l'île de Laval, disons la portion est de l'île  
de Laval et, disons, une pointe de tarte qui s'en va vers Mascouche, Terrebonne, pour voir, de  
ce territoire influencé potentiellement par le projet de la 15, pour nous permettre de voir quelles  
sont les modifications qu'il y a eues à la zone agricole, à savoir quelles sont les quantités, le  
nombre d'hectares qui ont été mis en cause.

640 Par exemple, hier, j'avais compris qu'il y avait eu, dans les dernières années pour Laval,  
seulement quelques hectares qui avaient été dézonés, mais quelque chose comme avant 89, il y  
a eu un gros bloc qui avait été exclu de la zone agricole. Donc, avoir le portrait où était situé ce  
bloc. Donc, on pourrait commencer par ça.

645 Et vous, monsieur Gagnon, votre demande plus spécifique était: est-ce que c'est  
possible de localiser les fameux 700 hectares auxquels on fait allusion...

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

650 C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

... ou si c'est simplement une évaluation globale qui est faite?

655 **M. FRANÇOIS GAGNON :**

Bien, les deux en fait parce que, comme je vous ai dit, je suis très visuel, puis j'aimerais  
ça voir où c'est situé exactement.

660 **LE PRÉSIDENT :**

Bien, c'est parce que ce que j'ai compris, c'est que, dans le journal, on parlait au-delà de  
Laval. Le 700 hectares, ça faisait allusion Laval, Mascouche.

665 **M. FRANÇOIS GAGNON :**

Non. Je pense que c'était simplement Laval, si j'ai bien compris le communiqué.

**LE PRÉSIDENT :**

670

Ça serait exclusivement dans Laval? Parce que c'est toujours embêtant, on se réfère à un article de journal, donc...

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

675

C'est quand même un communiqué, là.

**LE PRÉSIDENT :**

680

... il s'est dit beaucoup de choses du côté de l'UPA. Donc, on n'a pas le portrait complet de la situation. Mais on va essayer du côté du MAPAQ, si vous pouvez nous faire un portrait pour concilier les chiffres.

**M. JEAN BEAUDETTE :**

685

Actuellement, dans les parties qui sont cultivables, qui sont agricoles, à l'arrivée du pont, disons, à Laval, le pont arriverait sur des terres cultivées mais non zonées agricoles.

**LE PRÉSIDENT :**

690

C'est ça, oui.

**M. JEAN BEAUDETTE :**

695

Il y a une partie blanche qui longe à peu près toute la section de Laval qui regarde vers Montréal. Mais au nord, c'est zoné agricole. Mais nonobstant la...

**LE PRÉSIDENT :**

700

On pourrait voir, parce que j'ai compris l'intervention de l'UPA, ça allait au-delà de la zone de Laval. En tout cas, je le dis de mémoire. Mais en tout cas, essayer d'avoir le portrait aussi de quel est l'état de la zone agricole, l'état du dézonage depuis 77, je crois, quelque chose comme ça, et aussi en comprenant non seulement Laval mais le territoire Mascouche-Terrebonne, pour voir c'était quoi l'état de situation, qu'est-ce qui a été dézonné jusqu'à maintenant, mais en termes

705

**M. JEAN BEAUDETTE :**

Oui.

710

**LE PRÉSIDENT :**

Avoir aussi la zone blanche. Ici, on a pu voir qu'il y avait des terres qui étaient toujours cultivées dans la zone blanche.

715

**M. JEAN BEAUDETTE :**

C'est ça.

720

**LE PRÉSIDENT :**

C'est quoi l'importance en hectares des terres qui sont encore cultivées à ce stade-ci dans la zone blanche.

725

**M. JEAN BEAUDETTE :**

Parce que le 700 hectares, il ressemble un peu à tout ce qui comprend est-ouest. Aux abords du projet d'autoroute, il y a une section qui est cultivée, qui peut correspondre aux environs de ça, 700 hectares, mais comprenant de la zone blanche et de la zone verte.

730

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, on parlerait de 700 hectares à peu près. Ça serait peut-être ce chiffre-là?

735

**M. JEAN BEAUDETTE :**

Mais on ne prend pas toute l'île de Laval. Il faut qu'on s'arrête à quelque part là.

**LE PRÉSIDENT :**

740

Oui, je comprends. Donc, ça serait peut-être ce chiffre-là.

**M. HENRI GILBERT :**

745

Monsieur le président...

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

750

En fait, dans l'article, on parle effectivement de:

*700 hectares de terres qui sont toujours en culture autour des terrains formant l'emprise acquise par le ministère des Transports du Québec dans les années 60 en prévision de ce projet. Ces terres ne sont plus protégées ayant toutes été dézonées à la fin des années 80.*

755            Enfin, c'est quand même un article de journal, ça serait mieux de...

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, c'est clair effectivement.

760

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

Je ne dis pas que le journaliste ne vérifie pas bien ses choses, mais...

765

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça. Mais on voit...

**M. JEAN BEAUDETTE :**

770

Je pourrais vous remettre...

**LE PRÉSIDENT :**

775

Monsieur Beaudette, à corroborer.

**M. JEAN BEAUDETTE :**

780            ... une recherche que j'ai faite sur les terres environnant le projet, mais ce n'est pas exhaustif. C'est un aperçu qui donne environ 787 hectares.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

785

**M. JEAN BEAUDETTE :**

Si vous voulez que je dépose le document ou...

790

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, s'il vous plaît. Peut-être aller voir avec madame Boutin en arrière pour voir les modalités de dépôt de documents. Très bien. Je vous remercie, monsieur Beaudette.

795

Oui, monsieur Gagnon. Donc, ça va pour l'instant?

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

Est-ce que je peux poursuivre avec des questions qui sont vraiment liées à ça?

800

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, allez-y.

805

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

Qui sont toutes liées à l'induction, puis l'utilisation du sol finalement?

**LE PRÉSIDENT :**

810

Donc, on comprend que ce sont des terrains qui sont en zone blanche maintenant, des terres en zone blanche, donc potentiellement disponibles pour le développement.

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

815

Elles sont potentiellement disponibles.

**LE PRÉSIDENT :**

820

Peut-être qu'on pourrait aller en complémentaire du côté de Laval. Ces terres-là, ces terrains-là qui sont en zone blanche, qu'on voit au nord du boulevard Lévesque, quel est le zonage, l'utilisation du sol autorisé prévu pour ces terrains, pour qu'on ait un petit portrait de ce qu'il pourrait advenir?

825

**M. RICHARD FLEURY :**

Est-ce que quelqu'un aurait un pointeur? De façon générale, comme vous voyez, l'avenue Marcel-Villeneuve, montée Masson, tout ce secteur-là, c'est la zone blanche parce que, au nord, il y a des carrières, et caetera. Donc, on va s'attarder, pour nous, le secteur est va de la montée Masson jusque vers Saint-François, parce qu'il faut comprendre que le secteur est est déjà développé.

830

À l'intérieur de cette zone blanche là, nous, on comptabilise environ 880 hectares de zone non développée. Pour moitié, il y a la voie ferrée. Vous voyez la voie ferrée? Au nord de la voie ferrée, au niveau du schéma d'aménagement, il s'agit d'une affectation industrielle-commerciale. Et au sud de la voie ferrée, c'est donc une affectation urbaine, donc du développement résidentiel.

835

840 J'ai déposé, monsieur le président, l'ensemble du plan de zonage. Et on retrouve dans tous ces secteurs-là un zonage résidentiel de tous les acabits: faible densité, moyenne densité, haute densité, et caetera.

845 Dans la zone blanche non développée, donc qui est en continuité du développement, je ferais remarquer que le secteur est est déjà développé. Nous, c'est le principe de la continuité, la consolidation du développement. Une ville de 350 000 habitants, on ne parle pas vraiment d'étalement mais de consolidation du développement. En prenant une superficie de 24 logements à l'hectare, on se situe entre 6 000 et 8 000 unités d'habitation résidentielles qui pourraient être développées, donc tout ce qui est au sud de la voie ferrée.

850 Au nord, c'est du développement, comme je disais, industriel-commercial. J'ai juste la superficie qui serait d'environ 469 hectares affectés à des fins industrielles.

Donc, je ne sais pas si ça fait le tour un peu des questions qui étaient posées.

855 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous me dites que le potentiel, c'est 6 000 à 8 000 unités d'habitation?

860 **M. RICHARD FLEURY :**

Exact.

**LE PRÉSIDENT :**

865 Actuellement sur le territoire de Laval, combien y a-t-il de personnes en moyenne par unité d'habitation?

**M. RICHARD FLEURY :**

870 Moyenne par unité d'habitation?

**LE PRÉSIDENT :**

À peu près? Deux personnes, 2.2, 2.3.?

875

**M. RICHARD FLEURY :**

J'imagine que ça doit être, au niveau de la statistique, 2.1 personne par ménage ou... je ne sais pas, moi, environ.

880

**LE PRÉSIDENT :**

Si on dit deux personnes par exemple, on parle de 12 000 à 16 000 habitants qui pourraient trouver logement dans cette zone-là, c'est ça qu'on doit comprendre, environ.

885

**M. RICHARD FLEURY :**

C'est ça.

890

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Alors, l'autre moitié de la zone donc serait en milieu industriel. Donc, c'est de l'industrie légère ou lourde, ça, déjà?

895

**M. RICHARD FLEURY :**

IA, IB, donc, c'est plutôt légère. Ce n'est pas lourd.

900

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, des entreprises commerciales de services?

**M. RICHARD FLEURY :**

905

Commerciales de services, entreposage, fabrication également. C'est ce type d'industrie-là qui est prévu. Mais à l'heure actuelle, dans le fond, le développement du parc industriel qui est en continuité du parc existant de Saint-Vincent-de-Paul, la Ville a acquis l'ensemble des terrains du fédéral, les anciens terrains du pénitencier Saint-Vincent-de-Paul, et le développement est presque complet jusqu'à la montée Masson. Il va rester par la suite à finaliser dans ce secteur-là, mais on n'a pas de projet encore à l'heure actuelle de connu.

910

J'ai des contraintes également dans ces secteurs-là, qui s'appellent «des lots à remembrer», parce qu'il y a plusieurs lots à remembrer à l'intérieur de ça. Donc, au niveau du développement, la séquence du développement peut être contrecarrée par ces contraintes de tenure de sol.

915

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie.

920

Alors, monsieur Gagnon, est-ce que ça répond à votre question concernant le potentiel de développement sur les quelques 880 hectares?

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

925

Oui. Si j'ai bien compris, 6 000 à 8 000 unités résidentielles, donc 16 à 18 000 personnes selon les statistiques, c'est ça?

**LE PRÉSIDENT :**

930

Si on dit «fois 2», ça ferait 12 000 à 16 000 personnes.

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

935

12 000 à 16 000?

**LE PRÉSIDENT :**

940

Oui, si on dit «fois 2».

**M. CLAUDE CARETTE :**

945

Au niveau de l'enquête o-d, une enquête origine-destination, les résultats qui ont été déposés ici, vous avez cette information-là dans le document qui dit dans le fond au niveau de la taille des ménages: 1998, c'était 2.67 à Laval, et en 2003, 2.59, la taille du ménage dans le fond.

**LE PRÉSIDENT :**

950

2.5. Donc, elle s'est accrue à Laval.

**M. CLAUDE CARETTE :**

955

Elle s'est décrue.

**LE PRÉSIDENT :**

Décrue?

960

**M. CLAUDE CARETTE :**

Entre 1998 et 2003, elle a décré de 2.67 à 2.59.

**LE PRÉSIDENT :**

965

2.67. J'avais compris «2.3», très bien.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

970           Alors, ma question s'adresse à monsieur de la Ville de Laval. Est-ce qu'il y a des projets qui ont déjà été présentés par les promoteurs dans cette zone-là?

**M. RICHARD FLEURY :**

975           Au niveau résidentiel, oui, on a plein de demandes de services municipaux. Comme je vous dis, il y a déjà un vaste développement à l'ex-ville de Saint-François.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

980           Oui.

**M. RICHARD FLEURY :**

985           Il faut comprendre que Ville de Laval, c'est la fusion de 14 ex-municipalités. Ville de Saint-François, qui était antérieurement Arèsville, est déjà complètement développée. Donc, on est en train de ramener le développement, si vous voulez, vers le centre, en fait tous ces terrains-là. Et vous avez déjà des poches qui sont déjà construites, il y a déjà du développement résidentiel.

990           Donc, on a des demandes de services municipaux qui sont en cours présentement.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

995           Merci.

**M. HENRI GILBERT :**

1000           Monsieur le président, si vous permettez?

**LE PRÉSIDENT :**

1005           Oui, monsieur Gilbert.

**M. HENRI GILBERT :**

1005           Suite à la première question de monsieur Gagnon et à la question que vous avez posée à monsieur Bertrand tantôt...

**LE PRÉSIDENT :**

1010 Oui.

**M. HENRI GILBERT :**

1015 ... au niveau d'une analyse économique sur l'influence de l'autoroute 25, on a une analyse, nous autres, qui pourrait être expliquée par monsieur Joubert de la firme ADEC qui vient donner, je dirais, les variations qui seront apportées suite à la construction de l'autoroute 25 aux niveaux institutionnel, résidentiel, commercial et industriel.

1020 Si vous permettez, on peut demander à monsieur Joubert de faire...

**LE PRÉSIDENT :**

1025 Très bien. D'abord, est-ce qu'on peut concilier les limitations méthodologiques avec justement une analyse économique?

**M. HENRI GILBERT :**

1030 Bien, c'est parce que dans la première question de monsieur Gagnon, il était fait mention, à cause justement des limitations, comment on pouvait savoir comment ça va se développer. Bien, on a une analyse qui pourra peut-être... ou, en tout cas, un expert qui pourrait dire en quoi va ressembler le développement.

**LE PRÉSIDENT :**

1035 Très bien. Dans cette foulée-là aussi, ça m'amenait une question. Dans vos simulations ici que vous avez faites, donc vous arrivez, vous dites: «On utilise des tendances, entre autres.» Donc, est-ce que les tendances... parce qu'on voyait hier, par exemple, dans votre présentation, il y avait des tendances de trafic, ou dans vos documents, on voit que le trafic, vous prévoyez une augmentation de l'achalandage, donc de la congestion en 2016.

1040 Est-ce qu'on arrive au total? Je vais le vérifier, mais peut-être que vous pouvez me répondre. Est-ce qu'on arrive au total avec le même nombre de voitures qui vont vouloir traverser, disons en 2016, vers Montréal? Si je cumule les six ponts sans la 25, mais si j'inclus un pont de la 25, est-ce que j'arrive au même total d'automobiles qui transitent entre 6 h et 9 h le matin, que  
1045 j'aie six ou sept ponts, si je fais la sommation de tout ça?

**M. HENRI GILBERT :**

1050 À l'ouverture en 2006, on parle d'une offre, en fin de compte un rééquilibrage de la circulation sur les ponts.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça.

1055

**M. HENRI GILBERT :**

Mais monsieur Tremblay peut vous expliquer exactement la progression dans le temps, ce que ça va donner. Est-ce que vous permettez?

1060

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, allez-y.

1065

**M. HENRI GILBERT :**

Monsieur Tremblay, s'il vous plaît.

**LE PRÉSIDENT :**

1070

Après ça, on pourra revenir en complémentaire sur l'aspect 2016, par exemple, si le pont de la 25 est là.

**M. HENRI GILBERT :**

1075

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1080

S'il n'est pas là, ça change le nombre de personnes qui veulent traverser entre 6 h et 9 h, par exemple.

**M. PIERRE TREMBLAY :**

1085

Selon nos estimations, nos prévisions, effectivement, de la demande en transport qui se traduisent sur le réseau par des flux sur le réseau, on a une compilation que je vais vous résumer très sommairement mais, si vous voulez, on pourrait aller plus en détail.

1090

Actuellement sur l'ensemble des ponts en traversant la rivière des Prairies et entrant sur l'île de Montréal, et j'inclus les ponts à partir de l'autoroute 13 jusqu'à Charles-de-Gaulle et LeGardeur à Repentigny, donc toute cette série de ponts-là, la 13, Lachapelle, la 15, pont Viau, Papineau, Pie-IX, la 25 et la 25 future, et Charles-De-Gaulle, LeGardeur, actuellement,

les comptages nous donnent en période de pointe du matin, donc de 6 h à 9 h, 110 000 véhicules entrant sur l'île.

1095

Lorsqu'on regarde la demande à l'horizon 2006, ce n'est pas nécessairement l'ouverture du projet, mais c'est l'horizon de demande pour lequel on avait une prévision lors des années 2001 et 2002 lorsqu'on a fait le premier dépôt des documents, alors en 2006, sans le projet de la 25, on aurait 118 800, grosso modo 119 000 véhicules traversant, entrant sur l'île de Montréal le matin dans la période de pointe.

1100

Si on fait le pont de la 25, on passe à 120 000 véhicules, un peu plus que 1 000 de plus par effet de rééquilibrage modal transport en commun-automobiles.

1105

Si on regarde maintenant à l'horizon 2016, ça passe à 124 900 ou, donc, 125 000 grosso modo déplacements. Donc, vous voyez que de 2006, comme horizon de demande, à l'horizon 2016, on aurait une croissance de 120 000 à 125 000 à peu près déplacements entrant sur l'île de Montréal par la couronne nord le matin ou Laval et Repentigny. Oui, essentiellement, c'est ça les ordres de grandeur.

1110

Donc, vous voyez qu'il y a une croissance qui est prévue de 5 000 déplacements, qui est liée à la croissance démographique et à la croissance de la mobilité des personnes, avec la prise en compte de l'effet de vieillissement, donc de structures d'âge qui évoluent et, avec ça, les niveaux d'activité de la population évidemment, la mise à la retraite qui s'accélère aussi chez les clientèles plus âgées. Globalement, donc, 125 000 en 2016.

1115

**LE PRÉSIDENT :**

Je veux bien comprendre. Ça veut dire que, ça, c'est, mettons, 125 000 globalement en 2016 de personnes qui traversent...

1120

**M. PIERRE TREMBLAY :**

De véhicules qui rentrent.

1125

**LE PRÉSIDENT :**

Véhicules. Véhicules qui traverseraient la rivière des Prairies, mais ça, c'est le même nombre qu'on ait six ponts ou sept ponts?

1130

**M. PIERRE TREMBLAY :**

Écoutez, il faut y aller dans l'ordre. Juste avant l'ouverture à l'horizon 2006, on aurait 119 000 et, à l'ouverture, on en aurait 120 000. Donc, on aura 1 000 véhicules de plus qui vont

1135 suivre l'ouverture du projet.

Et après ça, bien, le projet et là. Et en 2016, bien, on aura encore eu 5 000 véhicules de plus.

1140 **LE PRÉSIDENT :**

Ça, c'est en 2016?

**M. PIERRE TREMBLAY :**

1145

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1150 Mais disons que le pont de la 25 ne se fait pas, disons, en 2016, on a combien de personnes? Est-ce qu'on a toujours 125 000, qu'on ait le pont ou pas le pont?

**M. PIERRE TREMBLAY :**

1155 S'il n'y avait pas le pont en 2016, les effets de congestion, évidemment, il y aurait beaucoup plus de congestion. On aurait environ 121 800 véhicules qui rentreraient sur l'île au lieu de 124 900.

**LE PRÉSIDENT :**

1160

Et cette différence-là, vous l'expliquez essentiellement par l'attrait de l'automobile par rapport au transport en commun?

**M. PIERRE TREMBLAY :**

1165

Effectivement, à l'horizon 2016, le chiffre que je viens de vous donner sans la 25, c'est aussi un chiffre qui tient compte du déploiement d'une série de projets de transport en commun à cet horizon-là, projets de transport en commun comme, par exemple, les trains de banlieue, la voie réservée sur Pie-IX. Et l'offre de transport en commun à l'horizon ultime est beaucoup plus grande aussi.

1170

Pour faire un vrai bilan, il faut regarder le nombre total de personnes qui traversent pour les modes auto et transport en commun ensemble. Et, à ce moment-là, ça nous donne un portrait peut-être plus commode pour vous...

1175

**LE PRÉSIDENT :**

Oui

1180 **M. PIERRE TREMBLAY :**

Et je vais y aller ici en nombre de personnes. Donc, tantôt, j'ai parlé en nombre de véhicules. Là, maintenant, je vais l'amener en nombre de personnes au total, incluant le transport en commun. On reprend la série, si on veut.

1185

En 2006, sans le projet, j'arrondis à une centaine près, 159 000. Et ce chiffre-là reste constant, évidemment, qu'on ait ou pas le pont. Donc, en 2006, qu'on ait ou pas le pont, j'ai toujours 159 000 personnes qui entrent sur l'île de Montréal. Et comme j'ai dit tantôt à monsieur Gagnon, on ne tient pas compte de l'induction de développement qu'aurait suscitée le pont, parce qu'on n'est pas en mesure de quantifier cette chose-là.

