

**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 4

Séance tenue le 18 mai 2005, 13 h
Le Château Classique
6010, boulevard des Grandes Prairies
Saint-Léonard

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 18 MAI 2005.....	1
MOT DU PRÉSIDENT.....	1
LE PRÉSIDENT:.....	1
DÉPÔT DE DOCUMENTS.....	1
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
MATHIEU LAMARCHE	4
MÉLISSA FILION	20
RACHEL ARIEY-JOUGLARD.....	31
REPRISE DE LA SÉANCE	46
PRÉSENTATION PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS SUR L'URBANISME.....	46
FRANCIS LAPIERRE.....	55
JOHN BURCOMBE.....	60
ROBERT PERREAULT.....	77

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 Bienvenue à cette quatrième séance de l'audience publique portant sur le projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 40 et le boulevard Henri-Bourassa. Avant d'appeler les personnes inscrites au registre, nous allons faire un suivi d'information. Tout d'abord, je vais faire un rappel.

10 Ce soir, à 20 h 30, il y aura une présentation de la Direction de la santé publique sur les impacts appréhendés du projet sur la santé et les problématiques sur la qualité de l'air dans l'est de Montréal. Les questions aussi du bruit ambiant seront également abordées par la Direction.

15 Du côté du ministère des Transports du Québec, hier, il avait été question d'une ventilation donc de coûts construction-exploitation sur les tronçons. Est-ce que vous avez pu compléter l'information?

M. HENRI GILBERT :

20 Oui. Ça a été complété. On peut le présenter ce matin, si vous voulez, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

25 Donc, vous avez dit une présentation?

M. HENRI GILBERT :

30 Bien, pas une présentation. Présenter l'acétate, oui.

LE PRÉSIDENT :

35 Un dépôt simplement. Vous auriez une acétate là-dessus? On pourra y revenir. Un document traitant des émissions atmosphériques, incluant les GES.

M. HENRI GILBERT :

Demain.

40 **LE PRÉSIDENT :**

Demain. Notez que lors des présentations du ministère des Transports ou de toutes

45 autres personnes-ressources, nous demandons toujours le dépôt des transparents pour que les gens puissent y avoir accès dans les centres de consultation ainsi que sur le site Internet de la commission.

50 Du côté des personnes-ressources, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, avez-vous pu faire une vérification concernant éventuellement l'existence d'une étude sur la sédimentologie de la rivière des Prairies?

M. LUC VALIQUETTE :

55 Monsieur le président, il y a une étude qui ne porte pas sur la sédimentologie mais sur la cartographie des zones inondables dans laquelle il y a des données de débits, de vitesses pour la partie aval de la rivière des Prairies. C'est une étude pour laquelle il y a des tronçons où on a une bathymétrie précise et des simulations de vitesses et de niveaux d'eau qui va mener à un modèle qui est en développement au Centre d'expertise, qui serait utilisable comme outil prévisionnel mais à l'automne seulement. Donc, pour l'instant, on n'a pas de document sur la sédimentologie même.

60 **LE PRÉSIDENT :**

Mais du côté de votre modèle, qu'est-ce que vous avez à date? Bon, un document sur les plaines inondables?

65 **M. LUC VALIQUETTE :**

70 Le document sur les plaines inondables, son titre, c'est: *Cartographie des zones inondables, Ville de Laval, DH93.04*. Les auteurs, Jean-Paul Boucher, François Picard, mai 93. C'est un document qui peut être déposé à la commission.

LE PRÉSIDENT :

75 C'est une carte?

M. LUC VALIQUETTE :

Non. C'est un document qui contient des cartes.

80 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

85 **M. LUC VALIQUETTE :**

Et des données.

LE PRÉSIDENT :

90 Bon, c'est un document spécialisé qu'on pourra probablement déposer. Est-ce qu'il est volumineux?

M. LUC VALIQUETTE :

95 On m'a dit qu'il n'est pas trop volumineux en termes de pages, mais en termes d'images, oui, sur le plan courriel, de sorte que le Centre d'expertise va vérifier, va scanner de l'information et ça pourrait être prêt peut-être vendredi ou lundi prochain.

LE PRÉSIDENT :

100 Vendredi. Et on pourrait peut-être s'entendre pour un nombre inférieur de copies. Au lieu de douze copies habituellement, c'est un document spécialisé, on pourrait s'organiser pour pouvoir le déposer dans nos centres. Ici, du côté de la commission, on pourrait garder un nombre restreint de copies pour éviter une distribution à toutes les personnes et l'équipe. Donc,
105 au lieu de douze, on pourrait demander huit copies?

M. LUC VALIQUETTE :

C'est bien.

110

LE PRÉSIDENT :

115 Du côté de la MRC Les Moulins, est-ce que le représentant de la MRC est ici? Oui. Avez-vous des données? Il avait été question de données concernant les terres agricoles et les exclusions de ces dernières années. Est-ce que vous avez pu faire une compilation?

M. DANIEL PILON :

Oui.

120

LE PRÉSIDENT :

Vous êtes en mesure de nous déposer ça?

125

M. DANIEL PILON :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

130

Très bien. Du côté du ministère de l'Agriculture, bonjour! Hier, on avait discuté d'un portrait. Est-ce que vous avez pu discuter et savoir si ce portrait-là pouvait être disponible?

M. ANDRÉ BEAUDET :

135

J'ai déposé un topo sur les circonstances entourant le dézonage de certains blocs de terres qui étaient zonées agricoles. Je ne sais pas si ça va répondre à la question. C'est des documents qui auraient pu être disponibles peut-être par la municipalité de Laval, je pense, parce que c'est une demande des MRC à l'époque de faire un dézonage suite à la loi du zonage agricole, il y a eu plusieurs zones agricoles qui ont été dézonées.

140

LE PRÉSIDENT :

145

Nous allons en prendre connaissance, puis on verra si nous aurons besoin d'informations complémentaires. Je vous remercie.

Maintenant, nous allons inviter les personnes inscrites au registre. Nous avons fait une vérification pour savoir qui pouvait être ici cet après-midi. Donc, la première personne inscrite qui est ici, monsieur Mathieu Lamarche. Bonjour, monsieur!

150

M. MATHIEU LAMARCHE :

Bonjour, monsieur le président, messieurs les commissaires. Mon nom est Lamarche, ingénieur, demeurant à Laval depuis plus de 50 ans. Alors, j'apporte une question ici.

