

Séance de la soirée du 17 mai 2005

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

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

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

**PREMIÈRE PARTIE**

VOLUME 3

Séance tenue le 17 mai 2005, 19 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
PRÉSENTATION PAR LE PROMOTEUR SUR LE PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ.....	2
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
GUY GARAND .....	10
DANIEL VANIER .....	26
PRÉSENTATION PAR LE PROMOTEUR SUR LES GAZ À EFFET DE SERRE .....	43
REPRISE DE LA SÉANCE .....	59
FRANÇOIS CARON .....	59
ANDRÉ PORLIER .....	70

## MOT DU PRÉSIDENT

### LE PRÉSIDENT :

5            Alors, mesdames et messieurs, bonsoir et bienvenue à cette troisième 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           Avant d'appeler les gens inscrits au registre, quelques petits messages d'intérêt. Cet après-midi, on a pu entendre à deux ou trois reprises des cellulaires sonner. Donc, je vous demande de soit les mettre sous mode vibration ou soit de les éteindre pendant la séance de l'audience. Je vais demander donc votre collaboration sur ce point.

15           Je vous rappelle également qu'à l'arrière de la salle, il y a un sondage du bureau sur la qualité de nos services, auquel vous pouvez répondre. Vous pouvez le remplir.

20           Maintenant, je vous confirme qu'il y a une visite de terrain en rapport avec le projet prévue le 26 mai dans la journée. Les modalités finales sont à préciser. Mais c'est une visite qui va se tenir pendant la journée du 26 mai. À date, nous avons une quinzaine de personnes inscrites. Il y a encore possibilité de s'inscrire en arrière de la salle pour les personnes qui seraient intéressées.

25           Je vous rappelle que c'est une visite technique. Ce n'est pas un déplacement de l'audience, donc de la commission en tant que salle d'audience. Donc, ce sera une visite d'explication sur les différents aspects du projet, mais au niveau technique de terrain, donc les aménagements physiques.

30           Ce soir, nous allons débiter, aussi c'est vrai avant d'appeler les gens du registre, nous allons débiter avec une présentation du ministère des Transports sur le partenariat public-privé. Donc, nous allons faire cette présentation d'entrée de jeu.

35           Enfin, la Ville de Montréal nous a informés qu'elle n'était pas en mesure de nous faire une présentation sur le développement et l'étalement urbain. Il avait été question de ça. Donc, on a fait les vérifications. Donc, il n'y a pas de présentation déjà montée sur cet aspect-là du côté de la Ville de Montréal. Donc, il n'y aura pas de présentation à cet effet. Bien entendu, la Ville peut toujours répondre à des questions relativement à l'urbanisme, on se comprend bien, mais de présentation de quelques minutes de la Ville, il n'y en aura pas.

40           Alors, maintenant, je vais inviter le ministère des Transports à faire sa présentation sur les partenariats publics-privés.

**M. HENRI GILBERT :**

Merci, monsieur le président. Je demande à madame Sultana, s'il vous plaît, de faire la présentation. Merci.

45

**Mme SANDRA SULTANA :**

Alors, l'objectif de cette présentation est d'expliquer ce que l'on entend par du partenariat public-privé et de vous exposer en quoi cette approche est différente de l'approche conventionnelle. Je vous rappelle que le PPP est une approche de réalisation du projet, donc une façon de le construire, de l'exploiter.

50

Le ministère, dans l'élaboration des projets en PPP, dans ce cas-ci pour le projet de l'autoroute 25, suit une démarche très rigoureuse pour évaluer et démontrer la pertinence de cette approche par rapport à l'approche conventionnelle.

55

Alors très rapidement, ma présentation se fera en quatre points. On vous proposera d'abord une définition du concept de partenariat public-privé en vous indiquant ses caractéristiques, les options possibles de partenariat public-privé possible; on abordera ensuite le pourquoi de la réalisation d'un projet en partenariat public-privé; le contexte, c'est-à-dire l'encadrement gouvernemental, la question du péage, la démarche de réalisation et, enfin, un calendrier de réalisation.

60

Le partenariat public-privé consiste en une entente à long terme, on parle de 25, 30, 35 ans, entre le gouvernement et l'entreprise privée, qui est fondée sur le partage des responsabilités des bénéfices et des risques dans le but d'assurer la prestation d'un service public. L'objectif ultime du PPP est d'obtenir les meilleurs bénéfices sociaux et économiques en échange des coûts qui sont occasionnés par le projet.

65

Je vous propose ici plusieurs options possibles de partenariat public-privé, allant de la gestion déléguée en entretien et exploitation donc d'un territoire ou d'un réseau, jusqu'à la forme qui regroupe l'ensemble des activités conception, construction, entretien, exploitation et financement. Plus le niveau d'engagement est élevé, plus aussi est élevé le niveau de risques que le secteur privé assume.

70

75

Aux deux extrêmes de ces options et qui ne sont pas des options de partenariat public-privé, on aurait, dans le coin gauche inférieur, on aurait les travaux en régie, donc des travaux qui seraient réalisés par le ministère des Transports. Et à l'extrême droite, en haut, ce serait la privatisation qui n'est pas non plus un partenariat public-privé. La privatisation, c'est donc le transfert de la propriété totale, transfert de tous les risques, donc très différent d'un partenariat public-privé.

80

85 Donc, c'est la forme la plus complète qui est retenue pour l'autoroute 25, c'est-à-dire qui regroupe la conception, la construction, l'exploitation, l'entretien et le financement dans un contrat unique pour une durée de 30, 35 ans, ce qui permet de favoriser une plus grande efficacité et de générer des économies.

90 Comme l'entente, qu'on doit prévoir, on doit la prévoir de façon détaillée, donc tous les aspects du contrat sur une longue période, la planification d'un PPP est aussi plus longue. On a fait allusion ce matin à huit étapes jusqu'à la conception, réalisation. J'y reviendrai. Mais ça demande une planification beaucoup plus complexe, qui demande plus de temps de préparation que pour un projet qui est à élaborer selon la méthode conventionnelle.

95 Une autre caractéristique des partenariats publics-privés, c'est que l'entente spécifie les exigences, les résultats à atteindre et les critères de performance plutôt que les moyens d'y arriver. Dans cette forme de PPP, le partenaire privé est aussi responsable du financement, comme je vous disais ici, et il sera remboursé par les revenus de péage et par une contribution de l'État.

100 Dans le cas qui nous concerne, le parachèvement de l'autoroute 25, c'est le parachèvement entre Montréal, le boulevard Henri-Bourassa, Laval, l'autoroute 440, pour la conception, la construction du tronçon de 7.2 km, incluant le pont de 1.2 km qui traverse la rivière des Prairies, et aussi l'exploitation de l'infrastructure.

105 Pourquoi réaliser un projet en PPP? Il y a plusieurs avantages que le gouvernement cherche à optimiser, à aller chercher. D'abord, on cherche à obtenir la meilleure valeur pour l'argent investi. Donc, on pense que de regrouper les différentes activités, allant de la conception jusqu'à l'entretien, permet de développer une solution qui est mieux intégrée et qui envisage le cycle de vie d'une infrastructure; donc, non seulement de concevoir un projet avec en arrière-  
110 pensée l'entretien qu'on devra y faire pendant une longue durée de temps.

115 Le PPP, le partenariat public-privé, permet aussi de devancer la réalisation du projet puisqu'il dépend beaucoup moins de la disponibilité budgétaire, condition qui est souvent un frein au développement de nouvelles infrastructures. Le regroupement des activités de la conception, construction, exploitation, entretien permet aussi d'accélérer la réalisation du projet, donc de le réaliser plus vite. En fait, c'est plus la partie conception, construction qui accélère.

120 Troisième élément, partage des risques. Dans l'approche conventionnelle, c'est le ministère qui assume la majorité des risques. Dans un PPP, l'entente prévoit un partage de risques. Ainsi, par exemple, le partenaire privé serait responsable des risques de conception, des risques de construction, des risques de délais démesurés, des risques de dépassement de coûts. Le gouvernement signerait donc une entente avec un partenaire privé pour un coût fixe, pour un délai de livraison fixe, et tout dépassement de ces éléments-là serait assumé par le

partenaire privé.

125

Le partenariat public-privé permet aussi d'échelonner les dépenses du gouvernement sur la durée du projet. Le péage permet aussi de transférer une partie des coûts aux usagers directement.

130

Et enfin, on parlait d'innovation tout à l'heure dans l'après-midi, la responsabilité, la marge de manoeuvre plus grande qui est laissée aux partenaires privés leur permet de développer des méthodes de travail beaucoup plus efficaces ou plus efficientes, des techniques innovantes, des méthodes de construction différentes, l'utilisation de matériaux plus performants. Donc, c'est là où on prévoit une innovation, plus que sur la conception même du projet.

135

Donc, on s'entend que les caractéristiques qui sont définies ici, durant cette consultation-ci, ce sont les caractéristiques de base du projet. Et où on cherche à avoir innovation, c'est plus sur la réalisation, sur les moyens de réaliser le projet.

140

La réalisation des projets en partenariat est prévue dans un encadrement gouvernemental précis. Une loi concernant les partenariats en matière d'infrastructures de transport, qui est en vigueur depuis décembre 2000, qui établit la conduite pour la réalisation des projets, elle accorde des pouvoirs spécifiques au ministre des Transports et au gouvernement.

145

La loi encadre donc les ententes à long terme entre le gouvernement et le secteur privé pour la réalisation des projets, de construction, de réfection et d'exploitation d'infrastructures en transport. On y précise que l'entente doit comporter un partage de risques entre les partenaires publics et privés, et aussi une participation du secteur privé au financement de la réalisation du projet.

150

La *Loi sur les partenariats en matière d'infrastructures de transport* prévoit aussi l'application du Code de la sécurité routière.

155

Permet aux partenaires privés de recourir au péage. Donc, le péage est une condition qui est incluse dans la loi.

160

Accorde au gouvernement le pouvoir d'établir les normes de fixation du montant des péages, ce à quoi on référerait cet après-midi quand on dit que les tarifs de base sont établis par le partenaire privé dans son offre. Toutefois, les normes de fixation, donc les normes de progression de ces tarifs-là, sont établies dans l'entente.

On établit certaines règles concernant aussi le péage et son recouvrement.

Si on aborde la question de péage, pourquoi du péage? Bien, d'abord, pour contribuer

165 au financement. Les revenus de péage contribuent au financement du projet. On peut faire  
contribuer plus directement l'usager, donc le concept d'usager-payeur. Et le péage permet aussi  
de contrôler l'achalandage.

170 Donc, le péage est imposé sur le nouveau lien routier. Un usager de la route, qui ne  
souhaiterait pas utiliser la route à péage, a toujours une alternative via les autres axes qui  
traversent la rivière des Prairies dans le cas de l'autoroute 25. Donc, la route à péage, c'est une  
situation qu'on considère gagnante pour tous. Les usagers de la route à péage qui profitent d'un  
haut niveau de service, donc une fluidité accrue, donc ont un service pour le péage qu'ils paient.  
175 Et les usagers qui ne désirent pas payer auraient des alternatives qui seraient allégées par la  
construction de l'autoroute à péage.

180 Quand on parle de péage, on parle de péage électronique, donc qui nécessite ni  
ralentissement ni arrêt des véhicules. On parle de tarifs réglementés par l'entente contractuelle.  
Puis on parle aussi de la disponibilité d'une route alternative sans péage pour les usagers qui le  
préfèrent.

185 Je vais passer un peu de temps ici et je reviendrai. C'est un peu les étapes dont on faisait  
allusion dans le petit document, le dépliant, les huit étapes. Donc, on les retrouve à peu près  
toutes dans cet élément-ci.

190 La démarche de planification du projet. Donc, le ministère des Transports suit une  
démarche très rigoureuse de développement du projet. On développe un dossier d'affaires dans  
lequel on considère les besoins et les résultats recherchés. On procède à une évaluation de  
différents scénarios et on choisit le projet qui semble répondre le mieux aux besoins qui ont été  
195 exprimés. Puis l'élaboration de scénarios, ça peut comprendre les éléments de revenus, les  
éléments de coûts, les éléments d'analyse financière, de rentabilité, de la modélisation en termes  
de type de partenariat, quel type de partenariat on mettrait en cours.

195 On compare ensuite le projet en mode partenariat ou projet en mode conventionnel, donc  
une analyse de la valeur, et on conclut sur une décision quant à la réalisation du projet. Donc, il y  
a une décision à prendre quant au mode de réalisation en partenariat public-privé.

200 En parallèle, on établit une stratégie d'octroi, stratégie d'octroi qui précise les étapes du  
processus, les critères d'évaluation, les modalités d'évaluation. Étapes de processus, on pourrait  
penser et, en fait, on vous donne les plus classiques ici, un appel de qualification et un appel  
d'offres, pour ensuite sélectionner un partenaire privé.

205 Il y a deux moments auxquels il faut retourner pour une autorisation au Conseil des  
ministres. Ici, vous les voyez, ils sont indiqués par des étoiles. Donc, la décision sur le projet, le  
projet qui serait réalisé en partenariat public-privé, et la stratégie d'octroi.

Donc, avant d'aller en appel d'offres, on doit aller au Conseil des ministres pour une

210 autorisation de poursuivre le projet. Et lorsqu'on aura sélectionné le partenaire privé, avant de  
signer une entente, il y a aussi autorisation du Conseil des ministres. Donc, deux moments où la  
*Loi sur les partenariats en matière d'infrastructures routières* nous précise qu'il y a une autorisation  
à recevoir du Conseil des ministres.

215 À partir du moment où on a une entente, le partenaire privé procède avec la réalisation du  
projet, donc conception, construction, entretien et exploitation.

Ce sont les huit étapes qui sont aussi incluses dans le dépliant *Le partenariat public-privé*,  
qui a été élaboré par le ministère des Transports pour encore une fois expliquer ce que c'est que  
du partenariat public-privé et dans quel contexte on l'applique.

220 Les étapes 1 à 8. Donc, étape 1 serait à peu près le dossier d'affaires. Et les autres  
déclinent jusqu'à 8, la conception, la réalisation.

225 Si on revient à l'entente entre le gouvernement du Québec et le partenaire privé, l'entente  
précise les exigences gouvernementales: donc les normes de conception routière du ministère  
des Transports, les normes de qualité de services, les exigences environnementales, donc  
exigences qui seraient précisées dans le décret, qui sont la résultante de la consultation qui est en  
cours, les modalités de contrôle de tarif, les pénalités dans le cas de non-conformité. Donc, si le  
partenaire privé ne respecte pas les exigences du contrat, il y a pénalité et donc l'entente précise  
ces pénalités. Elle précise beaucoup d'autres choses aussi: les mécanismes de paiement, etc.

230 Enfin, je finis sur le calendrier de réalisation. Et ce calendrier, donc, appel d'offres  
possible en automne 2005 et, bien sûr, sous réserve des approbations environnementales, donc  
le processus, le décret environnemental qui est une condition, un prérequis à l'appel d'offres dans  
cet élément-là. Alors, l'appel d'offres automne 2005, des plans et devis automne 2006, pour une  
235 mise en service possible en 2009.

240 Je pourrais revenir avec la diapo qu'on avait présentée cet après-midi pour présenter le  
mode conventionnel, l'approche PPP, les différences entre les deux modes, si vous le jugez  
opportun. Et le gris est simplement un fond qu'on a choisi, qui n'était peut-être pas le meilleur  
dans ce cas-ci. Ce n'est pas une zone grise.

245 Alors, dans l'approche conventionnelle, on commence avec une étude d'opportunité, qui  
nous amène à un avant-projet préliminaire. On va en consultation publique, consultation publique  
du Bureau des audiences publiques en environnement, le BAPE, qui nous amène à un décret,  
décret qui précise les exigences environnementales qui doivent faire partie du projet. Ça aboutit  
sur des plans et des devis. Une fois les plans et devis élaborés, on va à un certificat  
d'autorisation. Donc, avec les méthodes de construction, les projets, les plans et devis plus



250 précis, on obtient un certificat d'autorisation qui nous amène à la construction, l'exploitation et l'entretien.

255 Dans l'approche PPP, c'est très semblable comme processus. Évidemment, le PPP commence juste dans cette boîte blanche ici. Tout ce qui est préalable, ce sont des étapes qui sont faites à même le ministère des Transports. Donc, étude des besoins, évaluation des scénarios, définition du projet, ce que je vous avais parlé tout à l'heure le dossier d'affaires, consultation publique, celle qui est présentée ici donc avec le projet qu'on vous présente, les caractéristiques principales du projet.

260 On fait une consultation publique, qui nous amène à un décret qui nous précise les exigences environnementales qui doivent faire partie du projet, exigences environnementales qui font partie du devis de performance, de toute la documentation d'appel d'offres, donc les critères de performance, les exigences environnementales, les exigences de projet qui doivent être incluses dans le projet.

265 On va en appel d'offres pour un partenariat public-privé qui regroupe toutes les activités de plans et devis, construction, exploitation et entretien. Dans le même contexte, une fois les plans et devis élaborés, le partenaire privé devra obtenir, donc en présentant les plans et devis, les méthodes de construction, devra obtenir le certificat d'autorisation et ensuite pourra procéder à la construction, l'exploitation et l'entretien.

270 Les deux processus demandent qu'il y ait une surveillance environnementale durant la construction. Les deux processus demandent qu'il y ait un suivi environnemental durant la période d'exploitation et entretien.

275 Ce qui diffère aussi dans les deux processus, c'est qu'on va en appel d'offres plusieurs fois. Donc, pour chacune des activités, on va en appel d'offres pour les plans et devis, en appel d'offres pour la construction, en appel d'offres pour l'exploitation et l'entretien. Donc, sur la durée du projet, il y aura de nombreux appels d'offres, de nombreux contrats d'entretien. Dans le cas du partenariat public-privé, on procède à un seul appel d'offres qui fait le regroupement de toutes ces activités-là et qui est pour la période de l'entente.

280 Ça conclurait la présentation.

**LE PRÉSIDENT :**

285 Alors, nous vous remercions pour votre présentation.  
Monsieur Dufour.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

290 Alors, merci beaucoup, madame. J'aimerais poser une première question. On le

comprend un peu dans votre présentation, mais qu'est-ce qui peut motiver un entrepreneur ou, je ne sais pas, un ensemble d'entrepreneurs, ce serait ma deuxième question, disons à offrir ses services pour un PPP? Quelle serait sa motivation?

295 Est-ce que c'est une plus grande rentabilité pour l'argent investi, parce que quand même il y a des risques qu'il encourt, ou bien ce serait le fait qu'il est le seul à tout faire, à être le seul maître d'oeuvre dans le projet?

Alors, je vous pose la question. Qu'est-ce qui peut le motiver?

300

**Mme SANDRA SULTANA :**

C'est un peu de tout. Puis je ne me substituerai pas à un éventuel partenaire privé. Mais évidemment, l'envergure du projet est d'intérêt.

305

Donc, on parle quand même de 383 M\$, un estimé de 380 M\$. Toute la gestion de l'ensemble du projet est d'intérêt. Donc, il y a un intérêt à faire l'ensemble de ces activités-là, de regrouper les activités.

310

Il y a évidemment une partie innovation. Elle est limitée l'innovation, mais il y a quand même une innovation dans la gestion de tous les éléments, dans le financement, les structures financières qui peuvent être développées pour mettre en oeuvre ce projet-là.

315

Donc, il y a différents avantages qui permettent d'amener des moyens plutôt que des... d'avoir des résultats auxquels répondre et d'avoir la liberté, la responsabilité, la plus grande marge de manoeuvre pour réaliser un projet. Donc, il y a un intérêt dans ce contexte-là.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

320

Merci. Je voulais demander aussi: est-ce qu'il s'agit d'un seul entrepreneur ou il peut y avoir un consortium d'entreprises?

**Mme SANDRA SULTANA :**

325

C'est sûr qu'un seul entrepreneur ne fait pas toutes ces activités-là. Donc, habituellement, ce sont des consortiums, des consortiums qui regroupent autant des consultants en ingénierie, des entrepreneurs, des financiers dans de nombreux cas, des exploitants. Donc, il y a vraiment des expertises très polarisées.

330

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

335

Une petite question en rapport avec votre présentation.

Tout à l'heure, il y avait comme deux possibilités. Donc, j'ai compris, dans le cas où, par exemple, une fois que les soumissions sont analysées, le ministère s'aperçoit qu'il serait possible que le ministère décide de réaliser le projet lui-même, j'ai cru comprendre que cette option-là était toujours sous-jacente.

340

**Mme SANDRA SULTANA :**

Disons qu'à la fin du processus de sélection, il y aurait une décision à prendre si on poursuit avec le projet ou non. Donc, si le gouvernement considérait que les offres ne le satisfont pas du tout, il pourrait décider de ne pas le réaliser en partenariat, de le réaliser selon la méthode conventionnelle. Mais ça, il faudra décider à ce moment-là comment on poursuit le projet.

345

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, le gouvernement va se fixer des objectifs au moment de l'appel d'offres et si les objectifs ne sont pas rencontrés, à ce moment-là il pourra mettre fin et décider de réaliser le projet par lui-même.

350

355

**Mme SANDRA SULTANA :**

En effet.

**LE PRÉSIDENT :**

360

Très bien. Je vous remercie.

Alors, nous allons maintenant inviter les personnes inscrites au registre. Je vais débiter par les personnes qui étaient inscrites, que j'ai appelées cet après-midi, qui étaient absentes. Donc, je vais commencer au tout début, bien entendu, exception faite des gens que nous avons pu faire passer à la table des intervenants.

365

Donc, j'avais une personne inscrite, monsieur Jacques Brunet. Madame Denise Babin. Monsieur Gaétan Châteauneuf. Monsieur Mathieu Lamarche. Monsieur Christopher Coggan. Hier, nous avons environ 400 personnes, c'est un petit peu moins de monde ce soir. Donc, on peut présumer qu'il y ait plusieurs absents. Madame Mélissa Fillion. Madame Rachel Ariej-Jougard. Monsieur Arthur, si j'ai correctement le nom, Lacomme ou Lacombe.

370

375 Monsieur Guy Garand. Alors, bonsoir, monsieur!

**M. GUY GARAND :**

380 Monsieur le président, membres de la commission, bonsoir. Petit préambule avant les deux questions, si vous permettez.

Sachant qu'il y a 7 ponts entre la Rive-Nord et Laval, qui traversent la rivière des Mille-Îles, pour un total de 16 voies circulant vers le sud et 16 voies vers le nord et qu'il y a toujours congestion à partir de l'autoroute 640 et même plus loin que la 640;

385 sachant qu'il y a 6 ponts entre Laval et Montréal traversant la rivière des Prairies et qu'il y a présentement 20 voies vers le sud et 20 voies vers le nord, et qu'il y a une congestion monstre sur l'île de Laval, même en direction est-ouest sur la 440;

390 sachant que l'Île Jésus et l'île de Montréal ont des superficies bien délimitées et qu'elles ont une certaine capacité limite pour recevoir des véhicules routiers pleine capacité ou congestion, on peut dire;

395 sachant que dans un projet de parachèvement de l'autoroute 25, le promoteur rajouterait 3 voies vers le nord et 3 voies vers le sud, ce qui porterait le total des voies à 23 vers le sud et 23 vers le nord pour l'île de Montréal et l'île de Laval;

sachant que le promoteur ne mentionne nullement une réduction de l'utilisation des véhicules routiers dans son projet;

400 sachant qu'il y a une augmentation de 2 à 3 % d'automobiles qui franchissent les ponts chaque année, et ce, depuis 1990, voici les questions.