1190

À l'horizon 2016, le total de personnes traversant sera de 162 800. Et ça se maintient à peu près constant peu importe la variante étudiée. Que la 25 soit là ou non, comme je vous ai dit, pour la même raison que tantôt, on ne tient pas compte de l'induction de développement marginal qu'il pourrait y avoir avec le projet.

1195

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ce que je voulais voir confirmer effectivement. Mais éventuellement, ça voudrait dire que s'il y a un effet d'induction causé par l'attrait d'une autoroute comme la 25, ça voudrait dire qu'on pourrait avoir plus que 162 000 déplacements en 2016.

1200

**M. PIERRE TREMBLAY :**

Oui. Si le développement est plus grand et si, par exemple, dès le prochain recensement en 2006 ou une année et demie après, on aura probablement des nouvelles indications qui vont nous permettre de voir comment évolue le développement de la région en nombre de personnes.

1205

Comme monsieur Carette de l'AMT le signalait, la nouvelle enquête origine-destination aussi existe et on va l'exploiter aussi dans les prochaines années.

1210

Toutes ces sources de données-là nous permettent de préciser un peu le tir et de réajuster toujours notre prospective en fonction des meilleures données et des meilleures connaissances disponibles à mesure qu'elles le deviennent.

1215

Si le projet induisait du développement supplémentaire à celui qui est implicitement prévu dans nos projections, nous autres, on pense que, de toute façon, ça serait des quantités quand même qui seraient à la marge de quelques milliers de déplacements de plus. Et je ne pense pas que ça change l'étude des impacts du projet au point de vue soit des impacts environnementaux ou des impacts économiques du projet.

1220

1225 On sait que c'est un corridor ou c'est un pont qui serait déjà fort achalandé de toute façon au départ et qui amènerait un peu plus d'usagers dessus probablement. Mais il suffirait aussi d'un petit ralentissement économique pour que, soudainement, il y ait beaucoup moins de congestion aussi le matin.

Alors, tout ça, c'est conjoncturel ces choses-là et ça joue à la marge par rapport à la demande de fonds qui est prise en compte dans nos projections.

1230 **LE PRÉSIDENT :**

1235 J'imagine aussi que le train de banlieue, ça peut aussi faciliter le développement. L'an passé d'ailleurs, on avait un dossier à Oka et on a été reconduire quelqu'un de la commission au train de banlieue à la station Deux-Montagnes. Donc, on est quand même très, très, très loin du centre-ville de Montréal.

1240 Et ce qui m'avait frappé à la station, c'est que j'avais un quartier résidentiel qui datait de quelques années seulement, donc très, très récent, et assez développé. Donc, ça veut dire que, également, on pouvait voir que les gens s'étaient manifestement installés à côté parce qu'ils pouvaient aller, la plupart, à pied directement à la gare. Donc, on voit un effet structurant aussi des trains de banlieue. Donc, si c'est vrai pour une autoroute, c'est vrai aussi pour le transport en commun. Est-ce que je dois comprendre ça?

1245 **M. PIERRE TREMBLAY :**

C'est vrai pour tout moyen qui améliore l'accessibilité des territoires.

1250 Dans le cas du corridor qui nous concerne, dans le cas de l'est de Laval, Saint-François, c'est une région qui est fort enclavée actuellement. Au niveau du transport en commun, ce n'est pas commode de se rendre sur l'île de Montréal, à moins d'aller au centre-ville et, encore, ce n'est pas facile.

1255 Alors, c'est certain que de créer une accessibilité très directe entre l'est de Laval et Terrebonne, avec tous les pôles d'emplois qu'il y a dans l'est de Montréal, c'est vraiment un marché potentiel très intéressant pour le transport en commun. Et les services d'autobus en voie réservée sont un moyen excellent d'aller avec souplesse chercher les gens dans des endroits dispersés et les amener aussi, éventuellement, sur l'île dans des endroits dispersés dans l'est de Montréal plutôt que toujours au métro Henri-Bourassa ou au métro Radisson.

1260 Donc, il y a du potentiel intéressant aussi au développement de l'offre de service de transport en commun dans ce corridor-là. Et ça sera à nos partenaires, je pense, à...

**LE PRÉSIDENT :**

1265            Alors, on peut conclure qu'un excellent système de transport en commun peut provoquer des développements de la zone blanche de Laval également, si je dois comprendre aussi. Ça fait que l'enjeu, c'est comme deux enjeux qui se dessinent. Est-ce qu'on doit développer l'est de l'île de Laval? Est-ce que c'est souhaitable que ça se développe ou pas? Et après ça, bien, si ça se développe, quel sera le moyen de transport privilégié par les gens qui vont habiter là?

1270

          On parlait de 6 000 à 8 000 habitations. Donc, quel serait le moyen de transport privilégié par ces nouveaux habitants, par exemple. Ce qui pourra être l'automobile ou ça pourra être transport en commun. Mais en bout de compte, ça veut dire que, dans les deux cas, on aurait le développement du même territoire. C'est ce que je dois comprendre du système.

1275

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

          Tout à fait. Est-ce que je peux poursuivre?

1280

**LE PRÉSIDENT :**

          Oui, allez-y.

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

1285

          Juste pour poser une question qui est assez similaire à ce que vous dites. Donc, on pourrait planifier l'est de Laval pour le développer. Cette section-là qui est planifiée déjà pour être développée, on pourrait effectivement la planifier en ce qu'on appelle le TOD, le «transit oriented development». Donc, on pourrait planifier l'est de Laval si on voulait. Je pense qu'il n'y a pas de volonté de planification comme ça pour l'instant, mais on pourrait le faire, pour s'arranger, par exemple, pour avoir un système léger sur rail qui amènerait les gens de l'est de Laval directement au métro Laval par exemple ou avoir un système léger sur rail qui les amènerait sur Pie-IX, qui les amènerait en fait sur la ligne bleue du métro pour desservir Anjou éventuellement.

1290

1295

          Donc, on pourrait balancer une planification développement est-est autrement.

**LE PRÉSIDENT :**

          Très bien. Ça, ce sont des sujets qu'on pourra revenir aussi...

1300

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

          Bien, c'est un peu ma question. Est-ce qu'on pourrait le penser comme ça?

1305 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça. Donc, ce sont des questions qu'on pourra creuser au courant des prochains jours. C'est-à-dire, par exemple, la question, il y a le projet. Donc, la méthodologie, souvent le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, on demande quelles sont les solutions de rechange au projet.

1310

On pourra un peu creuser, peut-être ouvrir le sujet ici immédiatement. Est-ce que, quand le ministère des Transports a planifié et fait évoluer le projet de la 25, il a considéré les alternatives? Donc, pas des variantes, c'est-à-dire soit un type de pont, mais des alternatives au projet et de quelle façon ça s'est fait.

1315

Monsieur Gilbert?

**M. HENRI GILBERT :**

1320

Si vous permettez, juste pour clarifier quelque chose peut-être, monsieur le président...

**LE PRÉSIDENT :**

1325

Oui.

**M. HENRI GILBERT :**

... c'est qu'on sait que, sur l'île de Laval, la Ville de Laval et la couronne nord, c'est très diffus comme origine. Donc, d'avoir un système lourd présentement, quand le problème, le besoin actuel est d'amener des gens de l'est de Laval à l'est de Montréal, c'est plus de 50% des mouvements qui sont de même. Donc, ça répond à un besoin le réseau routier et le réseau de transport en commun.

1330

Développer une région avec un SLR ou un très léger sur rail sans même savoir quel va être le besoin, comme le propose monsieur, dans un but de développer une région, je pense que c'est assez difficile. Sans connaître le besoin, de développer un équipement lourd en prévision d'un futur développement qui pourrait être anarchique, qui pourrait être n'importe où, c'est assez difficile d'investir dans ce sens-là.

1335

1340

Donc, c'est pour ça qu'on attend d'avoir le besoin avant de créer un outil. Donc, le besoin est là, le besoin routier, le besoin de transport en commun flexible pour la région. Ça n'écarte pas que d'autres alternatives, comme les trains de banlieue qui vont être regardés prochainement, qui ont été même annoncés par notre ministre au niveau du train de Mascouche, du train de Repentigny, qui vont être analysés en fonction de la meilleure solution possible pour desservir la population de l'est.

1345

Mais de créer un outil lourd avant même de connaître le besoin, c'est très, très, je dirais, précaire comme situation.

1350

**LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie.

1355

**M. HENRI GILBERT :**

Excusez-moi, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

1360

Oui, monsieur Gilbert.

**M. HENRI GILBERT :**

1365

L'étude économique, est-ce qu'on peut entendre monsieur Joubert?

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

1370

Moi, j'avais une question à poser à monsieur Gilbert du ministère des Transports. Je ne sais pas, j'ai mal entendu hier, mais peut-être mal compris, est-ce que, pour le pont lui-même de la 25, est-ce qu'il a été envisagé un pont avec 3 voies de chaque côté, un pont plus large? Parce que, hier, on a évoqué l'idée qu'il y aurait congestion dans deux ou trois ans déjà. Alors, est-ce que, encore, avec un flux plus... un service «F» déjà au point de départ qui va rester «F» pendant longtemps, est-ce que vous avez envisagé ça?

1375

**M. HENRI GILBERT :**

Précisons premièrement qu'on ne prévoit pas un niveau «F» sur le pont. Le pont va être très fluide avec les contraintes qu'on veut y faire. Même, il va être très fluide.

1380

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Ça va être un niveau «A», oui.

1385

**M. HENRI GILBERT :**

C'est ça. Mais peut-être que monsieur Doris Mercier pourrait répondre aux alternatives qui ont été regardées. Et pourquoi que c'est un 3 voies, pourquoi que c'est un 2 voies de chaque côté, on va tenter de vous expliquer ça.

1390

**M. DORIS MERCIER :**

Peut-être au départ juste préciser la question, parce que j'ai entendu, c'est pourquoi pas 3 voies, mais le pont est à 3 voies présentement.

1395

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Bien, l'autoroute est à 6 voies, 3 voies de chaque côté?

1400

**M. DORIS MERCIER :**

L'autoroute est à 4 voies.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

1405

Quatre voies?

**M. DORIS MERCIER :**

1410

Puis le pont est à 6 voies.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Ah! C'est le pont qui est à 6 voies?

1415

**M. DORIS MERCIER :**

Oui.

1420

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

D'accord. Alors, en fait, est-ce qu'on ne peut pas envisager un pont encore plus large? Est-ce qu'il va être possible d'avoir un pont plus large, tant qu'à le faire?

1425

**M. DORIS MERCIER :**

C'est que «le tant qu'à faire» coûte toujours plus cher aussi. Mais le pont à 6 voies, en principe, peut prendre facilement la capacité de l'autoroute à 4 voies qui va l'alimenter.

1430

Et dans l'éventualité à très long terme où s'il y avait une cinquième et sixième voies sur l'autoroute, le pont pourrait prendre une bonne partie de cette capacité-là aussi. Parce qu'il ne

faut pas oublier qu'on a une autoroute qui est payante, donc il y a un système de péage qui n'amènera pas une pleine fluidité ou un achalandage complet, parce qu'il y a toujours une réticence au péage sur un pont comme celui-là.

1435

Mais en principe, le pont à 6 voies satisfait amplement les besoins de l'autoroute à 4 voies qui va l'alimenter de chaque côté.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

1440

Peut-être une question que j'aimerais ajouter, si vous me permettez, monsieur le président.

J'ai constaté dans la sortie de Montréal sur la 20 un embouteillage terrible. Je le fais régulièrement, je sors de la 20, et j'ai constaté que ce n'était pas l'autoroute qui était en cause. Ce sont les sorties, les bretelles où il y a des entonnoirs où les gens restent bloqués.

1445

Est-ce que, ça, ça sera évité dans la partie du nord, donc des bretelles assez larges pour laisser sortir plus de véhicules?

1450

**M. DORIS MERCIER :**

Dans quel secteur? Dans le secteur de Montréal? Laval?

1455

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Laval.

**M. DORIS MERCIER :**

1460

Parce que, en principe, ce qui peut congestionner, c'est les...

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

1465

Les bretelles seront assez larges, c'est ça que je veux dire, ou elles seront standards?

**M. DORIS MERCIER :**

1470

C'est parce que souvent ce qui congestionne dans les bretelles, c'est l'alimentation. Ce sont donc des véhicules qui veulent y entrer. Et présentement, si on prend, exemple, au boulevard Lévesque ou à Perras, la demande qu'il va y avoir à ces entrées-là va être loin de la capacité des bretelles.

Mais quand on dépasse des bretelles, quand on dépasse 1 800, 2 000 véhicules à

1475 l'heure, bien, c'est sûr que, peu importe la géométrie, il va y avoir une congestion. Et quand  
elles sont très larges, généralement ça crée de l'indiscipline chez les automobilistes et la  
congestion se fait encore plus rapidement, parce que souvent, s'ils sont capables, ils vont  
essayer de rentrer à trois de large dans une bretelle.

1480 **M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Merci.

1485 **M. HENRI GILBERT :**

Si vous permettez, monsieur le président, monsieur Jacques Venne aimerait apporter un  
commentaire additionnel.

1490 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

**M. JACQUES VENNE :**

1495 Monsieur le président, monsieur Dufour, ce qu'il faut comprendre dans le projet, c'est  
qu'effectivement... on va regarder le secteur à droite. Bon, une autoroute à 4 voies, c'est  
alimenté par un flux de circulation qui provient du nord et qui provient aussi de l'autoroute 440.

1500 À partir du moment où, de l'autoroute 440, j'ai un flux de circulation à 1 voie qui vient  
s'intégrer sur l'autoroute et une seule voie qui provient du nord, donc la capacité maximale de ces  
deux voies-là totalise en moyenne 4 200 à 4 400 véhicules à l'heure.

1505 Le pont à 6 voies, pont 3 voies par direction, c'est un pont qui peut, en général, prendre  
entre 6 600 et 6 800 véhicules à l'heure pour être à capacité. Le ministère, par le péage, vise à  
maintenir sur le pont un débit d'environ 4 200 véhicules/heure de façon à permettre la fluidité et un  
avantage certain aux gens qui vont payer pour utiliser le pont et l'autoroute.

1510 Ça fait que, à partir de ce moment-là, une bretelle, quand vous parlez que,  
effectivement, c'est congestionné, qu'est-ce qui fait la congestion? Une autoroute en section  
courante, qu'on appelle il n'y a pas d'entrée, il n'y a pas de sortie, à partir de ce moment-là, ça a  
une capacité qui est d'environ 4 400 pour deux voies.

1515 Quand on parle d'une entrée qui se fusionne avec l'autoroute, c'est une zone conflictuelle,  
donc une zone qui est potentiellement à capacité plus réduite que l'autoroute qui est en section  
courante. Donc, c'est pour ça qu'aux entrées et aux sorties, des zones de

convergence et de divergence, vous allez avoir un débit qui est moins élevé et, donc, potentiellement une zone à conflit qui va créer une certaine congestion ou un ralentissement. Et, à ce moment-là, c'est là qu'on appelle un filtre pour permettre justement à l'autoroute de mieux fonctionner en section courante.

1520

Est-ce que ça répond à votre question?

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

1525

Oui, merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1530

Très bien. Alors, maintenant, je crois que nous sommes en mesure de passer la petite présentation économique sur le potentiel de développement. Je crois que c'était près de la 25, sur les terres voisines.

Donc, les études économiques du ministère des Transports, si j'ai bien compris, sur le potentiel de développement près de l'autoroute 25, c'est ça?

1535

**M. GILLES JOUBERT :**

Alors, merci, monsieur le président. Le mandat que nous avons eu du ministère des Transports, c'était de mesurer les incidences économiques du parachèvement de l'autoroute 25. Et par parachèvement économique ou incidence économique, on s'est posé finalement trois questions.

1540

La première: est-ce que le niveau d'activité économique va changer dans l'aire d'influence immédiate suite au parachèvement de l'autoroute 25? Quand on parle de l'activité économique dans ce cas-ci, est-ce qu'il y aura de nouvelles implantations, et on parle d'industries, de commerces, de logements et d'institutions.

1545

Et lorsque je parle de nouvelles implantations, on réfère à ce moment-ci à des implantations qui n'auraient pas eu lieu de toute façon parce que, effectivement, il y a un développement économique auquel on peut s'attendre avec ou sans le projet de la 25.

1550

Nous, ce qu'on a examiné et ce sur quoi on s'est penché, c'est l'effet que la 25 ou le projet de parachèvement de la 25 pourrait avoir sur les nouvelles implantations.

1555

Et la troisième question qu'on s'est posée: est-ce qu'il est possible qu'on assiste à des transferts d'activités vers et à l'intérieur du territoire. Alors, un ouvrage qu'on construit ou qu'on complète peut faire en sorte que des activités qui devaient s'implanter, par exemple, dans l'ouest de l'île ou à Laval-Ouest ou même sur la Rive-Sud, puissent à ce moment-ci aller se

déplacer dans le territoire d'étude.

1560

Donc, c'était des questions légitimes et on a tenté de répondre à ces questions-là. Alors, pour répondre à ces questions, on a d'abord défini ce qu'on appelle l'aire d'influence et trois sous-zones qui vous intéressent plus particulièrement.

1565

Alors, l'aire d'influence, je vais vous la définir. Grosso modo, une aire d'influence, c'est défini quand on fait une étude de marché ou quand on analyse un marché, c'est le territoire où on va retrouver grosso modo entre 70 et 75 % de la clientèle qui pourrait éventuellement utiliser l'ouvrage, donc l'autoroute 25.

1570

Vous avez sans doute remarqué, peut-être dans d'autres présentations, que les origines et les destinations des gens qui vont utiliser la 25 peuvent venir de partout, dans le fond, débordent ce territoire-là. C'est pour ça que je vous dis il y a peut-être 70 % du territoire d'où provient l'essentiel de la clientèle qui va utiliser l'autoroute 25.

1575

Donc, on a senti le besoin quand même de définir un peu ce qu'on appelle l'aire d'influence. Cette aire d'influence, on l'a divisée en trois sous-secteurs. Alors, évidemment, ce qu'on appelé Montréal nord-est arbitrairement où on a utilisé, si vous voulez, l'autoroute 40 comme étant une limite, si vous voulez, au sud, bien qu'on sent très bien qu'il peut y avoir des débordements jusqu'à Boucherville. Si on regarde les origines-destinations, il peut y avoir des incidences beaucoup plus loin que ce territoire-là.

1580

Mais pour les fins de la discussion, je vais vous présenter les trois territoires. Donc, le territoire qu'on va appeler Montréal nord-est, le territoire de Laval ou l'est de Laval et territoire couronne nord-est, si vous voulez.

1585

Ce que vous retrouvez sur cette carte-là, ça répond peut-être un peu à la question ou aux questions qui étaient posées, c'est le zonage ou l'occupation du sol version 2005. Ce que l'on constate en vert, comme vous le constatez, ce sont les terres agricoles existantes, donc les terres qui, pour nous, ne nous intéressaient pas à ce moment-ci puisqu'on s'intéresse, si vous voulez, au développement d'activités économiques autres qu'agricoles. Donc, on a exclu, si vous voulez, dans notre étude, dans notre analyse, ces territoires-là.

1590

Vous avez également les fonctions dites commerciales en rouge. Alors, vous voyez ici les poches commerciales telles que définies dans les schémas d'aménagement.

1595

Vous avez également les zones dites industrielles en bleu soit occupées ou soit en affectation. Alors, si on regarde à Laval ici, vous aviez cette zone-là qui est affectée industrielle. Il y a des portions, comme on le mentionnait tout à l'heure, qui sont déjà développées, d'autres qui sont à développer.

1600

Et, finalement, le secteur dit institutionnel. Des institutions, pour nous, c'est les grands hôpitaux, les écoles, les universités, s'il y en a, ça va jusqu'aux garderies si vous voulez. Donc, tout ce qui est institutionnel est indiqué ici en brun ou orangé.

1605

Et, finalement, tout le secteur résidentiel, secteur résidentiel qui est en jaune. Et, encore là, on a distingué ce qui était développé, déjà développé, ou qui était en voie d'être développé.

1610

On vous présente ici ce que, nous, on appelle «les parts de marché actuel» entre les trois territoires, parce qu'on voulait savoir, bon, est-ce qu'il y a une concurrence entre ces trois territoires-là pour, disons, recevoir les développements futurs. Et on s'est demandé: quelles sont les parts? On appelé ça des parts de marché.

1615

Alors, au plan de la population, vous voyez que Montréal nord-est, c'est toujours le territoire que je vous présentais sur la carte, on disposait de 57% de la population en 2001, à Laval, 12 %, et la couronne nord, telle qu'on la définit sur notre carte, 31 %.

1620

En termes d'emplois, vous avez ici les emplois. 75 % des emplois se retrouvent à Montréal présentement. C'est toujours à partir de statistiques les plus récentes; c'est probablement 2003, 2004. Laval, 6 % toujours dans le territoire concerné et, évidemment couronne nord, 19% des emplois.

1625

En termes d'établissements – quand je parle d'établissements, ce sont des établissements manufacturiers ou commerciaux, principalement manufacturiers ou commerces de gros – vous en aviez 1 029. Donc, 58 % des établissements se retrouvent à Montréal, 16 % à Laval et 26 % sur la couronne nord.