155

Considérant le fait que depuis 50 ans, on a toujours tenté de solutionner le problème d'engorgement des accès entre Laval et Montréal, et vice versa, par la construction répétitive de nouvelles routes et de nouveaux ponts, pont Papineau et autoroute 19, doublage du pont Pie IX, élargissement du pont Pie IX original, autoroute 13 avec pont, élargissement du pont Viau;

160

Considérant qu'à chaque fois, après quelques années, les mêmes problèmes d'engorgement revenaient de plus belle, comme c'est le cas présentement, à cause de l'étalement urbain induit par ces nouvelles routes et ces nouveaux ponts;

165

Considérant que de telles additions de routes et de ponts se démontrent tout à fait non appropriées pour solutionner de façon durable ces engorgements, ces pertes de temps, l'impatience des automobilistes pour ne pas dire plus, la question que je pose, c'est celle-ci.

170

Existe-t-il une ou des études récentes, exhaustives et crédibles, effectuées par une ou des personnes compétentes en la matière, honnêtes, libres de toute influence à ce sujet,

démontrant clairement qu'il existe des solutions alternatives valables au prolongement proposé de l'autoroute 25 avec pont enjambant la rivière des Prairies?

175 Par cette étude et parmi d'autres solutions, a-t-on considéré en particulier une ou des lignes de train de banlieue desservant la partie est de la couronne nord de Montréal: Terrebonne, Mascouche, Repentigny et environs. On a entendu parler de propositions vis-à-vis Terrebonne et Mascouche, mais ce que je demande ici, c'est des études récentes et fouillées.

180 Alors, études fouillées tant sur le plan efficacité évidemment pour le déplacement des personnes que sur le plan environnemental, pollution de l'air, gaz à effet de serre, etc., pollution sonore et autres, études qui pourraient démontrer que les 383 M\$ prévus pour le projet autoroute 25 serait dépensés plus sagement et en vue d'un développement vraiment durable pour la construction d'une ou deux lignes de train de banlieue à cet endroit.

185 Si telle étude récente, exhaustive et crédible existe – l'idée du train de banlieue évidemment n'est pas neuve – pourquoi ne pas l'utiliser actuellement dans une analyse comparative impartiale des deux alternatives automobile versus train. Et si elle n'existe pas cette étude, ne serait-il pas par simple bon sens administratif qu'on y procède sans délai avant de se lancer dans ce projet de prolongement de l'autoroute 25 avec pont, solution qui, selon
190 l'expérience réelle passée, se prouvera inefficace à son tour parce qu'à courte vue.

Alors, voilà la question que je pose tout simplement.

LE PRÉSIDENT :

195 Alors, on pourra l'adresser tour à tour au ministère des Transports ainsi qu'à l'AMT. Monsieur Gilbert.

M. HENRI GILBERT :

200 Monsieur le président, monsieur Dorais va répondre à la question.

M. DANIEL DORAIS :

205 Monsieur le président, je crois qu'on peut parler des origines-destinations et des nombreuses analyses que le ministère des Transports a effectuées pour répondre à la question de monsieur qui est très élaborée.

210 Je vais demander aux gens en arrière de m'apporter 3 images pour expliquer les mouvements et déplacements d'abord des automobilistes, ensuite du transport en commun et ensuite du camionnage qui vont circuler par le pont qu'on propose.

LE PRÉSIDENT :

215 Très bien.

M. DANIEL DORAIS :

220 Alors, monsieur le président, ici, on a une carte qui identifie les principaux mouvements des automobilistes en général, des véhicules qui auront à traverser ce pont. Une des grandes caractéristiques de la Rive-Nord de Montréal, c'est essentiellement que la destination des usagers est explosée par rapport aux usagers de la Rive-Sud de Montréal. La Rive-Sud de Montréal, essentiellement, les gens se dirigent vers le centre-ville à 60-70 % alors qu'ici, on remarque que les gens qui se destinent vers Montréal se destinent à différents endroits.

225 Remarquez que la destination des gens est principalement vers... ce que nous proposons comme traversée présentement va desservir un secteur de l'agglomération montréalaise en absence complètement de lien par rapport au côté nord-est de l'île de Montréal. Ce qu'on propose va permettre un lien à des gens qui actuellement à 35 % se destinent vers Montréal-Est et à 10 %
230 vers Mercier. Donc, essentiellement, vers l'est de l'île de Montréal. On parle de 45 % au total.

Il y en a une partie de ces gens-là qui vont aller vers la Rive-Sud à 17 %, et si vous additionnez aussi la couronne sud d'un autre 3 %, on parle d'un 20 % vers la Rive-Sud.

235 Vers le centre-ville en automobile, si on utilise ce pont-là pour le futur, on va parler d'une quantité d'environ 13.3 %, environ le 400, 450 dont on parlait hier par Notre-Dame. Et le reste du pourcentage, c'est 11,9 % et 1.2 % pour l'ouest de l'île.

240 Donc, pour ce qui est de l'automobiliste en général ou des véhicules, la proposition que nous faisons va tout simplement accélérer les mouvements principalement pour les gens qui se dirigent vers l'est de l'île à même des gens qui viennent principalement de la MRC des Moulins à 31 % et de Laval à 43 %, et des gens de Saint-François, 19 % de ces 43 % là.

Je vais maintenant vous présenter les mouvements de transport en commun.

245

LE PRÉSIDENT :

250 Monsieur Dorais, ça, les acétates, elles ont déjà été présentées hier, si je ne me trompe pas. Elles sont déjà déposées. Mais disons plus spécifiquement, la question de monsieur Lamarche était: existe-t-il des études récentes sur les alternatives à un pont de la 25. Je pense que c'était ça surtout la question que vous voulez savoir, monsieur Lamarche?

M. MATHIEU LAMARCHE :

255 Exactement, oui.

M. DANIEL DORAIS :

260 Oui, je vais y venir. D'abord, je vais parler des origines-destinations pour en venir pourquoi la justification de ce pont-là.

LE PRÉSIDENT :

265 Mais en n'oubliant pas la question des études.

M. DANIEL DORAIS :

 Je n'oublie pas la question.

270 **LE PRÉSIDENT :**

 Si elles existent ou si elles n'existent pas. Si elles n'existent pas, bien, pourquoi il n'y en a pas.