405 Comment le promoteur peut justifier une meilleure fluidité avec le prolongement de l'autoroute 25, quand ce projet ne fait que répartir la circulation des véhicules routiers et non la diminuer? Et comment on peut justifier que c'est un projet de développement durable? C'est la première question, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

410 Monsieur Gilbert.

**M. HENRI GILBERT :**

415 Meilleure fluidité. Monsieur Garand a parlé de nombre de voies qui vont du nord au sud ou du sud au nord entre Laval et Montréal. C'est certain que si on ajoute des voies, donc on

420 parle de mieux équilibrer le système de traverse des ponts ou les ponts c'est-à-dire entre Montréal et Laval. Donc, automatiquement, si on rééquilibre et on va chercher 10 000 véhicules pendant la période de pointe du matin, c'est autant, à l'ouverture, de véhicules qui ne seront pas sur les autres ponts. Donc, on rééquilibre la pression sur les ponts.

**LE PRÉSIDENT :**

425 Ça, on a vu le calendrier de réalisation. Donc, on parle de 2009 pour la mise en service. Donc, ça se passerait à ce moment-là.

430 Monsieur Garand fait allusion à une augmentation annuelle de trafic qui est assez régulière. Par exemple, dans les études, on voit que vous vous étiez basés notamment sur des études de base de comptage 1998, vous avez énoncé une hypothèse 2006 pour le trafic. Actuellement, nous sommes en 2005.

435 Une sous-question en rapport avec ça, la justesse de vos chiffres, par exemple, est-ce que la réalité quotidienne nous démontre actuellement que vous étiez pas mal dans le mille dans vos prévisions pour 2006?

**M. HENRI GILBERT :**

440 Je demanderais peut-être à monsieur Pierre Tremblay de vous expliquer ça, mais vous allez voir que les chiffres sont assez précis et constants. Monsieur Tremblay, s'il vous plaît.

**LE PRÉSIDENT :**

445 Et aussi confirmer dans le sens de la question de monsieur Garand, c'est quels sont les taux d'augmentation de l'usage des véhicules ces dernières années aussi. Allez-y.

**M. PIERRE TREMBLAY :**

Oui, monsieur le président, peut-être que je pourrais même afficher...

450 Vous avez sur ce tableau-là ici un résumé des comptages qu'on obtient sur chacun des ponts qui traversent la rivière des Prairies jusqu'à LeGardeur, jusqu'à Repentigny, pour un total de 110 000 observé en 2003, pour une journée ouvrable typique d'automne.

455 Et dans nos scénarios, lorsqu'on parlait de l'horizon 2006 qui était l'ancien horizon présumé d'ouverture du projet, lorsqu'on a fait le début des audiences en 2001, le début du processus d'information, on anticipait que ça se dirigeait vers une situation sans la 25 de l'ordre de 118 000 véhicules. Alors, déjà en trois ans, il y aurait eu une progression importante par rapport à ce qu'on observe ici.

460           Alors, à l'époque, ce chiffre-là était évidemment basé, comme monsieur Garand l'a signalé, c'était basé sur une situation de 1998, qui était nos données de référence au niveau des projections. Alors, on voit que probablement qu'on projetait un peu plus fort, on peut imaginer qu'on projetait un petit peu plus fort la croissance qu'elle s'est avérée avec les comptages.

465           Avec le projet de la 25, ce chiffre-là de 119 000 ici, à toutes fins pratiques, passerait à 120 000. Donc, il y aurait environ un millier d'automobiles de plus qui traverseraient le pont en pointe du matin.

470           Excusez, tantôt, je vous ai dit que c'était pour la journée ouvrable. C'est faux. C'est pour la période de pointe du matin, de 6 h à 9 h.

475           Alors, on aurait ce chiffre-là. Et sur l'horizon 2016, on aurait de l'ordre de 124-125 000 déplacements. Donc, encore là une progression de 5 000 en 10 ans. Je ne sais pas en pourcentage combien ça fait, mais 5 000 sur 10 ans, ça fait à peu près 500 par année. Ça fait à peu près 500 sur 100 000.

**M. GUY GARAND :**

480           C'est loin du 2 à 3 % que le ministère justifiait dans les documents que j'ai.

**LE PRÉSIDENT :**

485           Donc, c'est ça. Maintenant que vous avez revu à la baisse les taux, ça donne quoi environ?

**M. PIERRE TREMBLAY :**

490           On n'a pas revu à la baisse. Ce qu'on pense, c'est que nos projections étaient fortes, vraisemblablement, et la réalité de 2003...

495           On n'a pas encore, au moment où on se parle, le comptage de 2005, à moins que je me trompe. Alors, on ne peut pas dire, mais il semble y avoir – et ça, c'est toujours en direction sud, donc entrant sur l'île de Montréal – il semble y avoir quand même, étant donné qu'on atteint la capacité pratiquement des ponts durant les trois heures de pointe du matin, comme monsieur disait, c'est assez saturé, ça n'a pas tendance à augmenter beaucoup. Il y a une demande quand même, il y a une pression, il y a une croissance qui est anticipée, qui va continuer d'exister, mais probablement qu'elle va être un peu moindre que prévue.

          Mais aux fins de conception du projet, nous, ça nous donne une idée de la demande,

500 l'attente qui est projetée à l'horizon 2006, de l'ordre de 120 000.

**LE PRÉSIDENT :**

Mais en somme, l'augmentation est plus faible qu'anticipée. C'est ça?

505

**M. PIERRE TREMBLAY :**

Pardon?

510

**LE PRÉSIDENT :**

L'augmentation, néanmoins, est plus faible qu'anticipée à l'origine.

**M. PIERRE TREMBLAY :**

515

Oui. De toute façon, les augmentations au niveau de la demande en transport vont être de plus en plus faibles dans l'avenir à cause de l'effet d'un vieillissement de population, de structure d'âge, de plafonnement démographique qui peut être anticipé probablement d'ici les années 2016 à 2021, dépendant de qui fait les prévisions. On ne connaîtra plus des taux de croissance qu'on a connus dans le passé.

520

Il y a un autre phénomène aussi qui joue beaucoup. C'est que les banlieues deviennent de plus en plus autonomes en emploi aussi. Par exemple dans la MRC des Moulins, on a jusqu'à 60 % des déplacements qui se font à l'intérieur même de la MRC. Donc, il n'y a pas nécessairement... croissance de la demande dans les banlieues ne veut pas dire croissance de la demande sur les ponts. De plus en plus, il y a une autonomisation au niveau des activités commerciales et des activités d'emploi dans les banlieues, autant à Laval que sur la couronne nord.

525

Donc, les croissances sur les ponts, il y a un certain...

530

**LE PRÉSIDENT :**

Plafonnement.

535

**M. PIERRE TREMBLAY :**

... plafonnement qui est anticipable. Mais comme on dit, ça va aller plus mal avant d'aller mieux, il y aura toujours une croissance quand même de la demande sur les ponts.

540

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Garand.

545 **M. GUY GARAND :**

Juste une petite sous-question à la première, oui, ces chiffres sont là, mais ça ne désengorgera pas le nord de ville de Laval. Il ne faut pas oublier que le nord de ville de Laval est la plus forte croissance démographique et de développement présentement dans la région métropolitaine.

550

Quand ils me disent que les chiffres, au début, étaient surévalués, ils les ont sous-évalués, je me demande si le ministère des Transports a tenu compte du développement dans l'est de Laval qui est à venir et de ce qui se fait au nord de la ville de Laval concernant les taux fonciers et que les gens vont s'installer là-bas.

555

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Gilbert, est-ce que vous avez quelque chose à ajouter en rapport avec le point de monsieur Garand?

560

**M. HENRI GILBERT :**

Seulement qu'un point, si vous permettez. C'est qu'un emploi sur deux présentement dans la MRC des Moulins est comblé dans la MRC des Moulins. Donc, il y a un auto-emploi qui se fait au niveau de la MRC. Donc, nos statistiques, c'est 1 sur 2 déjà ou près de 1 sur 2.

565

**LE PRÉSIDENT :**

Et on pourrait peut-être adresser la question du côté de Ville de Laval en rapport justement avec le développement. Je ne suis pas de la région. Je connais un petit peu Laval.

570

Mais qu'est-ce qu'on peut en dire sur le développement actuel de Laval? Quelles sont les tendances que vous prévoyez justement en termes de développement résidentiel et autres du côté de Laval?

575

**M. RICHARD FLEURY :**

En fait, comme les années passées, on prévoit toujours environ entre 2 000 et 2 500 nouvelles unités de logement ainsi qu'une forte croissance des commerces et des industries.

580



**LE PRÉSIDENT :**

585                   Donc, vous dites 2 000 à 2 500 unités de logement par année construites, en moyenne,  
dans ces dernières années.

**M. RICHARD FLEURY :**

590                   Oui, en moyenne, dans les trois dernières années, c'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

595                   Et une bonne croissance industrielle. Donc, ça veut dire, si je comprends votre  
explication, il y a création d'emplois sur l'île de Laval.

**M. RICHARD FLEURY :**

Exact.

600                   **LE PRÉSIDENT :**

Donc, une grande partie des gens qui se construisent à Laval, c'est pour y travailler.

**M. RICHARD FLEURY :**

605                   Exact.

**LE PRÉSIDENT :**

610                   C'est comme ça que je dois interpréter votre réponse.

**M. RICHARD FLEURY :**

Exact.

615                   **LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur Garand.

620                   **M. GUY GARAND :**

Donc, s'il y a une forte croissance économique à Laval et les gens vont résider à Laval, ils  
vont travailler à Laval. Comme les gens du Transport disent, 1 emploi sur 2 est généré à

625 Terrebonne parce que l'industrie est à Terrebonne, alors le pont est pour qui?

**LE PRÉSIDENT :**

630 Donc, monsieur Gilbert, en rapport avec la question de monsieur Garand, le pont, quels sont les objectifs dans un contexte, comme monsieur Garand l'a expliqué, qu'il y a du développement dans la couronne nord, alors quels sont les objectifs qu'il vise? Effectivement, quelle clientèle le pont vise?

**M. HENRI GILBERT :**

635 Effectivement, on peut sortir peut-être la diapo sur les origines-destinations. Présentement, le besoin, comme on peut le voir sur la diapositive qu'on va avoir peut-être dans quelques minutes, c'est que présentement il y a des déplacements qui se font de l'est de Laval, de la couronne nord. On dit 1 sur 2, mais il y a encore du monde qui voyage. Il y a un besoin  
640 actuel de déplacer ces gens-là vers l'est de Montréal. Donc, on parle d'un gros pourcentage, près de 50 %.

645 Quand on regarde les origines-destinations, même la plupart des gens qui vont passer pendant l'heure de pointe sur le pont vont descendre de l'autoroute avant même d'arriver à l'échangeur Anjou. Donc, c'est plus de 50 % qui vont là. On va le voir, ici, là, près de 50 %. On voit qu'il y a 35 plus 10 % qui s'en vont vers l'est de Montréal ou Mercier. Puis si on regarde qu'est-ce qui vient du nord, on a 31 % qui vient de la MRC des Moulins, mais il faut ajouter aussi tout ce qui est en périphérie, à l'extérieur, Rive-Nord éloignée et tout ça. Et puis de Laval, on voit qu'il y a 43 %, dont 20 % à peu près qui viennent encore là de l'est de Saint-François.

650 Donc, il y a un besoin présent, un besoin déjà identifié de gens qui voyagent de l'est vers l'est.

**LE PRÉSIDENT :**

655 Plein est, effectivement. Monsieur Garand.

**M. GUY GARAND :**

660 Je vais passer à la deuxième question, parce qu'on ne s'obstinera pas sur les chiffres parce qu'on peut coucher ici ce soir.

665 La deuxième question. Comment le promoteur entend-il gérer la circulation de l'heure de pointe du soir, quand on sait qu'il y a 23 voies qui vont déborder de Montréal à Laval et que la sortie de Laval au nord est de 16 voies? J'ai le pressentiment qu'on s'en va dans un entonnoir.

**LE PRÉSIDENT :**

En rapport avec le réseau existant, la 440 principalement?

670 **M. GUY GARAND :**

Là présentement, il y a 20 voies le soir, à l'heure de pointe, il y a 20 voies de Montréal à Laval et il y en a présentement 16 de Laval à la couronne nord. Si on en rajoute 3 dans les années à venir, on va être 23 contre 16.

675

Est-ce que ça veut dire qu'on va avoir besoin de deux autres ponts dans le nord, où on va créer un bouchon encore plus monstre à Laval pour vider Laval vers la banlieue nord? On s'en va vers un entonnoir. C'est complètement illogique.

680 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, monsieur Gilbert, prévoyez-vous des problèmes d'engorgement le long de la rivière des Mille-Îles?

685 **M. HENRI GILBERT :**

Je vais demander à monsieur Jacques Venne de répondre à la question, s'il vous plaît.

**M. JACQUES VENNE :**

690

Je vais demander une acétate qui va permettre de voir comment, en fin de compte, ces voies-là vont se raccorder vers Terrebonne sur la 25, ce qui va permettre, en fin de compte, aux gens de bien comprendre. Parce que, hier, il y a eu des gens qui ont dit: «Vous arrivez avec 6 voies qui vont se concentrer sur 2 voies vers Terrebonne, c'est évident que vous allez avoir une congestion monstre.»

695

Donc, on va expliquer le processus en direction nord, comment il y a des pertes de voies et comment ça s'imbrique dans le 2 voies vers Terrebonne, compte tenu que le ministère des Transports ne veut pas augmenter la capacité routière vers Terrebonne mais plutôt profiter de la voie réservée pour autobus sur accotement.

700

Actuellement, les gens qui arrivent de Montréal, le pont n'existe pas. Donc, tout le monde arrive sur la 440, 25 qui se transforme vers Terrebonne. Et à la hauteur du viaduc de l'autoroute 440 avec l'avenue Marcel-Villeneuve, on passe de 3 voies à 2 voies. Donc, une perte de voie à gauche, c'est une fusion de 2 voies, qui fait en sorte que les débits de circulation refoulent jusqu'à la montée Saint-François presque tous les soirs.

705

Si on ajoute de la capacité, il est évident que si j'arrivais avec un projet à 3 voies de

710 circulation plus les 3 voies ici et que je veux entrer dans 2 voies, je vous ai dit cet après-midi qu'on  
a à peu près 2 000 véhicules, 2 200 véhicules par voie, je multiplie par 6, puis j'essaie d'entrer ça  
dans 2 voies qui sont capables de prendre 4 400 véhicules à l'heure, c'est évident que ça ne peut  
pas passer.

715 Et c'est dans ce sens-là que le ministère des Transports, entre 2002 et 2004, a, à la  
demande de certaines personnes lors des soirées d'information, modifié en bonne partie la  
desserte de l'est de Laval de façon à ne pas pénaliser indûment les gens provenant de Terrebonne  
sans leur faciliter la tâche. C'est-à-dire qu'en direction nord vers Terrebonne, l'autoroute 440 va  
passer de 3 voies, une perte de voie dans la sortie de la 440 est vers la 25 sud, c'est-à-dire que  
720 les gens, le matin, qui auraient eu à faire ce mouvement-là, il y a une perte de voie, donc il nous  
reste 2 voies au nord de cette sortie-là qui continuent vers Terrebonne, donc 2 voies en continuité.

Les gens qui vont arriver de l'autoroute 25, la nouvelle 25. On a dit que sur le pont, il y  
avait 3 voies. Il y a une perte de voie dans la sortie pour le boulevard Lévesque. Pourquoi on a  
fait cette perte de voie là? C'est que maintenant, l'avenue Roger-Lortie est en continuité; ce qui  
725 n'existait pas dans le projet de 2002, l'avenue Roger-Lortie avait été abandonnée.

Et suite aux demandes des agriculteurs et des citoyens de l'est de Laval, on nous a dit:  
«On ne peut pas aller faire des détours dans Saint-Vincent-de-Paul. Ça ne passe pas dans  
l'ancienne ville. Les rues sont étroites. On n'a pas un vrai mouvement de circulation qui va nous  
730 permettre d'atteindre la 25 vers Terrebonne ou même l'avenue Marcel-Villeneuve dans Saint-  
François», à ce moment-là, le ministère a repensé la desserte et a permis un lien complet entre  
l'avenue Marcel-Villeneuve et le boulevard Lévesque qui est ici.

735 Ce que ça a permis de faire, c'est d'éliminer aussi certaines bretelles locales dans  
l'échangeur entre les deux autoroutes, les bretelles que vous avez ici, qui donnaient accès à un  
réseau local. Donc, on avait un style un peu spaghetti. Et ce que ça donnait, bien, on multipliait  
les embûches et les conflits entre le trafic local et le trafic de transit ou le trafic longue distance. Ça  
nous a permis à ce moment-là de reconfigurer l'échangeur.

740 Et en direction nord, on a perdu une voie ici pour le boulevard Lévesque, donc soit  
Lévesque vers le secteur Saint-François, soit vers l'avenue Marcel-Villeneuve, soit vers la montée  
Masson pour tout le secteur est de Laval, incluant la desserte du vieux pont de Terrebonne. À ce  
moment-là, on a deux voies seulement qui continuent vers le nord.

745 Et à la sortie vers la 440 direction ouest, on perd une autre voie à cause des débits de  
circulation qui sont assez importants et que l'on perd vers la 440. À ce moment-là, la 25 continue  
à 1 voie de circulation. On se retrouve avec le même pattern de circulation, excusez le terme  
anglais, 3 voies actuelles qui perdaient une voie à gauche.

750 Actuellement, ce qu'on va avoir avec le nouveau projet, c'est 2 voies sur la 440 vers la

25 et la jonction de la voie de la 25 vers la 25 Terrebonne. On se retrouve avec un 3 voies sur une légère distance, de façon à faire converger les véhicules sur le 2 voies vers Terrebonne. C'est la même situation qui existe actuellement.

755 C'est pour ça qu'on dit: on privilégie la desserte de l'est de Laval sans vraiment améliorer la desserte vers Terrebonne, la couronne nord, parce qu'on privilégie la desserte de ce secteur-là par le transport en commun, les voies réservées sur accotement de l'autoroute 25.

**LE PRÉSIDENT :**

760 J'aurais des petites questions en rapport avec ça. Le niveau service actuellement, donc la 25 au nord, donc...

**M. JACQUES VENNE :**

765 Ici?

**LE PRÉSIDENT :**

770 Oui. C'est quoi le niveau de service à, disons, la pointe du matin et la pointe du soir?

**M. JACQUES VENNE :**

775 Dans notre étude et dans le complément d'information, ce qu'on note, c'est qu'au nord de l'échangeur en direction sud le matin, le niveau de service est un niveau de service de saturation, donc un niveau de service «F».

780 À partir du moment où il y a un gain de voie, en direction sud le matin, il est évident que là, le trafic repart parce qu'on a une augmentation de capacité. L'augmentation de capacité se fait à l'entrée actuelle du boulevard Marcel-Villeneuve. Ça fait qu'on a un niveau de service à ce moment-là qui va être de beaucoup supérieur.

**LE PRÉSIDENT :**

785 Donc, le niveau de service va s'améliorer à partir de la voie de l'échangeur.

**M. JACQUES VENNE :**

790 On l'a ici.

**LE PRÉSIDENT :**

En amont, il serait encore à «F», mais rendu à l'échangeur, là il s'améliorerait dans les 2

voies, la 440 et la 25 vers le sud.

795

**M. JACQUES VENNE :**

Exact. C'est ça.

800

**LE PRÉSIDENT :**

Je comprends, d'accord.

**M. JACQUES VENNE :**

805

Ce qui arrive, c'est que vous voyez, on donne les débits de circulation. En direction sud, en 2016 à 1 \$, on aurait une demande équivalant à 5 700 véhicules pour, si je ne me trompe pas, l'heure de pointe du matin. Et il y en aurait 1 900 qui voudraient descendre vers la nouvelle 25. C'est 1 900 véhicules de moins, qu'on retrouve sur la 440, qui auraient eu à aller faire le détour par le pont Pie-IX ou le pont Papineau. À ce moment-là, en direction de la 440 vers la 25, on ajoute de l'ordre de 1 300 à 1 400 véhicules, pour se retrouver avec un total de 3 200.

810

En jaune ici, vous voyez, c'est un niveau de service «D», un niveau de service où il n'y a pas beaucoup d'impact sur la circulation. Ça va bien, ça roule. Il faut quand même ajuster sa vitesse en fonction des autres véhicules. Au gain de voies qu'il y aurait sur le pont de la 25, ici, on gagne encore 1 000 véhicules.

815

Dans la solution de 2002, vous auriez eu plus de véhicules qui auraient accédé par les bretelles locales sur la 25 et beaucoup moins de véhicules ici. Donc, on aurait eu besoin d'un 3 voies à cet endroit-là, alors qu'en reconfigurant la desserte, on a limité le besoin d'un 3 voies sur le pont de l'autoroute 25. Parce qu'on n'est pas capable d'alimenter suffisamment l'autoroute 25 en provenance du nord ou provenance de l'ouest et de l'est à ce niveau-ci, compte tenu que les bretelles ne peuvent pas supporter plus de 2 000 véhicules, à ce moment-là ça nous permet d'avoir un certain contrôle sur l'achalandage. Et en direction nord, on n'a pas la simulation, vous pouvez vous attendre à sensiblement le même niveau de service en direction nord le soir.

825

Donc, plutôt que de refouler jusqu'à la montée Saint-François, il va y avoir une division du refoulement sur les deux autoroutes et à ce moment-là les gens qui vont arriver de l'est et qui vont se diriger vers l'est, eux ne seront pas pris dans la congestion sur l'autoroute 440, parce qu'ils vont pouvoir prendre l'autoroute 25 et sortir à la hauteur de Lévesque et se distribuer dans l'est de Laval.

830

**LE PRÉSIDENT :**

835

Quelle est la différence fondamentale entre l'heure de pointe du matin et la pointe du

matin, 6 h à 9 h?

**M. JACQUES VENNE :**

840 À l'heure de pointe, c'est un concept. L'heure de pointe, quand on est à saturation, représente environ un tiers de la période de pointe. Donc, en trois heures, une heure, à peu près, ça se divise à peu près égal quand la période de pointe est entièrement saturée.

845 Plus c'est libre, on va avoir une heure de pointe qui va représenter environ 40 % de la période de pointe. Et c'est un peu ce qu'on simule sur le pont qui, lui, n'est pas en congestion.

**LE PRÉSIDENT :**

850 Je suis plus versé en hydrologie qu'en transport routier. Mais lorsqu'on fait du drainage de cours d'eau, on redresse des cours d'eau, à ce moment-là on diminue le temps de concentration de l'eau vers l'exutoire du cours d'eau. Mais parallèlement à ça, c'est qu'on augmente l'importance de la pointe de la crue, c'est-à-dire qu'on obtient une période critique souvent qui est instantanée mais qui peut générer des très forts débits.

855 J'imagine qu'il peut se produire le même phénomène en transport. Donc, ça veut dire qu'on peut recréer de la congestion ailleurs où il n'y en avait pas avant. Donc, dans un cas où vous faites le projet, par exemple, lorsqu'on s'en va vers le sud, bon, là, on voyait beaucoup vers le sud, est-ce que ça va créer un capharnaüm à l'échangeur Anjou, ça, plus de véhicules qui vont arriver plus rapidement?

860

**M. JACQUES VENNE :**

On a simulé avec ce que vous avez vu tantôt pour l'échangeur d'Anjou dans le complément d'information.

865

En 2016, l'échangeur d'Anjou est capable d'absorber toute l'augmentation de circulation qu'il y aura de provoquée par le prolongement de l'autoroute 25. Ce n'est pas les bretelles ou l'échangeur lui-même qui peut faire défaut, ce serait plutôt l'autoroute métropolitaine en direction ouest.

870

Mais on vous a dit qu'on avait un impact d'environ 400 véhicules en période de pointe sur trois heures, donc environ 120 véhicules, 130 véhicules à l'heure. Ce n'est pas ce qui va modifier vraiment l'impact sur le Métropolitain. Et en direction sud, sur l'autoroute 25, on ajoute 1 100 véhicules sur 19 000 véhicules qui seraient sur la 25 de toute manière.