1630

Les ménages, bien, qui découlent évidemment des populations, vous avez les personnes par ménage. On a mentionné tout à l'heure que c'est probablement celles du recensement de 2001. On a mentionné que, avec les enquêtes o-d, le nombre de personnes par ménage diminue. C'est une tendance générale et on va commenter sur cette tendance-là.

1635

Le nombre d'institutions, 219 à Montréal, donc 61 %, 13 %, 26 %. Ça, c'est le portrait, si vous voulez, de l'occupation je dirais «économique» – entre guillemets – du territoire. Quand je dis «sans Montréal-Nord», c'est simplement que nous n'avons pas les données sur le nombre d'établissements à Montréal-Nord pour les mêmes périodes. Donc, il y aurait un peu plus, si vous voulez, d'établissements à Montréal, ce que j'ai appelé Montréal nord-est, que ce qui est indiqué ici.

1640

Si on regarde maintenant les superficies occupées et vacantes et pourquoi on s'est intéressés aux superficies occupées et vacantes, c'est d'abord pour voir ce qui existe, oui, mais surtout pour voir ce qui est possible d'être développé.

1645 Évidemment, comme je le mentionne dans la note en bas, le territoire au complet fait 523,2 km<sup>2</sup>. On a exclu de notre analyse, et je vous le mentionnais, les espaces qui sont dédiés aux fonctions agricoles, parcs, golfs. Donc, tous espaces verts ont été soustraits.

La superficie urbaine ou développable est donc de 223,8 km<sup>2</sup> et c'est sur cette superficie-là à laquelle nous nous sommes intéressés.

1650 Au niveau industriel, les superficies occupées, c'est 31,8 km<sup>2</sup>. Et vous voyez qu'il y a presque autant d'espaces vacants que d'espaces occupés.

Au niveau commercial, c'est beaucoup moindre, bien sûr. Donc, occupés, c'est 9,6 km<sup>2</sup>, 6,7 vacants.

1655 Et au niveau résidentiel, vous avez 87 km d'occupés et des espaces vacants, 45 km<sup>2</sup>.

1660 Au niveau institutionnel, bien, on indique qu'il n'y a pas d'espace vacant mais, souvent, c'est jumelé à... enfin, les institutions sont souvent dans les territoires résidentiels ou jumelées à d'autres fonctions. Ça nous donne et ça vous donne une idée, dans le fond, de ce qui est possible aux fins du développement.

1665 Si on examine maintenant le développement industriel, on a examiné le nombre de parcs que l'on retrouve dans chacun des territoires. Alors, vous voyez qu'à Montréal nord-est, il y a six parcs. Quand je parle de parcs, ce sont des territoires, disons, à fonction parc industriel. Vous pouvez trouver des industries dans des territoires, dans des espaces qui ne sont pas purement des parcs. Donc, il peut y avoir des occupations mixtes à certains endroits, mais ce qu'on vous indique ici, c'est uniquement les parcs.

1670 Donc, il y en a six à Montréal nord-est. Couronne nord, vous en avez neuf, et à Laval est vous en avez quatre, pour un total de 19.

1675 Le nombre d'emplois, vous voyez comment ils se distribuent dans ces parcs, nombre d'établissements également. Les espaces occupés dans les parcs, c'est 3 176 hectares. Et vous avez, encore là, des espaces disponibles de 3 110 hectares. Donc, en conclusion, il y a de la place, si vous voulez, pour du développement industriel.

1680 En termes de développement industriel, on s'est posé la question: oui, il y a des espaces disponibles abondants dans les trois sous-zones, pas seulement dans une des zones, mais chacune des zones a de l'espace pour recevoir des entreprises. Et c'est tout à fait normal que chacune des municipalités ou chacun des territoires se batte pour avoir ces entreprises-là dans leur parc.

Il y a un potentiel. On a mesuré le potentiel. Quand je parle du potentiel d'accueil, c'est

1685 qu'on a pris la superficie disponible, on l'a divisée par 75 000 pieds carrés qui est une superficie  
moyenne, si vous voulez, d'une entreprise industrielle, et ça vous donne un potentiel de 1 000  
1690 entreprises qui pourraient s'établir dans ce territoire-là. Donc, en termes d'envergure ou nombre  
d'entreprises, c'est assez imposant ce qu'on pourrait accueillir sur le territoire et répartir, si vous  
voulez, sur le territoire.

1690 Ce qu'on a examiné par la suite, ce sont les facteurs de localisation, parce que ce qui  
nous intéresse, c'est de savoir à quel endroit, de façon privilégiée, ces entreprises-là vont aller et  
est-ce que le fait d'avoir un parachèvement d'autoroute va faire en sorte qu'elles vont aller à un  
1695 endroit plutôt qu'à un autre.

1695 Donc, en termes de facteurs de localisation, vous avez ici les éléments qui sont souvent  
examinés ou le plus souvent examinés par les entreprises lorsqu'elles choisissent une localisation.  
Et on a coté, si vous voulez, à partir de données que nous avons sur ces éléments-là, chacun  
des territoires. Alors, 1 étant la ville qui offre les meilleures conditions et 3 étant le territoire qui  
1700 offre les moins bonnes conditions.

Dans le cas du prix des terrains, Montréal a des terrains qui sont plus chers que ceux de  
Laval, pas beaucoup plus, mais beaucoup plus chers que ceux de la couronne nord. Dans le cas  
des taxes foncières...

1705 **LE PRÉSIDENT :**

Excusez-moi.

1710 **M. GILLES JOUBERT :**

Oui.

1715 **LE PRÉSIDENT :**

Je vais vous demander d'essayer d'être le plus synthétique possible pour qu'on puisse  
passer d'autres personnes dans le registre. C'est pour ça que je sensibilise tous les gens, quand  
ils font des présentations, de se limiter à, disons, 10, 15 minutes maximum.

1720 Il faut comprendre la dynamique d'une audience. Souvent, il y a des gens que le sujet va  
intéresser. Donc, à ce moment-là, on peut attirer leur attention sur les acétates, telle information,  
tel document. Il y a d'autres personnes qui vont être intéressées à d'autres sujets, qui ne sont  
pas dans la salle.

1725 Ça fait que je pense que c'est important de maintenir un équilibre. C'est pour ça que  
j'insiste toujours pour ne pas faire des présentations trop longues, quitte à dire par exemple: «Il y

a telle et telle information qu'on peut consulter, ceux qui veulent en savoir plus sur le sujet.» Ça fait que je vais demander votre collaboration.

1730 **M. GILLES JOUBERT :**

Alors, il nous reste combien de temps, monsieur le président?

1735 **LE PRÉSIDENT :**

Si vous pouvez essayer de finir ça en deux, trois minutes.

**M. GILLES JOUBERT :**

1740 Deux, trois minutes? Bien, alors, je vais accélérer.

En fait, ce que ce tableau nous indique, c'est que les facteurs de localisation sont assez bien partagés entre les différents territoires. Montréal, comme vous le voyez, arrive au premier rang sous trois rubriques: proximité des marchés d'exportation, proximité des bassins de main-d'oeuvre et structure industrielle diversifiée.

1745 On peut peut-être passer à l'autre. Le développement industriel dans la région de Montréal, il sera quoi dans les prochaines années? On a fait deux hypothèses qui sont... en fait, ce ne sont pas des hypothèses, ce ne sont pas les nôtres, mais sont celles d'organismes sérieux.

1750 Entre autres, le Conference Board et Hydro-Québec croient qu'il y a une croissance de 2,6 % par année. Le 5.2 qui est là, c'est celle qui est préconisée par la Communauté métropolitaine de Montréal dans son plan de développement stratégique. Ils sont très ambitieux pour nous tous, donc aimeraient avoir une croissance beaucoup plus élevée.

1755 On a traduit ça en termes de nombre d'entreprises qui s'implanteraient sur le territoire. Alors, c'est 46 ou 92 entreprises. Donc, on est loin, très loin des 1 000 entreprises potentielles. Et voilà, ça vous donne une idée, si vous voulez, de ce que la croissance sera et de ce que le potentiel est, et on en a fait la répartition.

1760 Alors, croissance des activités commerciales, on va passer rapidement. La croissance des activités commerciales va dépendre de la démographie. Et dans le territoire que je vous ai présenté, on prévoit à peu près 22 000 personnes d'ici 2021 de plus. Et ce n'est pas ça qui, à notre avis, va changer la structure commerciale de la région de Montréal, bien au contraire.

1765 Donc, faible croissance, diminution de la taille des ménages, vieillissement de la population, marché commercial relativement stagnant et ce n'est pas dans notre zone qu'on va connaître une croissance commerciale.

1770 On peut passer à l'autre. Ce qu'on indique ici, c'est la direction que prend le développement commercial. En fait, les gens qui sont à Laval est présentement, ils vont au Centre Laval, ils ne viennent pas à Montréal. Et on ne pense pas que, dans l'avenir, ils vont traverser le pont, surtout s'il est à péage, pour aller faire leurs emplettes. Alors, ils vont continuer à aller à Laval.

1775 Le pôle Anjou est le pôle qui risque de connaître, disons, certains développements, en autant, évidemment, que la croissance démographique est là. Mais ça dépend de la croissance démographique, ça ne dépend pas de l'autoroute 25. Donc, il n'y a aucun lien entre le développement de la 25 et le développement commercial. Quand je parle du développement commercial, je ne parle pas de dépanneurs, mais je parle des grands «power centers» ou des grands centres d'achats.

1780

On peut peut-être passer au développement résidentiel. Production annuelle d'unités de logement entre 1995 et 2004, dans l'ensemble de notre zone, il s'est construit 1 888 logements en moyenne répartis de cette façon-ci: 35 % dans Montréal nord-est, Laval 10 %, couronne nord-est 55 %.

1785

Il y a un potentiel théorique, et je dis bien «théorique». Encore là, on a pris les hectares, on a pris les densités moyennes de ces territoires-là, et voyez combien d'unités on pourrait produire potentiellement. Et, en fait, ce n'est pas avec 21 000 personnes qu'on va remplir cette commande d'unités.

1790

On peut passer à l'autre. Voici, selon nous, les unités de logement qui pourraient être construites avec ou sans le projet de la 25. On pense que l'autoroute 25 pourrait stimuler, pourrait, je dirais, ramener au niveau d'autres zones de la région de Montréal, la ramener au même niveau.

1795

Notamment, les territoires qui ont des accès, par exemple, au nord ou au sud, je dirais aux Laurentides par exemple, sont avantagés présentement par rapport à l'est de Montréal et l'est de Laval. Et d'ajouter un équipement, même s'il est à péage, ce qui est un frein, à notre avis pourrait stimuler, encourager en quelque sorte un peu plus de développement. Mais pour nous, le différentiel, c'est autour de 620 unités et, à notre avis, Montréal pourrait aller chercher une plus grande part de cette différence-là.

1800

Et c'est strictement lié à des facteurs démographiques. On a une population vieillissante. La population vieillissante exige des unités de logements qui sont différents des unités de logements qu'on a trouvé dans les 20 ou 30 dernières années, recherche la proximité des services. Et Montréal, la partie est de Montréal, offre ces caractéristiques-là.

1805

On peut peut-être passer rapidement. Donc, au plan institutionnel, à notre avis, ça ne changera absolument rien. Qu'il y ait ou pas une autoroute 25, il n'y a pas d'institution. On a fait

1810

1815 le tour, on a appelé toutes les écoles, toutes les commissions scolaires. La seule chose que ça peut changer un peu, c'est la localisation des garderies qui va tout à fait en lien avec la croissance démographique, la croissance des jeunes ménages. Mais c'est peut-être le seul élément institutionnel qui va changer.

1820 On pourrait peut-être passer à nos conclusions pour entrer dans le temps. Donc, la conclusion de cette étude d'incidence, c'est que le taux de croissance générale de l'économie, je vous ai mentionné tout à l'heure le 2,6 versus 5,2, il est sensible à des investissements qu'on consent en transport, c'est vrai, mais il est peu sensible à l'un d'entre eux en particulier.

1825 Ce que ça veut dire en clair, c'est que ce n'est pas parce qu'on va faire un parachèvement d'autoroute 25 que la croissance économique de Montréal ou du Québec va passer de 2,6 à 2,8 %. Donc, il n'y a pas de lien direct, si vous voulez, entre le parachèvement d'une autoroute et la croissance économique.

1830 Il y a un pouvoir attractif. Oui, le pouvoir attractif du territoire directement visé pourrait être modifié avec la construction, puis je dis bien «pourrait», en autant qu'on ne fait rien ailleurs. Si on se met à faire des aménagements dans les autres territoires, et là je parle de la région métropolitaine de Montréal, il est possible que ce pouvoir attractif là soit atténué.

1835 Mais le fait de faire un ouvrage de cette nature ou de compléter un réseau routier, ça a un effet attractif autant pour les entreprises, surtout pour les entreprises industrielles, également pour les ménages.

Au plan industriel, la zone Montréal nord-est, à notre avis, comporte des avantages comparatifs qui vont l'aider à recevoir sa part du développement économique et peut-être un petit peu plus que sa part.

1840 Au plan commercial, à notre avis, il n'y aura pas de changement. Au sein des trois territoires, aucune des trois zones étudiées ne comporte d'avantages comparatifs au plan commercial. Donc, à notre avis, c'est tout à fait nul comme incidence.

1845 Et au plan résidentiel, on pense que Montréal pourrait profiter, évidemment à certaines conditions qu'on pourrait expliquer plus à fond, de la venue de cette infrastructure.

Donc, à notre avis, le parachèvement aura peu d'effet sur l'implantation de nouvelles institutions, donc peu d'effet en général. Voilà qui complète notre présentation.

1850 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, je vous remercie pour la présentation. Bien entendu, ne pas oublier de déposer les diapositives. Est-ce qu'il y a une étude plus spécifique qui porte sur l'information? Comme, par exemple, les différentes conclusions, bon, on avait la conclusion elle-même, mais on doit

1855 avoir l'argumentaire dans un document concernant ce que vous avez...

**M. HENRI GILBERT :**

On a effectivement déposé une étude au ministère et elle lui appartient effectivement.

1860

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

1865 **M. MAMADOU LAMINE SANE, commissaire :**

Moi, je voudrais savoir comme complément d'information, vous avez noté un peu les facteurs de localisation qui sont incitatifs au niveau de la couronne nord, par exemple la taxe foncière et puis le prix du terrain, la disponibilité du terrain. Combinés avec ce projet-là, quel serait l'impact sur cette question de l'étalement urbain? Est-ce que ça peut influencer l'étalement?

1870

**M. GILLES JOUBERT :**

À notre avis, ça n'aura pas beaucoup d'incidence sur l'étalement urbain. Particulièrement au plan industriel, personnellement, on ne voit pas dans l'analyse, à partir de l'analyse que nous avons faite, qu'un territoire en particulier se détache d'un autre au plan des facteurs qui pourraient faire en sorte que les entreprises puissent s'établir à un endroit plutôt qu'à un autre. Bien au contraire.

1875

Et peut-être même Montréal serait avantagée à cet égard, parce que Montréal a l'espace, mais il y a des conditions, encore faut-il qu'ils le mettent en disponibilité cet espace-là, qu'ils rendent les espaces vacants disponibles à des fins de développement industriel, qu'ils fournissent des conditions... Un des facteurs de localisation importants d'une entreprise, et très important pour les entreprises qui sont sensibles aux questions de transport, c'est la disponibilité de main-d'oeuvre. Et là où on retrouve de la main-d'oeuvre, c'est à Montréal. Dans l'est de Montréal, il y a un bassin de main-d'oeuvre extrêmement important.

1880

1885

Les autres conditions, par exemple le prix du terrain pour une entreprise, ça peut être important, mais c'est une valeur qu'on capitalise et, donc, c'est un actif que l'entreprise, si vous voulez, peut récupérer. Les taxes, non, ça, c'est un facteur plutôt négatif.

1890

Mais à mon avis, ce projet de parachèvement, d'autant plus qu'il est à péage, ne fera pas une grande différence dans le développement économique. Ce n'est pas ça qui va faire la différence.

1895

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie.

1900

Monsieur Gagnon, est-ce que ça vous va?

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

Oui. Bien, ce n'était pas vraiment ma question, mais ça va.

1905

**LE PRÉSIDENT :**

Une courte question.

1910

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

Une sous-question peut-être à une autre que j'ai posée, puis à laquelle j'ai eu une réponse.

1915

**LE PRÉSIDENT :**

S'il vous plaît.

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

1920

En calculant par 2.6 le nombre d'unités résidentielles, moi, j'arrive à 16 000, 18 000. Je n'ai pas mon calculateur, puis je suis très mauvais en calcul mental.

**LE PRÉSIDENT :**

1925

Ça a été les derniers chiffres, oui, c'est ça.

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

1930

Mais combien 16 000 à 18 000 personnes dans un milieu comme Laval est, qui est très difficilement accessible en transport en commun à la fois pour y aller... si on y va en termes résidentiel ou industriel, ça a peu d'importance, donc c'est très difficile. Je pense que les chiffres sont 6 %. Pour les gens qui passent de Montréal à Laval en TC, c'est 6 %. Donc, c'est très difficile d'accéder là en transport en commun.

1935

Donc, je voulais savoir combien de déplacements automobiles sont générés par 16 000 à 18 000 personnes qui sont, à pratiquement parler, un peu dépendants de l'automobile? Je

n'aime pas beaucoup le terme, mais... pour se déplacer.

1940 **LE PRÉSIDENT :**

Selon les statistiques actuelles pour l'île de Laval, si je comprends bien?

1945 **M. FRANÇOIS GAGNON :**

Oui, c'est ça, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1950 Monsieur Gilbert, avez-vous ce genre d'information?

**M. HENRI GILBERT :**

Monsieur Tremblay.

1955

**M. PIERRE TREMBLAY :**

1960 Oui. Je vais vous citer peut-être quelques statistiques, pour répondre à votre question, qui sont basées sur les résultats de l'enquête origine-destination de 1998, qui est la dernière pour laquelle on a des résultats complets et validés.

1965 Le taux de génération de déplacement par personne, et je prends spécifiquement le secteur Saint-François de Laval... en passant, il y a là une taille de ménage de trois personnes par logis. Ce sont des ménages plus jeunes, donc un peu plus que ce que monsieur Carette citait tantôt pour l'ensemble de l'est de Laval. Alors, on observe environ 2,45 ou, disons, 2 1/2 déplacements par personne par jour. Et ça inclut le retour au domicile, évidemment, des gens qui ont fait une sortie ou sont allés travailler. Donc, en moyenne, c'est ce qu'on a pour les personnes de 5 ans et plus.

1970 Alors, si vous parlez, je ne sais pas, de 16 000 ou... vous aviez estimé à 16 000 personnes de plus, on parle donc de  $2 \times 16 = 32 + 8 = 40\,000$  déplacements de plus par jour.

1975 Une chose importante à signaler, vous venez de parler tantôt de la part modale. Je vous signale qu'elle est actuellement ou elle était en 1998 dans la pointe du matin de 11 % pour le transport en commun pour les déplacements qui émanaient de la zone, et de 3 % pour les déplacements qui y sont attirés. Alors, ça reflète ce que vous disiez tantôt, le territoire est assez difficile d'accès en transport en commun, les zones industrielles en question.

1980 Je ne sais pas si ça répond à votre question?

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

Oui, merci.

1985 **M. PIERRE TREMBLAY :**

J'ai peut-être d'autres précisions...

1990 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, la statistique serait 2,45 déplacements par personne par jour sur l'île de Laval actuellement.

1995 **M. PIERRE TREMBLAY :**

Pour le secteur Laval – Saint-François.

2000 **LE PRÉSIDENT :**

Vraiment le secteur.

**M. PIERRE TREMBLAY :**

Oui, l'ancienne ville de Saint-François.

2005

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, monsieur Gagnon, ça vous va comme information?

2010 **M. FRANÇOIS GAGNON :**

Oui, ça va, merci. J'ai d'autres questions, mais je reviendrai.

2015 **LE PRÉSIDENT :**

Vous pouvez vous réinscrire.

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

2020 Oui, c'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, je vous remercie.

2025

Nous allons maintenant inviter madame Patricia Clermont.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

2030

Alors, bonjour, messieurs.

**LE PRÉSIDENT :**

Bonjour, madame!

2035

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

2040

Alors, je vais présenter des questions de la part de mon organisme, Association Habitat Montréal, mais monsieur Sydney Ribaux, qui est coordonnateur général d'Équiterre et qui ne pouvait pas être là aujourd'hui, m'a demandé de poser des questions pour lui en tant que membre du conseil d'administration d'Équiterre.

**LE PRÉSIDENT :**

2045

Très bien. Allez-y.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

2050

Alors, les questions pour Équiterre, bien, elles ont trait un peu à la tarification du pont. J'ai bien écouté les présentations du ministère hier, mais je voudrais savoir si vraiment les tarifs dont on nous a parlé, 1 \$ ou 2 \$, permettent vraiment une rentabilité à ce projet-là, même si, comme vous aviez soulevé hier vous-même, monsieur le président, il n'y avait pas de contrat-type, il n'y a pas rien de formaté.