275 **M. DANIEL DORAIS :**

 Alors, maintenant, au niveau du transport en commun, essentiellement, les gens circulent provenant de la MRC des Moulins à 54.5 % et de Laval à 33.5 %. Il y en a des faibles pourcentages qui proviennent de la Rive-Nord, d'autres endroits. Ils vont traverser le pont. Ces usagers-là représentent environ 1 500 usagers, si vous vous souvenez des chiffres présentés hier, qui vont passer sur le pont en transport en commun. Où se dirigent-ils? On se pose la question.

285 Lorsqu'on vient pour y répondre, on s'aperçoit également que les gens se dirigent vers l'est de l'île à 48 %, et cette fois-ci un gros pourcentage vers le centre-ville, 40 %. Alors, comme usagers, le pont va accomplir deux fonctions. C'est-à-dire, faciliter le déplacement des gens vers l'est de l'île pour les automobilistes et pour le transport en commun. Le pont également va répondre avec une voie réservée par rapport à une destination vers le centre-ville avec une performance très intéressante en termes de gain de temps, chose qu'on a parlé également.

290 Maintenant, je vais vous parler d'une troisième dimension que cette fois-ci on est porté à oublier. Excusez l'expression anglaise, mais pour le ministère des Transports, son *core business*, c'est le déplacement des personnes et des marchandises. Souvent, on est porté à oublier la notion de marchandises et je vais vous parler du camionnage maintenant.

295 **M. MATHIEU LAMARCHE :**

Est-ce que je peux intervenir ou répondre ou commenter?

300 **LE PRÉSIDENT :**

En rapport avec la présentation?

M. MATHIEU LAMARCHE :

305 Ce qu'il vient de dire.

LE PRÉSIDENT :

Oui, allez-y.

310

M. MATHIEU LAMARCHE :

315 Est-ce qu'on peut revenir à la carte qui était sur l'écran, s'il vous plaît? Bon, j'accepte évidemment que s'il y a un pont, les gens vont se le partager comme vous l'avez étudié. Vous avez fait des enquêtes, c'est sûr. Maintenant, tous ces gens qui vont se déplacer, parce que là on parle de personnes, ce n'est pas du camionnage, ce sont des personnes, ces gens-là pourraient se déplacer tout aussi bien s'il y avait des trains de banlieue qui étaient installés dans ces endroits-là. S'il y a un pont, ils vont passer par là, c'est sûr. S'il n'y a pas de train, c'est ça qu'ils vont faire.

320

Mais est-ce qu'on peut avoir des études qui comparent l'efficacité des deux systèmes sur tous les plans: environnement, déplacements des personnes, comme vous avez dit, c'est votre préoccupation, parce que tout ce qu'on voit ici pourrait sûrement être accommodé par du transport en commun.

325

330 Enfin, je n'ai pas l'intention de rentrer dans des détails, puis dans des discussions précises avec vous autres, mais ma réaction à ça, c'est que ça ne répond pas à ma question. Vous me dites: «S'il y a un pont, ils vont se répartir comme ça.» C'est certain que s'il y avait des lignes de train de banlieue, les gens se répartiraient à peu près de la même façon avec des raccords aux lignes de train, métro, etc., etc., pour se rendre dans toutes les destinations qu'on voit ici.

335 Alors, pour le transport des marchandises, c'est certain qu'on ne parlera pas de train, ce n'est pas la solution, mais si on libère les routes autour de Montréal sur la Rive-Nord, le transport des marchandises va se faire beaucoup mieux, c'est sûr.

Tous les matins, moi, j'ai l'occasion de voir le Pont Papineau, puis l'autoroute 440, la

19, c'est paqueté jusqu'à un kilomètre en arrière. Si on avait des trains de banlieue pour des gens qui s'en vont à des destinations fixes, qui vont travailler à des endroits fixes, le train de banlieue pourrait les accommoder beaucoup mieux que l'automobile. Et on protégerait l'environnement, etc., etc. Enfin, c'est ma réaction à votre présentation.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Lamarche, pour revenir spécifiquement à votre question, bon, des études d'alternatives. Est-ce que vous avez vérifié? Parce que disons si vous dites: «Nous sommes arrivés à la conclusion...», parce qu'hier, ça a été abordé en partie la question à savoir est-ce que c'était possible, par exemple, vis-à-vis l'axe de la 25 de remplacer par un train de banlieue.

La conclusion – vous complétez – qu'on pouvait en tirer, c'était que compte tenu de l'origine éclatée, le système de transport en commun le plus efficace était l'autobus, donc pas un rail, parce que le rail, il est statique, on ne peut pas se déplacer, il y en a juste un, par rapport au système de transport en commun via le pont de la 25. C'était l'explication du ministère des Transports entre autres qu'ils ont donnée suite à ça.

Mais au-delà de ça, effectivement, est-ce que des alternatives ont été considérées de façon méthodologique avant d'arriver à la conclusion du pont de la 25. Donc, est-ce que des études récentes ont été faites sur les alternatives au pont de la 25 ou si c'est intuitivement que vous êtes arrivés à la conclusion que c'était le pont de la 25 qui était la solution?

M. HENRI GILBERT :

Si vous permettez, monsieur le président, on a analysé les besoins des gens de l'est de la métropole et de l'est de Laval, ainsi que la couronne nord, et puis la solution nous apparaissait d'un système de transport en commun flexible, considérant comme vous l'avez dit, puis comme l'AMT l'a spécifié hier, on a 2 voies de train de banlieue qui sont à l'étude présentement, même qu'on accélère les études, c'est au niveau du train de Mascouche et du train de Repentigny. Donc, ça, c'est en cours présentement. Même, on a mis ça un peu sur l'accélééré pour étudier ces possibilités-là.

Mais pour répondre aux besoins actuels de l'est, c'est un système de transport en commun qui est très performant dans le sens qu'il va l'être probablement parce que la capacité de cette voie-là dédiée au transport en commun est de 16 000 personnes par jour, comparativement où on va faire passer 10 000 voitures. Donc, il y a de la capacité là pour le transport en commun.

Mais pour ce qui est du besoin, c'est un projet flexible que ça nous prenait, c'est un moyen de transport flexible d'est en est, et la meilleure solution qui était sur la table était le transport en commun via l'autobus.

380 Mais juste pour revenir peut-être un peu à la question de monsieur Lamarche, depuis 50 ans, vous avez dit ça s'est multiplié, multiplié. Il y a eu plusieurs projets de ponts, d'élargissement. Depuis 50 ans aussi, il y a eu des transports, il y a eu le métro. Toutes les lignes de métro ont été construites dans ces derniers 50 ans là. Il y a la ligne de métro de Montréal. Il y a des trains de banlieue qui ont été construits. Il y a beaucoup de choses qui se sont faites.