875

Pourquoi si peu d'impact? Comme monsieur Gilbert l'a dit tantôt, vous avez une perte de ces débits-là au nord de l'autoroute 40, qui est une diffusion. Mais vous avez aussi et surtout

880 la majorité de ces débits-là qui se retrouvent actuellement au nord de l'autoroute 40 sur la 25, en provenance du pont Pie-IX et du boulevard Henri-Bourassa, ou de l'autoroute 40 – boulevard Henri-Bourassa.

Et c'est pour ça qu'il n'y a pas une augmentation fulgurante des débits à l'échangeur d'Anjou mais plutôt une redistribution dans l'échangeur.

885 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Tout à l'heure, on voyait une figure avec la rue Roger-Lortie.

890 **M. JACQUES VENNE :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

895 Donc, là, on voyait une bretelle. Actuellement, bon, c'est un champ en zone blanche à côté de la rue Roger-Lortie. Donc, ça voudrait dire que la réalisation du projet entraînerait l'ouverture d'un nouveau quartier résidentiel immédiatement au nord de la rivière des Prairies. Donc, on peut anticiper qu'il y aurait un développement très rapide de ce secteur-là à des fins résidentielles?

900 Si je me souviens le zonage, Ville de Laval pourra me confirmer, je ne me souviens plus parce qu'on voyait deux zones, il y avait une zone industrielle et une zone résidentielle. Donc, à l'est de la rue Roger-Lortie, est-ce que c'est un zonage résidentiel?

905 **M. RICHARD FLEURY :**

La limite du zonage, c'était la voie ferrée. Au nord de la voie ferrée, c'était industriel; au sud de la voie ferrée, c'était résidentiel.

910 Mais ce n'est pas la rue Lortie qui donne accès au développement de l'est. C'est le boulevard Lévesque qui, lui, dans le fond, fait déjà office du développement. Le boulevard Lévesque mène déjà à Saint-François qui, lui, est tout développé. La rue Lortie n'amène rien dans le développement de l'est de l'île.

915 **LE PRÉSIDENT :**

Mais vous ne feriez pas de rue transversale à la rue Lortie, si je comprends bien.

920 **M. RICHARD FLEURY :**

Non.



**LE PRÉSIDENT :**

925 Non, vous ne voyez pas ça, d'accord. Très bien, merci.

**M. JACQUES VENNE :**

930 Il faut comprendre que la rue Roger-Lortie va être une rue qui peut être à accès contrôlé. Donc, à ce moment-là, c'est à la municipalité. Ça va être une rue qui va devenir une rue municipale. Ce n'est pas un chemin de service, un chemin de desserte comme on a à Montréal.

**LE PRÉSIDENT :**

935 Très bien, je vous remercie.  
Monsieur Garand.

**M. GUY GARAND :**

940 Monsieur le président, si vous permettez, est-ce qu'on peut revenir à la première acétate, s'il vous plaît?

**LE PRÉSIDENT :**

945 La première acétate, qui est celle qui montrait la rue Roger-Lortie?

**M. GUY GARAND :**

950 Non. Celle qui montrait les voies nord, sud, la jonction de la 440.

**LE PRÉSIDENT :**

L'échangeur.

955 **M. GUY GARAND :**

L'échangeur, s'il vous plaît.

**LE PRÉSIDENT :**

960 Allez-y.

**M. GUY GARAND :**

965           Merci. Je veux porter à votre attention, monsieur le président, l'image de droite. Quand  
on regarde, quand on monte la 440, on parle de 3 voies. Malheureusement, je ne vois pas les 2  
voies de service qui vont vers le nord, vers Terrebonne, là-dessus, parce que c'est 2 voies qui se  
complètent et qui viennent enfile sur la 440 aussi et où est-ce qu'il y a un grand secteur industriel  
de Laval.

970

Et dans le document du ministère des Transports, quand on parle du parachèvement de  
l'autoroute 25, on parle, à moyen et court termes, de 2 voies. Et après ça, on parle d'une  
troisième voie en sol à Laval. On n'en parle toujours que de 2. Que va-t-il arriver quand on va  
mettre la troisième voie?

975

Et qu'on rajoute donc sur l'acétate les 2 voies de service, s'il vous plaît, le long de la 440.  
Ça commence à faire pas mal plus de voies qui convergent vers le nord. Que même au moment  
présent sans pont, on a une congestion incroyable à cet endroit-là et qui se répercute vers l'ouest  
complètement sur la voie de service, et qui va à l'ouest de Pie-IX et qui va à l'ouest de Pie-IX sur  
la 440 aussi.

980

**LE PRÉSIDENT :**

Sur la 440, loin, autrement dit, comme ça.

985

**M. JACQUES VENNE :**

Monsieur le président...

990

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur Venne.

**M. JACQUES VENNE :**

995

... je vais répondre à cette question. Premièrement, à cet endroit, il n'existe pas de voie  
de service. Les voies de service arrêtent à la montée Saint-François qui se trouve environ 4 km à  
l'ouest du projet. On pourrait parler environ ici. Et ces voies de service là débutent en réalité pour  
la sortie du boulevard Pie-IX, autoroute 25 actuelle, route 125, c'est-à-dire que vous avez des  
sorties et des entrées. Le chemin de service va jusqu'à la montée Saint-François et s'arrête là.  
Tous les véhicules doivent passer sur le 3 voies de l'autoroute 440, autoroute 25 à cet endroit-là.  
Et c'est pour ça qu'ici, on a noté strictement 3 voies par direction, il n'existe pas de chemin de  
service.

1000

1005

Je vais expliquer un point qui a manqué tantôt. Je vais me reprendre. Le 3 voies va

permettre, et il est existant actuellement, permettre de desservir la montée Masson ainsi que l'avenue Marcel-Villeneuve et la montée Masson vers Terrebonne dans le futur, mais aussi va permettre d'avoir une section d'entrecroisement. C'est important parce que vous avez une entrée vers le nord et, immédiatement après, une sortie.

1010

Cette section d'entrecroisement là doit avoir une longueur minimale de 600 mètres, de façon à permettre d'avoir les entrecroisements nécessaires à des vitesses convenables en toute sécurité pour les usagers. Et c'est pour ça que la troisième voie se perd strictement dans la sortie de façon à permettre d'avoir un 2 voies en continuité vers le nord.

1015

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie.

Une dernière petite complémentaire, monsieur Garand?

1020

**M. GUY GARAND :**

Le 3 voies, s'il arrête un petit peu à l'est du pont Pie-IX, est-ce qu'il est prévu de prolonger ces deux voies de service là pour favoriser le développement industriel du secteur, s'il y a développement industriel?

1025

Il faudrait peut-être demander je ne sais pas à qui, là. Parce que si jamais un jour on prolonge ces voies de service là, on va encore avoir un engorgement, surtout que c'est zoné industriel.

1030

**M. JACQUES VENNE :**

Il faut comprendre que...

1035

**LE PRÉSIDENT :**

On pourra enchaîner après ça avec Ville de Laval.

**M. JACQUES VENNE :**

1040

Merci, monsieur le président. Il faut comprendre que pour le ministère des Transports, les voies de service se terminent avec la montée Saint-François, le boulevard Pie-IX. Et s'il y a des dessertes industrielles dans ce secteur, elles se font par la montée Masson et des rues secondaires qui sont à prévoir par Ville de Laval et non pas par le ministère des Transports.

1045

De toute façon, du côté nord de la 440, on se retrouve en majeure partie en zone agricole permanente et protégée.

**LE PRÉSIDENT :**

1050

Monsieur Fleury, avez-vous quelque chose à rajouter en rapport avec ça sur les besoins éventuels de voie de desserte ou d'ajout de voies à l'autoroute 440?

**M. RICHARD FLEURY :**

1055

.....

Non. Dans la planification du secteur industriel situé à l'ouest de la montée Masson, en fait, on a déjà un réseau local de prévu pour aller à l'intérieur, et tu as la montée Saint-François et la montée Masson qui, elles, permettent de faire l'accessibilité de l'ensemble de cette zone industrielle là.

1060

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie.

Ça va, monsieur Garand?

1065

**M. GUY GARAND :**

Merci, monsieur le président.

1070

**LE PRÉSIDENT :**

Nous vous remercions. Je vais maintenant inviter Dominic Rouette. Francis Lapierre. Réal Bergeron.

1075

Daniel Vanier. Bonsoir, monsieur!

**M. DANIEL VANIER :**

Bonsoir, monsieur!

1080

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, à vous la parole.

1085

**M. DANIEL VANIER :**

Bonsoir! Mon nom est Daniel Vanier de la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve. Nous autres, on est en aval du projet. Donc, un quartier qui a, somme toute, certains problèmes, entre autres, avec... on est comme un peu un citron, si on peut dire, à voitures dans notre quartier, surtout avec le projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Or,

1090

j'ai deux questions à poser. Je vais en avoir plusieurs, mais je vais me limiter à ces deux questions-là.

1095 Première question. Je voudrais savoir pourquoi le promoteur, le ministère des Transports du Québec, n'a pas déposé d'étude sur l'impact de son projet sur la santé humaine, en particulier l'exposition chronique – et quand je parle d'exposition chronique, c'est en-deçà des normes établies de qualité de l'air ou de bruit – à certains polluants atmosphériques et au bruit, des populations riveraines de Montréal-Nord, Anjou, Mercier-Est, Mercier-Ouest, Hochelaga-Maisonneuve, Centre-Sud.

1100 Parce que ce projet-là, ce n'est pas juste traverser, et aussi les gens de Laval l'autre côté de la rive, ce n'est pas juste traverser la rivière des Prairies. C'est également un projet qui va faire qu'il y a de la circulation qui va se rendre jusqu'au centre-ville de Montréal et il y a des milliers de personnes qui vivent, il y a des quartiers densément peuplés qui sont dans ces secteurs-là, 1105 comme dans Hochelaga-Maisonneuve.

Donc, il y a une exposition chronique qui va se faire à certains polluants atmosphériques. Et il y a certains polluants atmosphériques comme les poussières, les PM<sub>10</sub>, les PM<sub>2,5</sub>, excusez les termes, les matières particulaires comme ça. Ces matières-là n'ont pas de seuil de toxicité, 1110 selon le gouvernement fédéral, selon des études du gouvernement fédéral. Donc, je voudrais savoir pourquoi que le promoteur n'a pas d'étude précise sur la santé humaine.

**LE PRÉSIDENT :**

1115 Très bien. Alors, nous allons adresser la parole au ministère des Transports. J'en profite pour préciser que demain, en début de soirée demain soir, il y aura une présentation du ministère de la Santé et des Services sociaux sur notamment ces aspects-là donc pour le secteur de Montréal. Donc, je vous invite, si vous êtes disponible, à assister à cette présentation demain.

1120 Oui, monsieur Gilbert.

**M. HENRI GILBERT :**

1125 D'abord, je vais y aller avec un bout de réponse pour commencer.

C'est qu'avec le projet de l'autoroute 25, on réduit d'une cinquantaine de millions de kilomètres le nombre de véhicules-kilomètres qui vont être faits par année et aussi le nombre d'heures d'attente dans les véhicules de 11 millions. Donc, je pense qu'il y a une part qui est faite là. Ensuite, on canalise les voitures sur le réseau autoroutier où il y a moins de résidants, surtout 1130 des compagnies, des centres d'achats. Je ne dis pas que c'est moindre, mais au moins

on s'éloigne un peu plus de la population. Donc, ces deux effets, on pense qu'ils sont importants dans le réseau.

1135 En plus de ça, l'étude d'impact, je peux peut-être vous parler au niveau de la santé, qu'est-ce qu'on a fait. Je demanderais à monsieur Yves Comtois d'ajouter à la réponse, s'il vous plaît.

**LE PRÉSIDENT :**

1140 Très bien.

**M. YVES COMTOIS :**

1145 Oui. Bien, essentiellement, c'est ce que monsieur Gilbert vient de dire, c'est-à-dire que dans l'étude d'impact, on a détaillé les effets sur le bruit. On a aussi détaillé les effets sur la qualité de l'air. C'est à peu près les deux composantes principales qui sont liées au transport versus la santé humaine.

1150 Demain, on verra, je pense dans les présentations des services de santé, où ils en sont dans les études reliant le transport versus la qualité de l'air et le bruit aussi.

1155 Effectivement, ce que dit l'intervenant à l'effet que pour l'exposition aux particules, entre autres aux particules respirables, il ne semble pas y avoir vraiment de seuil sans effet. C'est-à-dire que dès qu'il y a des particules en suspension dans l'air, elles commencent à avoir un effet sur la santé et cet effet-là croît avec la quantité de particules émises.

1160 Face à une telle situation, la meilleure stratégie, c'est d'éloigner le plus possible la source d'émission, qui sont les véhicules, des récepteurs qui sont les résidents. Or, dans ce cadre-ci, le projet de la 25, il faut toujours penser qu'il s'agit avant tout d'un déplacement de véhicules vers l'autoroute 25, où les résidences sont plus éloignées que dans le trajet actuel qui passe via la 25 actuelle, le pont et Henri-Bourassa.

1165 Et comme les contaminants décroissent de façon exponentielle en fonction de la distance de la source d'émission, plus cette distance-là augmente, plus l'effet est favorable. Donc, si on parle strictement du projet, on déplace des véhicules d'une zone densément peuplée vers une zone qui est plutôt rurale ou avec une emprise d'autoroute, ce qui a un effet positif.

1170 Naturellement, on ne peut pas quantifier cet effet positif là, compte tenu de toutes les imprécisions qui entourent...

**LE PRÉSIDENT :**

Vous ne pouvez pas modéliser pour donner un estimé.

1175 **M. YVES COMTOIS :**

Mais même les modélisations, et je pense que les gens de la Santé pourront nous éclairer là-dessus, mais la relation de cause à effet est difficile à établir. C'est une chose que de dire: «oui, il y a un effet qu'on observe» et c'est une autre chose que de pouvoir quantifier exactement quel est l'effet d'une mesure comme celle-là.

1180 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, ce sont des genres de normes d'air ambiant.

1185

Mais par contre dans votre étude d'impact, donc vous avez fait, commençons par le bruit, donc vous avez fait, bien entendu, c'est le bruit riverain du tronçon que vous prévoyez construire. Donc, la modélisation et la simulation sur le bruit ont été faites sur le tronçon. Dans le cas du bruit, c'était uniquement sur le tronçon.

1190

Dans le cas de la qualité de l'air, est-ce que ça a été la même chose? Avez-vous fait une estimation, une évaluation plus globale, c'est-à-dire quant à l'est de Montréal, ou vous vous êtes encore une fois limités pour la qualité de l'air le long du tronçon de la 25 que vous prévoyez construire?

1195

**M. YVES COMTOIS :**

Je pense, là-dessus, que Pierre a fait des simulations pour indiquer justement quel est l'effet relatif du projet de la 25 en fonction du déplacement du nombre de véhicules.

1200

**LE PRÉSIDENT :**

Parce que ce que je me souviens, dans l'étude d'impact on avait les références à différentes stations d'échantillonnage qui sont présentes dans le secteur de Montréal, où on voyait l'état de la situation selon les mesures prises par ces stations. Ce que je me souviens, donc vous n'avez pas qualifié l'influence, par exemple. Il me semble que vous ne l'avez pas fait.

1205

Est-ce que vous avez examiné comme pour la qualité de l'air, est-ce que vous avez fait une approche style en fonction des effets cumulatifs? Est-ce que vous avez fait la relation ou relativiser la contribution du projet par rapport à la qualité de l'air? Avez-vous fait une conclusion, je ne me souviens plus, dans l'étude d'impact?

1210

**M. YVES COMTOIS :**

1215 Vous avez raison, dans le sens que ce n'était pas traité de cette façon dans l'étude d'impact. Mais il y a un document complémentaire qui a été préparé, que, je pense, Pierre pourrait présenter et qui donne ce résultat.

**LE PRÉSIDENT :**

1220 Donc, en rapport avec la qualité de l'air?

**M. YVES COMTOIS :**

1225 Oui.

**M. HENRI GILBERT :**

1230 Juste pour continuer, dans le quartier de monsieur, il va avoir des diminutions d'achalandage ou de trafic. Les rues Haig, Dickson, l'Assomption, Hochelaga, Sherbrooke, Pie-IX, Cadillac, c'est toutes des rues... ce n'est pas des grosses diminutions, parce qu'il n'y a pas quand même un trafic énorme qui va se rendre jusqu'à Notre-Dame, mais c'est quand même des diminutions sur la plupart de ces artères nord-sud là.

1235 Donc, c'est certain qu'au niveau de la concentration des gaz et des polluants, ça va diminuer. Pas en grand nombre, mais ça va diminuer pareil.

**LE PRÉSIDENT :**

1240 Mais globalement, votre analyse d'impact, c'est un impact nul ou légèrement favorable ou légèrement défavorable?

**M. HENRI GILBERT :**

1245 Si on se fie seulement...

**LE PRÉSIDENT :**

1250 Sur l'île de Montréal.

**M. HENRI GILBERT :**

Sur l'île de Montréal, c'est légèrement favorable si on parle des artères locales ou les rues locales. Par contre, si on parle de la 25, c'est sûr qu'il va avoir une plus grande



1255 concentration. On augmente le débit dans ces endroits-là. Mais si on parle du réseau local, si on  
1260 parle de Henri-Bourassa, si on parle même de la 40, il y a une diminution pareil parce que l'axe  
vient concentrer là-dessus. Puis aussi, on fait moins long. Donc, tout le trajet qu'on fait via Pie-IX  
ou via le pont Charles-de-Gaulle, c'est autant de pollution de moins, mais on vient quand même  
chercher ça sur la 440 et sur la 25.

**M. DANIEL VANIER :**

Monsieur le président...

1265 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

**M. DANIEL VANIER :**

1270 ... bon, monsieur a parlé d'un document complémentaire qui ne semble pas avoir été  
déposé. Ce serait peut-être bien de demander le dépôt. S'il a été déposé ou pas, de savoir c'est  
quel numéro.

1275 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ce qu'on va vérifier. Donc, de quel document parle-t-on au juste?

**M. DANIEL VANIER :**

1280 Moi, je voudrais vous référer, monsieur le président, à une lettre de la Direction de la  
santé publique, signée par monsieur Asselin, qui date du 31 août 2001, qui était l'avis de  
recevabilité pour l'étude d'impact faite par la Régie régionale de la Santé et des Services sociaux  
de Montréal-Centre. À l'époque, ça s'appelait une régie. Donc, à la page 2, le deuxième  
1285 paragraphe, je vais vous lire ça rapidement.

*Il existe dans la littérature des études épidémiologiques concernant les impacts sur la  
santé humaine de la pollution atmosphérique en général et d'autres plus spécifiques au trafic  
routier. Un résumé des conclusions de ces études permettrait de mettre en perspective les risques  
1290 potentiels à la santé associés à ce projet.*

C'était une demande déjà de la Direction de la Santé publique de l'époque. Et là, ce que  
je constate, c'est qu'il n'y a pas eu vraiment... on parle de qualité de l'air, mais d'une analyse  
environnementale, mais jamais de l'impact sur la santé des gens, des populations riveraines.

1295 Et ça, ces études-là existent ailleurs. Aux Pays-Bas et en Angleterre, ils en font des

études de ce genre-là. Or, je me demande, les Québécois, comment ça se fait qu'on n'est pas capables d'en faire?

1300 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Donc, on parlait de l'appréciation factuelle de la qualité de l'air, je me souviens, dans l'étude d'impact. Donc, jusqu'à quel point le ministère est allé dans son analyse sur les effets sur la santé? La fameuse étude que vous nous parlez, est-ce qu'elle a été déposée et est-ce qu'elle couvre ce champ-là, entre autres sur la santé publique?

1305

**M. HENRI GILBERT :**

Monsieur Comtois, s'il vous plaît.

1310

**M. YVES COMTOIS :**

À ce que je sache, effectivement, ce que dit monsieur est vrai, on parle de problèmes potentiels, c'est-à-dire qu'on est encore en train d'étudier la relation exacte de cause à effet entre les deux. Tout le monde est d'accord qu'il y a une relation mais on ne peut pas l'établir exactement.

1315

Maintenant, en ce qui me concerne, moi, je ne suis pas un spécialiste de la santé, mais c'est l'état de mes connaissances à ce sujet.

1320

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Comme je vous dis, demain, il y aura une présentation.

1325

Ce soir, c'est monsieur King? Oui. Pouvez-vous ajouter quelque chose et peut-être voir, entre autres, sans vider le contenu de la présentation de demain, bien entendu.

**M. NORMAN KING :**

1330

Voilà. Je ne sais pas si, monsieur, vous êtes là demain soir?

**M. DANIEL VANIER :**

Ça va être difficile parce que monsieur Dauphin fait une présentation demain soir, puis ça risque d'être important aussi.

1335

**M. NORMAN KING :**

1340 Je veux juste clarifier une notion. On parle beaucoup de cause à effet, on parle d'effet sur les riverains. On se demande si on a des études ici, au Québec, qui documentent ces effets sur la santé.

1345 Au niveau de la notion cause à effet, c'est clair que les études épidémiologiques faites au Canada, au Québec et ailleurs dans le monde documentent clairement le lien qui existe entre une exposition à la pollution atmosphérique et différents problèmes de santé. C'est surtout les maladies cardio-respiratoires qui sont impliquées. Il y a deux types de problèmes: l'aggravation de problèmes préexistants et le développement de problèmes chez les gens qui vivent à long terme dans des endroits où il y a plus de pollution. Donc, ces effets de cause à effet sont bien documentés.

1350 Et il y a aussi des études qui démontrent que quand – et on va aller plus dans le détail demain soir – mais quand on explique que l'exposition à la pollution est responsable de X décès par année dans un pays, selon certaines études, la moitié de ce fardeau est reliée à la pollution reliée au transport.

1355 Donc, des études existent très clairement sur l'impact sur la santé d'une exposition aux polluants provenant du transport. Et à Montréal, on a fait aussi des études qui démontrent l'impact sur la santé des gens qui vivent le long des artères achalandées au niveau de l'exposition et de l'impact sur la santé. Donc, ce sont des informations qu'on présentera plus dans le détail demain.

1360 En ce qui concerne le bruit, dans le fond, je pense que je vais essayer de modifier la présentation pour demain, on avait prévu rester sur d'autres aspects, mais il y a une chose qui nous préoccupe souvent dans nos discussions avec le ministère des Transports, c'est la question des normes que le ministère des Transports utilise et des questions de normes utilisées par l'Organisation mondiale de la santé pour protéger la santé.

1370 Et ça, ce n'est pas uniquement en matière de transport, on voit ça un peu partout dans toutes sortes de domaines, des normes plus légales, si on veut, versus des normes qui protègent réellement la santé. Et c'est clair que les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé sont plus sévères, si vous voulez, en ce qui concerne les niveaux de bruit à respecter pour éviter, entre autres, des problèmes de perturbation de sommeil et tout l'impact sanitaire qui en découle.

1375 Alors, je vais essayer de rajouter quelques éléments à la présentation pour demain soir là-dessus. Mais effectivement, le niveau de bruit auquel les riverains des routes sont exposés est une préoccupation de Santé publique également.

**M. DANIEL VANIER :**

1380 Il y a un élément important.

**LE PRÉSIDENT :**

1385 Juste un petit instant, monsieur Vanier.

Pour la présentation de demain, ça va être sous quel support?

**M. NORMAN KING :**

1390 Pardon?

**LE PRÉSIDENT :**

1395 Votre présentation demain va être sous un support. Est-ce qu'il va avoir des acétates, des transparents?

**M. NORMAN KING :**

1400 On est en train de finaliser une présentation Power Point. Donc, on va amener le compact disque avec nous demain soir et on va apporter des copies papier.

**LE PRÉSIDENT :**

1405 Donc, monsieur Vanier, vous pourrez éventuellement consulter...

**M. DANIEL VANIER :**

1410 Demain soir, je vais peut-être arriver vers 8 h, parce que la conférence à monsieur Dauphin à l'Agence métropolitaine de transport, il présente son projet stratégique pour le transport en commun. Donc, on ne peut pas tellement manquer ça quand on touche le domaine.