2055

Est-ce que des tarifs comme ça, c'est vraiment réaliste, raisonnable de penser que ce serait seulement 1 \$ ou 2 \$ pour passer sur le pont, tout en gardant le projet rentable?

**LE PRÉSIDENT :**

2060

Alors, j'imagine que le ministère des Transports a fait des études économiques. Donc, ça vient d'où le chiffre avancé? Dans les études, on a des hypothèses de trafic effectivement à 1 \$ ou 2 \$. Donc, de quelle façon vous avez calculé ça? Pourquoi 1 \$, pas 5 \$, par rapport au coût du projet? Pouvez-vous nous apporter des précisions à ce sujet-là?

**M. HENRI GILBERT :**

2065

Monsieur Mercier va y répondre.

**M. DORIS MERCIER :**

2070 Le montant de 1 \$ ou 2 \$, ce sont des montants qu'on a simulés. Il faut penser qu'on parle de rentabilité. On n'a pas mentionné que ce projet-là était rentable. C'est un projet qui va être payé en partie par les usagers et en partie par le ministère. Au total des deux, c'est vraiment un partage de coûts.

2075 Sauf que comme le ministère met une partie d'argent là-dedans, ce qu'on veut s'assurer aussi, c'est que la cible est d'aller dégager ou délester les autres ponts avoisinants. Donc, on veut aussi s'assurer d'avoir un minimum de circulation sur le nouveau pont pour délester les ponts existants. Et à l'autre extrême aussi, on ne veut pas non plus congestionner le nouveau pont.

2080 Donc, les tarifs qu'on prévoit sont aux alentours de 1 \$ ou 2 \$ pour atteindre ces deux objectifs-là.

**LE PRÉSIDENT :**

2085 Donc, en ce qui concerne le tarif, c'est avant tout l'attrait que vous escomptez?

**M. DORIS MERCIER :**

Oui.

2090

**LE PRÉSIDENT :**

2095 Donc, ce n'est pas en relation directe avec la rentabilité, c'est-à-dire le coût, par exemple, de construction et de financement d'un projet comme ça, si je comprends. Donc, le 1 \$ ou 2 \$ n'est pas fixé en fonction de la rentabilité, il est fixé en fonction d'un objectif de déplacement.

**M. DORIS MERCIER :**

2100 Effectivement, mais on sait au départ que le projet, il va être financé en partie par le péage et en partie par le gouvernement.

**LE PRÉSIDENT :**

2105 Donc, en partie. Par exemple hier, monsieur Gilbert a glissé un petit mot: «locataire». Je présume, par exemple, pour avoir une piste cyclable par exemple, alors je peux présumer qu'il n'y aurait pas de péage sur la piste cyclable, mais il y a des coûts à construire une piste cyclable sur le pont.

Qui va financer à ce moment-là? Qui financerait ça la piste cyclable?

2110

**M. DORIS MERCIER :**

Ce qu'on a dit, c'est que, à l'extérieur du projet, le ministère garantit qu'il va y avoir un lien multifonctionnel pour les cyclistes et les piétons. Ce lien-là pourrait être sous forme de navette ou sous forme de structure permanente sur le pont.

2115

Donc, le lien minimal, c'est une navette pour traverser la rivière. Dans l'offre que le concessionnaire va avoir à nous proposer, on va lui demander, hors contrat, de nous soumettre une proposition pour une passerelle, une structure permanente après le pont.

2120

Et avec nos partenaires, soit les villes et les partenaires du milieu, on va analyser les différentes propositions et on va faire un choix pour le lien multifonctionnel. Mais ça ne sera pas inclus dans le contrat avec le partenaire, dans le sens que ce n'est pas le service de base, mais c'est un service additionnel qu'il pourrait nous offrir dépendamment des coûts qui vont être soumis.

2125

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, si ce n'est pas une navette, par exemple, si c'est un élément physique qui serait bâti sur le pont, à ce moment-là, si j'ai bien compris, le ministère dirait au promoteur: «Construis-le, on va louer cet espace-là»? Comment ça se passerait à ce moment-là? On avait entendu le mot «locataire».

2130

**M. DORIS MERCIER :**

Oui, mais dans le cas du lien cyclable, on ne parle pas de location.

2135

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

2140

**M. DORIS MERCIER :**

Dans le fond, c'est que le concessionnaire a à construire et exploiter une infrastructure autoroutière et une voie réservée.

2145

Pour ce qui est du lien cyclable, c'est un équipement indépendant où on va décider, avec nos partenaires, qu'est-ce qu'on s'offre comme lien multifonctionnel entre les deux rives, dépendamment des coûts.

2150 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Donc, ce que je retiens de la réponse, c'est qu'on n'anticipe pas avec, disons, 1 \$ ou 2 \$ que le projet va se financer entièrement. Donc, il y aurait une contribution variable à ce stade-ci en fonction, j'imagine, des appels d'offres.

2155

Donc, il va y avoir un appel d'offres. Il y aurait un appel d'offres. Donc, à ce moment-là, les soumissionnaires feraient des offres au gouvernement. Dépendamment des offres, le gouvernement considérerait à ce moment-là quelle part il va consentir?

2160 **M. DORIS MERCIER :**

Ça pourrait ressembler beaucoup à ça, mais le détail des conditions du péage n'est pas complètement établi. Mais effectivement, ce que le concessionnaire va charger va être partagé entre les usagers et le gouvernement du Québec.

2165

**LE PRÉSIDENT :**

Et vous, à ce moment-là, dans un processus d'appel d'offres, vous espérez avoir plusieurs soumissions pour en avoir une qui est plus compétitive que les autres pour que vous contribuiez le moins possible. C'est ça que vous visez.

2170

**M. DORIS MERCIER :**

Oui. La proposition qui va être retenue, c'est celle qui va impliquer le moins de contribution.

2175

**LE PRÉSIDENT :**

Du gouvernement.

2180

**M. DORIS MERCIER :**

Mais un partage entre les contributions du gouvernement et les contributions des usagers aussi. Il va y avoir un lien entre les deux.

2185

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Donc, on parle d'une piste cyclable qui s'ajouterait au pont. Donc, ça fait partie du projet actuellement, du projet initial, ou ça serait optionnel, en d'autres mots, dans le futur?

2190

**M. DORIS MERCIER :**

2195 Il va avoir un lien cyclable. Comme je vous dis, ça pourrait être une navette, mais ça pourrait aussi être un instrument physique après le pont. Ça va être en fonction des coûts. On va le discuter avec les partenaires qui pourraient contribuer avec nous à payer ce lien-là.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

2200 Il pourrait se faire plus tard. Ça ne se ferait pas tout de suite.

**M. DORIS MERCIER :**

2205 Le lien se ferait tout de suite, mais c'est le type de lien qui n'est pas déterminé. Est-ce que ça va être une navette, un véhicule qui va traverser les gens ou les cyclistes? Est-ce que ça va être un équipement physique accroché après la structure comme une passerelle? Ça pourrait aussi être une navette fluviale avec un équipement touristique développé avec, disons, l'attrait des îles qu'il y a tout près. Ça pourrait prendre différents modèles.

2210 Mais, effectivement, on va demander un équipement physique soumis par le concessionnaire. Dépendamment de la position qu'on va avoir, des discussions qu'on va avoir avec nos partenaires, on va faire un choix à ce moment-là.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

2215 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

2220 Très bien. Oui, madame Clermont.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

2225 Oui. J'avais deux autres sous-questions. Je voulais savoir si, par exemple, les tarifs qui sont projetés devaient augmenter et si, par exemple, il y avait des protestations des usagers qui faisaient en sorte que ça devenait très contesté, est-ce qu'il y aurait, dans un contrat avec un concessionnaire, une clause de rachat d'un équipement que vous auriez développé avec lui en PPP?

**M. HENRI GILBERT :**

2230 Madame Sultana, s'il vous plaît.

**LE PRÉSIDENT :**

2235 Oui, monsieur Gilbert, une clause de rachat de l'équipement au complet – c'est ça? – par le gouvernement.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

2240 Si les tarifs montaient et généraient des protestations de la part des usagers, est-ce que sous cette pression-là, autrement dit politique, ça pourrait... est-ce qu'il pourrait y avoir une clause de rachat de l'infrastructure par le gouvernement?

**LE PRÉSIDENT :**

2245 Et, également, on pourrait peut-être élargir la question parce que, hier, dans la présentation, je me souviens avoir vu une mention que le tarif serait fixé par règlement, si j'ai bien compris, donc par règlement du gouvernement. Donc, si j'ai compris, le concessionnaire n'aurait pas la possibilité par lui-même de modifier le tarif: «Demain matin, je charge 1 \$, puis dans deux  
2250 jours, j'en charge 2 \$.»

Est-ce que ma compréhension est bonne? Donc, ça englobe plusieurs aspects la question de madame Clermont.

2255 **Mme SANDRA SULTANA :**

Alors, monsieur le président, si vous me permettez de préciser la réponse de tout à l'heure ou d'apporter des nuances, et aussi je vais enchaîner avec la question de péage, de tarif.

2260 Or, dans un partenariat public-privé, le projet est réalisé dans son ensemble, c'est-à-dire la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien par le partenaire privé.

2265 Le partenaire privé va financer ces travaux-là et les revenus de péage remboursent en partie le partenaire privé et, au besoin, le gouvernement rembourse la partie excédentaire avec des contributions fixes, donc ce qu'on a appelé une espèce de loyer.

2270 À l'appel d'offres, quand on va faire la sélection du partenaire privé, les soumissionnaires vont présenter une offre avec une contribution gouvernementale qui va tenir compte des coûts et des revenus qui sont estimés. Donc, la part de contribution gouvernementale, comme vous aviez conclu tout à l'heure, est la partie qu'on essaie de réduire, donc de minimiser.

Donc, ça sera un équilibre entre les revenus de péage pour couvrir les coûts de la réalisation de l'ensemble du projet. Et, donc, le tarif de péage n'est pas fixé par le

gouvernement mais fait partie de l'offre.

2275

Maintenant, ces tarifs-là de base qui sont établis au moment de la sélection de l'offre, il y aura des normes de fixation du prix, donc de contrôle de l'augmentation des coûts à travers le temps, qui feront partie de l'entente de partenariat, donc qui sont imposées par le gouvernement, mais ce sont les normes d'augmentation. Le tarif à la base fait partie de l'offre du partenaire privé.

2280

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, celui qui va soumettre un tarif, donc, par exemple, il pourrait décider: «L'été, je vais charger 2 \$, l'hiver 1 \$». Par exemple, en affluence, il pourrait moduler son tarif comme ça saisonnièrement?

2285

**Mme SANDRA SULTANA :**

En fait, habituellement, les structures tarifaires, c'est plus: à l'heure de pointe, les tarifs sont plus élevés; en dehors des pointes, le tarif est à 50 %; le tarif pour les camions légers ou camions lourds sont de deux fois ou trois fois le tarif de base.

2290

Donc, c'est plus cette structure tarifaire là qui est utilisée. Et de cette façon-là aussi, en ayant un tarif plus élevé en période de pointe, il y a aussi une espèce de contrôle de la demande sur l'heure de pointe.

2295

**LE PRÉSIDENT :**

Si j'ai compris, ça veut dire que le soumissionnaire retenu, vous connaîtrez le tarif qu'il va charger. Vous connaîtrez sa modulation de tarifs et il y aura des clauses d'indexation. Il ne pourrait pas faire n'importe quoi, tout d'un coup décider: «Bien, ça va être 5 \$ tout d'un coup».

2300

**Mme SANDRA SULTANA :**

Exactement.

2305

**LE PRÉSIDENT :**

Je comprends. Et dans le cas aussi où il y aurait une problématique de rentabilité de l'équipement, est-ce que le gouvernement a prévu des clauses de rachat dans le sens de la question de madame Clermont?

2310

**Mme SANDRA SULTANA :**

En cours de défaillance, de défaut du partenaire privé, il y aura toujours des clauses

2315

dans l'entente de partenariat pour que le gouvernement puisse pallier à ce défaut-là. Et elles ne sont pas précisées au moment où on se parle, il faudra évaluer les coûts de rachat, coûts d'exploitation de ces éléments-là. Et ce sont des éléments qu'on n'a pas présentement, qu'on n'a pas définis à l'heure actuelle.

2320

Mais il y aura des clauses en cas de défaut du partenaire privé, s'il y a une partie du consortium qui fait défaut. Donc, ces éléments-là vont être inclus dans l'entente de partenariat pour pallier à ces défauts.

2325

**LE PRÉSIDENT :**

Dans cette même veine, ça veut dire, j'imagine, qu'il y aura des clauses aussi pour garantir l'ouverture du pont en tout temps s'il y avait une mise en faillite du concessionnaire pour ne pas que personne aille fermer l'autoroute. Donc, le ministère pourrait intervenir pour garantir l'ouverture de l'autoroute?

2330

**Mme SANDRA SULTANA :**

Ça fera, bien sûr, partie des critères de performance. Donc, le niveau de service, la disponibilité du service devra être là en tout temps. S'il n'est pas disponible, le service, il y aura des pénalités en conséquence.

2335

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, si je comprends, il y aura des clauses de rachat éventuelles ou de réappropriation donc définies d'avance, donc des conditions spécifiques dans lesquelles le gouvernement pourrait décider de récupérer l'infrastructure.

2340

Dans d'autres cas, j'imagine que le gouvernement pourra la récupérer, mais devrait verser une compensation financière dans d'autres cas, j'imagine, aussi. Est-ce que vous prévoyez ça dans le cadre de ce contrat-là ce genre de... Donc, le gouvernement décide, suite à des protestations un peu: «la tarification est trop élevée, ça va mal», le gouvernement décide: «Je récupère l'infrastructure.» Ce n'était pas nécessairement prévu dans le contrat exactement comme ça, donc, est-ce qu'il y a des clauses d'amortissement au courant des années?

2345

Par exemple, est-ce que, un jour, il serait prévu que l'infrastructure retourne automatiquement au gouvernement, je ne sais pas, après 25 ans?

2350

**Mme SANDRA SULTANA :**

Oui. Donc, le partenariat privé, l'entente qu'on a avec un partenaire privé est pour une durée spécifique, 30, 35 ans. Dans certains cas, ça peut aller à 50, 55 ans, et caetera. Mais

2355

à la fin de cette période de l'entente de partenariat, oui, l'infrastructure revient à l'exploitation du gouvernement.

2360

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

2365

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

Juste pour être certaine...

**LE PRÉSIDENT :**

2370

Oui.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

2375

Donc, ça voudrait dire que l'infrastructure ne serait pas rachetée, parce que le gouvernement serait locataire pendant le temps où est-ce que ça appartient, autrement dit, au promoteur, mais au bout de ça, ça reviendrait au gouvernement sans qu'il ait à le racheter? Est-ce que je comprends bien?

2380

**Mme SANDRA SULTANA :**

Oui. Donc, il est transféré au gouvernement.

**LE PRÉSIDENT :**

2385

C'est ça, c'est ce que j'ai compris. Il y a un genre de clause d'amortissement.

Oui, monsieur Dufour.

2390

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

En fait, j'essaie de comprendre. C'est la première fois. Des projets en PPP, il y en a eu, mais dans le contexte actuel, ça change un peu.

2395

Est-ce que l'ouvrage va vraiment appartenir au partenaire ou va continuer d'appartenir à la collectivité? Je pose la question sur le plan légal, sur le plan de la propriété.

**Mme SANDRA SULTANA :**

2400

Il y a différentes façons de structurer l'entente. Donc, il y a différentes structures

juridiques qui peuvent être mises en place. La route, elle est toujours là pour l'exploitation, pour un service au public. Donc, qu'il y ait transfert de propriété au bout de la période de construction, qu'il y ait un transfert de propriété à la fin de l'entente, donc de 30, 35 ans, c'est une question de structure juridique et c'est de trouver la façon qui optimise le mieux le projet.

2405

Ce qu'on considère présentement, la propriété reviendra toujours au gouvernement à la fin de l'entente.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

2410

Mais, en attendant, ça appartient en due propriété au partenaire?

**Mme SANDRA SULTANA :**

2415

Le fonds de terrain appartient au ministère des Transports. Le partenaire privé construit l'ouvrage et le gouvernement paie une espèce de loyer pour l'utilisation de cette infrastructure-là.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

2420

Mais c'est une autoroute privée.

**Mme SANDRA SULTANA :**

2425

Ce n'est pas une autoroute privée. La propriété reviendra toujours au ministère des Transports.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

2430

Alors, merci. Là, je comprends, merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, le béton et l'asphalte de l'autoroute seraient toujours propriété du MTQ.

2435

**Mme SANDRA SULTANA :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

2440

Outre l'emprise, c'est ce qu'on doit comprendre. Donc, vous prévoyez un contrôle sur cet aspect-là constamment.

Oui, madame Clermont?

2445

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

Encore dans le but de bien comprendre ce qu'on peut comprendre actuellement, si c'était, par exemple, une espèce de contrat qui redonnerait l'infrastructure au gouvernement donc automatiquement et gratuitement, par exemple, au bout de 25 ans, pour des problèmes de rentabilité justement autour des tarifs, la première question, c'est: qu'est-ce qu'il arriverait si, par exemple, le constructeur, votre partenaire, décidait de mettre fin à l'entente? Parce qu'on lui aurait dit, par exemple, pendant 25 ans: «Vous pouvez vous attendre à tant de revenus.» Si le partenaire décidait de s'en aller, vous auriez des pénalités à payer pour ce qui n'aurait pas été rempli dans le contrat.

2450

2455

Donc, c'est un petit peu dans le sens de la question de monsieur Dufour. C'est en fait pas mal flou à qui appartient l'autoroute pendant ce fameux contrat-là que vous avez.

2460

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, madame Clermont, ça fait surgir une question aussi qui va dans ce sens-là. Par exemple, ici, on a des gens de l'AMT. Eux peuvent revendiquer, dire au gouvernement: «Bien, nous, on aimerait avoir une aide financière pour compléter tel réseau.» Est-ce que ça peut arriver à ce moment-là que, s'il y a du transport en commun qui se fait, donc, ça pourrait peut-être impacter les revenus du concessionnaire?

2465

Donc, le gouvernement ne risquerait-il pas de se retrouver éventuellement en conflit d'intérêts en ayant arbitré une demande du concessionnaire qui dirait: «Bien, écoutez, ce n'est pas rentable cet équipement-là, je veux que vous me le rachetiez, parce que vous avez tellement réussi à développer le transport en commun que, disons, j'ai une baisse de 20 % d'achalandage. Donc, j'assume une perte financière que je ne croyais pas assumer.»

2470

Donc, est-ce qu'il y a des possibilités, par exemple, qu'un concessionnaire cherche à vous refiler l'infrastructure s'il n'en est pas satisfait? Est-ce qu'il va y avoir des clauses de cette façon-là?

2475

Est-ce que le gouvernement va devenir lié, deviendrait lié à ce moment-là face au concessionnaire et face à des demandes, par exemple, de l'AMT? Je crois que, d'abord, ça suggère une situation très complexe dans ce cas-ci.

2480

**M. HENRI GILBERT :**

Madame Sultana, s'il vous plaît.

2485

**Mme SANDRA SULTANA :**

2490 Je vais revenir sur la notion de contrat. Bien sûr, dans tout contrat, il peut toujours y avoir un bris de contrat avec des conditions qui sont préétablies. Dans n'importe quel contrat, dans tous nos projets de construction, si le gouvernement veut mettre fin à un contrat, il peut le faire et il y a des pénalités, il y a des clauses qui sont prévues en ce sens.

2495 Ce sera la même chose dans ce contexte-ci. Dans une entente de partenariat, il y aura des clauses qui devront prévoir, s'il y a une partie ou l'autre qui voudra mettre fin au contrat, il y aura des clauses qui le prévoiront et qui, bien sûr, prévoiront quels sont les impacts sur les coûts, les compensations à prévoir.

**LE PRÉSIDENT :**

2500 Donc, il y aurait une détermination préalable des pénalités et autres dans les circulations dépendamment qui veut modifier ou mettre fin à l'entente. Oui?

**M. DORIS MERCIER :**

2505 Peut-être pour ajouter, si c'est le concessionnaire qui veut se retirer, parce qu'il n'a pas le revenu ou les profits qu'il pensait avoir...

**LE PRÉSIDENT :**

2510 Oui.

**M. DORIS MERCIER :**

2515 ... c'est sa responsabilité et c'est le risque qu'il assume en signant un contrat comme celui-là. Il ne pourra pas demander au ministère qu'il reprenne la route ou qu'on paie les pénalités parce qu'il n'a pas les revenus qu'il a escomptés.

2520 C'est lui qui évalue les revenus qu'il va recevoir de cette structure-là, de l'exploitation, et c'est lui qui en assume le risque. Et s'il n'est pas rentable, il doit vivre avec. Il y a une structure financière pour le supporter qui est garantie, mais c'est son risque que lui assume et non le gouvernement.