385 Je peux vous dire aussi que vous parliez tantôt d'étalement urbain. Moi, j'appelle plutôt ça du développement. Quand on pense que les échanges entre Laval et Montréal, il y a à peine 30 ans, étaient de 260 000 véhicules, puis aujourd'hui on est près de 700 000 véhicules, il y a eu du développement, Laval étant une des plus grandes villes du Québec. Donc, c'est du développement. Donc, il s'est développé beaucoup de choses.

390 Puis juste pour encore une précision, c'est qu'au niveau même du développement versus la construction ou la mise en oeuvre de moyens de transport en commun, le gouvernement a pour la grande région de Montréal dépensé 2 \$ pour 1 \$ en développement. 2 \$ en transport en commun versus 1\$ en développement dans la région de Montréal dans les 20 ou 30 dernières années. Donc, il y a eu quand même une conscience au niveau du transport en commun. Et c'est sûr que le réseau reste à compléter.

400 On parle vers l'est. On voit quand même qu'au niveau du réseau de trains de banlieue, il y a encore des choses à faire. Mais ça, c'est à l'étude présentement et ça va venir en complémentarité.

405 Puis juste si vous me permettez, monsieur Lamarche, j'aimerais peut-être aussi faire entendre madame Christine Caron là-dessus.

Mme CHRISTINE CARON :

410 Monsieur le commissaire, ce que monsieur Gilbert vient de dire effectivement, il fait référence à des études assez récentes. Monsieur Lamarche demandait, je pense posait sa question dans une perspective métropolitaine. Et si on se place à ce niveau-là, en 98, le ministère a réalisé un diagnostic de la problématique en transport pour l'ensemble de la région métropolitaine. C'était un diagnostic complet qui visait le transport des personnes, le transport des marchandises et qui a donné lieu en 2000 à la publication du Plan de gestion des déplacements.

415 Le Plan de gestion des déplacements prévoyait une stratégie d'intervention globale dans l'ensemble de la région métropolitaine qui comprenait des interventions au niveau du transport en commun, des interventions au niveau du réseau routier, de même que des interventions en gestion de la demande, c'est-à-dire au niveau des programmes-employeurs pour encourager

420 l'utilisation de modes durables, de modes de transport durables et changer les attitudes des usagers.

425 Donc, le projet qui est présenté ici a fait l'objet d'études et de planification beaucoup plus précises, mais il s'inscrit quand même dans une planification globale à l'échelle de la région métropolitaine et en complémentarité avec d'autres projets.

On a parlé des projets de train de banlieue. Je pense qu'il faudrait aussi considérer le réseau de voies réservées pour autobus, le réseau de transport métropolitain par autobus de l'AMT qui, à son niveau, vient aussi compléter la structure du transport en commun métropolitain.

430 Et je pense qu'il faut regarder les enjeux en termes de transport. Toutes les solutions... enfin, les différents aspects de la problématique transport ont des solutions spécifiques. Ce qu'on peut constater au niveau de la dynamique des déplacements, c'est que, de plus en plus, les déplacements les plus nombreux sont ceux qui sont internes au secteur, c'est-à-dire les déplacements sur l'île Jésus pour ce qui est de Laval, internes à Montréal et internes aux couronnes.

440 Ces déplacements-là sont en croissance constante et exigent aussi des solutions en termes transport qui peuvent être transport en commun, mais qui impliquent à ce moment-là des stratégies intégrées de développement des services de transport par les municipalités et de structuration du territoire. Ce qui n'exclut pas pour autant les besoins au niveau des secteurs eux-mêmes, des grands secteurs couronne vers l'île Jésus, vers Montréal.

445 Mais je reviens à la démonstration qu'on fait depuis quelques jours. Selon les destinations et selon les besoins, toutes les solutions ne sont pas appropriées. Et faire une analyse comparative entre un train de banlieue et le projet qui est présenté aujourd'hui, je pense qu'il faut plutôt les voir dans des perspectives complémentaires répondant à des besoins différents.

450 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

M. MATHIEU LAMARCHE :

455 Monsieur le président?

LE PRÉSIDENT :

Juste un petit instant, monsieur Lamarche. Mais si je comprends bien, ça veut dire que

460 de votre point de vue, bien entendu, le projet tel que présenté, si on le met en perspective avec
les projets à l'étude sur les trains de banlieue, en fonction de votre conclusion à l'effet que le mode
de transport en commun le plus flexible dans le secteur, c'est l'autobus, donc vous arrivez à la
conclusion que le projet optimal, c'est celui que nous avons présentement en tenant compte d'une
perspective plus large.

465 Néanmoins, pour arriver à cette conclusion-là, est-ce que vous avez à l'origine fait des
études en considérant, bien, voici 3 scénarios pour arriver en disant: bien, finalement, le
scénario optimal, c'est celui-ci, mais il y en a deux autres que vous avez jugé sous-optimaux.
Est-ce que l'exercice a été fait ou il n'a pas été fait?

470 Monsieur Dorais.

M. DANIEL DORAIS :

475 Ce que j'essaie d'expliquer, monsieur le président, c'est qu'en faisant la démonstration à
partir de ce que les usagers veulent bien avoir comme équipement, à partir de, on parle de
déplacements autos, de déplacements transport en commun et ce que j'allais expliquer par la
suite également le camionnage, on a un effet domino sur les autres ponts.

480 On a démontré qu'on est en train d'enlever 10 000 véhicules en pointe a.m. le matin sur les
autres ponts et on accélère les déplacements des gens en transport en commun en autobus, et la
démonstration que je n'ai pas faite, on va permettre le passage de camions d'une façon plus fluide
de la Rive-Nord jusque sur la Rive-Sud et c'est là qu'il y a une grosse concentration enlevant
beaucoup de camionnage... bien, beaucoup, une bonne quantité de camionnage sur la
485 Métropolitaine.

Nos analyses nous poussent à dire que évidemment la proposition que nous faisons est
l'optimale par rapport à cette démonstration-là.

490 **LE PRÉSIDENT :**

Mais aviez-vous regardé d'autres hypothèses à l'époque? C'est surtout ça, je pense, la
question de base de monsieur Lamarche.