**LE PRÉSIDENT :**

1415 Il fait sa présentation à quelle heure?

**M. DANIEL VANIER :**

Il fait ça à 5 h 30 à l'AMT au centre-ville.

1420 **LE PRÉSIDENT :**

Ça fait que si on s'entend, par exemple, on pourrait éviter de faire la présentation immédiatement. Comme ce soir, on a fait sur les PPP à 7 h. Donc, on pourrait attendre, par exemple, après la pause, donc quelque chose comme 9 h. Donc, vous ne serez pas à la course à ce moment-là pour venir.

1425 **M. DANIEL VANIER :**

Je vous remercie beaucoup.

1430

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

1435 **M. DANIEL VANIER :**

En sous-question, monsieur le président, j'aimerais rapporter quelque chose, parce qu'il y a toute la question du trafic induit, puis j'ai de la misère à comprendre dans leur simulation que ça va aller en diminuant. Parce qu'il y a toute la question de trafic induit.

1440

Veux, veux pas, cette autoroute-là 25 qui tombe à Laval, ça va servir à du développement domiciliaire à Laval et à la couronne nord-est aussi, à Terrebonne, Mascouche. Tout ce secteur-là va se développer, bien sûr, parce qu'il y a un nouveau lien routier, donc ça veut dire un ajout de véhicules qui va s'accroître à Montréal sur l'autoroute A-25. Mais également que ces gens-là, s'ils vont travailler au centre-ville de Montréal ou ils veulent aller au centre-ville pour d'autres activités, il va falloir que, veux, veux pas, ils passent par la Notre-Dame, la Souigny, la Notre-Dame, et passer dans l'arrondissement Mercier – Hochelaga-Maisonneuve.

1445

Puis déjà chez nous, en termes d'arrondissement, on est un des arrondissements avec un des plus hauts taux de maladies respiratoires et de maladies cardio-vasculaires à Montréal. On est vraiment dans les zones rouges, comme on dit, en santé publique. Ça, peut-être monsieur King pourra préciser demain, mais la question aval du projet est très importante.

1450

Puis il y a un point important, dans le rapport du BAPE sur l'autoroute Du Vallon, il était clairement marqué, en tout cas, mais là vous vérifierez, mais que la question du trafic induit était plus importante en termes de pollution de l'air, d'ajout à la pollution, à la détérioration de la qualité de l'air que la question de la congestion sur l'axe. C'est-à-dire que c'est bien beau que, admettons, tu agrandisses une autoroute ou que tu prolonges une autoroute, mais le trafic induit apporte plus de pollution de l'air que de le diminuer en termes de congestion ailleurs.

1455

1460

Donc, il y avait cet élément-là important. Et j'aimerais bien ça voir les simulations du

ministère des Transports en termes de qualité de l'air, mais d'émissions brutes en tant que telles, c'est quoi au niveau des SO<sub>2</sub>, au niveau du monoxyde d'azote, de ces polluants-là, si on fait des simulations en fonction de certains débits, puis de voir combien de polluants.

1465

Parce que moi, je veux bien les croire sur parole, mais j'aimerais bien voir les chiffres avant et voir la démonstration scientifique avant.

**LE PRÉSIDENT :**

1470

On pourra revenir du côté du ministère des Transports concernant l'étude sur la qualité de l'air, qu'est-ce qu'elle contient, ce que vous avez fait mention.

1475

Mais par contre pour revenir à Du Vallon, je vous dis de mémoire, bon, Du Vallon, le projet, c'était un court projet Ville de Québec et MTQ. Ce que je me souviens, justement c'est que la Ville voulait développer à cet endroit-là une route parce qu'elle avait des terrains où elle voulait construire à faible, moyenne et haute densités. Donc, c'était l'objectif principal du projet, d'ouvrir des secteurs de la ville qui sont dans le secteur du Mesnil, donc pour de la construction, entre autres. Et il y avait aussi l'objectif des gens qui sont déjà existants. Mais effectivement, un des gros objectifs de la Ville, c'était de structurer le développement de part et d'autre de l'axe Du Vallon. Je me souviens que c'était ça.

1480

**M. DANIEL VANIER :**

1485

On ne fera pas de discussion de mémoire, mais, monsieur Germain, je pense que hier soir, la salle, il y avait beaucoup de Lavallois et Lavalloises et je pense qu'ils parlaient aussi de développement domiciliaire aussi. Monsieur Vaillancourt a ce secteur-là en vue pour du développement domiciliaire. Depuis des années qu'il réclame son pont, c'est parce qu'il y a question de revenus de taxes là. Je pense qu'il y a un point important. C'est pour ça que ces MRC-là et Laval, ils sont très favorables au pont.

1490

**LE PRÉSIDENT :**

1495

Très bien. Monsieur Gilbert, concernant l'étude tout à l'heure, qu'est-ce que vous pouvez ajouter comme information additionnelle que nous pourrions consulter?

**M. HENRI GILBERT :**

1500

Excusez, monsieur le président?

**LE PRÉSIDENT :**

Oui. Sur la qualité de l'air, qu'est-ce qu'on peut ajouter sur les études disponibles du

ministère des Transports? Est-ce qu'il y en a ou il n'y en a pas?

1505

**M. HENRI GILBERT :**

Présentement, il n'y en a pas.

1510

**LE PRÉSIDENT :**

Il n'y en a pas?

**M. HENRI GILBERT :**

1515

Non.

**LE PRÉSIDENT :**

1520

Donc, l'essentiel de l'information, c'est ce qu'on peut consulter dans l'étude d'impact et la documentation annexe.

**M. HENRI GILBERT :**

1525

Exact. Mais comme je vous dis, on prévoit quand même des diminutions sur la plupart des routes nord-sud dans le quartier où monsieur demeure. Donc, l'impact est quand même, pour nous, faible considérant qu'on diminue.

1530

Peut-être aussi pour parler de ce sujet-là, parler aussi de trafic induit, j'aimerais que monsieur Pierre Tremblay ajoute de l'information, s'il vous plaît.

**LE PRÉSIDENT :**

1535

Nous avons vu des figures qui montraient les modifications au trafic dans les rues adjacentes, voisines. Il y a aussi le document PR3.1 qui montre ce graphique-là. Il y a aussi des graphiques qui ont été déposés spécifiquement, qui montrent l'information. Vous pourrez éventuellement les regarder, monsieur Vanier.

**M. HENRI GILBERT :**

1540

Monsieur le président, on a autre chose, c'est vrai. On a aussi toutes les simulations au niveau des gaz à effet de serre et des polluants. On a quelque chose là-dessus. On peut vous le présenter?

1545

**LE PRÉSIDENT :**

Sur les GES?

**M. HENRI GILBERT :**

1550

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1555

D'accord, allons-y.

**M. PIERRE TREMBLAY :**

1560

Oui, il y a effectivement beaucoup de questions ou de pistes de questions et de réponses à développer à travers les interventions de monsieur. On parlait d'induction. On parlait des émissions polluantes et de la qualité de l'air dans le territoire, et on parle de méthodes aussi pour calculer ces choses-là.

1565

Évidemment, un chiffre en soi, ce n'est pas suffisant, il faut comprendre aussi qu'est-ce qui a mené à ce chiffre-là. Il faudrait aussi parler de comment on fait nos simulations d'achalandage et tout ça. Donc, ce serait un sujet très, très vaste. Je vais faire juste un commentaire d'entrée de jeu sur la question de l'induction.

1570

On a déjà d'ailleurs rendu accessible sur le site du projet avec un document sur l'induction où on a fait une discussion des notions de l'induction, qui est disponible donc dans les éléments d'information du BAPE. Je ne sais pas c'est quoi le numéro, PR quelque chose, mais c'est un document qui est là depuis l'automne 2002, où on discute un peu des notions là-dessus.

1575

L'induction, ce n'est pas de la magie. Ce n'est pas parce qu'on fait une route que soudainement va apparaître par magie des déplacements dessus. C'est parce qu'il y aura eu du développement, effectivement, parce qu'il y aura des gens qui ont besoin de se déplacer et de réaliser des activités. Alors, souvent, les gens mettent sous le chapeau de l'induction toute nouvelle apparition de trafic.

1580

Dans le document dont je vous parle, et j'ai peut-être une diapo que je pourrais montrer, il y a plusieurs phénomènes qui travaillent ensemble pour expliquer l'accroissement du trafic qu'on va avoir ou l'apparition de trafic qu'on va avoir sur une route. Écoutez, je vous dis, c'est un peu plus discuté en détail dans nos documents. C'est aussi disponible sur le site Internet du ministère, aussi sur les pages d'information sur la modélisation des transports.

1585

Le gros de la génération de nouveaux trafics... quand on parle d'induction, on s'imagine donc voir apparaître des déplacements sur une nouvelle infrastructure. Généralement, à l'ouverture d'un projet, l'essentiel de cette augmentation, de cette apparition de trafic là, c'est des gens qui ont changé de trajet et ça se fait à très court terme. Et on en tient compte dans nos



1590 modèles. Quand il y a des coches ici, c'est ce qu'on tient compte dans nos modèles.

1595 Une autre apparition rapide ou effet rapide d'un projet à court terme, c'est les changements de mode entre le mode automobile et le mode de transport en commun. Encore là, il s'agit d'une diversion. On change les gens de mode de transport. Donc, ce n'est pas des apparitions de nouveaux déplacements, c'est juste une réaffectation des déplacements. Et ça, en passant, le changement de mode, on en tient compte dans nos modèles.

1600 À court terme toujours, il pourrait y avoir des gens qui vont changer leur horaire. Si on arrive avec la nouvelle route, des gens qui étaient obligés d'attendre après 9 h, par exemple, pour partir au travail, ou avant 6 h du matin parce que ça n'a pas de bon sens sinon, pourraient être amenés, s'il y a un peu plus de capacité ou un petit peu plus de fluidité, à devancer ou à faire leurs déplacements à un changement d'heure.

1605 Ce sont quand même dans ce cas-ci des changements d'horaire, à court terme, des quantités très négligeables de gens. Les gens travaillent à 8 h 30. Ils n'ont pas le choix bien, bien de partir à 10 h 30. Alors, dans nos modèles, on n'en tient pas compte parce qu'on considère que c'est marginal.

1610 Aussi, à court terme, le nouveau déplacement, qui serait des gens qui ne se déplaçaient pas avant et soudainement ils vont décider de se déplacer parce qu'il y a une nouvelle route qui leur donne une opportunité de se déplacer. Il n'y a pas beaucoup de monde qui font ça, sauf le dimanche après-midi pour faire des balades. Mais aux heures de pointe, généralement, il n'y a pas d'induction de nouveaux déplacements parce qu'il y a de la route.

1615 Ce qu'il va y avoir, par contre, c'est qu'il va y avoir une génération de nouveaux déplacements qui est naturelle avec le temps – et ça, c'est sur le moyen et long termes – c'est lorsque, après plusieurs années, bien, les gens vieillissent, les enfants sont devenus des adultes, ils doivent aller travailler ou ils doivent avoir des déplacements, des structures d'activités plus complexes. C'est aussi l'effet, par exemple, de l'augmentation de la participation des femmes au marché du travail qui, lorsque les enfants sont élevés, vont retourner au marché du travail, donc quelqu'un qui est déjà établi là et qui va venir se déplacer.

1625 Et tout ça, ce sont des facteurs sociodémographiques de génération qu'on appelle naturels de déplacement et ça se fait à moyen et long termes. Et on en tient compte dans nos modèles. Donc, la croissance démographique est prise en compte dans nos modèles.

1630 Les changements de lieu d'activités ou de lieu de résidence. On ne déménagera pas demain matin parce que la nouvelle route est là. Donc, à court terme, c'est un élément qui est très marginal. On ne changera pas de lieu de travail parce que la nouvelle route est là. Donc, à court terme, ce comportement est tout à fait marginal et nous, on n'en tient pas compte.

Par contre, à long terme, évidemment, il va avoir des effets, le changement de patron

1635 d'activités. Par exemple, les gens vont aller magasiner ailleurs. Et nous, on va les capturer ces phénomènes-là à travers nos modèles de projection de la demande en transport. En suivant les enquêtes origine–destination de cinq ans en cinq ans, on capture ces effets-là et on les projette dans nos tendances futures.

1640 Le développement urbain, qui est le dernier élément dont je peux parler, la génération qui est catalysée par le nouveau projet, et celle-là c'est vraiment de l'induction de développement et à long terme ça peut exister. Nous, on en tient compte à travers, ici, dans une catégorie un peu particulière qu'on appelle les scénarios d'aménagement.

1645 Je l'expliquais plus tôt cet après-midi à un autre intervenant. Dans nos modèles, on n'est pas capables de prévoir exactement quel développement va être créé par la route. On admet qu'il va en avoir probablement, mais on est incapables de le quantifier, de le prévoir, de le prédire, parce que ça dépend de toutes sortes d'autres choses. Vous avez parlé des valeurs foncières. Ça dépend des réglementations municipales. Ça dépend des projets municipaux. Ça dépend de l'intérêt des maires et tout ça.

1650 Donc, nous, on est capables de tenir compte de scénarios d'aménagement et de faire des scénarios de fort développement, de moyen développement, de développement concentré, tout ça. Actuellement, on n'en a pas fait dans ce cas-ci pour la 25, on a laissé aller les choses selon la projection tendancielle, qui tient compte de l'évolution démographique. Et déjà, en soi, c'est déjà un accroissement de la demande quand même sur le futur, parce qu'il y en a de la croissance tendancielle qui est connue. Il y a une tendance lourde. La MRC des Moulins, ça n'arrêtera pas demain matin de continuer à grossir, qu'il y ait la route ou pas. Il y a eu des augmentations de plusieurs dizaines de points de pourcentage dans les 20 dernières années; ça n'arrêtera pas.

1660 Donc, par contre, la génération, comme je vous dis, de développement qui serait induite par le projet, on préfère ne pas s'avancer à spéculer là-dessus. Parce que de toute façon, scientifiquement, on ne peut pas prouver ces choses-là, on ne peut pas les démontrer. On peut seulement faire des scénarios et regarder ce que ça donnerait. Et de toute façon, on considère, encore là, et c'est notre avis, que ce serait des quantités quand même marginales par rapport à la masse des déplacements qui est déjà dans le système.

1670 Alors, tout ça pour dire que l'induction, c'est un mot auquel des fois on est un peu allergiques, les gens en planification de transport, parce que ça cache un paquet de phénomènes de comportement et de structure d'évolution de la demande en transport, qu'on est capables d'expliquer pour les principaux, qu'on est capables de mesurer, qu'on est capables d'anticiper, de prévoir et de prendre en compte dans nos modèles, et c'est ce qu'on fait au mieux de nos capacités, et ce qu'on ne tient pas compte dans nos prévisions futures, dans nos projections futures. On considère que c'est assez marginal et ça ne changerait pas l'analyse des impacts d'un projet tel que celui de la 25.

1675

Donc, ça, c'était le petit mot sur l'induction.

**M. DANIEL VANIER :**

1680 J'aimerais ça juste une petite sous-question...

**LE PRÉSIDENT :**

1685 Oui, allez-y.

**M. DANIEL VANIER :**

1690 ... étant donné qu'on est dans l'induction, tout ça. Là, comme vous me dites là, si j'ai bien compris, le développement urbain, vous trouvez que c'est marginal, vous n'en avez pas tenu compte dans le chiffre...

**M. PIERRE TREMBLAY :**

1695 Non, attendez un peu, on en tient compte. Je m'excuse de vous interrompre, mais je veux qu'on se corrige là-dessus. On tient compte du développement tendanciel.

1700 Mettons qu'il y a 2 % par année de développement actuellement. On suppose que ça va continuer dans le futur. Est-ce qu'il va en avoir plus que ce 2 % là parce que la route va arriver, un peu plus? Peut-être un peu moins si, par exemple, il y a un ralentissement économique. On ne prévoit pas ça non plus.

1705 Donc, nous autres, on pense qu'on va vers une tendance lourde. Et si ça bouge un petit peu autour de ça, ça va être quand même des quantités marginales sur un très long terme, compte tenu aussi des effets de structure démographique, de vieillissement de population, d'augmentation de personnes à la retraite. Tout ça bouge en même temps et, comme je vous dis, on essaie d'en tenir compte.

**LE PRÉSIDENT :**

1710 Oui, monsieur Vanier.

**M. DANIEL VANIER :**

1715 Monsieur Germain, le 2 % que vous parlez, monsieur, c'est basé sur une moyenne des dernières années, des 20 dernières années, le 2 % de développement, ou c'est sur une base économique et sociodémographique? C'est ça?

**M. PIERRE TREMBLAY :**

1720 Alors, il faudrait que je vous fasse un autre topo sur le modèle de prévision  
démographique qui est derrière nos simulations de demande en transport. Parce qu'on a un  
modèle de prévision démographique dans notre système et on a un modèle de projection de la  
demande en transport. Une fois qu'on connaît la démographie future, on applique des taux  
d'activités à ces personnes-là, donc des taux de mobilité selon les groupes d'âge, selon le sexe,  
1725 selon chacune des régions des secteurs de résidence.

Je pourrais aussi vous faire un topo plus détaillé là-dessus, monsieur le président. Mais  
effectivement, on tient compte de la croissance démographique et de la croissance du nombre de  
ménages, ça va ensemble.

1730 Par exemple, j'ai quelques chiffres ici, si vous voulez. À Laval, les taux d'augmentation  
de 1991 à 2001, donc dans les 10 années qui ont précédé le recensement de 2001, il y a eu  
11 % d'augmentation dans l'est de Laval, 11.5 % au niveau du nombre de ménages.

1735 Nous autres, on prévoit que de 2001 à 2021, il y aura encore 11,7 % d'augmentation du  
nombre de ménages dans l'est de Laval, Duvernay, Saint-François. Donc, déjà ça, c'est là. Est-  
ce qu'il y en aura plus que ça? Il faudrait demander aux gens de Laval s'il y en aura plus que ça.  
Ou il y en aura peut-être un peu moins. On ne peut pas le savoir.

**1740 LE PRÉSIDENT :**

Excusez-moi. Ça peut virer aussi au niveau du Bureau de la statistique. Donc, il y a des  
projections lourdes qui se font à l'échelle du Québec à ce stade-ci.

**1745 M. PIERRE TREMBLAY :**

Oui. On est alignés sur les données de Statistiques Canada et de l'ISQ, l'Institut de la  
statistique du Québec, au niveau des paramètres de la prévision démographique. Et nous, on fait  
un raffinement des prévisions démographiques de l'ISQ au niveau inframunicipal. Parce qu'eux  
1750 autres, ils projettent habituellement au niveau des MRC ou des grandes municipalités, ils ne  
rennent pas trop dans les détails. Nous autres, il faut y aller d'une façon très, très fine  
localement.

Un autre chiffre complémentaire pour la MRC des Moulins, les mêmes taux de  
1755 croissance. De 1991 à 2001, on parle de 28 % d'augmentation de ménages dans la MRC des  
Moulins. Et dans notre prévision de 2001 à 2021, donc 20 ans, alors que tantôt on parlait de 10  
ans en arrière – 10 ans en arrière, c'est 28 % – 20 ans en avant, 24.7 %, donc 25 % grosso  
modo. Donc, on voit que la croissance va ralentir dans les années futures.

1760 Sur l'île de Montréal, pour le secteur est de Montréal, on avait observé dans les 10

1765 dernières années 6.2 % d'augmentation et on prévoit 8.5 % d'augmentation sur les 20 prochaines années. Donc, à Montréal, contrairement aux deux autres régions, Montréal va avoir une progression de son nombre de ménages, une accélération, si on veut, de sa croissance, alors que dans les autres régions, ça va se stabiliser et être un peu moins fulgurant, disons, que par les années passées. Ça va être encore des taux de croissance très élevés, 11 % et 25 % pour Laval et la couronne nord respectivement. Donc, ça, c'est déjà pris en compte.

1770 Est-ce qu'il y en aura plus que ça parce que la 25, parce qu'il y a un petit bout de 7 km qui va arriver? On n'est pas en mesure, nous autres, de répondre à ça.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien, ça va.

1775 **M. DANIEL VANIER :**

Donc, c'est ces prévisions-là, ce modèle-là, qui ont permis de faire la prévision de 48 à 62 000 véhicules par jour en 2016.

1780 **M. PIERRE TREMBLAY :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

1785 Ce qu'on doit comprendre, c'est un document aussi dans les PR qui donne plus de détails sur les études de circulation qui sous-tendent ça.

1790 Maintenant, on pourrait peut-être passer aussi à une présentation sur les gaz à effet de serre. J'espère que c'est relativement bref la présentation. Je vais vous demander d'être synthétique.

**M. PIERRE TREMBLAY :**

1795 Encore une fois, l'analyse des émissions polluantes, et on pourra parler aussi des gaz à effet de serre, encore là c'est un processus de modélisation qui est en complément à la prévision d'achalandage sur les réseaux de transport. Et je vais vous donner quelques éléments méthodologiques avant de vous parler de quelques résultats.

1800 Mise en contexte rapide. Ici, on parle de notre scénario de référence, disons, pour la présentation qu'on vous fait, qui est l'horizon 2016, la pointe du matin. PPAM, c'est période de

1805 pointe du matin. Vous voyez ici des variations. On a déjà montré cette image-là précédemment, on voit les variations de débit sur le réseau. En rouge, c'est là où on prévoit des diminutions, exemple le pont Pie-IX et Henri-Bourassa. En vert, c'est là où on prévoit des augmentations. Donc, la 25, ici, au sud. Une petite augmentation sur l'axe de l'autoroute Ville-Marie ou le boulevard Ville-Marie à partir de Souigny ici.

1810 On voit un petit peu partout des trames rouges, donc les endroits où il y aurait des diminutions dans les milieux habités ici au niveau des artères. On voit, à l'intérieur du secteur central de l'île, du rouge, il y a de temps en temps du vert un petit peu, mais c'est très, très marginal les variations qu'on anticipe dans le réseau là-bas. C'est plus massif ici. Évidemment, là, on ne voit pas le projet de la 25 où ce serait tout du vert, ce serait une bande très large de débit nouveau sur l'axe du projet.

1815 Une fois qu'on a dit ça, donc on a vu que, par exemple, il y aurait ici des réaménagements de trafic nord-sud, des diminutions ici dans les axes nord-sud et incluant les axes qui descendent un petit peu plus loin ici en bas de la métropolitaine, donc une fois qu'on a vu ça, donc on a des variations de débit. On a aussi souvent, avec ces variations de débit là, des variations de vitesse évidemment. S'il y a un peu moins de trafic, les gens vont rouler un petit peu plus vite.

1820  
1825 Lorsqu'on parle d'émissions polluantes et de consommation d'essence, consommation d'essence égale gaz à effet de serre, nous, on utilise un modèle d'émission de polluants, qui s'appelle le logiciel Mobile 6.2c, qui est un logiciel développé par l'EPA américaine, Environmental Protection Agency, et qui est adapté au Canada. Le petit «c» ici, c'est Canada, c'est la version canadienne qui est gérée par Environnement Canada.

1830 Alors, nous, on utilise ce logiciel-là qui permet de calculer les émissions des sources mobiles, donc des véhicules, sur les réseaux de transport. Ça tient compte des polluants classiques, monoxyde de carbone, les NO<sub>x</sub>, les hydrocarbures, les composés organiques volatils et d'autres saveurs plus rares. Ça prévoit ou ça analyse des émissions de particules de matières, on peut les calculer pour différents diamètres où on retient 2.5 et 10 micromètres. Ça inclut des particules de matières qui proviennent de l'usure des freins et des pneus, en plus de celles qui sont émises par la combustion des carburants. Ça calcule les gaz toxiques. Et de façon  
1835 indirecte, on tient compte donc de la consommation d'essence et des émissions de gaz à effet de serre qui sont toujours exprimées en équivalent CO<sub>2</sub>.