**LE PRÉSIDENT :**

2525 Mais il n'y aura pas de possibilité, c'est-à-dire, pour lui de dire... bien, disons qu'il y a une voie de transport en commun nouvelle qui s'implante et ça a un impact direct sur ses revenus, donc il n'aurait aucun recours? Il serait obligé d'assumer cette perte de revenus qu'il n'avait pas anticipée?

2530 **M. DORIS MERCIER :**

Il doit l'assumer, oui. S'il ne l'a pas prévu dès le départ dans l'entente, il doit l'assumer.

2535 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, ça veut dire que, dès au niveau de l'appel d'offres, les soumissionnaires, autrement dit l'ensemble de ceux qui vont faire des soumissions, devront considérer une certaine dose de risque et ils vont le pondérer dans l'offre qu'ils vont faire.

2540 Mais vous dites que c'est de leur responsabilité de tenir compte d'éventuels développements du transport en commun. Vous parlez, disons, de 35 ans. Donc, c'est-à-dire pour les 35 prochaines années, ils devront anticiper le développement du transport en commun qui pourrait venir en compétition avec leur projet. C'est ce qu'on doit comprendre?

2545 **M. DORIS MERCIER :**

Oui, comme ils anticipent déjà l'augmentation des usagers avec l'accroissement de la population.

2550 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie.

2555 **Mme PATRICIA CLERMONT :**

Si je peux me permettre?

**LE PRÉSIDENT :**

2560 Oui.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

2565 La dernière sous-question, elle veut plus précisément cibler ce à propos de quoi vous venez de mettre la table finalement. Est-ce qu'un contrat de PPP pourrait contenir une clause de non-compétitivité par les transports collectifs dans le contrat?

2570 Est-ce que, par exemple, une infrastructure comme le pont sur la 25 pourrait avoir... le contrat pourrait avoir une clause qui ferait en sorte que, par exemple, on mettrait sur la glace les projets de transport collectif vers Mascouche ou bien Repentigny par exemple?

**M. HENRI GILBERT :**

Madame Sultana, s'il vous plaît.

2575

**LE PRÉSIDENT :**

Oui. Alors, ça va dans le sens de la question qu'on se posait.

2580

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

Oui, exactement.

**Mme SANDRA SULTANA :**

2585

Oui. Vous me posez une situation hypothétique, puis je n'étais pas sûre si c'était une négation ou une affirmation: est-ce qu'une entente de partenariat peut prévoir une clause qui limiterait le développement du transport en commun?

2590

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

Pour assumer la rentabilité du projet pour votre partenaire.

**Mme SANDRA SULTANA :**

2595

Donc, je réponds hypothétiquement «oui». Toutefois, le ministère des Transports, le gouvernement, a à assurer un service à l'ensemble de la population. Donc, ce n'est pas le type de clause qu'on prévoirait dans l'entente.

2600

Donc, c'est toujours le ministère qui prévoit ses exigences, qui définit les exigences de l'appel d'offres et du contrat. Donc, ce n'est pas dans la mission du ministère des Transports d'implanter une telle clause.

**LE PRÉSIDENT :**

2605

Mais j'ai l'impression néanmoins qu'un contrat peut être assez complexe et ça soulève quand même plusieurs points qui ont des effets géométriques. Et ce que je peux voir déjà à ce stade-ci, je crois qu'une partie de ça dépendrait du degré de transparence des contrats. C'est évident que plus il y aura de clauses cachées, plus les gens vont se poser des questions.

2610

Donc, c'est une question complexe, parce qu'on s'aperçoit qu'il pourrait avoir un très grand nombre de clauses de part et d'autre, et si plusieurs sont gardées secrètes, les gens pourraient se poser beaucoup de questions.

2615 **Mme SANDRA SULTANA :**

En fait, vous posez une question sur la transparence du processus, et la disponibilité de l'information, et vous faites allusion à des clauses cachées. Les clauses cachées ou les clauses, disons, qui ne seront pas divulguées, ce serait plutôt les clauses qui sont de nature commerciale, donc nature commerciale pour protéger le secret industriel, par exemple, du partenaire privé.

2620 Mais outre ces clauses-là, les clauses qui parlent de la réglementation des tarifs, de l'augmentation des tarifs à travers le temps, les mécanismes de structure tarifaire, ce ne sont pas des clauses qui demeurent cachées.

2625

**LE PRÉSIDENT :**

Ça serait éventuellement concentré à des aspects de secret industriel. Si un projet comme ça est «designé» de façon conventionnelle, donc normalement, on devrait s'attendre à ce que 100 % du contrat soit accessible. C'est ce que vous nous dites?

2630

**Mme SANDRA SULTANA :**

Je vous dirais...

2635

**LE PRÉSIDENT :**

Dans le cas où il n'y a rien de spécial, il n'y a pas de technologie spéciale utilisée, c'est ce qu'on doit comprendre?

2640

**M. DORIS MERCIER :**

Oui. Dans un contrat conventionnel, même là quand on regarde l'accès à l'information, il y a beaucoup d'informations qui sont disponibles. Mais, exemple, les prix unitaires d'un entrepreneur ne sont pas publics. Ça fait partie de sa structure tarifaire à lui, c'est sa stratégie de réalisation et ce n'est pas public.

2645

Dans le cas de PPP, c'est la même chose. Une fois que l'appel d'offres est fait, le devis va être public. Et le contrat, tout ce qui ne touche pas à la structure particulière de l'entreprise, les clauses contractuelles vont aussi être publiques une fois le contrat signé.

2650

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, il pourrait y avoir certaines clauses financières qui seraient...

2655

**M. DORIS MERCIER :**

Dans le fond, c'est sa structure administrative, des choses qui lui sont particulières à lui par rapport à un autre.

2660

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

2665

**M. DORIS MERCIER :**

Mais les exigences, les conditions de réalisation, l'environnement dans lequel ça se réalise, ça va être public.

2670

**LE PRÉSIDENT :**

Mais tout ce qui est, par exemple, clause de résiliation, clause de transfert d'équipement ou éventuelles contraintes de compétitivité par rapport, disons, au transport en commun, ce genre d'information-là, c'est acquis que ça serait public.

2675

**M. DORIS MERCIER :**

Oui.

2680

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ce qu'on doit comprendre, très bien.

Ça vous va, madame Clermont?

2685

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

Bien, c'est tout ce que j'ai comme questions pour Équiterre. Ça fait que je peux me lever et revenir, mais j'étais inscrite pas très loin après en tant que cofondatrice...

2690

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça, effectivement. Tout à l'heure, j'avais appelé madame Denise Babin, elle n'était pas ici cet après-midi. Donc, vous serez la prochaine à revenir. Par contre, nous allons faire une petite pause avant.

2695

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

Parfait.

2700

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, il est 14 h 55. Nous allons faire une pause de 15 minutes, nous allons reprendre vers 15 h 10.

2705

**SUSPENSION DE LA SÉANCE**

\* \* \* \* \*

**REPRISE DE LA SÉANCE**

2710

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, bonjour, madame Clermont.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

2715

Rebonjour. Je peux y aller?

**LE PRÉSIDENT :**

2720

Oui, vous pouvez y aller.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

2725

Là, c'est en tant que cofondatrice pour Association Habitat Montréal. Ma première question, c'était pour savoir si le ministère, dans son projet actuel, prévoyait des aménagements, c'est-à-dire des modifications physiques sur des artères à Montréal pour optimiser durablement la canalisation que serait supposé faire le pont de la 25.

2730

Donc, par exemple, sur les artères comme Christophe-Colomb, Papineau, Pie-IX, Henri-Bourassa, est-ce que, par exemple, il pourrait y avoir des modifications physiques telles que des enlèvements de voies, des voies réservées pour le transport en commun, des mesures du genre, pour justement essayer de concentrer, pour ne pas justement que s'il y avait des débordements liés à l'augmentation qui pourrait arriver avec le pont de la 25, que ça ne déborde pas, que ça soit véritablement canalisé par la nouvelle infrastructure. Est-ce que c'est clair?

2735

**LE PRÉSIDENT :**

Si j'ai bien compris votre question, c'est en rapport avec le pont de la 25, dans l'hypothèse où il est construit...

2740

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

Je vais reformuler.

2745 **LE PRÉSIDENT :**

J'essaie de comprendre.

2750 **Mme PATRICIA CLERMONT :**

Tout à l'heure, on a dit que le ministère prévoit lui-même une augmentation de l'achalandage sur le pont.

2755 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

2760 Moi, je demande si, par rapport à des artères montréalaises, il y a une prévision d'aménagement physique pour réduire la capacité sur ces artères-là s'il y avait débordement.

**LE PRÉSIDENT :**

2765 Monsieur Gilbert.

**M. HENRI GILBERT :**

2770 J'aimerais bien saisir la question, parce qu'on a dit qu'il y aurait une augmentation d'achalandage sur le pont. Je n'ai pas saisi ce volet-là.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

2775 C'est-à-dire qu'il y ait augmentation d'achalandage tel que vous le prévoyez, qu'il y en ait aussi... si, par exemple, le fameux effet d'induction par rapport au développement se réalisait et qu'il y avait davantage d'autos qui venaient vers Montréal, pour faire vraiment un effet de canalisation avec la 25, est-ce qu'il y aurait des mesures justement pour rééquilibrer, pour réaliser cette canalisation-là sans qu'elle déborde sur d'autres artères montréalaises importantes?

2780 **M. HENRI GILBERT :**

Premièrement, le projet de la 25 va permettre justement un délestage du réseau municipal. Ce n'est pas une augmentation. Donc, en partant, on les a nommées hier comme les rues Henri-Bourassa et plusieurs artères nord-sud vont avoir une diminution de circulation

2785 suite à la canalisation de ces autos-là sur l'autoroute 25 et vers Longueuil.

Donc, on ne prévoit pas d'augmentation sur le réseau local, le réseau municipal. Puis ce n'est pas notre juridiction de toute façon, le réseau municipal n'est pas à nous.

2790 **LE PRÉSIDENT :**

On avait les schémas hier, on pouvait voir près du pont, par exemple, de Pie-IX, on avait une diminution du trafic sur le pont Pie-IX et on avait une diminution sur les artères voisines, boulevard Perras par exemple.

2795

Bien, on pouvait voir qu'il y avait une canalisation à ce moment-là vers l'échangeur Anjou. Et aussi, si je me souviens bien, il y avait une augmentation prévue du trafic le long de la 25 au sud de l'échangeur Anjou. Donc, ça veut dire que les gens vont sortir en plus grand nombre, j'imagine, de la 25 sud.

2800

Est-ce que c'est dans ce sens-là que vous posez votre question, madame Clermont?

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

2805

Bien, surtout. Surtout, c'est justement parce qu'il y aurait une réduction, un délestage, comme vous dites, est-ce que le ministère pourrait en profiter en fait pour faire des aménagements qui pourraient contribuer à réduire l'afflux d'automobiles sur des artères telles que je les ai nommées à Montréal?

2810 **LE PRÉSIDENT :**

Bien, ça, on prend Pie-IX, donc le pont Pie-IX.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

2815

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

2820

Disons qu'il y a moins de trafic, vous dites peut-être quoi? Aménager un transport en commun, une voie réservée?

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

2825

Mais si le pont est censé canaliser...

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

2830

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

... l'afflux d'automobiles et même délester d'autres infrastructures...

2835

**LE PRÉSIDENT :**

D'autres, oui.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

2840

... est-ce que le ministère prévoit justement en profiter pour réaliser des aménagements physiques qui pourraient réduire la capacité d'artères telles que Christophe-Colomb, Papineau, Pie-IX, justement ce qui pourrait éventuellement favoriser justement d'autres projets de transport en commun qui voudraient...

2845

**LE PRÉSIDENT :**

Ailleurs.

2850

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

2855

Donc, exemple Pie-IX, disons.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

2860

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur Gilbert.

2865

**M. HENRI GILBERT :**

La question est très pertinente. Je vais demander à monsieur Venne de répondre, s'il vous plaît.

2870

**M. JACQUES VENNE :**

2875

Ce qu'il est important de comprendre, c'est que sur les ponts entre Laval et Montréal ou dans l'autre direction en pointe du soir, on va prendre le pont Pie-IX, au niveau du pont Pie-IX, on prévoit pour la période de pointe, c'est-à-dire sur une période de trois heures, une réduction de l'ordre de 2 350 véhicules en direction de Montréal. Si on le divisait en trois heures, ça donne à peu près de l'ordre de 800 véhicules à l'heure.

2880

Mais il faut comprendre que ce qui va réellement arriver, c'est qu'il va y avoir une concentration quand même des débits de l'heure de pointe sur le trois heures, qui va faire en sorte que la réduction à l'heure la plus chargée de la période de pointe va être pratiquement inexistante.

2885

Ce qui arrive, c'est que la diminution va être plus perceptible au début et à la fin de la période de pointe. Donc, si le ministère veut enlever de la capacité résiduelle sur le pont, il va tout simplement congestionner le pont Pie-IX ou un autre pont pour plus longtemps.

**LE PRÉSIDENT :**

2890

Alors, donc, votre objectif, ça serait de maintenir la fluidité après, c'est ça?

**M. JACQUES VENNE :**

Oui. C'est d'améliorer...

2895

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, on veut accélérer sur Pie-IX et on veut essayer de maintenir ça.

**M. JACQUES VENNE :**

2900

Exactement. Si on élimine certains détours, il ne faut pas recréer une congestion monstre en éliminant pour l'heure de pointe.

**LE PRÉSIDENT :**

2905

La capacité.

**M. JACQUES VENNE :**

2910

Par contre aussi, ce que je veux juste ajouter, c'est que sur le réseau local, ce n'est pas

le ministère des Transports qui peut réaliser des aménagements de façon à réduire la capacité ou de rendre ça plus, disons, fleuri ou autre. Donc, c'est à la municipalité qui est responsable de son réseau.

2915 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça. Donc, c'était une question complémentaire que je voulais acheminer à la Ville de Montréal. Est-ce que la Ville a des préoccupations particulières au niveau qualité de vie, par exemple, pour les résidants qui sont en bordure de Pie-IX, par exemple, et des autres artères?

2920 Pouvez-vous apporter des précisions à ce sujet-là?

**M. JEAN BERTRAND :**

2925 Monsieur le Président, bien sûr qu'un projet comme celui-là doit apporter des solutions à des problèmes qui existent déjà à la Ville de Montréal.

On a parlé de l'axe Pie-IX, l'axe Henri-Bourassa. Il y a près de 5 000 habitants le long de Henri-Bourassa qui subissent actuellement un volume de circulation élevé.

2930 Ce que le projet du ministère nous montre ici, c'est qu'une partie de cette circulation de transit serait réaffectée sur le pont, donc serait soustraite. Donc, il y a une préoccupation certaine de la Ville donc pour qu'il y ait une amélioration sur ces rues principales et ces rues locales.

2935 Maintenant, en fait, la question, c'est: est-ce qu'on doit récupérer cette capacité, qui devient résiduelle sur les ponts, pour la réaffecter à autre chose? C'est une question certainement très intéressante, mais au total, il est certain que le projet, on devra constater pour les résidants de Montréal... soit en recanalissant la circulation de transit sur des axes où on pourra mieux les gérer ou s'assurer que le volume total d'automobiles n'augmente pas en entrant sur l'île, il faudra que le projet réponde à une amélioration de la qualité de vie des citoyens autant au niveau local

2940 que sur des artères qui sont actuellement très achalandées et qui ont une capacité assez limitée.

Pour l'instant, la Ville n'a pas de projet pour réduire la capacité en fonction de ce nouveau pont-là, mais c'est quelque chose qui pourra être examiné à plus long terme.

2945 **LE PRÉSIDENT :**

Mais vous nous confirmez que, à ce moment-là, c'est de responsabilité de la Ville de Montréal qu'est-ce qui peut se faire à ce moment-là sur l'aménagement des rues qui seraient au sud de l'ensemble des ponts. C'est ce que vous nous dites? C'est vous qui contrôlez cette

2950 situation-là?

**M. JEAN BERTRAND :**

2955 Absolument. D'ailleurs, dans tous les projets majeurs comme ça avec le ministère des  
Transports, il y a toujours une collaboration qui s'établit avec le ministère autant pour un projet lui-  
même que pendant sa construction parce que, également pendant la construction, il y a toujours  
des circulations qui doivent être gérées.

2960 Et la Ville de Montréal apportera... et particulièrement pour les arrondissements touchés,  
parce qu'on parle de la ville en général, c'est-à-dire le nombre d'autos qui entrent et qui sortent de  
l'île, ça, c'est une chose, mais il y a également des impacts plus locaux, que ça soit les  
arrondissements de Montréal-Nord, Anjou, Saint-Léonard, Rivière-des-Prairies, Pointe-au-  
Trembles. Et la Ville va certainement s'assurer que le projet va contribuer donc à diminuer les  
impacts de la circulation sur ses résidents.

2965

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie.

Monsieur Dufour?

2970

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

2975 Oui. J'aimerais continuer là-dessus. Est-ce que vous avez adopté des mesures ou vous  
avez fait appel à différentes actions pour diminuer la congestion sur les ponts sur la rivière des  
Prairies? Est-ce qu'il y a des actions concrètes que vous avez posées pour diminuer cette  
pression, cette congestion à l'heure de pointe?

**M. JEAN BERTRAND :**

2980 En fait, la responsabilité des ponts ne relève pas de la Ville de Montréal comme telle. La  
Ville, dans certains cas, gère d'une certaine façon les accès aux ponts par ses feux de circulation,  
on pense au pont Papineau-Leblanc.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

2985

C'est ça.

**M. JEAN BERTRAND :**

2990 Et il y a déjà une gestion là qui... on ne peut pas dire qu'elle assure, parce qu'on n'a pas  
atteint ce qu'on aimerait avoir, mais c'est sûr qu'il y a une gestion qui essaie autant que possible,  
surtout à la pointe de l'après-midi, parce que ce n'est pas la pointe du matin vraiment qui dérange  
de Montréal, c'est la pointe de l'après-midi parce qu'ils s'accumulent, alors on essaie,

2995 bien sûr, de gérer les feux de circulation qui donnent accès à des ponts en fonction de dégager le plus rapidement possible le territoire montréalais.

3000 Donc, pour ce qui est des ponts eux-mêmes, nous n'avons pas une juridiction. Donc, on ne peut pas implanter des mesures sur les ponts. Mais quand il y a un feu sous la juridiction de la Ville de Montréal, on essaie d'organiser le phasage pour que l'écoulement de la circulation, pour vider les rues qui donnent accès à ce pont, se fasse le plus rapidement possible.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

3005 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, madame Clermont.

3010 **Mme PATRICIA CLERMONT :**

Oui. Mais toujours par rapport aux afflux d'automobiles qui pourraient arriver sur l'île de Montréal, comme monsieur Bertrand le disait, donc ça va affecter non seulement les arrondissements que vous avez mentionnés, mais l'ensemble de l'île de Montréal.

3015 J'aimerais savoir si un tel projet quand même pourrait faire en sorte que... parce qu'on sait que, en ce moment, le projet de la rue Notre-Dame est encore en développement, est encore en négociation entre le MTQ et la Ville de Montréal. Je voudrais savoir si, en fait, ce projet-là pourrait faire une pression qui pourrait nuire au concept actuel de boulevard urbain qui est préconisé par la Ville de Montréal et si ça pourrait faire une pression induite et éventuellement amener avec le temps ou plutôt imposer un profil autoroutier, ce qui nuirait directement, cette fois-ci, aux arrondissements qui sont touchés par...

3025 Autrement dit, est-ce que les arrondissements, par exemple, Mercier, Hochelaga-Maisonneuve, pourraient, eux aussi par cet afflux-là, voir ce projet-là, autrement dit, dégrader leur qualité de vie qui est déjà pénible en fait?

**LE PRÉSIDENT :**

3030 Donc, du trafic additionnel sur la rue Notre-Dame, par exemple, causé par le pont sur la 25.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

3035 Étant donné que le projet Notre-Dame n'est pas encore réalisé, est-ce que le fait que ce projet-là puisse arriver avec les prévisions actuelles, ça ne pourrait pas imposer une pression

indue et, en fin de compte, défavoriser le projet qui est en développement actuellement.

**LE PRÉSIDENT :**

3040

Très bien. Alors, monsieur Bertrand, du côté de la Ville de Montréal, la rue Notre-Dame, on pouvait voir, par l'entremise des médias, qu'il y avait des discussions entre la Ville et le ministère des Transports concernant le concept à retenir sur la rue Notre-Dame.

3045

Est-ce que vous pouvez nous faire un petit topo? Est-ce que la Ville a des inquiétudes particulières face au projet de la 25 et la rue Notre-Dame?

**M. JEAN BERTRAND :**

3050

En fait, je ne peux évidemment pas vous parler en détail du concept discuté avec le ministère des Transports parce qu'il est toujours en discussion.

**LE PRÉSIDENT :**

3055

Oui.

**M. JEAN BERTRAND :**

3060

Par contre, ce que je peux vous dire, c'est que la Ville de Montréal a une idée très claire, et je pense que ça peut être confirmé par les gens du ministère des Transports, une idée très claire de ce qu'elle veut, c'est-à-dire un boulevard urbain.