495 **M. HENRI GILBERT :**

Juste peut-être pour un peu plus d'information, c'est que non, on n'a pas vérifié... bien,
on a vérifié, on a regardé c'était quoi le besoin, puis il n'y avait pas de transport lourd qui pouvait
répondre au besoin qu'on avait là. On pense que les moyens lourds pour régler les problèmes de
500 l'est, il y en a, puis ils sont en train d'être analysés présentement.

Mais pour ce qui est le besoin qu'on avait analysé là, c'était le moyen le plus flexible qui

505 répondait le plus au besoin. Mais savoir, on n'avait pas de moyens lourds, puis hier l'AMT en a parlé aussi, il n'y avait pas de moyens lourds, c'est-à-dire de train de banlieue qui pouvait répondre au besoin qui est là.

510 Donc, c'est ça l'étude en fin de compte. C'est que le besoin était là et la solution la plus rapide, considérant les origines-destinations qui sont diffuses, c'est un moyen flexible. À partir de là, ça s'est terminé là.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Lamarche.

515 **M. MATHIEU LAMARCHE :**

520 Je ne suis pas d'accord avec la conclusion de madame ici qui s'est présentée. Les études globales de la région métropolitaine, à mon avis, ne répondent pas à ce que j'ai dans l'esprit, en tout cas, ou au problème actuel. Le problème actuel, on parle de pont, de l'autoroute 25 qui est située dans l'est complètement de la couronne nord pour traverser les gens vers Montréal, la partie est et partie centre.

525 Bon, alors, je pense que ça prend une étude plus spécifique, non pas globale des déplacements pour régler le problème de la partie est, des gens qui viennent comme on a vu de Terrebonne, Mascouche, toute cette région-là vers l'est. Alors, enfin, c'est ma réaction, remarquez.

LE PRÉSIDENT :

530 Monsieur Lamarche, c'est un exemple. Pour l'instant, la première partie d'audience, on va chercher de l'information pour avoir un meilleur portrait du projet.

535 Et en deuxième partie de l'audience, les participants, les gens qui le désirent viennent présenter des mémoires à la commission où, à ce moment-là, ils peuvent énoncer des positions sur le projet et proposer, faire des suggestions ou mettre en lumière des informations manquantes qui mériteraient d'être creusées. Donc, c'est ce genre d'exercice-là qui va se faire en seconde partie de l'audience. Donc, des propositions comme vous êtes en train de les faire.

Monsieur Dufour.

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

J'aimerais peut-être, parce qu'il y a une crainte qui est exprimée depuis le début des audiences sur le fait qu'il y aura sans doute, on ne sait pas quand, mais encore engorgement,

545 même sur la 25 dans quelques années, mais on ne sait pas exactement à quel moment, mais on a identifié 3 ans, 4 ans.

J'aimerais peut-être encore une fois que le ministère des Transports nous rassure là-dessus qu'il y aura fluidité sur la 25 jusqu'à 2016, 2010. En tout cas, essayer de nous rassurer là-dessus parce qu'il y a toujours cette crainte que l'engorgement va revenir assez rapidement, même si la 25 est construite.

M. HENRI GILBERT :

555 Monsieur le commissaire, je vais demander à monsieur Tremblay quand même de revoir, d'exposer les projections qu'on a pour à l'ouverture, en 2016, en tenant compte qu'il n'y a rien d'autre qui a été fait au niveau du transport en commun, et aussi l'autre hypothèse, en 2016 où tous les projets qu'on a au niveau du transport en commun sont réalisés. Juste peut-être expliquer davantage aux gens ici.

560

LE PRÉSIDENT :

Et de façon plus brève, donc synthétiser l'explication qui avait été donnée hier, étant donné qu'il y a des sujets qui n'ont pas encore été couverts et donc des participants pourraient désirer poser des questions. Alors, attirer l'attention sur les points forts de ce qui a été discuté hier, en sachant que de l'information a été déposée et également qu'il y aura les transcriptions de l'audience. Donc synthétiquement, s'il vous plaît, monsieur Tremblay.

565

M. PIERRE TREMBLAY :

570

Monsieur le président, je peux essayer de vous montrer quelques chiffres. Malheureusement, il y en a beaucoup mais je vais essayer de vous résumer l'essentiel.

Lorsqu'on parle du corridor de la 25, si on a comparé la situation autoroute versus une situation de train de banlieue, peut-être la précision que je peux faire, c'est qu'on a tenu compte à travers les différents scénarios, il y en a un scénario où on tient compte de la présence éventuelle des trains de l'est de Montréal.

575

Alors, ce tableau-là qui est très lourd liste tous les liens interrives du côté automobiles d'abord, donc de la 13 jusqu'à Repentigny, LeGardeur, et nous montre les débits simulés sur chacun des ponts durant la période de pointe du matin. Donc, je rappelle c'est de 6 h à 9 h le matin pour une journée ouvrable qu'on appelle d'automne, donc lorsque c'est on peut dire la haute-saison au niveau des déplacements. Et en bas, on a tous les liens au niveau du transport en commun.

585

Ce qu'on regarde ici, ce sont des débits passant sur la rivière des Prairies, entrant sur

l'île de Montréal, durant la période de pointe du matin, et on est toujours ici en nombre de personnes et non pas de véhicules. Vous savez que dans les véhicules, il y a en moyenne, dépendant des endroits, environ 1,2 personne par véhicule en moyenne durant la période de

590

pointe du matin. Donc, ici, on parle de nombre de personnes.

Si on regarde ici à travers, on a l'année 2006 et l'année 2016. Donc, l'horizon de demande 2006, l'horizon de demande long terme 2016. On a essentiellement 3 scénarios, ce qu'on appelle toujours dans notre jargon ici le scénario 1, 2 et 3.

595

J'explique encore une fois que le scénario 1, c'est la situation avec la 25 à son ouverture ou à peu près, un horizon proche. La situation 2, le scénario 2, c'est la même chose mais en 2016, où on n'a pas fait d'autres travaux. Donc, c'est seulement la croissance de la demande liée à la démographie, l'accroissement naturel de la demande. Et le scénario 3, c'est le scénario où on a tous les autres projets de transport en commun qui s'ajouteraient théoriquement et on a voulu voir ce que ça donnerait.

600

Les scénarios 1r et 3r sont les compléments respectivement du scénario 1 et 3 où on a enlevé la 25.

605

Donc, ça nous permet de voir premièrement au niveau total, je ne sais pas si on peut lire en bas, on est dans l'ordre de 158 900, 159 000. Donc, peu importe qu'on fasse ou non la 25, on a sensiblement le même nombre de personnes qui traversent.