1840 Ce logiciel-là, ce que ça nous permet de calculer, ce sont des taux kilométriques d'émissions. Et ça, ça veut dire, c'est un taux pour chaque kilomètre parcouru par chaque véhicule, selon sa vitesse. Je vais l'expliquer un peu ici, parce que c'est très important de comprendre ça.

Nous, on l'applique, on dit ici, en post-traitement aux simulations routières. Donc, une

1845 fois qu'on a fait une simulation routière sur chacun des liens du réseau artériel et supérieur, on a un estimé du débit et de la vitesse moyenne des véhicules pendant la période de pointe sur ce tronçon-là.

1850 C'est malheureux que le focus ne soit pas parfait, mais ce que ça montre, ça a l'air un peu lourd comme graphique, vous avez ici dans l'axe vertical des taux d'émission en grammes par kilomètre. Je ne veux pas me tromper parce que j'ai de la misère à les lire ici. C'est en grammes par kilomètre parcouru. Vous avez ici la vitesse. Donc, à 0 vitesse, 0 km/heure jusqu'à 100 km/heure. Et vous avez les années ici. On part de 1998 dans nos modèles et on fait des projections, nous autres, jusqu'à 2021. Donc, on a préparé les courbes d'émission pour différentes vitesses.

1855 Alors, ce que ça dit essentiellement, et on va le prendre juste, mettons, pour la première année, la courbe partirait d'ici, donc à très basse vitesse, vous allez émettre 1 000 grammes par kilomètre que vous allez parcourir à 5 km/heure. C'est normal parce que pour parcourir votre kilomètre à 5 km/heure, ça va vous prendre beaucoup de temps. Donc, vous aurez émis  
1860 beaucoup de polluants.

Si vous allez, par exemple, à 25, 30 km/heure, vous allez être dans l'ordre de 200 grammes ou 250 grammes par kilomètre. Et si vous allez à des régimes de vitesse plus avancés, au-dessus de 80 km/heure jusqu'à 100, vous allez émettre beaucoup moins dans ce cas-ci de  
1865 CO<sub>2</sub>, donc de gaz à effet de serre. Vous allez avoir une efficacité plus grande. Ça, c'est pour les véhicules automobiles.

On l'a pour les camions, selon la catégorie de camion. Évidemment, ce n'est pas des courbes tout à fait pareilles. Les camions à 100 km/heure remontent ici, et on l'a selon la période  
1870 de la journée, selon le type de route ou le régime de conduite, autoroute ou artérielle.

Alors, il y a beaucoup, beaucoup de détails. Il y a une documentation technique qui pourrait vous être fournie. Mais essentiellement, ce qu'on voit aussi, c'est que dans le temps, avec les années, il n'y aura pas une grosse différence d'amélioration de l'efficacité des véhicules.  
1875 Donc, de façon générale, c'est assez constant dans le temps.

Ça devient plus intéressant si on regarde les polluants. Parce que vous savez que les normes au niveau des véhicules, convertisseurs catalytiques, les normes au niveau des essences, des carburants, d'élimination de soufre dans les diesels, par exemple, dans les  
1880 prochaines années, fait qu'au fil des années dans certains cas, par exemple dans le cas des monoxydes de carbone ici, avec la présence des véhicules plus efficaces, avec des technologies de catalyseurs qui vont recouvrir toute la flotte des véhicules bientôt, à mesure que les...

1885 Mon dieu! que c'est flou.

**M. DANIEL VANIER :**

De toute façon, monsieur le président, ça va être déposé ces acétates-là?

1890 **LE PRÉSIDENT :**

Oui. Allez-y, expliquez-le en général, les gens pourront consulter.

**M. PIERRE TREMBLAY :**

1895

Écoutez, dans ce diagramme-là, vous avez un cas où le monoxyde de carbone pour les automobiles à essence qui sont en circulation sur l'autoroute à 7 h du matin – parce que dépendant de l'heure de la journée, l'humidité relative, la pression atmosphérique, on peut avoir des variations dans les taux d'émission – vous avez encore là des taux d'émission en grammes par kilomètre et vous avez les années de 1998 jusqu'à 2016, 2021 au bout ici.

1900

Vous voyez comment ça va chuter dramatiquement dans les années parce que les technologies des carburants vont évoluer. Et ça, c'est pris en compte dans nos modèles. Et on a toujours le même phénomène, c'est qu'à base vitesse, on émet plus. À haute vitesse, on émet un peu plus que si on est dans des régimes de vitesse moyenne de l'ordre de 60 à 80 km/heure.

1905

**M. DANIEL VANIER :**

Monsieur le président, est-ce que je peux me permettre une petite sous-question?

1910

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur Vanier, allez-y.

1915

**M. DANIEL VANIER :**

Je voudrais savoir, est-ce que votre modèle tient compte du changement de comportement des consommateurs au niveau de l'automobile?

1920

Comme le véhicule utilitaire, les cinq dernières années, c'est en hausse de vente d'une manière importante et c'est pourtant les véhicules les moins efficaces au niveau polluants atmosphériques.

**M. PIERRE TREMBLAY :**

1925

Je vous dirais que les modèles tiennent compte, à travers les données de



Environnement Canada, de la composition typique des flottes canadiennes au fil des années.

1930           Donc, grosso modo, ce que ça veut dire concernant la présences des VUS, ce qui arrive, c'est qu'à mesure qu'on a des véhicules plus économiques ou plus efficaces avec des petites voitures compactes à un bout du spectre, on a à l'autre bout des véhicules qui pénètrent de plus en plus, si bien que, en moyenne, la consommation moyenne d'essence dans la flotte québécoise et canadienne se tient toujours autour de 10 litres au 100 km. Même si on pouvait faire des gains avec les Toyota Echo à 5 litres au 100, on aura toujours...

1935           Alors, l'observation, c'est qu'au fil des années, ça se maintient pas mal tout le temps autour de 10 litres au 100 km. Et c'est ce dont on tient compte. Et par ailleurs, on ne tient pas compte de la pénétration possible des véhicules hybrides et des nouvelles technologies au niveau des véhicules électriques peut-être ou au gaz naturel dans la flotte.

1940           Pour l'instant, on n'en tient pas compte dans nos pronostics. On suppose que ce sont essentiellement des véhicules de la même technologie que maintenant. Par contre, les équipements antipollution vont beaucoup évoluer, les carburants vont évoluer.

1945           Juste en terminant ici sur la méthodologie, une auto même au repos ça émet des gaz. Donc, on en tient compte encore là. Ça, c'est une auto au départ, au moment où elle part. Selon l'heure de la journée, selon l'année aussi, encore là la même chose. Une auto au moment de l'ignition et au moment du stationnement, toute la journée elle laisse s'évaporer aussi des hydrocarbures. C'est pris en compte dans les modèles.

1950           Maintenant, je peux aller vers quelques résultats. Les documents dont je viens de parler ici, les quelques fiches ou les images que je viens de présenter, ainsi que celles-ci, vont être déposées demain à la commission sous forme d'un petit recueil, une petite brochure.

1955           Donc, une fois qu'on a vu les estimations des simulations de flot et les méthodes avec Mobile 6 pour faire l'estimation des émissions, là, ici, on va vous présenter des résultats. Je vais essayer de vous guider dans la lecture de ce tableau.

1960           Vous avez d'abord toute une série d'émissions de composés pour lesquels on calcule des émissions. Vous avez, en bas ici, le nombre de litres de carburant, en fait de kilolitres de carburant essence et de carburant diesel.

1965           On a ici deux grandes zones dans le tableau. On a une simulation à l'horizon 2006, une simulation à l'horizon 2016; l'horizon de demande de référence au début du projet et un horizon de demande où la demande est stabilisée à moyen terme.

                  On a toujours une situation sans l'autoroute 25. Parce que là, on regarde juste l'apport ou la différence que provoque l'autoroute 25 dans le bilan régional. Et ce que vous avez ici, ces

1970 chiffres-là sans l'autoroute 25, c'est la quantité totale émise estimée par nos modèles pour un jour complet, un jour ouvrable, et c'est pour l'ensemble du territoire de la grande région de Montréal.

1975 Et ce qui va nous intéresser, c'est de regarder, lorsqu'on met en place le projet de l'autoroute 25 qui, rappelons-le, comprend un projet routier et des services de transport en commun additionnels maintenant qui vont emprunter ce corridor-là et qui vont amener aussi un transfert modal d'automobilistes vers le transport en commun, alors lorsqu'on met tout ça ensemble, on aurait cette diminution-là, ici, de 778 kilogrammes de monoxyde de carbone par jour. À l'échelle de la région ici, 0.1 %, c'est une diminution qui est très marginale mais elle est quand même mesurable. Hydrocarbures, etc., les gaz à effet de serre, ce n'est pas en soi un polluant, mais les tonnes de gaz à effet serre, il y aurait une diminution d'une centaine de tonnes pour moins .4 % à l'échelle de la région.

1980 De façon générale, je pense qu'ici, à part pour les NO<sub>x</sub> où il n'y a à peu près pas de différence mesurable, il n'y a pas d'augmentation sur aucun indicateur lorsqu'on implique la 25, parce qu'on améliore un peu la vitesse sur l'ensemble du réseau, on améliore une fluidité même très marginalement, mais on l'améliore quand même et donc moins d'émissions parce que plus de fluidité. Les gens sont moins longtemps sur le réseau et ça amène des bénéfices.

1985 Si on le regarde maintenant à l'horizon 2016 – et j'en ai presque fini – ce qui est très important de voir, c'est qu'encore là on a des diminutions parfois marginales, encore plus marginales que tantôt. Mais de façon générale, le volume d'émissions pour l'ensemble de la région aura beaucoup baissé en 2016. Pas parce qu'il va avoir moins de monde, il va en avoir plus de monde qui se déplace en auto en 2016 qu'en 2006, mais parce qu'au niveau des technologies, les antipollutions et des carburants aussi, vous avez les SO<sub>2</sub> dont monsieur parlait tantôt, 677 va tomber à 378. Tous les camions vont marcher au niveau diesel. Et évidemment, 1995 c'est des gros pollueurs, mais il va y avoir en soi une diminution.

2000 Donc, c'est pour ça quand on vous dit que le projet va faire baisser le bilan régional des émissions, non seulement le projet, mais en soi ça va baisser naturellement à cause de l'évolution des technologies pour la plupart de ces composants-là. Les gaz à effet de serre, par contre, ça ne diminuera pas parce qu'il va avoir plus de kilométrage parcouru par les gens, parce qu'il va avoir plus de monde sur le réseau dans 10 ans ou dans 15 ans, mais le projet va quand même entraîner lui-même une légère diminution.

2005 Ici, on voit apparaître une petite augmentation marginale. D'ailleurs, 2 kilos, à l'échelle de la région, pour la journée, c'est très marginal. Mais ce qu'on doit admettre, c'est que quand on roule plus vite, on fait plus de NO<sub>x</sub> que si on roule moins vite.

2010 Alors, essentiellement, ça résume le genre de résultats qui proviennent de nos modèles de simulation d'émissions. Une fois qu'on a ça, évidemment, c'est une chose, les émissions, mais il faut voir l'exposition de la population. Et là, ça rentre dans une autre catégorie de

modèles, les modèles qu'on appelle de dispersion et de qualité de l'air, modèles dont le ministère ne dispose pas. On n'a pas de modèle pour regarder ça de façon systématique au ministère.

2015 C'est très complexe, la dispersion. On a des gens d'Environnement Canada qui travaillent sur des modèles régionaux actuellement. Il faut tenir compte de toutes les réactions chimiques et photochimiques des polluants entre eux. Et mesurer la qualité de l'air, modéliser la qualité de l'air, c'est un exercice extrêmement complexe que personne n'arrive encore à faire de façon courante. Il y a beaucoup de chercheurs qui travaillent là-dessus.

2020 Peut-être une dernière illustration, encore là juste pour montrer l'effet dont on parlait.

**LE PRÉSIDENT :**

2025 Rapidement, s'il vous plaît.

**M. PIERRE TREMBLAY :**

2030 Vous voyez ici, lorsqu'on a parlé d'émissions tantôt à la source, sur chacun des liens du réseau, on a des variations en plus ou en moins d'émissions. Dans ce cas-ci, c'est la période de pointe du matin.

2035 Alors, ce qu'on a cartographié ici, à base de petites cellules de 250 mètres par 250 mètres, des petites tuiles, si on veut, ou des pixels, on a fait la somme dans chaque pixel des émissions avant et après, avec la 25 versus sans la 25, dans ce cas-ci pour le monoxyde carbone. Et on va voir donc, en rouge, les endroits où il y a eu des augmentations de concentration ou d'émissions. Dans ce cas-ci, c'est une densité d'émissions en kilogrammes par kilomètre carré.

2040 Donc, plus c'est rouge, plus il y a une augmentation. Plus c'est vert, plus il y a une diminution. Et vous voyez donc apparaître des diminutions dans le tissu urbain ici. Vous voyez un petit peu de rosé ici, parce que les gens qui habitent ici, qui avant ça pouvaient peut-être aller prendre la 25, vont être attirés, disons, à utiliser les axes ici nord-sud, les résidants locaux, puisque déjà beaucoup plus de gens vont être canalisés, les gens venant d'ici vont être canalisés dans ce corridor-là. Donc, il va avoir un effet de rééquilibrage des flux vers les réseaux voisins.

2045 Vous voyez, tout l'axe ici de la 640 et de la 40, et sur la Métropolitaine aussi des diminutions.

2050 Alors, ça illustre le genre de choses qu'on peut apprécier avec ces modèles-là. Donc, quand on dit «amélioration de la qualité de l'air», on ne peut pas conclure à l'amélioration de la qualité de l'air. On a une diminution des émissions à la source sur le réseau routier dans cette région-là. Pour mesurer la qualité de l'air, c'est un autre problème scientifique. Nous, au

ministère, on n'est pas dans notre élément à ce moment-là.

**LE PRÉSIDENT :**

2055 Très bien. Je vous remercie pour votre présentation.

Monsieur Vanier, ça va?

**M. DANIEL VANIER :**

2060

Je ne sais pas si la commission a abordé la question des coûts du projet? On peut peut-être... hier, on nous a...

2065

Comme deuxième question, ce serait celle-là. J'aimerais avoir le détail des coûts du projet. Parce que hier, on nous a présenté que c'était 183 M\$ pour 7.2 km. Ça comprend également une voie en site propre pour du transport en commun. Et également, ça comprend aussi, si j'ai bien compris leur projet, qu'à Montréal, il y aurait une partie qui serait comme en fosse ou creusée sur certaines portions dans la région de Montréal. Donc, il y aurait de l'excavation à faire. Donc, j'aimerais savoir un petit peu les coûts de ce projet-là.

2070

Parce que, excusez-nous, mais on est un peu échaudés à Montréal avec le ministère des Transports en fonction de leurs coûts ou de leur estimation de coûts de projets. Regardez la Notre-Dame, on était à 200 M\$ initialement; là, on est rendus à 600 M\$ pour un boulevard, une demi-autoroute à temps partiel. On ne sait plus quel genre de projet. Pour le rond-point Décarie, ça a coûté deux fois le coût.

2075

Donc, il y a toujours des sous-estimations des coûts des projets avec le ministère des Transports dans la région de Montréal. Puis là, on se demande si ce projet-là, il n'y aura pas encore ce même phénomène qui va s'appliquer. Ce serait bien d'avoir une analyse complète des coûts, le pont, combien il coûte, les piliers, et d'avoir une analyse détaillée.

2080

**LE PRÉSIDENT :**

2085 Donc, monsieur Gilbert, qu'est-ce que vous pouvez nous dire sur les coûts à ce stade-ci pour le projet? Comment vous êtes arrivés, par exemple, au coût de 383 M\$?

**M. HENRI GILBERT :**

2090 Si j'ai bien compris, monsieur a parlé de 183 M\$. Déjà, c'est rendu à 383 M\$. Donc, une inflation déjà de 200 M\$.

C'est 383 M\$ qui est évalué. C'est une estimation du projet qu'on vous a présenté hier,

2095 en fin de compte avec la partie justement encaissée sur le côté de Montréal pour garder les intersections majeures comme Perras, Duplessis et Henri-Bourassa à niveau, donc qu'il n'y ait pas de brisure dans le tissu urbain. Ensuite de ça, du côté Laval, on parle d'une autoroute conventionnelle avec un fossé à niveau.

2100 Donc, c'est ce projet-là qui a été évalué. C'est sûr qu'on a évalué tous les effets aussi d'atténuation au niveau de l'environnement, qui est quand même une soixantaine de millions, si je me souviens, ensuite le pont, la route.

2105 On peut vous donner un détail un peu plus, mais c'est une estimation pareil. Et puis le fait qu'on aille en partenariat privé-public fait en sorte que justement on s'est donné une estimation pour pouvoir comparer les prix qu'on va avoir ou les coûts qui vont nous être présentés dans les propositions avec les partenaires.

2110 Donc, il faut absolument faire une comparaison avant de voir si le prix est bon ou pas bon. Donc, on a fait une estimation du coût. Même si on le détaillait au niveau du pont, encore là, l'entreprise va nous faire une soumission en fonction du projet global et puis c'est là qu'on va pouvoir le comparer.

2115 Puis justement aussi, au niveau des partenariats privés-publics, c'est que le risque, une fois que les entreprises privés ou les partenaires futurs vont avoir fixé un prix, ils vont devoir le respecter, respecter les échéanciers, respecter le prix. C'est là le risque pris par l'entreprise privée.

2120 On parlait tantôt de l'Acadie, on parlait de la Métropolitaine, qui ont eu des coûts dans la même période. En tout cas, je ne veux pas obstiner, je ne suis pas là pour ça ici ce soir, mais il y a eu des augmentations au niveau de la construction pendant ces années-là assez majeures aussi des gros travaux, parce qu'on a fait plus de travaux dans ces années-là, dans les dernières années, qu'on en a fait dans les autres années.

2125 Il y a toutes sortes de facteurs qui, encore là, ce serait trop complexe présentement à tout élaborer. Mais disons que l'avantage, je dirais, d'un partenariat, c'est justement de limiter le risque du gouvernement par rapport au risque qui serait pris par l'entreprise privée.

Je ne sais pas si ça répond à la question?

**LE PRÉSIDENT :**

2130 Pour les coûts, est-ce qu'on peut avoir... quand même dans les blocs, par exemple, les parties enclavées, ça va être plus cher, j'imagine, que la partie en milieu rural? Il doit avoir quand même un bloc financier sur le pont? Donc, peut-on avoir les coûts des grands blocs?

2135 Disons si on décompose le projet en trois portions, le pont, la route au nord et la route qui serait plus enclavée, quels sont les estimés de coûts pour chacune de ces portions-là?

**M. HENRI GILBERT :**

2140 Madame Sultana, est-ce qu'on a la répartition?

**Mme SANDRA SULTANA :**

2145 Non, malheureusement, on ne l'a pas cette répartition-là. On a la répartition qu'on a présentée dans le projet hier soir, qui donne de façon globale les coûts et quels sont les éléments qui ont été tenus compte dans l'évaluation des coûts, mais on n'a pas le détail.

**LE PRÉSIDENT :**

2150 Mais sans tomber dans le fin détail, j'imagine que vous avez des coûts. Quand même, vous pouvez nous dire à peu près vous estimez le pont à combien. On est conscients que c'est des estimés.

2155 Dans un processus de soumission, on a les soumissionnaires. Dépendant des stratégies qu'ils vont utiliser pour les matériaux, etc., donc il peut avoir quand même, d'une soumission à l'autre, de très grandes variations de coûts. Plus il va avoir de soumissions, j'imagine, plus il peut avoir de propositions différentes.

2160 Mais dans l'ensemble, êtes-vous capables de nous faire une petite synthèse à savoir combien ça peut se chiffrer les grands éléments du projet?

**M. HENRI GILBERT :**

2165 Si vous permettez, monsieur le président, on va le déposer probablement demain ou une autre journée. On va vous déposer ça, une estimation peut-être globale, par élément. Pas par élément, mais peut-être par tronçon. On va regarder ce qu'on peut faire.

**LE PRÉSIDENT :**

2170 On va avoir une idée voir combien du kilomètre ça revient en milieu rural, combien du kilomètre ça coûte en milieu plus en tranchée, des choses comme ça, le pont, à peu près combien ça peut se chiffrer.

**M. HENRI GILBERT :**

2175 D'ordre général.

**LE PRÉSIDENT :**

2180            Parce que j'imagine, encore une fois, vous parlez du pont à hauban, mais j'imagine que  
si le soumissionnaire respectait le principe des grandes conditions et arrivait avec une autre  
stratégie de pont, bien, ça peut être valide. Donc, ça peut être un pont qui ne serait pas à  
hauban si quelqu'un arrive avec un nouveau concept mais qui respecterait, disons, les lignes du  
décret. On a quand même une marge de manoeuvre très, très forte, potentielle sur les coûts  
2185 réels.

**M. HENRI GILBERT :**

2190            Exact.

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, on peut avoir une idée à ce moment-là des grands blocs du projet.

2195 **M. HENRI GILBERT :**

Et le fait aussi qu'on réunit certaines étapes du projet qu'on a regardées ce matin, les  
plans et devis avec la réalisation et l'entretien, tout ça mis ensemble fait en sorte qu'il y a des  
économies de masse à faire en regroupant les différentes opérations.

2200

Donc, c'est pour ça que l'évaluation qu'on en a fait, on l'a faite sur une base  
conventionnelle et on veut regarder ce que ça va donner avec les partenariats.

**LE PRÉSIDENT :**

2205

Très bien. Monsieur Vanier.

**M. DANIEL VANIER :**

2210            En sous-question sur la question des coûts, mettons je suis un partenaire privé et je veux  
investir dans un pont au Québec, tout ça, puis je regarde ce projet-là et il me paraît intéressant,  
c'est quoi le taux d'amortissement? Est-ce que ça va être sur 10 ans, 20 ans, ou quand est-ce  
que je vais atteindre la rentabilité avec ce projet-là comme partenaire privé?

2215 **LE PRÉSIDENT :**

Un partenaire privé. Monsieur Gilbert, qu'est-ce que vous pouvez nous dire là-dessus?

Habituellement, en affaires, un partenaire, quelqu'un qui investit dans un projet comme

2220 ça cherche à rentabiliser son opération, dégager des profits, disons, après 3 ans, 4 ans, 5 ans. Parce que là, on parlait d'un amortissement d'un projet qui pourrait être au bout de 25, 30 ou 35 ans retourné, un équipement qui serait retourné au gouvernement après, disons, 25.

2225 Donc, j'imagine qu'il doit avoir des cibles types. Parce que là, on spéculait parce que ça peut être différent. Un soumissionnaire, j'imagine, pourrait avoir un objectif différent d'un autre. Mais habituellement, les normes de l'industrie, les gens visent une rentabilité après combien d'années?

**M. HENRI GILBERT :**

2230 Monsieur Mercier va répondre à la question.

**M. DORIS MERCIER :**

2235 Monsieur le président, je n'ai pas nécessairement la norme du marché, sauf que dans le principe d'un projet comme celui-là, c'est le partenaire qui va déterminer sa rentabilité.

2240 Comme on disait, il y a un coût associé au projet qu'il va déterminer et essayer de trouver le projet le plus intéressant possible. Pour obtenir le contrat, il faut qu'il soit très bas. Et sa rentabilité, elle va être assurée par, d'une part, le paiement du péage sur le pont et par la contribution du gouvernement pour compléter le reste. Donc, c'est à lui à l'établir.

2245 Et c'est la meilleure proposition pour le gouvernement qui va être retenue. Donc, il y a une rentabilité garantie, dans le sens que si sa proposition est bien faite, il s'assure d'une rentabilité en faisant une proposition qui est intéressante.

**LE PRÉSIDENT :**

2250 S'il a respecté ses objectifs financiers dans sa proposition, donc il n'y a pas de dépassement de coûts, ça fait qu'il va être dans sa cible.

2255 Mais habituellement, les gens, bon, on voit des fois dans certains projets, les gens acceptent que les premières années, ils vont marcher à perte, mais que sur 25 ans... par exemple, peut-être les 4, 5 premières années, ils vont marcher à perte, mais sur les 20 autres années, ils veulent se rattraper.