3065

Et pour ceux qui s'en souviennent, lors des audiences publiques d'ailleurs pour la rue Notre-Dame, il y avait eu 19 conditions qui avaient été posées par le BAPE en termes d'objectifs à atteindre. Et parmi cette réflexion-là, il avait été mentionné qu'aucun véhicule supplémentaire ne devrait être capable d'atteindre le centre-ville à travers un quadrilatère grosso modo la rue Sherbrooke, évidemment Notre-Dame et le centre-ville et A-25. Et, bref, s'il y avait une augmentation de capacité sur Notre-Dame, il y aurait à la fois une réduction de capacité par des mesures d'apaisement de la circulation sur des axes parallèles, que ce soit Sherbrooke, Hochelaga, puis tout ça. Alors, c'est le contexte pour la rue Notre-Dame.

3070

Alors, qu'il y ait l'autoroute 25 ou non, la rue Notre-Dame a toujours la même vision de la part de Montréal d'en faire un axe urbain qui, à la limite, n'autoriserait pas nécessairement dans le quadrilatère au complet d'avoir plus de véhicules qui se rendent au centre-ville.

3075

Et je comprends, de ce que le ministère a présenté comme chiffres, qu'il y aurait de l'ordre de 500 véhicules de plus qui arriveraient par Souigny. Alors, 500 véhicules de plus, c'est quand même assez peu, si on se fie à ces chiffres-là, sur la circulation de la rue Notre-

Dame qui, évidemment, se compte en milliers... en fait, c'est de 60 à 90 000 véhicules par jour.

3080

**LE PRÉSIDENT :**

En passant, nous allons passer à monsieur Valiquette du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, mais auparavant concernant justement les chiffres  
3085 comme plus 500 véhicules, est-ce que la Ville de Montréal tient ses propres statistiques de circulation, ses propres projections de circulation ou vous vous référez aux données du ministère?

**M. JEAN BERTRAND :**

3090

Pour ce qui est des simulations, que ça soit pour 2016 ou 2006, pour ces années-là, nous n'avons pas les outils que le ministère possède. Alors, on doit se fier aux estimations du ministère des Transports pour ce qui est des projections de circulation et de l'affectation des véhicules sur le réseau routier.

3095

**LE PRÉSIDENT :**

Néanmoins, avez-vous des spécialistes en transport donc qui sont capables de bien interpréter les données?

3100

**M. JEAN BERTRAND :**

Oui, absolument.

**LE PRÉSIDENT :**

3105

Oui, par contre.

**M. JEAN BERTRAND :**

3110

Il y en a même dans la salle en ce moment. Il y a une équipe, je dirais, de sûrement une quinzaine, sinon une vingtaine de spécialistes en circulation et en transport qui travaillent à la Ville, notamment dans la Division du transport dont je suis responsable.

**LE PRÉSIDENT :**

3115

Donc, vous êtes en mesure de faire une certaine validation des données du ministère quand vous le voulez, c'est-à-dire mettre vos gens là-dessus, puis dire: «Bon, les chiffres ont l'air probant» ou «Les chiffres à tel endroit, il peut y avoir une anomalie.» Est-ce que vos gens sont en mesure de pouvoir apprécier la qualité des simulations du ministère?

3120

**M. JEAN BERTRAND :**

Oui.

3125 **LE PRÉSIDENT :**

Oui?

**M. JEAN BERTRAND :**

3130

En fait, on a toute l'expertise nécessaire pour pouvoir juger des informations qui sont transmises par le ministère des Transports.

**LE PRÉSIDENT :**

3135

Donc, pour l'instant à ce stade-ci, on doit comprendre que les chiffres du ministère, vous les considérez crédibles pour les simulations?

**M. JEAN BERTRAND :**

3140

Jusqu'à preuve du contraire. Comme je vous dis, nous, on n'a pas accès nécessairement directement à ces outils-là. Alors, jusqu'à preuve du contraire, on prend pour acquis que les chiffres, qui sont présentés par le ministère des Transports, sont présentés de bonne foi et ce sont ces chiffres-là qu'on va utiliser.

3145

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie.

Monsieur Valiquette.

3150

**M. LUC VALIQUETTE :**

Oui, monsieur le président. Pour répondre à un aspect de la question de madame Clermont, suite à l'évaluation, à la Procédure d'évaluation environnementale qui a porté sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, il y a eu une décision du gouvernement qui contenait 19 conditions. Et cette décision était à l'effet d'autoriser un projet mixte qui n'est pas le projet d'autoroute. Alors, le gouvernement s'est prononcé sur ça.

3155

Le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs est lié par la décision du gouvernement, comme les autres ministres aussi. Alors, il est en attente du projet au niveau des plans et devis qui seraient déposés, et il doit s'assurer que ce projet-là respecte le décret et les 19 conditions, dont une portait sur des mesures d'apaisement de la circulation dans le quadrilatère Notre-Dame, Sherbrooke, Delorimier et autoroute 25.

3160

3165 Et cette condition-là, c'était à l'effet d'implanter un programme de suivi sur la circulation, sur le volume de circulation, pour s'assurer qu'il n'augmente pas. Donc, ce programme-là devrait être appliqué.

3170 Et les mesures d'atténuation de contrôle de la circulation dans les rues devraient être ajustées. Si on s'aperçoit, après deux ans de suivi, disons, qu'il y a une augmentation et une condition qui dit que ça ne doit pas augmenter, donc il faut rectifier. Lequel programme, selon la condition, est adressé au ministère des Transports, mais qu'il doit consulter la Ville de Montréal dans l'application du programme.

3175 **LE PRÉSIDENT :**

Pour ce qui est du type de projet qui a été autorisé, je n'ai pas lu le décret mais, finalement, pour me rafraîchir la mémoire, qu'est-ce qui a été autorisé par le gouvernement concernant la rue Notre-Dame, outre les 19 conditions?

3180

**M. LUC VALIQUETTE :**

3185 C'est un projet qui a fait l'objet d'une entente entre la Ville de Montréal et le ministère des Transports. À l'époque, je pense que c'est en septembre 2002 qu'il y a eu le décret. Donc à l'été 2002, suite aux audiences publiques qui ont été tenues en décembre 2001 et au début de l'hiver 2002, il y a eu recommandation du Bureau d'audiences publiques.

3190 Il y a eu une analyse par le ministère de l'Environnement à l'époque et les autres ministères, et le ministère des Transports qui était le promoteur. Et la décision, ça a été d'autoriser, le gouvernement a autorisé un projet, mais un projet qui était modifié, qui faisait l'objet d'une entente avec la Ville de Montréal, qui avait un caractère de boulevard urbain sur une bonne partie du parcours.

3195 Alors, disons, l'aspect autoroute en tranchée a été rejeté. Il y avait, par contre, un tunnel construit sous le parc Morgan champêtre. En gros, c'est le projet qui a été autorisé.

3200 On sait depuis qu'il y a eu des discussions entre la Ville de Montréal et le ministère des Transports. Suite à cette autorisation-là, il y a eu des discussions. Et le projet, on sait que ça évolue, mais il n'y a pas eu en tant que tel de nouveau concept déposé au ministre de l'Environnement pour approbation.

3205 Lorsque ça sera le cas, si c'est le cas, et si c'est quelque chose qui est modifié par rapport au décret du gouvernement, bien, notre rôle, notre tâche s'assure à vérifier justement si le décret est respecté. Et je répète que la loi indique que le ministre de l'Environnement est lié, le ministre du Développement durable est lié à la décision du Conseil des ministres.

Alors, il faudra évaluer si c'est le même projet ou un nouveau projet. Il y a peut-être une possibilité de modification. On en entend parler, mais on n'a pas eu de dépôt de documents.

3210 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, ce que vous nous confirmez, ce qui a été autorisé, ce n'est pas un concept, c'est vraiment un projet assez précis. Ce qui a été autorisé à ce stade-ci par le Conseil des ministres, un concept ou un projet?

3215

**M. LUC VALIQUETTE :**

Ce qui a été autorisé, c'est un projet qui a suivi toute une procédure, qui a eu des variantes, dont certaines ont été développées pendant les audiences publiques et même suite à l'audience publique.

3220

**LE PRÉSIDENT :**

Vous avez dit: «Les ministres sont liés.» Donc, le ministre des Transports est lié par le décret, l'autorisation?

3225

**M. LUC VALIQUETTE :**

Le ministre de l'Environnement est lié... lorsqu'on lui demande d'approuver suite à la décision du gouvernement, il doit vérifier si les plans et devis respectent la décision du gouvernement. Et il est lié, ce qui veut dire que le ministre de l'Environnement ne peut pas autoriser dans les plans et devis...

3230

**LE PRÉSIDENT :**

3235

La construction.

**M. LUC VALIQUETTE :**

3240

... la construction de quelque chose qui diffère...

**LE PRÉSIDENT :**

3245

Du décret.

**M. LUC VALIQUETTE :**

... de ce que le gouvernement a décidé.

3250 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, s'il y a des modifications à la rue Notre-Dame, ça pourrait prendre... qui seraient susceptibles de ne pas respecter le décret, ça veut dire qu'il y aurait un nouveau décret. C'est ce que je dois comprendre aussi?

3255

**M. LUC VALIQUETTE :**

Bien, il dépend à ce moment-là du promoteur. S'il y a une décision, on fait une évaluation, on s'aperçoit que ce n'est pas le projet qui a été autorisé...

3260

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça.

3265

**M. LUC VALIQUETTE :**

... et que ce projet est visé par la *Loi sur la qualité de l'environnement*, bien, ça veut dire effectivement que, à ce moment-là, il faut reprendre le processus, c'est un nouveau projet.

3270

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, c'est ça. Par exemple, le ministère du Développement durable refuserait d'émettre un certificat en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* en disant: «Le projet que vous nous avez soumis à tel endroit, dans telle section, segment de l'autoroute, par exemple, de la rue, n'est pas conforme au décret.» Donc, si les gens veulent aller de l'avant, il faudrait procéder à une modification de décret dans un cas où il y aurait un refus du ministère, je dois comprendre, comme mécanique?

3275

**M. LUC VALIQUETTE :**

3280

Oui, mais peu importe le promoteur, si jamais il y a une telle situation qui se présente, le rôle du ministère du Développement durable et de l'Environnement, c'est de vérifier si la décision du Conseil des ministres, prise aux termes de la Procédure d'évaluation environnementale, est respectée.

3285

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie.

3290

Oui, Madame.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

3295 En fait, ma question, c'était surtout pour savoir si le ministère des Transports tient compte du fait que ce projet-là est encore en développement en se disant que, bon, il y a des chiffres. Il y a des chiffres aussi... en tout cas. D'aucuns pensent que les projections, par exemple, par rapport à l'induction pourraient faire varier les chiffres.

3300 Je veux juste savoir si un projet ne pourrait pas contraindre à terme l'autre projet qui est encore en développement. Autrement dit, est-ce que, par exemple, on peut présumer que le boulevard urbain, s'il est raccordé à un ouvrage comme la 25 qui amènerait plus d'autos, bien, à terme, il pourrait y avoir, par exemple, des modifications sur ledit boulevard urbain, par exemple au niveau de l'ajustement des lumières, ce qui ferait en sorte que, dans les faits, ça deviendrait quand même un ouvrage à profil autoroutier.

3305

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, à ce stade-ci, est-ce que la Ville de Montréal a des craintes ou des inquiétudes en rapport...

3310

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

Mais ma question, c'est aussi...

3315

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

3320

... est-ce que le MTQ...

**LE PRÉSIDENT :**

3325

On pourra leur adresser.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

3330 ... a des préoccupations, puis en tient compte? Et comment il en tient compte à ce stade-ci du projet?

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça. J'aimerais ça revenir en premier à la Ville de Montréal.

3335

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

Oui.

3340

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous avez des préoccupations à ce stade-ci? Et on retournera au ministère des Transports.

3345

**M. JEAN BERTRAND :**

Écoutez, moi, je résumerais la position de la Ville de Montréal en disant c'est le projet de la 25 qui s'adaptera au boulevard Ville-Marie. Alors, pour répondre à votre question, je n'ai pas de crainte que le boulevard Ville-Marie, le projet tel que voulu par la Ville, s'adapte en fonction d'une connexion sur un éventuel pont et une autoroute.

3350

Je précise que le réaménagement de la rue Notre-Dame – en fait, on dit «boulevard Ville-Marie», mais c'est le réaménagement de la rue Notre-Dame – est le projet prioritaire pour Montréal bien avant l'A-25. Et, donc, je vous dirais que s'il y a quelque chose qui va être la référence, c'est Notre-Dame et non pas A-25.

3355

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, si je dois comprendre, outre ce que vous dites, je perçois ma compréhension, bon, vous avez: «Notre-Dame, notre priorité. Le concept que nous voulons est indépendant de ce qu'il adviendrait de l'autoroute 25». Est-ce que ça va jusque là?

3360

**M. JEAN BERTRAND :**

Je vous dirais que oui.

3365

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

3370

**M. JEAN BERTRAND :**

C'est-à-dire que le projet de la rue Notre-Dame va plutôt conditionner d'autres projets que l'inverse, qui est la crainte exprimée, qu'on modifierait le concept Notre-Dame pour accepter un projet, que ça soit A-25 ou un autre.

3375

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

3380

Oui, monsieur Gilbert?

**M. HENRI GILBERT :**

3385

Oui. Disons que monsieur Bertrand a raison, c'est qu'on travaille présentement, je dirais, de façon accélérée pour le projet de Notre-Dame qui est quand même un projet qui date de plusieurs années.

3390

Juste pour vous montrer comment ces projets-là sont indépendants, regardez ici en vert le débit additionnel qu'on aurait avec une autoroute 25 et un boulevard urbain. Et on l'a aussi calculé pour une autoroute urbaine, et puis c'est moins que ça. Donc, c'est toujours moins de 500 véhicules parce que, déjà, il y a beaucoup de gens qui se rendent sur le boulevard Notre-Dame par des axes nord-sud.

3395

Donc, c'est qu'on vient reconcentrer, si on veut, plus de gens sur Souigny. C'est sur Notre-Dame, Souigny. Donc, ce ne sont pas vraiment des gros changements. Au net, c'est moins de 500 véhicules. Puis que ce soit une autoroute ou que ça soit un boulevard urbain, il n'y a pas de problème.

**LE PRÉSIDENT :**

3400

Pour demeurer sur la rue Notre-Dame, quelles sont les mesures que le ministère a envisagées? Tantôt, on a parlé de mesures dissuasives pour empêcher les débordements des automobilistes dans les rues secondaires. C'est quoi ces mesures-là par exemple?

3405

**M. HENRI GILBERT :**

Peut-être que monsieur Valiquette pourra le confirmer, mais le décret ne parle pas, je dirais, précisément d'un projet bien précis. Il parle d'une entente entre la Ville et le ministère. Donc, il faut en venir à une entente pour développer la rue Notre-Dame, et de un.

3410

Et de deux, le «traffic calming», ça va se développer avec la Ville, parce que ce sont des rues municipales. C'est un réseau municipal qui fait en sorte qu'on essaie de limiter ou d'apaiser le trafic sur le réseau local. Donc, ça va faire partie des ententes avec la Ville, mais c'est dans le contexte de la rue Notre-Dame et ça va être à développer par la Ville et nous au niveau de la conception.

3415

**LE PRÉSIDENT :**

Vous êtes en train de nous dire que, dans le décret du Conseil des ministres, c'est plus

3420 un concept ou une entente, qu'un projet précis?

**M. HENRI GILBERT :**

3425 Je n'ai pas amené le décret, mais on parle plutôt d'une entente entre la... il faut que le projet fasse l'objet d'une entente entre la Ville et le ministère des Transports.

3430 Il y a eu des concepts qui ont été déposés, même au Sommet de Montréal, et qui ont été regardés. Après ça, ça évolue. Puis là, on est en train de négocier encore ou de trouver une façon de réaliser la requalification de Notre-Dame. Mais un des points majeurs, c'est une entente entre la Ville et le ministère des Transports.

**LE PRÉSIDENT :**

3435 Très bien. Et du côté des mesures dissuasives, ça serait quoi un exemple de mesures dissuasives? Un feu de circulation qui serait toujours rouge avec l'interdiction de tourner, je ne sais pas, à droite?

**M. HENRI GILBERT :**

3440 Vous parlez sur le réseau municipal là.

**LE PRÉSIDENT :**

3445 Oui.

**M. HENRI GILBERT :**

3450 Ça peut être des système de sens unique. Ça peut être des interdictions de virage. Ça peut être différentes choses qui font en sorte que ça dissuade les gens d'aller passer sur ce réseau-là.

**LE PRÉSIDENT :**

3455 C'est le genre de mesures comme ça.

**M. HENRI GILBERT :**

Oui.

3460 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Valiquette, voulez-vous ajouter quelque chose?

**M. LUC VALIQUETTE :**

3465

Oui, peut-être une précision. Les analyses qui ont précédé l'adoption du décret sur la rue Notre-Dame, je vais peut-être préciser en termes de circulation, il y avait un projet d'autoroute en tranchée qui permettait, je pense, à l'heure 6 000 passages de véhicules, 3 voies.

3470

Il y a eu un projet qui a fait l'objet d'une entente, mais avant le décret, entre la Ville de Montréal et le ministère des Transports, qui référait plutôt à 4 000 autos comme possibilité. C'est ce projet-là qui était comparé, de même que le statu quo. Il y a eu une comparaison de statu quo. Le projet de boulevard urbain présenté par la Ville de Montréal en audience publique qui en était, disons, un deuxième, le projet d'autoroute présenté par le ministère des Transports qui était un troisième, et un compromis.

3475

Donc, on faisait trois projets puis le statu quo, qui ont été comparés dans l'analyse environnementale faite par les ministères, le ministère du Développement durable en collaboration avec les autres ministères. Et, donc, c'est quand même assez précis. On parle de capacité. On parle d'élévation: est-ce que c'est en tranchée ou bien au niveau du sol? Et ça, c'était assez clair et assez précis. Donc, à notre sens, c'est un projet.

3480

Les mesures d'apaisement de la circulation, ça, par contre, c'est un objectif qu'on a retrouvé dans le décret. Comme c'est un objectif du projet d'améliorer la qualité de vie, c'est-à-dire, en pratique, ce n'était pas évident comment ça allait se vérifier, alors on s'est dit: «Il faut appliquer des mesures d'atténuation dans ce quadrilatère-là, des mesures d'apaisement de la circulation, qui doivent faire l'objet d'une entente entre le ministère des Transports et la Ville de Montréal», parce que c'est la Ville de Montréal qui, normalement, applique ces mesures-là, qui a une expertise dans le développement et l'utilisation des mesures d'apaisement de la circulation, mais elle est impactée par le projet du ministère des Transports. Donc, il faut qu'il y ait une entente entre les deux organismes.

3485

3490

Alors, c'est peut-être la nuance que je voulais apporter maintenant.

3495

**LE PRÉSIDENT :**

Mais je veux quand même bien comprendre le principe du décret. Si j'ai compris, ça veut dire qu'il y a un décret, soit un concept. C'est-à-dire, à ce stade-ci, on n'a même pas de plan d'avant-projet préliminaire. C'est ça que ça veut comprendre? C'est parce que la différence entre un projet précis et un concept, donc, il faut qu'on ait des plans. Même s'ils sont préliminaires, on a dans plans.

3500

**M. LUC VALIQUETTE :**

3505 Ce qu'on s'attend à avoir dans une Procédure d'évaluation environnementale comme niveau de précision, c'est qu'on veut savoir comment un projet va se concrétiser finalement avant la décision dans l'espace, dans l'espace, ça, sur deux dimensions: longueur, largeur, puis élévation, donc trois dimensions.

3510 Et on peut comprendre que si on avait une autoroute surélevée comme le boulevard Métropolitain dans une certaine section à Montréal, ce n'est pas la même chose que si c'est en surface ou si c'est... donc, on veut ce niveau de précision-là.

3515 Ce n'est pas le niveau de précision évidemment de plans et devis qui vont au mètre, à cote d'élévation très précise, puis remblai-déblai extrêmement précis. On ne parle pas de ce niveau de précision-là. Lui arrive plus tard. Mais il doit être conséquent, il doit respecter une décision du Conseil des ministres qui va dire: pour évaluer les impacts, si on parle de quelque chose de surface, ce ne sont pas les mêmes impacts qu'un projet qui est surélevé, ou qui est creusé, ou qui est ailleurs, qui passe ailleurs. Ça, on veut avoir ce niveau de précision-là.

3520 Donc, on parle de projet. Il faut qu'on sache la largeur des emprises. Il faut qu'on sache les caractéristiques physiques du projet, puis les activités nécessaires pour le construire puis pour l'exploiter, pour être capable de comprendre ses impacts.

3525 **LE PRÉSIDENT :**

Si on revient sur la 25, c'est-à-dire à ce stade-ci, on a pu voir dans les médias, il y a beaucoup de débats sur l'état d'avancement du dossier. Donc, pour le ministère de l'Environnement, à ce stade-ci, est-ce qu'il y a des éléments d'incertitude importants? On connaît, disons, un pont. À quel niveau de la 25 actuellement le ministère considérerait que...