610

Vous voyez les proportions entre le nombre de personnes qui traversent en auto: 138 000 versus 20 000 en transport en commun. Ça, c'est la réalité actuellement des liens interrives entre l'île de Laval, Repentigny et l'île de Montréal.

615

Lorsqu'on regarde la situation de notre scénario 3 où on a tous les projets de transport en commun dont on parle ici, le train de Mascouche, le train de Repentigny, si on n'avait pas la 25, on retrouverait dessus 1 300, et sur le train de Mascouche, 630 personnes. Et faisons attention ici, on parle bien de ceux qui traversent à la hauteur de la rivière des Prairies. Dans le cas du train de Mascouche, c'est une traverse qui se fait dans l'axe du train de Blainville au centre de l'île de Laval et non pas dans l'est de Montréal.

620

Donc, il y a beaucoup de gens qui correspondent aussi en passant sur le train de métro de la ligne 2 qui va à Montmorency dans ces scénarios-là. Donc, on a un achalandage sur le métro de l'ordre de 11-12 000 personnes dépendant du scénario.

625

Donc, vous voyez bien que les flux qu'il y a sur le train de Mascouche et le train de Repentigny, même lorsque la 25 n'est pas là, on ne parle que de quelques milliers de personnes ici. Mettons 2 000 personnes probablement sur ces trains-là qui viendraient entrer sur

l'île de Montréal à partir des couronnes sur ces deux trains-là.

630 Le train de Blainville ici, il faut faire attention parce que, dans ce scénario-là, il y a une correspondance avec le métro Concorde, la nouvelle station de métro Concorde, de sorte qu'il y a une grosse partie du flot du train de Blainville qui est déversée dans le métro ligne 2 juste avant la traversée de la rivière.

635 Alors, tout ça, ce sont des simulations. Il y a toutes sortes d'hypothèses autour de ça, il peut y avoir des erreurs, mais les ordres de grandeur quand même qu'on vous présente là montrent bien que les 11 000 usagers, 11 800 personnes traversant le pont de l'autoroute 25 en auto, donc conducteurs, 10 000 conducteurs plus des passagers, évidemment, même si on leur offrait le train, le train les amènerait au centre-ville et ce n'est pas nécessairement là qu'ils veulent aller. Ils veulent aller dans l'est de Montréal.

640 Donc, au meilleur de nos connaissances, les hypothèses de simulation, de la calibration de ces modèles-là sur les réalités observées, on est obligé quand même de conclure qu'il y a un achalandage quand même qui est partiel, si on veut, par rapport aux 10, 11 ou 12 000 usagers du pont routier. Les usagers qu'on aurait en transport en commun à côté dans ces deux trains-là, c'est une portion quand même assez restreinte.

645 Il y a donc des besoins de déplacement pour ces populations-là vers l'est de l'île de Montréal qui sont, à ce moment-là, bien desservis, on parle ici de la voie réservée sur l'autoroute 25, donc, qui irait chercher 1 500 déplacements.

650 C'est compliqué, je le sais, mais ça vous donne quelques points de repère sur les ordres de grandeur des achalandages qu'on estime sur les différents liens au niveau de la rivière des Prairies.

655 **LE PRÉSIDENT :**

660 Mais ce qui ressort du document, donc si je compare 2006 et 2016, j'avais 159 000 et, là, j'irais à...

M. PIERRE TREMBLAY :

On monte à 162 000 ou 163 000, dans ces ordres-là.

665 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, on aurait une croissance virtuellement nulle de...

M. PIERRE TREMBLAY :

670

De 3-4 000 déplacements seulement sur...

LE PRÉSIDENT :

675

Total.

M. PIERRE TREMBLAY :

... le nombre de gens qui traversent. Oui.

680

LE PRÉSIDENT :

Donc, ça sous-tend une croissance démographique très faible anticipée dans les prochaines années.

685

M. PIERRE TREMBLAY :

Non. Il y a une croissance très forte dans ces régions-là, mais ce qui croît le plus vite, comme madame Caron l'expliquait tantôt, ce sont les déplacements à l'intérieur de chacun de ces secteurs-là. Vous avez 60 % des gens de la MRC des Moulins qui travaillent dans la MRC des Moulins quand même. Les enfants, les jeunes étudient beaucoup aussi dans la MRC des Moulins. À Laval, c'est la même chose.

690

Donc, de plus en plus, les secteurs de couronne s'autonomisent aussi en termes de besoin de liaison, d'activité travail, magasinage, etc. Donc, c'est pour ça qu'il y a une croissance générale dans la région de Montréal, une croissance démographique qui va ralentir dans les années futures. Il va y avoir un vieillissement de population qui se poursuit, des jeunes qui deviennent des adultes qui ont besoin de se déplacer.

695

Donc, c'est toute une dynamique complexe mais au net, sur les liens interrives, nous autres, on n'anticipe pas une croissance énorme, énorme des besoins. Il y a déjà des problèmes aujourd'hui qu'on essaie de régler avec le projet. En fait, aujourd'hui, c'est quand même une projection... c'est proche...

700

LE PRÉSIDENT :

C'est en 2005.

705

M. PIERRE TREMBLAY :

C'était basé, il faut dire, on a tout préparé ces choses-là en 2001-2002. Donc, c'était

710

basé sur l'enquête origine-destination de 98. Donc, c'était à l'époque vraiment une projection et c'en est encore une au sens méthodologique pour nous. Il y a donc une croissance mais qui a tendance à se stabiliser.

715

C'est pourquoi on pense que lorsque les gens parlent d'effet d'induction ou de recongestion de ces liens-là à terme, nous, on est un petit peu plus prudents là-dessus. On pense que c'est sûr qu'il va y avoir de la croissance encore, mais ça ne sera pas dramatique et fulgurant comme ça l'a été dans les années passées.

720

LE PRÉSIDENT :

Donc, si je comprends bien la conclusion, d'après vous, si le pont de la 25 se fait, ça va désengorger l'ensemble des ponts sur la rivière des Prairies de façon durable. C'est la conclusion à laquelle nous pouvons arriver en tenant compte des autres initiatives de transport en commun, d'après vos évaluations. Ça devrait.

725

M. PIERRE TREMBLAY :

Je ne sais pas si on peut garantir ces choses-là. Écoutez, on ne sait pas qu'est-ce qui va se passer dans 50 ans, comme monsieur Gilbert le disait. Peut-être qu'en 2050, il y aura des bouleversements démographiques, immigration, on ne le sait pas. Mais nous, on pense que si on le regarde du point de vue de la croissance naturelle et tendancielle, si on veut, à partir de ce qu'on connaît actuellement de la région de Montréal et de la démographie projetée du Québec, il n'y aura pas, comme je vous dis, une croissance fulgurante.