Est-ce que dans un cas comme ça, le promoteur peut faire cette stratégie-là ou il va chercher une rentabilité la première année?

2260 **M. DORIS MERCIER :**

On n'a pas l'information là-dessus.



**LE PRÉSIDENT :**

2265

Vous n'avez pas l'information.

**M. DORIS MERCIER :**

2270

Non.

**LE PRÉSIDENT :**

2275

Donc, ce que vous me dites, c'est vraiment une stratégie d'affaires.

**M. DORIS MERCIER :**

Oui, tout à fait.

2280

**M. HENRI GILBERT :**

2285

Il faut bien penser quand même que l'entreprise ou le consortium ou le partenaire privé va avoir à construire la route pendant les premières années. Donc, il va avoir des déboursés, qu'il va récupérer sur un certain nombre d'années après avec le loyer du péage et l'apport financier par le gouvernement. Donc, c'est sûr que ça va être une récupération à long terme, quand même.

**LE PRÉSIDENT :**

2290

On comprend que si la construction dure pendant trois ans, donc il se finance pendant trois ans, il n'a aucune source de revenus. Il paie sa main-d'oeuvre, ses équipements, ses matériaux. Après, il commence à opérer. Donc, en fonction de la dette qu'il a accumulée, il va essayer d'en rembourser une partie le plus tôt possible, donc ce qu'on appelle l'actualisation, des choses comme ça.

2295

Mais vous nous dites, on ne peut savoir la stratégie à ce stade-ci. C'est ça qu'on comprend. Vous n'avez pas vous-mêmes fixé d'objectif, ça appartient à un éventuel concessionnaire.

**M. HENRI GILBERT :**

2300

Oui.

**M. DORIS MERCIER :**

2305 Oui, c'est difficile d'avoir des modèles. On sait qu'il y a d'autres projets de partenariat qui ont été faits ailleurs dans le monde, mais c'est la partie financement et, où il se récupère, ça fait partie de l'élément qui est confidentiel, qu'on ne peut pas nécessairement obtenir. Donc, on sait qu'eux ont une stratégie, mais elle n'est pas publique. Donc, on n'a pas de modèle pour se comparer.

2310

**LE PRÉSIDENT :**

2315 C'est ça, même dans le cas des soumissionnaires, ils ne vous dévoileront pas tout. Ils vont répondre aux objets de la soumission, mais ils vont avoir leur propre stratégie à eux à l'interne. C'est ça qu'on doit comprendre.

Oui, monsieur Dufour.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

2320

Oui. Monsieur Gilbert, si le projet peut être rentable, c'est une question que je vous pose et peut-être que vous avez fait l'analyse, si le projet peut être rentable pour un partenaire privé, est-ce qu'il ne pourrait pas l'être pour le gouvernement?

2325

Est-ce qu'il y a eu des exemples où une autoroute avec péage a pu être rentable pour le gouvernement? Donc, si le projet est rentable pour un consortium, pourquoi elle ne le serait pas pour le gouvernement? Est-ce que vous avez envisagé le scénario de prendre en charge complètement le projet avec péage?

2330

**M. HENRI GILBERT :**

2335 Il y a toujours un déboursé, monsieur le commissaire. Parce que quand vous dites: «rentable», c'est que le ministère aussi ou le gouvernement va investir dans ce projet-là. Quand vous dites: «rentable», il faut s'entendre sur le terme. C'est qu'il va avoir une partie qui va être payée par le péage sur le pont, mais après ça aussi il y a une part de financement qui est faite par le ministère. Donc, rentable, c'est quoi rentable? On va avoir une partie à payer.

2340 Donc, ce que permet le PPP, c'est justement de financer l'entièreté du projet et de le récupérer ou de le payer sur X années, incluant l'exploitation et l'entretien. Donc, c'est dans ce sens-là qu'on y va. Mais de dire qu'un projet est rentable, il y a toujours un déboursé, on ne parle pas de faire de l'argent avec ça.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

2345 Non, ce n'est pas ce que je voulais dire. Mais prenons, par exemple, on a eu l'autoroute des Cantons-de-l'Est qui a eu le péage pendant des années, qui devait donc en principe s'autofinancer, et sa construction et son entretien, à cette époque-là.

**M. HENRI GILBERT :**

2350 Je ne peux pas vous dire, les années qu'il y a eu du péage, si ça a payé l'autoroute au complet, mais ça payait au moins l'entretien qu'il y avait à faire sur les routes autant l'hiver que l'été. Encore là, je n'ai pas aucune statistique à vous fournir, je ne le sais pas.

2355 **M. JULES DUFOUR, commissaire :**

D'accord, merci.

**M. DORIS MERCIER :**

2360 Peut-être un complément d'information. C'est comme on dit, dans le processus de partenariat public-privé, on a d'abord dans notre analyse un comparateur public. Donc, ce comparateur public là, c'est un projet fait de façon conventionnelle.

2365 Et pour aller en partenariat, il faut que la proposition qu'on va avoir soit plus avantageuse pour le gouvernement que s'il le faisait lui-même. Donc, en termes de comparaison, elle se fait à ce moment-là. Et si la proposition par les partenaires n'est pas plus avantageuse que si on le faisait nous-mêmes, l'option ne sera pas retenue.

2370 **LE PRÉSIDENT :**

Vous vous réservez le droit de réaliser vous-même le projet éventuellement et de faire du péage par vous-même. C'est ça. Donc, j'imagine dans vos clauses, vous allez avertir les soumissionnaires de ça. Ça fait une pression sur le soumissionnaire, je comprends. Il faut qu'ils aiguisent leurs crayons.

2375

**M. HENRI GILBERT :**

Merci beaucoup.

2380

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur Vanier, ça vous va?

2385 **M. DANIEL VANIER :**

J'aurais deux petites sous-questions sur les coûts, rapidement.

2390 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, rapidement.

**M. DANIEL VANIER :**

2395 Est-ce qu'il y a présence de sols contaminés dans l'emprise? Parce qu'on sait que ça influence les coûts d'un projet.

**LE PRÉSIDENT :**

2400 Concernant les sols contaminés, y a-t-il des appréhensions?

**M. HENRI GILBERT :**

Monsieur Montplaisir, pourriez-vous répondre à la question, s'il vous plaît.

2405

**M. YVES COMTOIS :**

Je vais répondre. Dans les résultats d'échantillonnage dont on avait accès pour faire l'étude d'impact, il n'y avait pas de sols contaminés.

2410

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, au meilleur de votre connaissance, il n'y a pas d'appréhension.

2415 **M. DANIEL VANIER :**

Et dernière sous-question. Dans le 60 M\$ de mesures d'atténuation qui est prévu par le ministère des Transports pour le projet, est-ce qu'ils ont abordé avec la Ville de Montréal la question de la mise en valeur du ruisseau Bertrand? Parce que la Ville se cherche des partenaires pour mettre en valeur le ruisseau comme écoterritoire.

2420

**LE PRÉSIDENT :**

Le ruisseau Bertrand ou de Montigny?

2425

**M. DANIEL VANIER :**

Ah! de Montigny, excusez. Je me suis trompé de ruisseau.

2430 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur Gilbert.

2435 **M. HENRI GILBERT :**

Comme on l'a expliqué, dans les changements qu'on a faits dans la modification du projet suite aux réunions d'information tenues en 2002, on s'est éloignés du ruisseau de Montigny pour ne pas y toucher justement pour conserver sa valeur. Donc, on n'y a pas touché. On n'a pas d'entente pour améliorer même le ruisseau, mais au moins, dans les impacts, on n'y touche plus.

2440

**LE PRÉSIDENT :**

Ça vous va?

2445 **M. DANIEL VANIER :**

Merci. Je vais être là demain soir, le plus tôt possible. Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

2450

Très bien. Nous vous remercions.

Nous allons faire une pause. Il est 9 h 15. Nous allons faire une pause de quinze minutes, nous allons recommencer à 9 h 30.

2455

**SUSPENSION DE LA SÉANCE**

\* \* \* \* \*

**REPRISE DE LA SÉANCE**

2460 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, nous allons reprendre et continuer à inviter les participants. Alors, la prochaine personne sur ma liste est monsieur Philippe Côté. Est-ce que monsieur Côté est ici? Madame Manon Massé. Monsieur Xavier Daxhelet.

2465

Monsieur François Caron. Bonsoir, monsieur!

**M. FRANÇOIS CARON :**

2470

Bonsoir, monsieur le président. Bonsoir aux membres de la commission. Je vais être

bref parce que je ne suis pas très préparé.

2475 Moi, j'avais une préoccupation. Je vois le projet se dévoiler devant nos yeux avec surprise. On ne s'en attendait pas depuis 30 ans. Moi, c'est des questions bien simples. Je regarde... premièrement, ça ne sera pas ma question principale, c'est juste un point d'information pour commencer. Je regarde le ruisseau de Montigny et, sur les cartes que j'ai vues dans les documents de l'étude d'impact, il ne semble pas se jeter nulle part. Est-ce qu'il a été canalisé ce ruisseau-là? Je ne vois pas s'il se jette dans la rivière des Prairies.

2480 Parce que moi, ça s'adonne que je connais un peu le ruisseau pour y avoir circuler dans les environs de l'Hôpital Rivière-des-Prairies. Mais ça n'a jamais adonné que j'aie dans ce coin-là. Dans le coin où je vous dis, c'est, on pourrait dire, le coin nord-ouest près du boulevard Gouin. Ça fait que je me demande où se jette le ruisseau de Montigny.

2485 Je ne sais pas si quelqu'un pourrait me répondre là-dessus, mais c'est une information avant que je vous pose mes questions.

**LE PRÉSIDENT :**

2490 On pourrait adresser la question à la Ville de Montréal. Est-ce que vous avez des informations concernant le ruisseau de Montigny?

**M. MARC BLANCHET :**

2495 J'ai plusieurs informations avec moi, mais il y a madame Andrée Turenne qui est dans la salle, ma collègue des parcs et espaces verts qui connaît ce secteur-là en détail, qui pourrait vous donner de l'information.

**Mme ANDRÉE TURENNE :**

2500 Monsieur le président, effectivement, le ruisseau de Montigny est canalisé entre le boulevard Perras et la rivière des Prairies depuis de nombreuses années, depuis au moins 15 ans, peut-être du début des années 90.

2505 **LE PRÉSIDENT :**

Depuis le début des années 90?

**Mme ANDRÉE TURENNE :**

2510 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

2515           Donc, c'est très récent comme canalisation.

**Mme ANDRÉE TURENNE :**

2520           Bien, ça fait 15 ans.

**LE PRÉSIDENT :**

          À l'époque, savez-vous pourquoi on a décidé de le canaliser tout à coup?

2525           **Mme ANDRÉE TURENNE :**

          C'est qu'il est très encaissé. Il est profond. Il a des berges très abruptes. Et il y avait un développement résidentiel qui prenait place à ce moment-là. Alors, il y a eu une décision à la sauvette de le remblayer, de le canaliser.

2530

**LE PRÉSIDENT :**

          Très bien. Monsieur Caron, ça vous va pour ce point-là?

2535           **M. FRANÇOIS CARON :**

          Pour l'information, oui. Je vous remercie. Mes deux questions portent sur... bien, en tout cas, une première, je commence avec une première, avec votre permission.

2540

          Bon, je regarde le projet comment il a été présenté. J'aimerais apporter le commentaire, d'ailleurs, que si la simulation nous montrait le trafic le lundi matin pour rentrer à Montréal, ça serait un peu différent de celle qu'on a vue, je pense. J'aimerais ça que le MTQ prépare une simulation qui nous montrerait qu'est-ce que ça a l'air une dizaine de milliers de véhicules qui attendent pour rentrer le matin. J'ai fini avec le commentaire, merci.

2545

          Moi, j'aimerais savoir si c'est vraiment justifié d'avoir des étagements, qui sont au boulevard Perras et au boulevard Maurice-Duplessis, en fonction du volume de trafic par rapport à l'emprise que tout ça va prendre à côté justement du ruisseau de Montigny et du côté des habitations aussi.

2550

          Et si ce n'est pas possible de réviser le projet pour que ces étagements-là soient retirés, pour pas qu'il y ait de circulation comme voie de desserte, par exemple, entre Henri-Bourassa et l'autre bord du pont à Laval, pour avoir une certaine dimension de qualité de vie. Ça fait que j'aimerais savoir si c'est possible d'envisager de réduire l'emprise à sa plus simple expression,

2555 entre autres choses, en condamnant les voies de desserte et les étagements qui sont prévus au boulevard Perras et au boulevard Maurice-Duplessis, s'il vous plaît.

**LE PRÉSIDENT :**

2560 Je crois qu'on aurait besoin d'une figure montrant ce secteur-là pour qu'on puisse comprendre les explications. En même temps aussi expliquer ça pour qu'on visualise: est-ce que c'est possible de réduire l'emprise?

2565 Je me souviens qu'il y avait eu des discussions, il y avait eu des choses en rapport avec des engagements ou des intentions du ministère à ne pas élargir, rajouter des voies. Donc, vous avez dit que vous faisiez un 4 voies, mais vous ne vouliez pas élargir à 6 voies. Dans un contexte où vous ne souhaitez pas élargir, ça veut dire vous avez une emprise de disponible qui n'aurait plus besoin d'être optimisée à des fins routières.

2570 Donc, est-ce qu'on peut effectivement optimiser un projet de cette façon-là pour éviter et reconverter l'emprise superflue, je ne sais pas, en espaces verts ou quelque chose comme ça? Alors, je vous laisse aller.

**M. HENRI GILBERT :**

2575 Si vous permettez, présentement, on a un 4 voies qui est prévu de chaque côté du pont et puis c'est certain que, nous autres, c'est un 4 voies qu'on veut faire.

2580 Mais la route est faite quand même pour plus longtemps que les perspectives qu'on parle de 2031. On parle pour pas mal plus longtemps que ça. Quelle va être la demande à cette époque-là, quelle va être la nature même de la pollution causée par les autos? On va peut-être avoir des autos électriques à ce moment-là, en 2050, je ne sais pas.

2585 Donc, l'emprise est là. Et si on élargit un jour, ce n'est pas notre intention pour l'instant, on va élargir par le centre. Donc, on n'a pas de gain à faire là vraiment en sacrifiant de l'emprise.

**LE PRÉSIDENT :**

2590 Dans une hypothèse comme ça, vous rajouteriez donc par les voies intérieures, du côté intérieur.

2595 Maintenant, est-ce qu'on est capables d'avoir une figure pour voir la question de l'étagement et est-ce qu'il y a des voies de desserte dans ce secteur-là, pour voir justement quelle est l'importance des infrastructures.



**M. HENRI GILBERT :**

On pourrait peut-être montrer le 3D. Sur le 3D, on le verrait bien, mais...

2600 **LE PRÉSIDENT :**

On n'est pas capable d'avoir une figure suffisamment détaillée de la partie sud pour qu'on puisse bien comprendre de quoi on parle?

2605 **M. HENRI GILBERT :**

Jacques, s'il te plaît.

**M. JACQUES VENNE :**

2610

Vous avez les structures dans la présentation 3 dimensions, c'est une image qui est arrêtée ici. Ce que vous voyez, c'est l'autoroute à 4 voies en dépression, c'est-à-dire environ 5 mètres au-dessous du niveau du sol, des chemins de service qui sont à niveau avec les rues locales, ce qui permet à ce moment-là d'avoir un viaduc sensiblement à niveau, augmenter la visibilité au carrefour de façon à ne pas permettre d'avoir des accidents supplémentaires dus à une mauvaise visibilité. Ce que ça donne, c'est 5 mètres de dénivelé plus l'épaisseur du tablier, c'est-à-dire environ 6 mètres pour obtenir un dégagement maximum.

2615

Quand monsieur nous parlait aussi que, effectivement, est-ce qu'il était possible de regarder autre chose que d'avoir une autoroute, c'est ce que je comprends bien, d'avoir plutôt des carrefours à niveau, le ministère des Transports entend compléter une autoroute qui existe déjà aux deux extrémités, c'est-à-dire au sud de Henri-Bourassa ainsi qu'au nord de Marcel-Villeneuve, et n'entend surtout pas refaire les mêmes expériences qu'il y a dans l'ouest de l'île de Montréal, c'est-à-dire au boulevard Morgan et Woodland, où sur l'autoroute on avait des feux de circulation et où on avait des taux d'accidents extrêmement élevés, et où on a dû à coup de dizaines de millions de dollars corriger ces situations-là pour réaménager de façon sécuritaire les carrefours et l'autoroute.

2620

2625

Donc, pour compléter une infrastructure qui est existante et qui manque sur 7.2 km, c'est de compléter notre infrastructure avec 4 voies de circulation en autoroute ainsi que deux chemins de service, deux chemins de desserte, qui est le premier, de toute façon, qui existe actuellement et qui est le boulevard Louis-Hippolyte-Lafontaine, entre le boulevard Henri-Bourassa et le boulevard Perras.

2630

2635 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, là, on voit deux chemins de desserte sur votre projet.

**M. JACQUES VENNE :**

2640

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

2645

Un qui est existant. Le second, est-ce qu'il y a un problème d'enclavement? Il y a des requis sur ce second chemin de desserte là ou on pourrait à la limite s'en passer?

**M. JACQUES VENNE :**

2650

Il faut comprendre que le projet dans Montréal, entre le boulevard Perras et le boulevard Henri-Bourassa, a une distance d'environ 2.7, 2.8 km. On a déjà une sortie et on a déjà une autre sortie au sud de Maurice-Duplessis de façon à permettre d'accéder à Henri-Bourassa.

2655

Il faut comprendre que sur un réseau autoroutier, on a des distances minimales à respecter entre les entrées et les sorties. À partir de ce moment-là, si je ne réalise pas le chemin de service en direction sud, je pénalise tous les utilisateurs qui veulent aller en direction sud à partir du boulevard Perras, qui devront aller passer par des réseaux locaux à l'ouest du projet pour revenir à Henri-Bourassa.

2660

Donc, plutôt que de créer un réseau complet, je vais être obligé encore une fois de me servir du réseau local, et le projet, à toutes fins utiles, va servir strictement au transit entre la couronne nord, Laval, Montréal et Rive-Sud, et ne permettra pas au réseau local d'être complété. Et c'est un des buts visés par le ministère des Transports.

2665

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous jugez essentiels les deux chemins de service.

**M. JACQUES VENNE :**

2670

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

2675

Très bien. Oui, monsieur Caron.

**M. FRANÇOIS CARON :**

2680

Ma deuxième question, je ne sais pas si... écoutez, je n'ai pas été présent aux audiences beaucoup. J'y étais hier soir, mais je suis arrivé en même temps que monsieur

Vanier parlait. Ça fait que j'aimerais savoir à combien de questions on est limités par tour.

**LE PRÉSIDENT :**

2685 On demande aux gens de poser deux questions pour permettre de faire tourner le registre. On peut aller en complémentaire, tout dépend à ce moment-là du sujet ou si la commission embarque aussi pour ses propres questions. Donc, allez-y pour votre seconde question.

**M. FRANÇOIS CARON :**

2690 J'ai une seconde question qui pourrait avoir deux volets. Je regardais, pas la justification, mais... c'est juste une opinion là. Moi, je regarde ça de loin. Je suis un citoyen. Mais je regardais la voie réservée dont on dit dans l'étude d'impact que si elle s'avérait nécessaire, elle nécessiterait la relocalisation du ruisseau, de l'embouchure ou en tout cas du ruisseau de  
2695 Montigny.

Ma question, c'est: est-ce que c'est vraiment justifié d'altérer un milieu naturel qui est un des derniers qu'on peut trouver dans la région de Montréal, dans un état dans lequel on le voit  
2700 présentement? C'est ma question à la commission. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Gilbert.

2705 **M. HENRI GILBERT :**

Monsieur Venne va répondre à la question.

**M. JACQUES VENNE :**

2710 Oui. En ce qui concerne le ruisseau de Montigny, il faut comprendre que dans le projet initial du ministère, on s'est servi de l'emprise maximale que le ministère possédait ainsi que des terrains excédentaires. Il y a des problématiques qui avaient été soulevées en 2002, autant par les gens de la Ville de Montréal que par Laval.

2715 Et celui du ruisseau de Montigny, à cet endroit ici, était un point précis qu'on pourrait remonter dans la simulation 3D et qui nous montre qu'effectivement, à un endroit précis sur 60 mètres, le ministère avec la voie réservée pour autobus s'approchait à environ... dans le temps, devait redresser le ruisseau de Montigny de façon à réussir à passer la voie réservée.

2720 Après amélioration du projet, on a relocalisé notre... c'est dans ce secteur-ci. Donc, on s'est servi du moins d'emprise possible nécessaire à la construction ainsi qu'au dégagement

2725 entre le chemin de service en direction sud et la voie réservée. Donc, on a rapproché les deux éléments de façon à empiéter strictement dans la bande riveraine et non pas dans le littoral du ruisseau de Montigny, c'est-à-dire de ne pas avoir à le déplacer. Il faut comprendre une chose, la bande riveraine diminue, peut être de 10 ou de 15 mètres, dépendamment de la pente du talus, de la hauteur du talus ainsi que du dégagement projeté.

2730 Nous, ce qu'on a essayé de faire, c'est de limiter le plus possible et surtout de ne pas déverser d'eau de pluie dans le ruisseau de Montigny, malgré le fait qu'à cet endroit, le ruisseau de Montigny sert aussi de déversoir à du réseau pluvial de la Ville de Montréal et ainsi aurait pu servir au ministère des Transports. Mais c'est quelque chose qu'on n'a pas désiré faire. Donc, le déversement de nos eaux va se faire vers nos voies de desserte, qui vont être captées par les réseaux du projet de l'autoroute 25.

2735 Donc, sur 60 mètres, on va être à environ entre 7 et 10 mètres du ruisseau de Montigny. Et c'est le seul impact que nous avons. C'est pour ça qu'on dit que, dans la présentation, on a réduit les impacts sur le ruisseau de Montigny.

2740 **LE PRÉSIDENT :**

Par contre, à ce moment-là, vous allez drainer de l'eau pluviale. Est-ce que ça va affecter le bassin versant? Est-ce que ça l'affecterait, ça?

2745 **M. JACQUES VENNE :**

2750 Non. Parce que nous, ce qu'on fait ici, c'est qu'on va simplement mettre sur le long de la voie réservée, au besoin, si on est en dedans de la bande riveraine, un petit talus d'asphalte ou une bordure de béton, qui va permettre de canaliser dans un de nos puisards pour se rabattre dans notre canalisation de l'autoroute 25. Ça ne change pas le bassin versant du...

**LE PRÉSIDENT :**

2755 Ça n'aura pas d'effet mesurable sur le bassin versant.

**M. JACQUES VENNE :**

Effectivement.

2760 **LE PRÉSIDENT :**

Ça n'aura pas d'effet, d'accord.

2765 Oui, monsieur Caron?

**M. FRANÇOIS CARON :**

2770 C'est le deuxième volet de ma dernière question. J'aimerais savoir, puis je ne voudrais pas faire répéter des questions qui auraient peut-être été posées antérieurement, aujourd'hui ou hier, mais j'aimerais savoir, dans l'optique où est-ce que le projet de pont est envisagé, je ne veux pas dire se réalise là, mais est envisagé, est-ce qu'il y a des simulations qui existent ou des analyses qui existent entre l'interaction entre le pont et une ligne de train de banlieue qui pourrait desservir le nord de Laval et de Terrebonne, par exemple.

2775 C'est une ligne qui a été mise... les études ont été mises au rancart. Mes notions sont seulement des articles de journaux. Mais est-ce qu'il y a des interactions connues entre une ligne de train de banlieue qui serait en opération en même temps que le pont et le prolongement?