3535 Parce que si je fais la comparaison avec le décret, autrement dit, sur la rue Notre-Dame, on voit que c'est un concept. Mais par rapport à ce concept-là donc, si le ministre a fait un décret, donc ça veut dire que, là, il y aurait suffisamment d'information pour faire un décret dans le cas de la rue Notre-Dame. Si je fais maintenant la transposition avec l'autoroute 25 à ce stade-ci?

**M. LUC VALIQUETTE :**

3540 Oui. Sur la rue Notre-Dame, on a eu, disons, une audience publique qui a été tenue sur un projet qui était quand même assez bien décrit. On savait les caractéristiques physiques, comme je viens de les expliquer. Et après ça, dans les études subséquentes, il y a eu des variantes imaginées.

Dans le projet actuel, au niveau des précisions, si je pense, on a vu, on a constaté que

3545 le projet évoluait, et ça, j'ai dit hier c'est normal qu'il y ait une évolution. On demande à un promoteur de regarder son projet en concevant son projet selon le type de milieu. On lui demande de considérer des variantes. Ça amène une évolution.

3550 Le degré d'information qui est requis pour la décision du Conseil des ministres, c'est le degré d'information qui permet de comprendre les principaux impacts du projet. Et déjà depuis hier, par les questions qui sont posées d'ailleurs par le public... bon, je vais prendre l'exemple de la fosse à esturgeon. Pour comprendre les impacts sur la fosse à esturgeon, comme c'est une ressource qui est importante, c'est un habitat qui est très important, l'expert de la faune disait pour le système du Saint-Laurent...

3555

**LE PRÉSIDENT :**

Pour les juvéniles.

3560

**M. LUC VALIQUETTE :**

3565 ... on veut donc savoir quelles sont les activités qui sont susceptibles de nuire aux poissons. Est-ce que, si on lui nuit pendant un mois à telle période de l'année, c'est important dans la fosse? Est-ce que c'est majeur? C'est une espèce qui est menacée. Si oui, quelles sont les activités? On se doute que ce sont les sédimentations, peut-être l'ombre, je ne sais pas trop. Donc, on va demander d'avoir les informations pour être capables d'évaluer un impact, parce qu'on pense que cet impact-là est important et que le Conseil des ministres doit en être saisi.

3570 C'est la même chose pour les impacts qui vont toucher la santé évidemment, donc, la qualité de l'air, la santé de la population. Il faut qu'on ait assez d'information pour bien comprendre et bien conseiller le ministre qui va conseiller le gouvernement pour qu'il prenne sa décision.

3575 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie.

Oui, madame Clermont, une dernière question.

3580

**M. HENRI GILBERT :**

Excusez, monsieur le président, juste peut-être en complément d'information.

3585 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur Gilbert.

**M. HENRI GILBERT :**

3590 Monsieur Valiquette parlait de X, Y, Z. C'est ce qu'on a avec l'autoroute 25 aujourd'hui.  
On sait que la partie de Laval va être au niveau du sol. La partie de Montréal va être en  
dépression. On connaît l'emplacement des viaducs, des échangeurs, la longueur du pont, la  
hauteur maximale du mât, le nombre de piliers maximum qu'il va avoir en rivière, que la fosse à  
esturgeon, il n'y aura aucun pilier dedans. Toutes ces contraintes-là, comme je vous disais, le  
3595 concept est très avancé.

Donc, c'est vraiment un concept du même style qu'on avait pour Notre-Dame. Sur Notre-  
Dame, il y a beaucoup d'intersections. Il y avait des feux, il y avait toutes sortes de choses dans  
ce qui a été déposé, puis il y avait d'autres solutions. Mais on n'avait pas de plans et devis, c'était  
3600 vraiment un concept. C'est la même chose.

Donc, en X, Y, Z, au niveau de la 25, tout est connu. Au niveau des effets de mitigation  
ou des mesures de mitigation, ils sont connus aussi. Donc, c'est très semblable.

3605 **LE PRÉSIDENT :**

Néanmoins, dans le cas d'une infrastructure routière, lorsque l'équipement, la présence  
de l'équipement, quel impact cause-t-il de façon statique, mais il y a aussi l'exploitation de  
l'équipement qui peut causer aussi d'autres types d'impacts. Donc, c'est ça qu'on va essayer de  
3610 cerner, entre autres, cette semaine pour voir qu'est-ce qu'il se passe au niveau des impacts de la  
présence des équipements et des impacts d'exploitation d'équipements. Il y a comme deux  
aspects à considérer aussi.

**M. HENRI GILBERT :**

3615 Exact. On va peut-être expliquer mieux ce soir avec la présentation, c'est que le PPP,  
c'est un mode de réalisation. Ce que le concessionnaire ou le partenaire privé va venir expliquer  
au niveau de l'article 22, c'est son mode de réalisation, son mode de construction, les matériaux  
qu'il va employer, le type, je vous dirais, architectural même du pont. Tous ces éléments-là vont  
3620 venir être détaillés au niveau de l'article 22. Mais ça, c'est sûrement le même cheminement qu'on  
aurait dans une réalisation conventionnelle.

**LE PRÉSIDENT :**

3625 Très bien. Je vous remercie.

Oui, madame Clermont, une dernière question.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

3630

Bien, je suis un petit peu perplexe, mais je veux essayer de comprendre. Ce que vous me dites là quand même, c'est qu'on sait déjà beaucoup d'éléments sur le projet, ce qui le rendrait semblable à Notre-Dame. Mais en même temps hier, d'ailleurs monsieur Perreault avait un document du ministère qui disait que, en fin de compte, le Conseil des ministres pourrait quand même approuver un projet qui serait encore à concevoir au niveau concret.

3635

Alors, sois je n'écoute pas bien, sois je ne comprend pas, mais il me semble qu'il y a une contradiction entre les deux.

3640

**M. HENRI GILBERT :**

Le niveau de conception qui est dans le pamphlet qui a été distribué hier, c'est conception finale. Il faut penser à ça. Parce que tout ce qu'on établit au niveau du projet, l'étude des besoins, la définition du projet, c'est comme un avant-projet dans un projet conventionnel.

3645

Disons qu'il nous reste certains éléments qu'on doit laisser à l'entreprise privée, au partenaire, qui va venir définir davantage, mais toutes les contraintes je dirais physiques, les contraintes caractéristiques du projet, elles sont connues.

3650

Sauf que lui, il va définir la façon qu'il va le construire, donc il y a peut-être une économie là, la façon qu'il va aller en appel d'offres pour le construire, les matériaux qui vont être utilisés. Donc, c'est là qu'il a sa marge de manoeuvre. Mais pour ce qui est du concept même du projet, il est défini, toutes les caractéristiques sont là.

3655

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Clermont.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

3660

Mais, autrement dit, quand même tout ce qui a rapport au fait que ce soit justement réalisé en PPP plutôt qu'en mode conventionnel, comme c'est le cas dans Notre-Dame, ça, ça nous reste obscur en ce moment. Les questions, par exemple, que j'ai posées pour Équiterre tout à l'heure, on nous dit ce qu'on pense faire mais, en ce moment, on ne l'a pas. Donc, moi, je fais juste constater ça.

3665

Je comprends qu'on nous explique qu'on veut et qu'on va essayer de s'assurer que, mais il reste que, dans le moment, ce ne sont pas des choses qu'on peut évaluer de manière concrète et factuelle, je veux dire le 17 mai 2005.

3670

**LE PRÉSIDENT :**

3675 C'est ça. Et ce que je comprends, on a fait un parallèle avec la rue Notre-Dame, ce que j'en comprends, c'est qu'il y a une décision du gouvernement sur un concept qui n'a pas fait peut-être, en fait, l'objet d'étude sectorielle, mais il ne semble pas y avoir eu une étude d'impact globale là-dessus, et qui est différent du projet soumis initialement au Bureau d'audiences publiques par exemple.

3680 Donc, c'est-à-dire qu'on constate, selon l'explication qu'on a eue, que dans le cas de la rue Notre-Dame, il y a un concept général, et même il peut être susceptible d'être évolué même, et même pourrait faire l'objet de modifications suffisamment substantielles, je le dis de façon hypothétique, qui pourraient... ça pourrait requérir un nouveau décret du gouvernement, ce que j'ai compris, par exemple, dans le cas de la rue Notre-Dame.

3685 Donc, c'est certain que si je regarde ça effectivement, la réalité semble démontrer que des projets peuvent évoluer, évoluer avant de venir au BAPE et évoluer après qu'ils sont passés devant le BAPE. C'est ce que je me rends compte.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

3690 Sauf que dans le cas du mode conventionnel, on va à peu près savoir combien ça coûte puisque c'est payé par les gouvernements, alors que dans le cas présent, pour l'autoroute 25, il y a tout un aspect du coût réel du projet qui ne nous est pas apparent en ce moment, qui n'est pas devant nous puisque c'est ultérieurement défini, à ce que je comprends.

3695

**LE PRÉSIDENT :**

3700 C'est ça. Donc, ce qu'on comprend, c'est ça, c'est que, à ce stade-ci, il n'y a pas encore eu d'appel d'offres. Donc, on ne connaît pas le détail. Donc, c'est la réalité de la chose. Je vous remercie.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

3705 Je vous remercie.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui?

3710 **M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Le coût réel, on peut poser la question encore mais, hier, on a bien dit que c'était 385 M\$ au total. Ça n'a pas changé depuis, depuis quelques années du moins, depuis quelques

mois? Je vous pose la question.

3715

**M. HENRI GILBERT :**

L'évaluation du projet est à 383 M\$.

3720

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

383 M\$.

**M. HENRI GILBERT :**

3725

Présentement, il y a des frais d'ingénierie là-dedans, des frais de mesures d'atténuation, il y a beaucoup de choses. Par contre, c'est pour comparer les projets qui vont nous être soumis.

3730

Tantôt, on parlait de Notre-Dame, je voudrais encore faire une analogie. S'il y a entente avec la Ville, les coûts, encore là, vont être à moduler. Il y a des choses qui vont changer. Tout le mobilier urbain, le mobilier du ministère des Transports va être évalué, puis va représenter un coût aussi à ce moment-là. Il va y avoir probablement un partage de coûts parce qu'il y a du mobilier urbain là-dedans.

3735

De dire qu'on connaît exactement les coûts d'un projet comme de l'autre, il y a des modifications qui vont se faire avec le projet final qui, lui, quand on va faire une demande pour l'autorisation, le certificat d'autorisation, va être plus explicite avec un devis détaillé et un mode de construction.

3740

Donc, aussi, madame Sandra Sultana va vous préciser d'autres choses là-dessus, s'il vous plaît.

**LE PRÉSIDENT :**

3745

Madame Sultana.

**Mme SANDRA SULTANA :**

3750

Oui, je vais préciser dans les deux modes: conventionnel versus PPP. Les deux modes se ressemblent et diffèrent, mais pour les éléments dont vous parlez, les éléments de coûts qui ne seraient pas connus, le 383 M\$ est un estimé de coûts actuellement. De la même façon, en mode conventionnel, on aurait la même estimation de coûts. Et dans le mode conventionnel, on irait en appel d'offres pour un projet et ce serait ce coût-là qui deviendrait le coût final.

3755 C'est semblable à la procédure PPP où on va en appel d'offres, on a un estimé du coût. On a un estimé du coût qui est toujours le même, 383 M\$, et qui nous permettrait par après, quand on irait en appel d'offres, d'avoir la précision de la construction de l'offre.

3760 On a tenté de ramasser toutes ces questions-là dans cette figure-là qui vous présente et l'approche conventionnelle et l'approche PPP.

3765 Donc, l'approche conventionnelle, donc celle qu'on a l'habitude de gérer dans une telle consultation publique, on aurait une étude d'opportunité qui nous amènerait à un avant-projet préliminaire, avant-projet préliminaire qui serait présenté en consultation publique, consultation publique qui aboutirait sur un décret, décret qui préciserait les différentes exigences environnementales à prévoir dans la route, dans la construction de la route.

3770 Ce décret-ci générerait ensuite des plans et devis, plans et devis qui devraient être soumis pour une autorisation, un certificat d'autorisation, donc de construction, donc plans et devis qui nous permettent de voir les méthodes de construction, les matériaux, et caetera, donc plus de précisions. Et, ensuite, on procéderait à la construction et l'entretien, l'exploitation sur la durée de vie du projet.

3775 Dans l'approche PPP, ce qu'on a actuellement, on a fait une étude des besoins, évaluation de scénarios. On a présenté un projet, une définition de projet. Projet qui vous est soumis ici en consultation publique, qui va aboutir sur un décret qui va préciser les exigences environnementales à inclure dans le projet, à respecter dans le projet.

3780 Ces exigences environnementales doivent faire partie du devis de performance, disons du devis qui ira en appel d'offres, des documents d'appel d'offres pour la réalisation du projet.

3785 C'est toujours le même projet. Donc, ici, la définition du projet nous précise des caractéristiques, des caractéristiques qu'on vous présente actuellement en consultation publique.

3790 Ensuite, ce qui est vraiment... parce que tout ça, ce n'est pas du PPP. Ce qui est PPP, c'est cette boîte-ci. Alors, on va en plans et devis. On retient, avec l'appel d'offres, on retient un partenaire privé qui, lui, est responsable de l'ensemble des activités, plans et devis, construction, exploitation et entretien.

3795 Il doit tout de même, le partenaire privé, soumettre ses plans et devis pour un certificat d'autorisation. Donc, à ce moment-ci, présente tout de même ses méthodes de construction et autres éléments qui doivent être approuvés avant la construction. Et, ensuite, il pourra procéder à la construction et, finalement, l'exploitation et entretien.

3795 Dans les deux modes, les décrets, les certificats d'autorisation sont des passages

obligés. La surveillance environnementale qui se fait durant la construction, elle est présente. Le suivi environnemental durant l'exploitation et l'entretien se fait durant toute la période d'entretien.

3800 Ce qui diffère, c'est le regroupement de ces activités-là en un seul et même contrat. Plutôt que d'aller trois fois en appel d'offres pour chacune des activités, on va une fois en appel d'offres et on regroupe ces activités-là.

3805 Mais la responsabilité est la même. La responsabilité du partenaire privé est tout de même d'aller faire approuver ses plans de construction, ses plans et devis. Est-ce que ça éclaire?

**LE PRÉSIDENT :**

3810 C'est ça. Donc, la principale différence outre le fait... bon, on parle de trois appels d'offres contre un. Là, vous nous dites que pour les plans et devis, donc les plans et devis faits par le concessionnaire, le concessionnaire soumettrait les plans et devis au ministère du Développement durable. Donc, ce serait lui qui serait responsable.

3815 On peut peut-être s'adresser du côté du ministère. Donc, le certificat d'autorisation émis par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs le serait au nom du concessionnaire ou du ministère des Transports? Parce que, tantôt, vous avez dit...

**Mme SANDRA SULTANA :**

3820 Ou conjointement.

**LE PRÉSIDENT :**

3825 ... vous avez dit que le gouvernement serait propriétaire ou le ministère des Transports, en fait, ou le gouvernement serait propriétaire. Donc, propriétaire du fonds de terrain, propriétaire du béton, propriétaire de l'asphalte. Donc, le certificat serait émis au nom de qui?

**Mme SANDRA SULTANA :**

3830 Bien, la construction se fait par le partenaire privé.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

3835 **Mme SANDRA SULTANA :**

C'est une responsabilité conjointe dans le sens où le ministère doit quand même faciliter la réalisation et, donc, est quand même responsable en bout de ligne. Mais c'est quand même le partenaire privé qui a cette responsabilité-là, avec ses plans et devis, d'aller présenter ça pour une autorisation.

3840 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça. C'est lui qui est responsable, si on comprend bien votre mécanique, d'obtenir l'autorisation qui serait émise – on peut penser quoi – conjointement concessionnaire-MTQ ou seulement MTQ? Mais la responsabilité de réussir à obtenir le certificat de réalisation en vertu de 22 incomberait au concessionnaire?

3850 **Mme SANDRA SULTANA :**

Ça dépend encore là, comme je vous disais tout à l'heure, de la structure juridique qui serait prévue, mais de toute façon est à obtenir comme certificat d'autorisation. Donc, le processus est encore là pour assurer qu'on a un respect des exigences environnementales.

3855 **LE PRÉSIDENT :**

Du côté de monsieur Valiquette justement, des certificats d'autorisation en vertu de l'article 22, par exemple si j'ai une industrie quelconque qui appartient à un monsieur X, mais qui est opérée par monsieur ou madame Y, un certificat d'autorisation 22 est émis à qui? Au propriétaire ou à l'exploitant?

3860 **M. LUC VALIQUETTE :**

Il est émis au propriétaire qui a fait la demande de certificat d'autorisation. Et il peut arriver... bon, un décret, en vertu de l'article 31.5 de la Loi sur la qualité de l'environnement, est délivré par le gouvernement au demandeur, à l'initiateur du projet.

Il peut arriver qu'il vende son terrain, son entreprise, et caetera, à un exploitant. Je pense que, théoriquement, ça se peut et, à ce moment-là, il y aurait un transfert de l'autorisation vers le nouvel exploitant. Ça, je pense que théoriquement c'est possible.

3870 **LE PRÉSIDENT :**

Sauf que dans ce cas-ci, dans le schéma, on peut voir qu'après la consultation publique, donc ce qui est envisagé, c'est un décret émis avant un appel d'offres. Donc, ça, c'est évident que le décret est émis au nom du MTQ, parce qu'on n'a pas encore eu d'appel d'offres dans ce cas-ci.

**M. LUC VALIQUETTE :**

3880

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

3885

Ensuite de ça, on aurait des certificats d'autorisation qui seraient émis donc en vertu de l'article 22 de la loi pour la construction des éléments du projet, à ce moment-là qui pourrait être... vous me dites que la coutume au ministère, c'est le propriétaire de l'équipement ou...

**M. LUC VALIQUETTE :**

3890

Bien, c'est à peu près toujours. C'est délivré, par exemple, usuellement au ministère des Transports pour un projet de route quand c'est le ministère des Transports qui vient demander le décret.

3895

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

**M. LUC VALIQUETTE :**

3900

Il revient plus tard demander le CA pour réaliser les travaux.

**LE PRÉSIDENT :**

3905

C'est pour ça que je vous demandais l'exemple en fonction d'une industrie, parce qu'on peut voir dans le cas des routes, on n'a pas encore de précédent sur lequel se référer. Puis dans le cas d'installations industrielles qui opèrent avec des certificats d'autorisation, est-ce que c'est toujours le propriétaire de la bâtisse, de l'équipement? C'est quoi le point de référence?

3910

Est-ce que c'est le propriétaire de l'équipement industriel qui reçoit le CA? Parce qu'il peut être locataire, il peut louer un terrain, il peut louer une bâtisse et mettre de l'équipement industriel à l'intérieur. Donc, le certificat d'autorisation est émis au nom de qui? Le propriétaire des équipements industriels?

3915

**M. LUC VALIQUETTE :**

C'est théoriquement, parce que je ne l'ai jamais appliqué personnellement...

**LE PRÉSIDENT :**

3920

Oui.

**M. LUC VALIQUETTE :**

3925 ... mais je pourrais vérifier.

**LE PRÉSIDENT :**

3930 On pourrait vérifier, oui.

**M. LUC VALIQUETTE :**

3935 Mais théoriquement, c'est seulement appliqué auprès du demandeur, celui qui a reçu le décret et qui a un lien avec l'autorisation.

3940 Mais je peux très bien imaginer qu'il vend son entreprise à un tiers qui vient chercher le certificat d'autorisation, s'il n'était pas encore venu chercher le certificat d'autorisation donné sous l'article 22, le deuxième, pas le décret mais le CA. Alors, ça, je peux imaginer que ça se fasse et que ça tienne la route légalement, mais on peut faire une vérification.

**LE PRÉSIDENT :**

3945 Vous comprenez, la question est posée dans le type, par exemple le projet se réalise. On a un programme de suivi et de surveillance environnementale, donc surveillance environnementale en période de construction. S'il y a infraction, qui est responsable?

3950 Après ça, le suivi environnemental, par exemple, sur, je ne sais pas, la fosse à esturgeon jaune, qui à ce moment-là est imputable en fonction du décret qui a été émis à ce moment-là, de la conformité du décret et des obligations en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*. Donc, qui on peut s'attendre serait redevable entre le MTQ et le concessionnaire pour le suivi des impacts, entre autres.

**M. LUC VALIQUETTE :**

3955 Bien, le décret va être émis... à moins qu'il y ait une surprise mais, normalement, c'est le MTQ qui va demander le décret. Le décret va être émis au ministère des Transports.

**LE PRÉSIDENT :**

3960 Ça, c'est évident.

**M. LUC VALIQUETTE :**

Et, à ce moment-là, c'est le ministère des Transports qui a un lien avec le

3965 gouvernement, qui a une autorisation. Et on s'adresse à lui, à moins qu'il délègue complètement.  
Et là, je ne sais pas quelle sera la mécanique qui va suivre face au concessionnaire dans ce mode-là.