730

735

Ces ponts-là, il faut dire... et n'oubliez pas, on est toujours en période de pointe du matin, il faut le dire aussi, de 6 à 9. On est déjà dans une situation comme on a montré hier dans un tableau où durant ces 3 heures-là, actuellement, c'est de la congestion 3 heures de temps. Il y a une saturation. Autrement dit, on ne peut pas en passer énormément plus dans le futur.

740

La tendance observée d'après les enquêtes o-d est que les gens tendent à étaler leurs déplacements de plus en plus en dehors de la période de pointe. Il y a une croissance de la demande dans les heures creuses.

745

On n'appelle plus ça des heures creuses, de 5 h à 6 h du matin, on le sait maintenant, les stations de radio commencent les bulletins de circulation à 5 h 15 le matin dans la région de Montréal, donc beaucoup de gens devancent leurs déplacements maintenant, et les déplacements, ça se poursuit après 9 h aussi. Donc, il y a un effet de débordement de la période de pointe. Nous autres, de façon traditionnelle, on la définissait comme 6 h à 9 h, mais il y a quand même un effet de débordement.

750

755 Donc, entrant sur l'île de Montréal, ces ponts-là donnent pas mal tout ce qu'ils peuvent et l'arrivée de la 25 va permettre de relaxer un peu, de donner un peu d'oxygène sur l'ensemble des ponts. On voit, par exemple, Pie IX qui baisserait à 15 000 personnes au lieu de 17 700.

760 Et est-ce que cette relaxation va être durable? Nous, on pense que selon les tendances démographiques, les tendances d'évolution d'activités, les tendances d'évolution de ce qu'on appelle des pôles d'emplois dans les périphéries, ça devrait pas énormément augmenter après 2016.

LE PRÉSIDENT :

765 Très bien. Nous vous remercions. Monsieur Lamarche, une autre question?

M. MATHIEU LAMARCHE :

770 Oui. Enfin, je ne suis pas d'accord. Il y a des travaux qui ont été faits, puis je ne nie pas l'importance de ces travaux-là, seulement si on se base sur l'expérience passée, on a toujours dit quand on a bâti des nouveaux ponts, des nouvelles routes, que ça dégagerait, ça irait bien, ça irait bien. Ce n'est pas rien qu'une question de développement, c'est une question d'induction. Les gens préfèrent demeurer à l'extérieur dans la verdure et, s'il y a de nouveaux ponts, on va en installer davantage.

775 On n'a qu'à regarder le long de l'autoroute 440, on défriche, on défriche, on défriche dans la partie est pour construire des nouveaux quartiers résidentiels et, ça, ça va continuer encore pour un temps, même si la Société centrale d'hypothèques prévoit qu'il va y avoir un adoucissement l'an prochain. Alors...

780 **LE PRÉSIDENT :**

Mais ça, monsieur Lamarche, excusez-moi de vous arrêter, mais c'est plus votre opinion. Nous sommes intéressés à avoir votre opinion mais en deuxième partie d'audience.

785 **M. MATHIEU LAMARCHE :**

D'accord.

LE PRÉSIDENT :

790 À ce stade-ci, c'est aller chercher de l'information complémentaire.

M. MATHIEU LAMARCHE :

795 D'accord. Alors, écoutez, je maintiens ma question et on n'a pas répondu à ma question en ce sens que, à mon avis, on ne m'a pas dit qu'il y avait des études récentes et fouillées qui font la comparaison entre le projet 25 et les trains de banlieue. Il y en a eu, on a fait des évaluations, mais je maintiens ma question.

800 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, il n'y a pas eu d'études récentes.

M. MATHIEU LAMARCHE :

805 Je vous remercie de m'avoir entendu.

LE PRÉSIDENT :

810 Très bien.

M. MATHIEU LAMARCHE :

815 Et je souhaite du succès à votre consultation.

LE PRÉSIDENT :

820 Nous vous invitons, bien entendu, en seconde partie d'audience, à venir faire des propositions à la commission.

M. MATHIEU LAMARCHE :

On viendra sûrement.

825 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Merci.
Je vais maintenant inviter madame Mélissa Filion.

830 **Mme MÉLISSA FILION :**

Bonjour, monsieur le président!

LE PRÉSIDENT :

835 Bonjour, madame!

Mme MÉLISSA FILION :

840 Je suis ici aujourd'hui au nom de l'organisation Greenpeace et, de façon générale, Greenpeace s'interroge sur la compatibilité du projet de l'autoroute 25 avec l'entrée en vigueur du Protocole de Kyoto. Le Canada et le Québec par conséquent ont comme objectif de réduire leurs émissions de gaz à effet de serre.

845 En ce sens, le promoteur a-t-il évalué ou chiffré l'augmentation des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre due au prolongement de la 25 par rapport à leur niveau présent? Et je tiens à souligner «à leur niveau présent».

LE PRÉSIDENT :

850 Très bien. Du côté du ministère des Transports, le sujet a été discuté hier. Il y a des documents qui ont été déposés. Il y avait certains documents qui étaient très techniques. Quand on les a près de nous, on peut les lire, mais pour les expliquer, ça peut être très laborieux.

855 Donc, je ne voudrais pas qu'on reprenne toutes les explications, mais de faire une synthèse de ce qui s'est dit hier en fonction de ça, mais de répondre spécifiquement à la question de madame Filion, à savoir, votre question, c'était par rapport au niveau présent, quelles seront les variations avec le projet de la 25. Mais de se limiter à cette réponse-là et ne pas reprendre nécessairement tous les fameux graphiques.

860 Mais je vous invite, ça va être des documents qui vont être déposés, vous pourrez les consulter, sur les performances notamment des véhicules automobiles.

Alors, monsieur Gilbert.

865 **M. HENRI GILBERT :**

Effectivement, monsieur le président, hier on a montré des tableaux où, pour chacun des polluants qui étaient identifiés, on a sorti des quantités qui seraient dans l'atmosphère suite à la réalisation de l'autoroute 25.

870

Je vais demander à monsieur Tremblay peut-être de résumer en quelques minutes ou en quelques lignes peut-être les grands points majeurs sur les réductions ou les augmentations de gaz à effet de serre et aussi au niveau des polluants.