**LE PRÉSIDENT :**

2780 Dans l'axe du pont.

**M. FRANÇOIS CARON :**

2785 Pas nécessairement dans l'axe du pont, mais qui desservirait la même clientèle et qui mènerait au même but, le déplacement des personnes vers, grosso modo, le centre-ville de Montréal, s'il vous plaît.

**LE PRÉSIDENT :**

2790 Donc, les mêmes objectifs. C'est ça qu'on voudrait dire.

**M. FRANÇOIS CARON :**

2795 Pardon?

**LE PRÉSIDENT :**

2800 Avec les mêmes objectifs que l'autoroute.

**M. FRANÇOIS CARON :**

Bien, d'avoir une desserte pour véhiculer les gens entre la couronne nord et le centre-ville.

2805 **LE PRÉSIDENT :**

Au lieu d'un bout d'autoroute, ce serait un train de banlieue qui chercherait à aller chercher la même clientèle.

2810 **M. FRANÇOIS CARON :**

Par exemple, s'il vous plaît.

2815 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça que je comprends.

**M. FRANÇOIS CARON :**

2820 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Gilbert.

2825

**M. HENRI GILBERT :**

Oui, monsieur Dorais va répondre à la question.

2830 **M. DANIEL DORAIS :**

Monsieur, lorsque le ministre a annoncé le dossier de l'autoroute 25, il a également annoncé qu'il regardait à nouveau, avec la collaboration de l'Agence métropolitaine, la desserte en termes de train de banlieue vers l'est de l'agglomération.

2835

Ce que vous parlez, par contre, oui, il y a deux chemins de fer qui croisent l'autoroute 25. Il y en a un chemin de fer sur l'île de Montréal et il y en a un autre sur l'île de Laval.

**M. FRANÇOIS CARON :**

2840

Oui.

**M. DANIEL DORAIS :**

2845 Voici. On peut voir ici le chemin de fer sur l'île de Laval, qui effectivement est un des projets étudiés par l'Agence métropolitaine actuellement pour desservir le secteur

Mascouche–Terrebonne par une voie de desserte par Laval, pour se rendre éventuellement à la jonction du même train de banlieue de Blainville, pour rentrer vers la Ville de Montréal.

2850 Il y a également une autre proposition qui est le train de banlieue de Repentigny. Cette fois-ci, c'est par l'axe de chemin de fer du CN sur l'île de Montréal, qu'on peut voir ici un peu plus au sud. On voit le passage ici, là. Ce chemin de fer là desservirait un train de banlieue par le nord de l'île de Montréal, par le secteur de Rivière-des-Prairies jusqu'à environ le secteur Sauvé, pour ensuite rentrer vers le centre-ville par l'axe du chemin de fer de Deux-Montagnes.

2855 Maintenant, je pourrais donner la parole à monsieur Claude Carette, qui est de l'Agence métropolitaine, qui pourrait vous détailler plus à fond les études qu'il prépare présentement en vertu du mandat qui lui a été confié par le ministre.

2860 **LE PRÉSIDENT :**

Oui. Monsieur Carette.

**M. CLAUDE CARETTE :**

2865 Par rapport à ces deux projets justement de train de banlieue, soit le train de banlieue de Mascouche vers le centre-ville, comme l'expliquait monsieur Dorais, et le train de banlieue de l'est qui part du secteur de Repentigny vers le centre-ville, il y a des gares qui sont prévues au niveau du territoire de Laval et au niveau du territoire de Montréal.

2870 Si on parle de la gare de Mascouche, il y a une gare qui était prévue un peu plus à l'ouest au niveau de Saint-Vincent-de-Paul, ce que permet dans le fond, au niveau du prolongement de l'autoroute 25, va nous permettre dans le cadre du projet de Mascouche d'aménager une gare à proximité du boulevard Lévesque à Laval. Donc, il y a à aménager également potentiellement un stationnement incitatif.

2875 Au niveau du train de l'est, il y a présentement dans le carton de l'AMT au niveau des choix de localisation des gares, il y a présentement, à proximité de Henri-Bourassa et de l'autoroute 25, il y a une gare qu'on souhaite aménager.

2880 Où est-ce qu'on en est rendu au niveau des projets de train? Au niveau des études, l'AMT lancera sous peu une étude au niveau de la localisation et la conception des gares, par exemple pour le projet Repentigny. Et au niveau du train de Mascouche, il y a plusieurs études qui ont été réalisées. Et on regarde présentement l'interaction entre les deux lignes, les possibilités ou non d'intégrer ces deux lignes-là.

2885 Donc, c'est essentiellement ça au niveau des trains présentement.

**LE PRÉSIDENT :**

2890

Au niveau échéancier, qu'est-ce qu'on peut en dire?

**M. FRANÇOIS CARON :**

2895

Vous m'avez volé ma question.

**LE PRÉSIDENT :**

2900

C'est mon collègue qui me l'a soufflée.

**M. CLAUDE CARETTE :**

2905

Au niveau des échéanciers, ces deux projets-là sont inscrits au programme triennal d'immobilisations de l'Agence métropolitaine de transport. Donc, le programme triennal présentement est 2005, 2006, 2007, mais cet échéancier de réalisation là, nous sommes présentement en étude, est conditionnel à des autorisations gouvernementales au niveau du programme d'aide au transport en commun. Donc, ça va être conditionnel aux décisions, au niveau du gouvernement, d'investissement. Nous sommes présentement en étude là-dessus.

2910

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

Monsieur Caron, ça va?

2915

**M. FRANÇOIS CARON :**

Merci beaucoup à la commission.

**LE PRÉSIDENT :**

2920

Très bien. Alors, bonne soirée.

Nous allons maintenant inviter monsieur Pierre Brisset. Monsieur John Burcombe. Monsieur François Lagarde. Monsieur Robert Perreault.

2925

Monsieur André Porlier. Bonsoir, monsieur!

**M. ANDRÉ PORLIER :**

2930

Bonsoir! Ma question concerne... enfin, je voulais savoir si... c'est un peu la suite de ce



qui vient d'être abordé au niveau des alternatives du transport en commun. Je voulais savoir s'il y avait une étude qui avait été réalisée ou une simulation sur les impacts de l'autoroute 25 sur l'utilisation du transport en commun en général à Montréal.

2935 **LE PRÉSIDENT :**

De façon globale?

2940

**M. ANDRÉ PORLIER :**

Oui, pas sur le pont. Bien, je veux savoir, ou sur le métro de Laval aussi, par exemple, s'il y a des impacts, mais peut-être dans un premier temps sur le transport en commun en général.

2945

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, monsieur Gilbert.

**M. HENRI GILBERT :**

2950

Je pensais peut-être que la question irait vers l'AMT, mais...

**LE PRÉSIDENT :**

On pourra la diviser des deux côtés.

2955

**M. HENRI GILBERT :**

D'accord, parfait. Je demanderais peut-être à monsieur Dorais de répondre à la question.

2960

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

**M. DANIEL DORAIS :**

2965

Effectivement, il s'effectue des études différentes avec la collaboration de l'Agence métropolitaine.

2970

Pour ce qui est du ministère des Transports, dans le cadre de la 25, nous avons regardé, modulé différents mouvements de déplacement des personnes et de l'impact que

pouvait avoir cette future 25 avec un équipement de transport en commun sur le reste du réseau.

2975 À titre d'exemple, on a mentionné aujourd'hui qu'il y avait des gains de déplacement sur Henri-Bourassa, donc forcément des gains sur la voie réservée d'autobus existante présentement sur Henri-Bourassa.

On examine également, par rapport à l'axe du pont Pie-IX, de réinsérer justement la voie réservée qui actuellement est conditionnée par une étude du coroner et ses recommandations.

2980 L'ouverture du futur métro également va apporter un allègement de l'ensemble du service de la STL vers Montréal. Et on est à regarder présentement les impacts que peut avoir cet allègement-là sur le pont Viau. Et tout ça, ça se fait avec la collaboration de l'équipe de l'Agence métropolitaine présentement.

2985 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, on pourrait diriger la question du côté de l'AMT. Vous pourrez revenir en complémentaire sur ça. Monsieur Carette.

2990 **M. CLAUDE CARETTE :**

2995 Donc, la question étant par rapport aux impacts du projet de l'autoroute 25, les simulations qui ont été réalisées par le ministère des Transports, auxquelles a participé l'Agence également, montrent qu'il va avoir certains transferts modaux. Ces transferts modaux peuvent être compensés par des projets, comme l'expliquait monsieur Dorais, au niveau de la voie réservée Pie-IX en particulier où est-ce qu'il y a une forte demande de déplacement, et aussi compensés par les actuels projets comme, par exemple, le métro à Laval.

3000 Pour ce qui est du projet de l'autoroute 25, au niveau des impacts en soi, présentement entre les secteurs est de Laval et de Montréal, les échanges en transport collectif, tout comme au niveau routier, sont très difficiles en raison des détours. Donc, on observe des parts modales très faibles au niveau du transport en commun entre les échanges entre les deux secteurs.

3005 Ce que va permettre le projet de l'autoroute 25, c'est d'offrir un nouveau lien en transport en commun entre les deux territoires qui sont présentement plus difficiles à desservir en transport collectif, essentiellement. C'est un des avantages du projet du pont de l'autoroute 25 dans ce cas-ci. Donc, c'est les deux impacts principaux.

**M. ANDRÉ PORLIER :**

3010

Je m'excuse. Ma question, je l'ai posée à une personne en arrière tout à l'heure, qui m'a dit: «Bien, regardez dans un document de 2002», qui était *Réponses aux questions et commentaires transmis par le ministère de l'Environnement*. Je me suis posé la question si ce que je lisais était exact, c'est pour ça que je l'ai reposée. En fait, j'aurais quasiment pu y répondre.

3015

Je vous invite à regarder dans le document *Réponses aux questions et commentaires transmis par le ministère de l'Environnement, février 2002*, où on demandait justement la question que je vous ai posée. Et là, on répondait clairement c'était quoi l'impact au niveau du transport en commun. En fait, on dit, à la page 3...

3020

Je ne sais pas si vous avez le document entre les mains? C'est le document intitulé *Réponses aux questions et commentaires transmis par le ministère de l'Environnement*.

3025

Dans le dernier paragraphe, on dit que – je vous épargne un peu – pour l'ensemble de la région de Montréal en comparant les scénarios avec et sans la 25, on dit qu'il va y avoir avec la 25, en 2006, donc à la construction du projet, une diminution de 1 500 déplacements de transport en commun, et en 2016, 2 420. Il me semble que c'était une réponse assez facile à me donner, mais je suis un peu surpris de ne pas l'avoir eue.

3030

Si je comprends bien, donc, en 2006, quand on va construire le projet, il va y avoir un transfert modal donc de 1 500 personnes qui prenaient le transport en commun.

3035

Peut-être vous n'avez pas eu le temps de le retrouver. Je n'ai pas le numéro du document.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est mai 2002?

3040

**M. ANDRÉ PORLIER :**

Non, février 2002. C'est intitulé *Réponses aux questions et commentaires transmis par le ministère de l'Environnement*.

3045

**LE PRÉSIDENT :**

Février 2002.

3050

**M. ANDRÉ PORLIER :**

Oui, un document qui a une trentaine de pages.

**M. HENRI GILBERT :**

3055 Monsieur le président, si vous permettez...

**LE PRÉSIDENT :**

3060 Oui.

**M. HENRI GILBERT :**

3065 ... on a une simulation justement de transport en commun, que monsieur Pierre Tremblay va confirmer les chiffres avec sa simulation.

**LE PRÉSIDENT :**

3070 La confirmation des chiffres.

**M. HENRI GILBERT :**

Oui. Puis en même temps, on va vous expliquer la simulation, parce que peut-être qu'on n'a peut-être pas bien compris la question, mais on va le faire au niveau de la simulation.

3075 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

**M. PIERRE TREMBLAY :**

3080 Alors, effectivement, les chiffres dont monsieur Porlier a fait mention tantôt ont été reconfirmés, on va le démontrer là, avec la plus récente série de simulations.

3085 En 2002, donc les chiffres ou les impacts sur le transfert modal dont monsieur parlait avaient été des éléments qui avaient été apportés en complément, en réponse à des questions qui suivaient l'analyse ou la première évaluation du projet.

3090 Ce qu'on a décidé de faire cette fois-ci pour le présent exercice aujourd'hui, on a refait toutes les simulations d'une façon bien intégrée avec le volet auto et le volet transport en commun, vraiment en bonne intégration, avec plus de souci d'un bout à l'autre du processus.

Alors, on a trois scénarios. On traîne trois scénarios ici dans la présente audience. On parle d'un scénario qu'on appelle numéro 1, qui est la situation à l'horizon d'ouverture du projet,

3095 donc à court terme. Vous voyez aussi donc en haut, en titre, PPAM encore. Je rappelle, donc  
c'est la période de pointe du matin, de 6 h à 9 h, pour un jour ouvrable de l'automne, tel qu'il est  
estimé à partir des données des enquêtes origine-destination et projeté dans le futur.

3100 Donc, sur l'horizon 2006, le scénario 1 montre que sans le projet de la 25, on avait  
340 000 usagers du transport en commun dans la région de Montréal et on en aurait avec le projet  
339 160, donc une perte de 1 100 usagers dans le transport en commun, et donc un retour à  
l'auto qui, essentiellement, 1 020 personnes sur les 1 100, donc essentiellement l'ensemble,  
3105 pratiquement tout le monde, sont des gens qui faisaient du stationnement ou auraient fait, parce  
qu'on parle toujours au futur, c'est en projection, 1 020 personnes qui auraient autrement, sans la  
25, utilisé leur auto pour se rabattre à une station de métro, bien souvent c'est le métro de Laval  
d'ailleurs, ou à une station de train.

3110 Alors, en ayant un peu moins de congestion dans la région Laval et couronne nord suite  
au projet, on a un certain nombre de personnes donc qui continueraient ou compléteraient  
maintenant leurs déplacements entièrement en auto. Alors, ça, c'est ce qu'on simule. Ce n'est  
pas nécessairement une vérité absolue mais c'est ce qu'on peut anticiper comme phénomène.

3115 Et en passant, dans le scénario 1, on tient compte de la présence du métro à Laval. On  
tient compte de tout ce qui est prévu comme grands projets de transport en commun et projet  
routier, évidemment à l'horizon moyen ou court terme, plutôt court terme d'ouverture du projet.  
Ce n'est pas nécessairement l'année 2006, mais on comprend que ça peut être 2009.

3120 Le scénario 2, c'est la même chose que le scénario 1, donc le même réseau de transport,  
métro à Laval et tout ça. Et on arrive encore là avec notre projet de la 25. Donc, de façon  
naturelle, sans le projet de la 25, on aurait de toute façon, d'après nos prévisions tendancielles,  
eu une diminution de l'achalandage de transport en commun de 340 à 331 000 à l'horizon 2016.

3125 Encore là, donc, modèle de projection, tendance lourde. De 340 000, on passerait à  
331 000. Et c'est comme une évolution naturelle de l'achalandage du transport en commun que,  
nous, on anticipe dans nos modèles de projection dû à la tendance lourde, donc vieillissement de  
population, moins de jeunes, moins d'enfants qui se déplacent, plus de population âgée de 45  
ans et plus. Et donc, une clientèle naturelle moins importante pour le transport en commun au  
centre de l'agglomération.

3130 Le projet sur l'horizon 2016 serait susceptible de déplacer 1 700 personnes du système de  
transport en commun vers le réseau routier. Et encore là, essentiellement, ce sont des gens  
bimodaux, ce sont des gens qui stationnaient la voiture avant ou qui auraient stationné la voiture à  
une station de métro et ils pourront maintenant compléter leurs déplacements en auto.

3135 Et lorsqu'on arrive au scénario 3, c'est un scénario où on a un déploiement complet de  
tous les projets de transport en commun qui sont envisagés dans l'est de Montréal. Et là, on

inclut dans ce scénario 3 les trains de Mascouche et de Repentigny, le prolongement de la voie réservée aux autobus de Pie-IX sur le territoire de Laval avec des parkings incitatifs. On a aussi le viabus du côté de Repentigny; c'est un petit peu en dehors quand même du bassin de notre projet. Et on a aussi le métro à Anjou évidemment, la ligne 5 de métro Anjou.

3140

Et là, vous voyez que si on faisait tous ces projets-là, je pense monsieur Carette y référerait tantôt, on aurait déjà entraîné une augmentation de l'achalandage de transport en commun dans la région. Donc, on aurait un peu plus d'achalandage que sans ces projets-là. Et quand on fait le projet de la 25, encore là toujours le même effet, c'est sensiblement le même chiffre, aux ordres

3145

de grandeur près, de la précision de nos modèles et encore là toujours des bimodaux. Ça signifie que les projets de transport en commun dont on parle ici répondent à des besoins de déplacement qui sont différents de ceux du corridor de la 25, qui sont des mouvements de l'est de la couronne nord et de l'est de Laval vers l'est de Montréal. Et les trains de banlieue dont on parle ne sont pas des trains qui vont desservir ce genre de mouvements là, puisque ce sont des services qui amènent les gens au centre-ville.

3150

Alors, c'est ça à peu près l'ordre de grandeur. Donc, je pense que ça rejoint les chiffres que vous citiez tantôt, à peu près de l'ordre de 1 000 déplacements sur horizon proche. Et je pense qu'on parlait de 2 000 tantôt, 1 500 et de 2 400. Donc, on est dans les mêmes ordres de grandeur.

3155

Donc, effectivement, le projet de la 25, par rapport à une situation où on n'aurait rien fait, où la congestion aurait beaucoup augmenté dans la région, en 2006 ou en 2016, où il y aurait donc plus de gens qui seraient poussés à utiliser le transport en commun, le projet de la 25 vient amener une légère amélioration des conditions de circulation routière et forcément va entraîner une perte, un manque à gagner, si on veut... pas une perte, mais un manque à gagner d'utilisateurs pour le transport en commun.

3160

Et tout ça est compensé. Vous voyez, quand on fait tous les projets au niveau des grands projets prévus ou envisagés dans l'est de Montréal, bien, malgré que la 25 est là, on aurait quand même un accroissement de l'usage du transport en commun. Mais il faut aller développer des nouveaux marchés de demande pour le transport en commun.

3165

3170

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur Carette.

3175

**M. CLAUDE CARETTE :**

Comme le disait monsieur Tremblay, effectivement il y a un transfert modal. Par rapport

à la réponse, monsieur le président, que j'ai donnée auparavant, il y a le transfert modal et la nouvelle possibilité de desserte vers les secteurs est ou vers l'est. Au niveau du transfert modal, effectivement, il y a un transfert modal.

3180

Comme vous voyez dans les chiffres, pour aller chercher ou arrêter les tendances, c'est des tendances dans ce cas-ci, il faut développer des projets de transport collectif. Et tout comme pour le projet routier, le transport collectif fait aussi une induction au niveau des déplacements, qui n'est pas modélisable, que je crois – si vous voulez me corriger, monsieur Tremblay – donc qui n'est pas non plus modélisable au niveau de ce modèle-là.

3185

Donc, pour contrer la tendance au niveau du transport collectif, ça prend des projets de transport collectif évidemment, encore plus dans le contexte où est-ce qu'il y a un transfert modal avec le pont de l'autoroute 25.

3190

**M. PIERRE TREMBLAY :**

Si je peux me permettre un petit complément là-dessus. Effectivement, dans nos simulations ici, lorsqu'on parle du projet de la 25 routier avec une composante transport en commun, qui est la voie réservée, nous, au ministère, et on a rencontré nos partenaires du CIT ou du Conseil régional de transport de Lanaudière, les gens de l'AMT, les gens de SDL, les gens de la STM, on a tenu compte d'une desserte dans le corridor de voie réservée de quelques lignes d'autobus.

3195

On n'a pas essayé d'optimiser un service et de développer une idée de desserte extensive de ces régions-là. On a mis un service minimum d'autobus qui relie le parc de Terrebonne, le parc incitatif de Terrebonne à la station Radisson, en donnant accès à toutes les rues transversales à Montréal, c'est-à-dire des arrêts à Perras, à Maurice-Duplessis, Henri-Bourassa, à métro Anjou et jusqu'à Radisson.

3200

3205

La même chose pour des lignes qui desserviraient Saint-François à Laval et Duvernay, Saint-Vincent-de-Paul, des lignes qui viendraient se jeter dans le pont et vers, encore là, le même trajet, et qui permettent beaucoup de connexion avec les lignes de la STM qui desservent l'est de Montréal. Et on a mis aussi évidemment les services de métrobus, si on veut, qui desservent déjà Maurice-Duplessis à Rivière-des-Prairies, auxquels on a ajouté une desserte sur l'axe de Perras, qui viendraient aussi se jeter dans la voie réservée à partir de Perras.

3210

Donc, on a fait une hypothèse de desserte de transport en commun par autobus je dirais qui est minimale et, déjà, ça nous a quand même permis d'aller chercher des achalandages intéressants, dont on a parlé dans la présentation d'hier, où on parlait de 1 400 usagers sur le pont et de 4 700, je crois, au niveau de la voie réservée à Henri-Bourassa.

3215

Mais comme disait monsieur Carette, nul doute que le corridor va permettre de penser à des nouvelles dessertes et de structurer des nouvelles dessertes, et toujours en combinaison

3220 aussi avec le SLR... pas le SLR, mais la voie réservée aux autobus dans l'axe Pie-IX, il y aura évidemment par les sociétés de transport, les organismes de transport public, une optimisation à faire des dessertes et des réseaux. Et à cela, probablement que la prochaine enquête O-D, l'enquête O-D 2003 qui sera prochainement disponible, va nous amener encore plus d'éclairage sur les besoins de déplacement de ces populations-là.

3225

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien, je vous remercie.

Oui, monsieur Porlier?

3230

**M. ANDRÉ PORLIER :**

3235

Bien, en fait, je me pose un peu la question. On va payer, je ne sais pas, 800 quelques millions maintenant pour le métro de Laval, il n'est même pas encore en fonction. On va mettre 383 M\$ dans un pont avec une voie réservée, qui va nous permettre finalement de transférer des usagers du transport en commun, ce que tout le monde souhaite, on l'entend de la Ville de Montréal, du gouvernement du Québec, vers l'automobile.

3240

Donc, il me semble qu'il y a une contradiction là que j'ai un peu de difficulté à comprendre. Mais, bon, c'est la réalité. On comprend que le pont va amener plus d'automobilistes et moins d'usagers de transport en commun finalement.

3245

J'aimerais ça revenir à la simulation, au scénario qui a été présenté, si vous me le permettez.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, on va revenir là-dessus.

3250

**M. ANDRÉ PORLIER :**

Je suis toujours un peu perplexe par rapport au scénario qui nous est présenté. Parce qu'enfin, les scénarios sont basés sur quel modèle? Combien d'achalandage sur le pont?

3255

Et comme on n'a pas réussi à savoir exactement quel était le péage... je regardais le document. Malheureusement, je n'ai pas réussi à avoir une version 2005 des scénarios de péage, mais j'ai celui de 2002, qui dit que si on a un péage avec 1 \$, donc je suppose qui n'est pas trop sévère, je pense qu'on parle d'un achalandage en 2006 qui est de 67 000 usagers, puis si on a un péage je suppose qui est plus élevé, parce qu'on a deux signes de \$ à côté puis on ne sait pas combien, ce serait 32 000 véhicules.

3260

Je me pose toujours la question quand on nous présente des scénarios comme ça: on



3265 n'a pas le péage et donc on n'a pas l'achalandage, comment on fait pour nous arriver avec des précisions pour nous dire qu'il va y avoir 1 402 usagers qui vont passer du transport en commun à l'automobile, alors qu'on n'est pas capable de nous dire combien de monde vont utiliser le pont.

**LE PRÉSIDENT :**

3270 Un complément d'information, monsieur Gilbert? Donc, en passant, il y avait un document de mise à jour en décembre 2004 qui a été fait avec des scénarios de péage à 1 \$ et 2 \$, qui a été déposé.

Monsieur Gilbert, pouvez-vous compléter l'information?