3970 Alors, il faudra voir quelle est la mécanique proposée et si, juridiquement, ça tient la route. Mais il faut conserver un lien de responsabilité, ça, je suis entièrement d'accord.

**LE PRÉSIDENT :**

3975 Donc, c'est ça. Si vous pouviez vérifier à savoir, donc, d'un point de vue environnemental. Donc, tantôt, j'ai fait référence à la présence de l'équipement et à l'exploitation de l'équipement. Donc, s'il advenait des impacts environnementaux qui pourraient même arriver à créer une contravention à la *Loi sur la qualité de l'environnement*, donc la question est hypothétique, qui est responsable à ce moment-là de... même, on parle de devis de performance. Donc, qui est responsable de la performance du projet, donc en termes de présence des  
3980 équipements et en termes de l'exploitation des équipements.

**M. LUC VALIQUETTE :**

3985 Il va falloir adresser peut-être une question avec une hypothèse, parce que c'est une question qui va... une telle question, ça va aller aux services juridiques.

**LE PRÉSIDENT :**

3990 Je suis conscient de ça.

**M. LUC VALIQUETTE :**

3995 Et l'hypothèse, c'est un transfert complet du ministère des Transports à un concessionnaire? Parce qu'on ne sait pas qu'est-ce que ça serait. Alors, il va falloir aller peut-être sur le cas ultime, vérifier est-ce qu'il est possible d'avoir un transfert complet des responsabilités du ministère des Transports à un concessionnaire pour 25 ans, disons.

**LE PRÉSIDENT :**

4000 Non, mais écoutez, c'est en fonction de l'information disponible. Si vous me dites: «Ce n'est pas finalisé cette question-là, il y a une réflexion qui se fait sur les responsabilités pour le suivi environnemental, par exemple, et aussi l'imputabilité environnementale du projet, la question est encore ouverte», bien, ça sera ça la réponse, on se comprend bien. Mais de savoir: est-ce que les gens se sont penchés là-dessus? Parce que le décret sera de toute évidence émis  
4005 au nom du ministère des Transports, parce qu'on n'est pas encore en appel d'offres.

**M. LUC VALIQUETTE :**

Oui.

4010

**LE PRÉSIDENT :**

Puis là, on a des CA qui seraient peut-être, peut-être pas, émis au nom du concessionnaire, peut-être conjointement au concessionnaire-MTQ, peut-être MTQ, parce qu'il me semble comprendre qu'il y a un possibilité de flottement.

4015

Mais ramenons-nous d'un point de vue environnemental, donc du suivi environnemental, de l'imputabilité environnementale, probablement qui serait responsable de la performance du projet, présence de l'équipement et exploitation de l'équipement.

4020

Monsieur Gilbert?

**M. HENRI GILBERT :**

Madame Sultana, s'il vous plaît, en complément d'information.

4025

**Mme SANDRA SULTANA :**

Oui, si vous me permettez, puis je vais ouvrir sur une notion de responsabilité et de partage de risques.

4030

Le partenariat, et puis j'en parlerai plus tard ce soir lorsqu'on fera la présentation, une des caractéristiques du partenariat public-privé est justement de prévoir un meilleur partage des risques, partage des risques, et on parle de partage et on ne parle pas nécessairement de transfert. Ce n'est pas une question de transférer tous les risques au partenaire privé; c'est une question de partager les risques selon la partie qui est la mieux équipée pour les gérer.

4035

Dans ce cas-ci, évidemment, comme on est en amont du partenaire privé, du processus de sélection, le promoteur et le MTQ pour toutes ces parties, c'est nous qui vous présentons le projet en consultation publique, le décret est émis au nom du ministère des Transports.

4040

Ces exigences environnementales, comme je vous disais, sont traduites dans le devis de performance. Ça devient des exigences au partenaire privé dans la réalisation de son projet.

4045

Maintenant, le partenaire privé est responsable de chacune de ces activités-là de réalisation du projet. Et nous voulons laisser la responsabilité au partenaire privé. Ça fait partie de l'ensemble, de la meilleure intégration de ses responsabilités. Alors, c'est lui qui va être

4050 responsable d'aller chercher le certificat d'autorisation. C'est lui qui va être responsable d'assurer la surveillance environnementale. C'est lui, partenaire privé, qui va être responsable du suivi environnemental sur la durée de l'entente de partenariat.

4055 Le ministère des Transports est responsable de s'assurer que toutes les exigences sont effectivement respectées, donc qu'il y a une vérification du respect de ces éléments-là. Mais c'est le partenaire privé qui est responsable de chacune de ces étapes-là.

**LE PRÉSIDENT :**

4060 Je ne veux pas faire une boutade, c'est parce que sur le tableau ici, on avait la surveillance environnementale et le suivi environnemental qui n'étaient pas dans la zone blanche mais dans la zone grise. C'est pour ça que je posais la question. Ce n'était pas évident, parce qu'on voit qu'il y a une distinction potentielle.

**Mme SANDRA SULTANA :**

4065 Vous nous pardonnerez les couleurs.

**LE PRÉSIDENT :**

4070 Très bien. Alors, je vous remercie.

Oui, monsieur Valiquette.

**M. LUC VALIQUETTE :**

4075 J'ai peut-être un complément d'information pour bien comprendre. L'approche qui est proposée ici, le ministère des Transports demeure responsable au niveau du CA, de la surveillance environnementale et du suivi environnemental. Donc, moi, je peux comprendre que les certificats d'autorisation seraient demandés par le ministère des Transports. Parce qu'on dit d'une part: «Ils sont responsables»; d'autre part, le concessionnaire appliquerait les différentes phases.

4080 Alors, moi, je comprends que le décret, ça, c'est certain, il est donné au ministère des Transports et il est responsable, et que, suite à cela, on peut comprendre que le ministère des Transports garde un lien de responsabilité.

4085 Alors, concrètement, qui va demander le certificat d'autorisation? Le ministère des Transports ou le concessionnaire?

**LE PRÉSIDENT :**

4090 Oui, allez-y.

**M. HENRI GILBERT :**

Madame Sultana, s'il vous plaît.

4095

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Sultana.

4100

**M. DORIS MERCIER :**

Peut-être un élément à préciser, l'intention du ministère, c'est de demander au concessionnaire d'assumer cette responsabilité d'aller chercher le certificat d'autorisation. Sauf qu'on est, bien entendu, dans un environnement légal.

4105

Des projets de PPP de ce genre-là au Québec, il n'y en a pas eu encore de fait. On est à se préparer à aller chercher une firme juridique pour faire toute l'analyse juridique au Québec, qu'est-ce qui est possible de faire, qu'est-ce qui ne l'est pas.

4110

Comme le partenariat, c'est un partage de responsabilités, surtout un partage de risques, bien entendu, on essaie de mettre les risques à la partie qui est la mieux placée pour les assumer. Mais si l'environnement légal fait que le ministère doit aller chercher le certificat ou doit, du moins, être copropriétaire du certificat, à ce moment-là on va le faire.

4115

Mais c'est l'environnement légal qui va établir les limites de ce qu'on peut faire. Mais ce qu'on souhaite faire, c'est que le certificat soit sous la responsabilité du concessionnaire.

**LE PRÉSIDENT :**

4120

Très bien, ça m'apparaît clair. Donc, votre premier choix, c'est le concessionnaire qui s'occupe de tout. Après ça, ça serait un partenariat. Si ce n'est pas possible ultimement, bien, ça sera le MTQ qui fera la demande au complet. Très bien. Je vous remercie.

Oui, allez-y.

4125

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

Merci. Si je peux juste me permettre par rapport à cette acétate-là. Ce que je comprends, c'est que le projet qu'on voit, c'est tel qu'il est actuellement. Il y a une consultation publique. Il y a un décret qui en découle, un devis. Mais les plans et devis, avant qu'ils aient ledit certificat d'autorisation, par exemple, le public, nous, on n'aura pas nécessairement... étant donné que c'est en appel d'offres, on n'aura pas nécessairement l'opportunité de voir, sinon les scénarios soumis, du moins de voir si, par exemple, le promoteur associé qui serait

4130

choisi, c'est vraiment le meilleur à nos yeux.

4135

En parenthèse à ma question, est-ce que cette boîte blanche là, c'est aussi une boîte noire pour nous en fait?

**LE PRÉSIDENT :**

4140

Monsieur Gilbert?

**M. HENRI GILBERT :**

4145

Ce que vous décrivez, madame, c'est exactement le même scénario dans les deux cas, que ce soit un concept sous la forme conventionnelle ou comme ça. Parce que quand on présente un avant-projet préliminaire, comme on l'a fait pour Notre-Dame, comme on l'a fait pour la plupart des projets dans la province, on y va avec un concept qui, suite au décret, est amélioré. Et on prépare les plans et devis avec plus de fini. Je dirais, on a les élévations exactes, on a les détails, on sait où l'eau va aller, on connaît la hauteur des fossés, en tout cas peu importe, quand c'est dans un milieu rural. Puis un milieu urbain, on connaît plus les données.

4150

Donc, c'est très semblable. On arrive avec le projet qui va se... parce que le projet que vous avez devant vous, quand même, on a réussi à faire un 3D pour vous montrer qu'est-ce que ça va avoir l'air. Donc, on connaît vraiment les caractéristiques. Il reste le peaufinage, comme je disais tantôt, la méthode de réalisation. Puis là, ça se définit, ça, au niveau du certificat d'autorisation de construction. Les méthodes de travail vont être définies là.

4155

Puis l'économie dans un partenariat privé-public, ça se résume en gros à la boîte blanche qui est là. La boîte blanche dit qu'on résume les trois phases dans un seul appel d'offres. Il y a une grosse économie qui vient de là, parce qu'on sauve des étapes.

4160

Ça fait que c'est ça qu'il faut comprendre avec cette acétate-là, qu'ils sont pratiquement parallèles, mais je dirais que le jeu se fait au niveau de l'économie en rassemblant les trois phases.

4165

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

Mais est-ce que ça, par exemple, par rapport à ce qu'on a entendu hier soir, quand même un promoteur associé ne se sentirait pas un peu brimé, de la façon que vous me l'expliquez, dans sa créativité dont on parlait hier?

4170

**LE PRÉSIDENT :**

4175           Donc, votre question était vraiment dans le terme, on parlait créativité, mais vous voulez dire à ce moment-là les possibilités pour le promoteur de faire des... bien, sa marge de manoeuvre à l'intérieur d'une soumission qu'il voudrait faire.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

4180           Oui, c'est ça, sa marge de manoeuvre. Oui, c'est ça. Essentiellement c'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

4185           Justement, mais pour l'ouvrir, parce que c'est une question quand même importante, c'est que nous avons un décret. Un décret, souvent c'est deux, trois pages. Donc, ce sont les conditions générales. Il peut y avoir des références à certains documents.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

4190           Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

4195           J'ai cru comprendre en le lisant, par exemple, que le MTQ avait dit: «Bien, par exemple, le promoteur devra suivre les politiques d'environnement du ministère en ce qui a trait aux mesures d'atténuation en protection pour la sédimentation», des choses comme ça.

4200           Donc, ça voudrait dire néanmoins qu'il y a des éléments connus. Donc, l'élément inconnu un peu, ça serait les conditions du décret. Par exemple, sur la rue Notre-Dame, on a appris qu'il y avait 19 conditions qui avaient été fixées par le gouvernement. Outre ça, donc ces conditions qu'on connaît plus ou moins pour l'instant, ça va dépendre de ce que gouvernement va décider. Donc, ça, c'est une zone d'incertitude à ce stade-ci si le gouvernement met des conditions ou pas.

4205           Outre ça, le ministère, j'ai compris, a l'intention d'imposer des conditions statutaires, c'est-à-dire d'imposer, par exemple pour la construction, le ministère a des devis, il impose sa politique d'environnement. Il a son devis, la section environnement. Ça serait similaire de ce côté-là, est-ce qu'on doit comprendre?

4210           **Mme PATRICIA CLERMONT :**

Si je peux compléter...

4215 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça. Bien, allez-y, complétez. Ma question est large, oui.

4220 **Mme PATRICIA CLERMONT :**

Par rapport au document qu'on examinait hier, qui a été présenté, donc il y avait les huit étapes. Vous nous avez dit qu'on était à la première étape. Puis il reste que la huitième étape, c'est celle de la conception effective du projet.

4225 Je veux dire, il me semble que entre toutes ces étapes-là, il y a une grande marge de manoeuvre. Il y a quand même beaucoup d'espace, de choses qui se passent.

Et aussi, il me semble en tout cas que c'est entre cette étape 1 là et cette étape 8 là, la manière dont c'est interprété, la manière dont c'est rendu visible, qu'il y a la marge de manoeuvre pour ladite créativité qu'on évoquait hier.

4230

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur Gilbert.

4235

**M. HENRI GILBERT :**

Madame Sultana, s'il vous plaît.

4240 **Mme SANDRA SULTANA :**

Oui. Je vais les nommer les huit étapes, parce que c'est...

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

4245

Oui, oui, je m'en rappelle.

**Mme SANDRA SULTANA :**

4250

... c'est important de comprendre c'est quoi ces étapes-là.

La première s'appelle la préparation du dossier d'affaires, dossier d'affaires qui prévoit toutes les conditions, le projet, qui définit finalement le projet de référence ou le projet avec lequel on va aller en appel d'offres.

4255

«Projet», ça veut dire non seulement les caractéristiques physiques, ça veut dire toutes les normes de conception qu'on va prévoir. Ça veut dire toutes les conditions, le type, le

4260 modèle de partenariat, quelles sont les activités qu'on va regrouper sous ça, quelle est la structure juridique du projet, quels sont les mécanismes de paiement. Donc, c'est plus large que simplement le physique.

4265 La deuxième étape s'appelle la consultation du secteur privé. Alors, pour s'assurer que c'est un projet qui a un intérêt pour le secteur privé et dans la façon de le réaliser, donc pas nécessairement la question de scénario physique mais plus dans la réalisation, il y a une étape qui s'appelle «consultation du secteur privé» pour voir s'il y a une acceptabilité de ce projet-là, une recevabilité.

4270 Troisième étape, la stratégie d'attribution du contrat. Donc, la stratégie d'attribution du contrat, ça établit les étapes du processus. Est-ce qu'on fait un appel de qualification? Est-ce qu'on fait un appel d'offres? Est-ce qu'on fait un appel d'intérêts en amont de ça? Quels sont les critères d'évaluation, les modalités d'évaluation? C'est ce qu'on appelle la stratégie d'attribution du contrat.

4275 Ensuite, on a une quatrième étape qui s'appelle l'autorisation gouvernementale. Avant d'aller en appel d'offres, le ministère, le ministre des Transports doit présenter le projet, donc le projet de référence, le projet avec lequel on va aller en appel d'offres. Et la stratégie d'attribution de contrat doit aller au Conseil des ministres pour une approbation.

4280 Cinquième étape, ça s'appelle l'appel de qualification. Donc, en supposant que les deux étapes de la stratégie d'attribution, c'est l'appel de qualification puis l'appel d'offres, les prochaines étapes, 5 et 6, c'est l'appel de qualification, l'appel d'offres.

La septième étape, la négociation, l'autorisation finale et la signature de l'entente.

4285 Et la huitième étape, la conception du projet et sa réalisation.

4290 Donc, les étapes, entre la 1 et la 8, sont des étapes du processus pour arriver à la conception et réalisation, mais ce sont des étapes d'appel d'offres, d'appel de qualification, d'autorisation, de vérification auprès du secteur privé. Ce sont des étapes qu'on peut qualifier peut-être d'administratives plus que de... pas de finalisation de projet, mais vraiment d'administratives, d'avancement du projet jusqu'à sa réalisation.

**LE PRÉSIDENT :**

4295 Très bien. Et ledit document auquel on fait référence, c'est le document déposé... non, il n'est pas déposé? Ça ne serait pas le PR8.1?

Le fameux document, est-ce qu'il a été déposé dans les documents préliminaires?

4300 **M. HENRI GILBERT :**

Oui, monsieur le président, il a été déposé.

4305 **LE PRÉSIDENT :**

Oui?

4310 **M. HENRI GILBERT :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

4315 Peut-être le PR8.1. En tout cas, on vérifiera pour donner la bonne cote, pour s'assurer qu'on parle de la même chose donc, parce qu'on fait souvent référence à ça. J'essaie de mettre la main sur ce document-là.

**M. HENRI GILBERT :**

4320 On en a plusieurs copies.

**LE PRÉSIDENT :**

4325 Ils ne semblent pas l'avoir en arrière, mais on va regarder s'il a été déposé au sein du BAPE et on en fera un dépôt au cas où.

**Mme SANDRA SULTANA :**

4330 Et il est sur le site Internet du ministère.

**LE PRÉSIDENT :**

4335 J'en ai un qui ressemble à ça, mais il n'est pas de la même couleur, c'est pour ça. Je vais le comparer.

Oui, madame Sultana?

**Mme SANDRA SULTANA :**

4340 Et c'est un document qui est disponible sur le site Internet du ministère, donc qui présente le partenariat, donc la démarche de partenariat au ministère des Transports.

**LE PRÉSIDENT :**

4345           Très bien. Je vous remercie.  
              Oui, ça va, madame Clermont? Ça va?

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

4350           Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

              Très bien.  
4355           Oui, monsieur Dufour.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

              Oui. J'aimerais juste demander au ministère des Transports, le document PR3.3, on  
4360           parle de la surveillance et du suivi environnemental. En fait, c'est un document de 2002 dans le  
              résumé de l'étude d'impact.

              Avec l'approche PPP, le suivi environnemental qu'on voit en bas et le programme, en fait,  
              de surveillance environnementale durant la construction, est-ce que c'est changé? Est-ce que  
4365           c'est le même qui est décrit avec un rapport global avec le MTQ qui s'assure de la pleine exécution  
              des travaux correcteurs et de remise en état de l'environnement et, également, avec le rapport  
              global qui doit être adressé, j'imagine, au ministère du Développement durable, de  
              l'Environnement et des Parcs?

4370           En fait, c'est une question globale sur cet aspect de la réalisation du projet et programme  
              de surveillance et de suivi.

**M. HENRI GILBERT :**

4375           Monsieur le commissaire, je demanderais à monsieur Robert Montplaisir de répondre à  
              votre question, s'il vous plaît.

**M. ROBERT MONTPLAISIR :**

4380           Concernant le programme de surveillance et de suivi, il est certain que c'est un minimum  
              ce qu'il y a dans l'étude d'impact. Ça va être bonifié suite aux audiences publiques, suite au  
              décret.

              Et celui qui aura à demander le certificat d'autorisation aura à soumettre, en même temps  
4385           que sa demande de certificat, un programme plus détaillé.

4390 Au niveau de la surveillance, c'est de voir que les mesures d'atténuation soient bien appliquées par les entrepreneurs qui vont faire la construction du projet. Au niveau du suivi, il est indéniable que le projet va nécessiter un suivi de la question acoustique, ce qui est généralement le cas dans l'ensemble des projets.

4395 Comme c'est un projet, on va avoir des critères de performance, c'est d'autant plus important d'avoir un bon suivi sur cet aspect-là. Et le futur partenaire devra, au préalable de sa demande de CA, faire des études pour démontrer que ses mesures d'atténuation pour le bruit sont efficaces théoriquement et il devra par la suite, lors de l'exploitation de l'équipement, assurer un suivi des impacts à cet aspect-là.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

4400 Merci. Pour ce qui est du rapport global qui doit être adressé, on parle d'un rapport global, il est adressé à quel organisme?

**M. ROBERT MONTPLAISIR :**

4405 Le rapport de surveillance et le rapport de suivi normalement sont adressés à la Direction des évaluations environnementales du ministère de l'Environnement.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

4410 D'accord, ça va. Merci, monsieur.

**LE PRÉSIDENT :**

4415 Ça va?

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Merci.

4420 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, nous n'inviterons pas un nouveau participant. C'est pour ça que j'ai laissé courir un peu, on était déjà rendus vers 16 h 10, j'ai laissé madame Clermont poser des questions.

4425 Alors, il est maintenant 16 h 25. Donc, nous allons mettre fin à la séance de cet après-midi. Nous allons reprendre à 19 h.

4430 Est-ce que du côté des personnes-ressources, ça va? Vous n'avez pas rien à rajouter?  
Très bien. Alors, nous allons simplement reprendre à 19 h. Il y aura une présentation en début  
de séance par le ministère des Transports sur les PPP. Donc, on pourra revenir.

4435 Le petit document qu'on a fait référence n'est pas déposé. On va s'assurer qu'il est  
déposé vu que c'est un document pas très volumineux, mais beaucoup de gens y font référence.  
Alors, nous allons en faire un dépôt formel. Très bien. Alors, bon dîner.

\*\*\*\*\*

4440 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe judiciaire, certifie sous mon serment d'office  
que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes  
sténographiques prises par moi au moyen du sténomasque, le tout conformément à la Loi.

4445 ET J'AI SIGNÉ:

---

**LISE MAISONNEUVE, s.o.**