3275 **M. HENRI GILBERT :**

Bon, il y a deux éléments de réponse. On va commencer avec monsieur Venne, pour poursuivre avec monsieur Tremblay après.

3280 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, le modèle d'achalandage. C'est ça?

**M. JACQUES VENNE :**

3285 Premièrement, on a dit depuis le début des audiences que sur le pont, en période de pointe du matin, il y aurait 10 440 véhicules en 2016, 1 \$, qui seraient en direction de Montréal et environ 2 900 véhicules en direction nord pour le même tarif et la même période.

3290 Effectivement qu'en 2002, on avait fait des extrapolations pour permettre d'avoir une idée de l'achalandage et c'était basé sur les simulations de monsieur Pierre Tremblay, simulations qui nous permettaient d'extrapoler.

3295 Sauf que depuis ce temps-là, on a quand même raffiné les éléments pour extrapoler la période de pointe en débit journalier moyen. Et c'est ce qui explique qu'aujourd'hui, dans le projet pour 2005, on parle de débit journalier moyen variant de 48 000 à 62 000 véhicules par jour, total, deux sens, pour une journée moyenne annuelle.

3300 Pourquoi cette variante-là de 48 000 à 62 000? C'est qu'on a dit qu'on a fait une simulation conservatrice et une simulation un peu plus optimiste, simulation optimiste qui se basait un peu sur la même extrapolation qu'on avait faite en 2002. C'est-à-dire qu'on avait multiplié les périodes de pointe, pointe du matin par 2, pour donner l'idée de ce qui était les deux périodes de pointe les plus chargées et on avait appliqué le même facteur qui était utilisé

3305 pour le pont Pie-IX, pour extrapoler pour un jour moyen annuel, ce qui nous donnait des ordres de grandeur d'environ 78 000 véhicules pour différentes périodes en 2016 à 1 \$ et de l'ordre de, je ne me souviens pas par coeur, une quarantaine de mille véhicules pour 2 \$.

3310 Avec le raffinement qui s'est fait depuis 2002, raffinement qui est basé sur des analyses de sensibilité au péage et tout ça, qui se sont faites dans le cadre des analyses qui servent au ministère pour améliorer son modèle, ainsi que de prévoir un meilleur achalandage pour ne pas non plus que le partenaire se fasse prendre avec un achalandage dont on parlerait de 90 000 et qui ne serait pas 90 000, et qui à ce moment-là baserait ses revenus ou quoi que ce soit sur des chiffres erronés, il est important qu'on ait des simulations qui soient le plus conservatrices possible de façon à avoir un ordre de grandeur qui permettra aussi au ministère de dire au gouvernement:

3315 «Votre proportion à payer, votre location ou quoi que ce soit, votre participation sera d'environ tant.»

3320 Si on ne peut pas donner à nos dirigeants un ordre de grandeur, à ce moment-là, on ne peut pas aller de l'avant non plus avec le projet. Et c'est pour ça qu'on a raffiné ces données-là et qu'on arrive avec un débit de 48 000 véhicules par jour. Et ceci nous permet, comme monsieur Tremblay a dit, d'aller vers des simulations pour le transport en commun et d'effectuer justement les transferts.

**LE PRÉSIDENT :**

3325 Par contre, je me suis amusé à faire des multiplications à partir des données dans le document de décembre 2004 pour voir. Bien, justement, on a les scénarios à 1 \$, à 2 \$.

3330 Mais si on simplifie un petit peu, parce qu'on s'est aperçu qu'il peut avoir des subtilités, c'est-à-dire un concessionnaire pourrait moduler dans une journée la tarification, éventuellement, mais disons, en faisant un calcul simple à 1 \$ fois le nombre de véhicules qui passeraient sur le pont selon votre simulation, et un calcul à 2 \$, la conclusion à laquelle j'arrivais en faisant ce petit calcul arithmétique là, c'est qu'à court terme, en 2006, un promoteur qui veut maximiser ses revenus chargerait 1 \$. Et en 2016, il chargerait 2 \$, s'il cherche à maximiser ses revenus à partir

3335 de la tarification constante. En faisant le petit calcul, c'est ça qui semblait émerger.

3340 Est-ce que je suis dans le champ en faisant ce raisonnement-là? À partir du document décembre 2004, on prend le 2 \$ et on multiplie ça en achalandage prévu. Je prends 1 \$, je multiplie par l'achalandage prévu. Je regarde lequel montant, laquelle des deux hypothèses maximise mes revenus.

**M. HENRI GILBERT :**

3345 C'est beaucoup plus, je dirais, modulé que ça. Le 1 \$ et le 2 \$, c'est pour faire des simulations. Ça va être modulé aussi dans le temps. Les heures de pointe vont être à des coûts

différents des heures où c'est plus tranquille. Ensuite, les camions vont payer plus cher. Il va avoir aussi des transpondeurs, des cartes d'abonnement qui vont être moins chères que celui qui n'a pas le transpondeur.

3350            Quand on parle d'une simulation, c'est avec 1 \$. Donc, c'est pour attribuer une restriction. Monsieur Tremblay va l'expliquer mieux que moi tantôt. Mais c'est parce que nos modèles mathématiques font en sorte qu'en mettant un péage à 1 \$, on arrive à des restrictions; 2 \$, d'autres restrictions. Mais en fin de compte, c'est pour avoir une restriction.

3355            Dans le temps, la valeur de l'argent aussi va changer. Donc, ça peut être 1,35 \$, 1,50 \$, dépendamment si vous avez un transpondeur ou pas. Ça, ça va évoluer dans le temps. Ça ne sera pas quelque chose non plus de dire c'est 1 \$ ou c'est 2 \$ ou c'est 3 \$. Tout ça va être modulé en fonction du type de véhicule, en fonction des heures, en fonction des heures de pointe aussi. Donc, c'est vraiment pour avoir une restriction dans le modèle.

3360            Monsieur Tremblay, si vous voulez ajouter, s'il vous plaît.

**M. PIERRE TREMBLAY :**

3365            Oui. Effectivement, comme monsieur Gilbert l'a dit, c'est plus compliqué que simplement, effectivement, prendre 1 \$ et le multiplier par l'estimé de débit annuel puisque, dans les heures creuses, en dehors des heures de pointe, nous, l'hypothèse qu'on fait dans notre modèle de simulation, et effectivement pour répondre à monsieur Porlier comment on peut estimer des achalandages, c'est que oui, on pose une hypothèse ici de tarification.

3370            Et l'hypothèse qu'on a posée pour toutes nos simulations, c'est qu'on aurait un tarif de base de 1 \$ dans les périodes de pointe, tarif qui serait escompté de 50 % dans les heures creuses et les week-ends, tarif de base donc de 1 \$ pour les automobilistes, qui serait doublé pour les camions porteurs, les camions monounités, monochâssis, et qui seraient triplés pour les camions-remorques. Et donc, la même chose, donc les camions-remorques, dans les heures creuses, ils paient la moitié de ce qu'ils paieraient dans les heures de pointe, etc.

3380            Donc, ça, c'est la structure tarifaire très schématique qu'on a utilisée comme modèle d'évaluation de nos achalandages. Comment on traduit maintenant le tarif en, je m'excuse d'utiliser un terme technique, en impédance? C'est en temps de déplacement.

3385            Vous savez, il faudrait aussi que j'explique toutes les notions de base de modélisation des réseaux de transport. Mais essentiellement, les modèles de transport, les simulations sont basées sur l'hypothèse généralement admise que les usagers essaient de minimiser leur temps de déplacement et les gens vont choisir le chemin qui minimise leur temps, leur espérance de temps ou leur temps estimé de déplacement.

Et le problème dans un réseau routier, c'est que plus vous voulez utiliser la même route,

3390 bien, plus il va avoir de la congestion et plus ça va prendre de temps. Donc, il faut trouver un  
équilibre entre différentes stratégies de chemins, sachant que la congestion augmente avec  
l'achalandage sur les réseaux.

3395 Et ce qu'on observe dans un réseau comme un réseau d'une grande ville où il y a de la  
saturation, de la congestion, il va se produire un équilibre où on dit: «À l'équilibre, tous les gens  
auront choisi un chemin ou utiliseront un chemin qui minimise leur temps» et tous les chemins  
utilisés pour une même origine-destination sont équivalents. Et ça, c'est toujours basé donc sur  
l'idée que les gens cherchent à minimiser leur temps de déplacement.

3400 Lorsqu'on intervient avec un péage dans le système, nos algorithmes doivent traduire cet  
argent-là en temps équivalent que les gens sont prêts à subir comme pénalité de temps.

3405 Alors, essentiellement, l'hypothèse très simpliste, je la résume d'une façon simpliste,  
quand on parle de 1 \$ de péage, on associe ça, nous autres, à une valeur du temps qui est de  
10 \$ de l'heure en moyenne pour les automobilistes. Et donc, à ce moment-là, 1 \$, ça vaut 6  
minutes.

3410 Autrement dit, si passer sur le pont à péage et de passer sur la route à péage vous  
permet de sauver 6 minutes ou 6 ¼ minutes, bien, là, vous avez un incitatif à utiliser le corridor,  
parce qu'il vous permet de sauver du temps par rapport aux 6 minutes qu'il faut payer, autrement  
dit, en partant.

3415 Hier, on a vu que les économies de temps, et on pourrait y revenir, mais les économies  
de temps pour les usagers du pont sont souvent de l'ordre de 15 à 20 minutes. Donc, ça couvre  
largement le tarif de péage.

Alors on a dit, donc, pour les usagers automobilistes, payer 1 \$, c'est comme avoir une  
taxe de 6 minutes sur son temps de déplacement. Et dans le cas des camionneurs, les valeurs  
du temps sont plus élevées, dépendant de la catégorie de camionneurs.

3420 Alors, tout ça pour dire que le tarif de péage est pris en compte dans nos modèles de  
simulation comme étant un temps équivalent, une pénalité de temps. Et nos méthodes de  
simulation continuent de s'appliquer en cherchant à minimiser les chemins des gens sur le réseau,  
minimiser les temps de déplacement des gens sur le réseau.

3425 Dans le transport en commun – évidemment, là on parle d'achalandage routier – il n'y a  
pas de péage dans le transport en commun, mais dans le transport en commun, les algorithmes  
prévoient la même chose. C'est-à-dire que les gens cherchent à minimiser leur temps total de  
déplacement, incluant les temps de marche, les temps d'attente, les temps en véhicule.

3430 **LE PRÉSIDENT :**

Et c'est à partir de ces hypothèses-là que vous avez obtenu des chiffres pour établir à ce moment-là le transfert modal, des choses comme ça, globalement.

3435 **M. PIERRE TREMBLAY :**

Oui. Le transfert modal, c'est un autre sous-modèle dans la mécanique. Je ne sais pas, monsieur le président, si vous souhaitez soit maintenant ou un peu plus tard, mais...

3440 **LE PRÉSIDENT :**

Il est déjà très tard.

**M. PIERRE TREMBLAY :**

3445

Si j'avais une quinzaine de minutes, je pourrais, je crois, vous résumer toute la méthodologie globale des simulations, incluant les processus de transfert modal.

**LE PRÉSIDENT :**

3450

Il est relativement très tard. En tout cas, je vais laisser monsieur Porlier poser une question complémentaire, puis on verra à ce moment-là.

**M. ANDRÉ PORLIER :**

3455

J'essaie de comprendre. Dans ce cas-là, si on nous dit que, bon, le scénario, avec les chiffres que vous nous avez expliqués que, bon, 1 \$ semble être le scénario réaliste, dans ce cas-là, est-ce que le ministère nous garantit que, effectivement, le tarif va être à quelque part entre 1 \$ et peut-être 2 \$? Est-ce qu'on a un barème aujourd'hui pour savoir si effectivement les scénarios qu'on nous présente sont réalistes? Si le ministère...

3460

En tout cas, je voudrais juste savoir si on a une garantie premièrement au niveau du tarif, si c'est le 1 \$ qu'on...

3465 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Gilbert.

**M. HENRI GILBERT :**

3470

Il n'y a aucune garantie, monsieur le président. C'est vraiment pour mettre dans le

modèle. On peut parler de 1,50 \$, 1,60 \$. Même là, je ne peux pas vous le dire. Donc, ça va dépendre des propositions qu'on va avoir des partenaires privés, dans lesquelles on va regarder les propositions qu'ils vont nous faire en fonction des coûts de péage.

3475

Encore là, la loi prévoit qu'on va avoir un contrôle sur les majorations de coûts. Mais la proposition initiale va être faite par les différents entrepreneurs ou consortiums qui vont nous faire des offres et puis on va regarder ça. C'est certain que nous autres, on veut contrôler quand même ces coûts-là dans le temps, sauf que ça va dépendre de la proposition qui va être faite. Donc, on ne peut pas vous garantir...

3480

**LE PRÉSIDENT :**

Mais 1 \$, 2 \$, ça paraît quand même des montants réalistes. Parce que j'imagine qu'à 10 \$, il n'y a pas grand monde qui serait tenté d'emprunter la route, en tout cas pas un automobiliste?

3485

**M. HENRI GILBERT :**

Dans l'étude économique du partenaire, il va prendre ça en considération. C'est que lui, il va fixer un prix, en fin de compte, qu'on va accepter éventuellement, mais qui va faire en sorte que son pont va être attirant pour les gens.

3490

Puis peut-être madame Sultana pourrait rajouter à cette réponse.

3495

**LE PRÉSIDENT :**

Parce que la logique pour moi, c'est que le concessionnaire chercherait à maximiser ses revenus. Donc, il va chercher un optimum de revenus. Il va se compenser de cette façon-là. S'il ne charge pas assez cher, bien, oui, il va avoir plein de monde, mais il ne fera pas d'argent. S'il charge trop cher, bien, il n'y aura personne. Donc, il ne fera pas d'argent non plus. Mais il va avoir un optimum.

3500

**M. HENRI GILBERT :**

Madame Sultana va peut-être répondre un complément d'information.

3505

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, madame Sultana.

3510

**Mme SANDRA SULTANA :**

En fait, monsieur le président, vous avez été dans le même sens que j'allais répondre.

3515 Donc, il y a un optimum, effectivement, à établir. Le 1 \$ et le 2 \$ qu'on vous présente ici sont des éléments. On ne peut pas les garantir, on ne peut pas dire que ça va être ces taux-là, mais ce sont des taux réalistes. On considère que ce sont les optimums qu'on irait chercher de tarification dans le contexte de ce projet-là.

3520 **M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Une question peut-être complémentaire. Avez-vous examiné d'autres expériences de partenariat public-privé ailleurs, dans d'autres pays, de pont à péage ou d'autoroute à péage?

3525 **M. HENRI GILBERT :**

Madame Sultana, s'il vous plaît.

**Mme SANDRA SULTANA :**

3530

Oui, bien sûr, on a examiné, on a regardé ce qui se fait ailleurs. On a regardé les tarifs qui se font ailleurs. Évidemment, c'est toujours dans le contexte de notre projet et il faut le contextualiser, il faut le contextualiser dans la population québécoise aussi, notre acceptabilité du principe de péage.

3535

Donc, tout en regardant ce qui se fait ailleurs, on ne peut pas nécessairement importer ce qui se fait directement et il faut l'adapter à notre situation québécoise. Donc, un pont avec un poste de péage, un 7.2 km, dans beaucoup de projets, ce sont des distances qui sont beaucoup plus longues avec un niveau d'acceptabilité du...

3540

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Oui, parce que j'ai déjà vu des tarifs très élevés pour des ponts qui ont un caractère, qui viennent sauver beaucoup de temps et je pense que... on parle de 1 \$ ou 2 \$, mais on pourrait envisager un tarif plus élevé.

3545

En fait, je pose la question. C'est peut-être une hypothèse, là, mais...

**M. HENRI GILBERT :**

3550

Monsieur Tremblay, s'il vous plaît.

**M. PIERRE TREMBLAY :**

3555

Oui, juste un complément. Par exemple, à Toronto avec la fameuse autoroute 407, ils avaient initialement un tarif de l'ordre de 11¢ ou 12¢ du kilomètre. Et si on applique ça sur 7 km,

ça vous donne à peu près 1 \$ ou on approche de ces ordres de grandeur-là.

3560 Chaque cas est différent, comme disait madame Sultana. Le pont de la Confédération à l'Île-du-Prince-Édouard, c'est un pont à péage, mais c'est un gros péage.

3565 Ici, on est dans un milieu urbain. Je pense que l'échelle autour de 1 \$, 1,25 \$... on ne le sait pas. Et tout ça dépend aussi comment on module la structure. Si les gens ont des abonnements mensuels, peut-être qu'ils paient moins cher au mois. Ça, ce sera la stratégie du concessionnaire à développer et à gérer à l'intérieur des balises qui seront fixées dans la convention, dans le contrat.

**LE PRÉSIDENT :**

3570 Ça, je comprends. Par exemple, le concessionnaire pourrait, pour les utilisateurs occasionnels qui doivent à ce moment-là payer en monnaie, il pourrait charger 2 \$, tandis qu'il pourrait faire des tarifs avantageux à des usagers quotidiens.

**M. PIERRE TREMBLAY :**

3575 Oui, typiquement. D'ailleurs, dans ce projet-là, monsieur le président, il n'y a pas de péage manuel. C'est tout électronique. Si quelqu'un n'a pas un transpondeur, donc n'est pas inscrit abonné à l'infrastructure, sa plaque est relevée par une caméra automatiquement. Dès qu'il n'y a pas de transpondeur, il y a une photographie de la plaque et, à la fin du mois, les gens reçoivent une facture.

3580 Et évidemment, il y a des frais administratifs plus importants pour le traitement de ces cas-là, qui sont des cas occasionnels. Et le concessionnaire est libre de facturer ou pas. Si c'est juste une fois de temps en temps, quelqu'un qui passe, ça ne vaut peut-être pas la peine de courir après. Mais vous savez, il y a toutes ces stratégies-là au niveau de la facturation aussi du concessionnaire.

**LE PRÉSIDENT :**

3590 Donc, ça va être exclusivement électronique.

**M. PIERRE TREMBLAY :**

3595 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

Par exemple, donc, le pont est construit. J'arrive, moi, de Québec, puis je passe par là une fois. Ça veut dire que si ça lui coûte 15 \$, il va envoyer une facture, il va laisser faire. Ce



3600 serait ça que je dois comprendre. D'accord, ça m'éclaire. Parce que c'est une question que j'avais en background tout à l'heure, parce que je ne voyais pas de poste de péage. Donc, ça va être vraiment une question d'abonnés. Je ne croyais pas que le concept pouvait être comme ça.

**M. PIERRE TREMBLAY :**

3605 Oui. Écoutez, c'est comme ça que ça fonctionne à Toronto sur la 407 de bout en bout sur presque une centaine de kilomètres.

**LE PRÉSIDENT :**

3610 Très bien.  
Monsieur Porlier.

**M. ANDRÉ PORLIER :**

3615 Bien, je suis étonné, tout le monde, tous les intervenants ont dit que: «C'est sûr, c'est entre 1 \$ et 2 \$. C'est sûr que ça ne peut pas être trop élevé.» Mais en même temps, pourquoi le gouvernement, qui est quand même celui qui va donner le contrat, ne peut pas nous garantir que c'est entre 1 \$ et 2 \$, si c'est si évident?

3620 Moi, j'ai un peu un malaise, parce que je regarde les chiffres un peu... je ne sais pas si vous avez suivi quand le projet a été annoncé, le ministre de l'Environnement qui a annoncé que le projet de la 25 allait entraîner une réduction de 38 millions de kilomètres parcourus. Peut-être, mais en même temps, si on ne sait même pas combien ça va coûter et combien de véhicules vont  
3625 l'utiliser, si on regarde un péage de 1 \$ à 2 \$, on passe d'un achalandage qui augmente vraiment de façon significative, comment le ministre peut nous dire que ça va réduire exactement de 38.3 millions de kilomètres parcourus?

3630 Écoutez, je pense que là, il y a un malaise, en tout cas pour moi, de dire: on fonctionne avec aucune balise au niveau du péage, et donc, on n'a aucune idée au niveau de la circulation. Puis en même temps, on est capable de vous assurer, et le ministre l'a dit en conférence de presse, et on l'a dans un document de mai 2005 et l'addenda concernant les simulations des économies de temps et des distances parcourues, qu'il nous confirme noir sur blanc à la dernière page qu'effectivement, il va y avoir 38.3 millions de nombre de kilomètres parcourus économisés.

3635 **LE PRÉSIDENT :**

C'est des points que vous pourrez communiquer éventuellement dans un mémoire, vous comprenez. Donc, ce sont les réponses que nous avons obtenues du ministère de

3640 l'Environnement à cet effet-là. Oui?

**M. DORIS MERCIER :**

3645 Peut-être juste un élément. C'est que dans l'étude d'impact, les impacts qui sont considérés comme étant positifs ont été pris avec les débits qui étaient pessimistes pour pas surestimer les impacts positifs. À l'inverse, les impacts qui sont négatifs ont été estimés avec les données qui sont optimistes, de façon à avoir les impacts maximum.

3650 Donc, toute l'étude d'impact a été faite de cette façon-là. Donc, quand les impacts étaient négatifs, on essayait de voir l'impact maximum, et quand c'était des impacts positifs, c'était un minimum. Donc, le 38 millions, ce n'est pas un ordre de grandeur, c'est le minimum qu'on s'attend. Ça devrait normalement être plus que ça, mais on est allés avec le minimum possible.

**LE PRÉSIDENT :**

3655 Très bien. Je vous remercie.

**M. ANDRÉ PORLIER :**

3660 Avec quel scénario de péage?

**LE PRÉSIDENT :**

3665 Pardon?

**M. ANDRÉ PORLIER :**

Avec quel scénario de péage?

3670 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, dans ce cas-ci, quel scénario de péage? À 2 \$, autrement dit?

**M. HENRI GILBERT :**

3675 Si vous permettez, c'est que tantôt, monsieur Tremblay a parlé qu'on évaluait le coût de 1 \$ à 6 minutes de gain de temps. Puis on a donné les temps moyens de gain en passant sur le pont en fonction du départ ou de l'origine des personnes.

3680 Donc, avec les alternatives qui sont les autres ponts, il faut faire un prix qui est alléchant

pour tout le monde. Puis nos simulations sont toutes basées sur ce potentiel-là. Donc, ce n'est pas faux de croire nos simulations parce que, de toute façon, elles sont basées sur des origines-destinations, des études d'origine-destination assez complexes.

3685 Monsieur Tremblay pourra vous en parler, au niveau des enquêtes qu'on fait sur au moins 65 000 ménages, qui sont faites à tous les cinq ans. Donc, c'est quelque chose de solide que tout le monde se sert au Québec de ces enquêtes-là. Donc, c'est basé sur des simulations qui sont quand même très bien basées sur des données fiables.

3690 Donc, de dire que c'est basé sur rien, je n'accepte pas ça, de toute façon, parce que c'est quelque chose de solide, les estimations qu'on fait. Et les simulations, c'est très scientifique.

**LE PRÉSIDENT :**

3695 Très bien. Je vous remercie. Effectivement, ça peut éventuellement faire partie de la commission de déterminer quels sont les degrés d'incertitude à l'intérieur de chacun des différents paramètres. Alors, on pourra regarder ça.

Bien entendu, ça peut faire l'objet d'un mémoire aussi. Très bien. Je vous remercie.

3700 Alors, il est maintenant 22 h 30. Donc, nous allons mettre fin à la séance de ce soir et nous allons poursuivre demain après-midi, à 13 h. Alors, sur ce, sans plus tarder, je vais vous souhaiter une bonne fin de soirée.

3705 Je vous rappelle que demain soir, il y aura une présentation du ministère de la Santé et des Services sociaux sur les problématiques sur la qualité de l'air en milieu urbain de Montréal, à 8 h 30. On va attendre monsieur Vanier, de toute façon. On s'entend. Alors, bonne soirée.

\*\*\*\*\*

3710 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

3715 Et, j'ai signé :

---

**LISE MAISONNEUVE, s.o.**