875 **M. PIERRE TREMBLAY :**

Oui. Merci, monsieur le président. Le tableau que vous avez là et qu'on a présenté un peu plus en détail hier soir, ce qu'on a fait, pour répondre à madame Filion effectivement, c'est

880 qu'on a essayé d'estimer à l'aide de modèles spécialisés... et sans entrer dans les détails
essentiellement, on utilise le logiciel MOBILE 6.2c qui est développé par l'agence EPA des États-
Unis et adapté par Environnement Canada au contexte canadien. Et avec ça, on est en mesure
d'estimer les émissions de divers polluants et les émissions de gaz à effet de serre qui, en
passant, ne sont pas des polluants. Les gaz à effet de serre, c'est lié essentiellement à la
consommation de carburant, essence et on a le diesel ici en bas.

885 Alors, on a toujours comparé sur les deux horizons, ici l'horizon proche et l'horizon plus
éloigné 2016, la situation sans la 25 et avec la 25. Et pour chacun de ces éléments-là, on a la
quantité d'émissions estimée sur une base quotidienne, sur 24 heures pour un jour ouvrable et,
évidemment, il y a toute une méthodologie d'estimation derrière ça, mais essentiellement, on fait
890 les simulations pour la période de pointe du matin et on applique des facteurs de journalisation.

895 Et vous voyez, dans le cas des gaz à effet de serre, l'estimé, c'est qu'un jour ouvrable
type dans la région de Montréal en 2006 sans le projet, on s'attendrait à retrouver quelque chose
comme 24 400 tonnes de gaz à effet de serre par jour. Le projet de la 25 vient un peu améliorer la
situation de 0,4 %. C'est pas grand-chose, mais c'est quand même significatif. Donc une
centaine de tonnes de moins.

900 Et ça s'explique essentiellement par le fait que les véhicules roulant un peu plus vite, ils
sont un peu moins longtemps dans le trafic. Donc, si on fait tourner moins longtemps les moteurs,
on émet moins en net. Et ça, c'est la situation en 2006.

905 En 2016, naturellement, il y a une croissance du nombre de déplacements anticipé dans
la région, qui va faire monter encore le bilan. Dans le cas des gaz à effet de serre, on va
consommer, encore là toujours sur l'hypothèse que le parc des véhicules va se maintenir en
moyenne à un comportement de 10 litres ou 10.2 litres au 100 kilomètres, il va y avoir donc une
augmentation du bilan d'émission de gaz à effet de serre, et le projet de la 25, dans ce contexte-
là, la congestion ayant augmenté de façon plus générale en région va amener encore une
amélioration mais un peu moins significative. Donc, par rapport à une situation où elle n'existerait
pas.

910 Il faut dire que dans ce bilan-là, on tient compte aussi – dans ce cas-ci, c'est le scénario 3
– ça tient compte de la mise en service d'une série de grands projets de transport en commun
pour l'est, donc une série de projets qui demeurent quand même hypothétiques, mais ils font
partie du contexte d'analyse. Donc, la nouvelle répartition modale des usagers entre l'auto et le
915 transport en commun est prise en compte. La présence des camions est aussi prise en compte
dans ces chiffres-là.

LE PRÉSIDENT :

920 Madame Filion.

Mme MÉLISSA FILION :

925 Oui. J'aurais une sous-question. J'aimerais savoir si le promoteur a évalué en termes d'augmentation de besoin, si l'utilisation de la voiture allait augmenter suite à la construction du pont. On nomme en général beaucoup plus les besoins qui sont présents et sans nécessairement déterminer comment on peut déterminer que les besoins ne seront pas plus drastiques dans le futur.

930 Donc, j'aimerais savoir comment on a fait pour évaluer quelle sera l'augmentation de l'utilisation de la voiture, suite à la construction du pont.

LE PRÉSIDENT :

935 Donc, si j'ai bien compris, le projet induira-t-il l'utilisation de la voiture. C'est dans ce sens-là? Sera-t-il attrayant pour des nouveaux automobilistes qui n'auraient pas pris l'auto s'il n'y avait pas eu le pont.

Mme MÉLISSA FILION :

940

Oui.

LE PRÉSIDENT :

945 C'est ça que je dois comprendre? Très bien.
Monsieur Gilbert.

M. HENRI GILBERT :

950

Je demanderais à monsieur Tremblay de répondre à la question, s'il vous plaît.

M. PIERRE TREMBLAY :

955 Encore une question qui est à grand développement. Je vais essayer d'aller à l'essentiel. Nos projections de demande en transport pour les horizons futurs – et pour nous autres, 2006, au moment où on l'a fait en 2001, c'était un horizon futur – tiennent compte de l'évolution des comportements de mobilité des gens qui se sont révélés à travers les enquêtes origines-destinations disponibles dans la région de Montréal.

960

Vous savez peut-être qu'il y a à tous les cinq ans, depuis le début des années 70, des grandes enquêtes origine-destination qui sont des enquêtes faites auprès des ménages de la région de Montréal avec un échantillon d'environ 5 % des ménages, où on fait un portrait de la

965 mobilité de toutes les personnes. Donc, le nombre de déplacements qu'ils font, le mode qu'ils utilisent, l'heure du déplacement, le motif du déplacement.

Et, essentiellement, ça nous permet de faire des modèles qui nous permettent d'estimer les taux de génération de déplacements selon l'âge des personnes ou selon les groupes d'âge, selon le sexe et selon les motifs donc de déplacement aussi.

970 Et quand on fait des projections démographiques futures ou on s'appuie sur des projections démographiques futures, on applique à ces populations futures par groupe d'âge des comportements de transport qui sont calqués sur ceux qui sont observés dans la dernière enquête o-d et sur l'évolution des tendances révélées aussi par les enquêtes antérieures.

975 Par exemple, les femmes participent de plus en plus au marché du travail. C'est une tendance lourde et c'est une tendance qui explique l'essentiel de l'augmentation du nombre de déplacements qu'on observe dans les régions urbaines.

980 On a tout l'effet de vieillissement de population, donc des structures d'âge qui changent. Il y a de moins en moins de jeunes. Les jeunes deviennent des adultes. Ces adultes-là adoptent des comportements d'activité, donc de travail, qui ressemblent à ceux des autres jeunes de leur âge ou qui avaient leur âge cinq ans avant. Donc, on calque les patrons de mobilité de génération, si on veut, en génération et on s'adapte à ce qu'on observe par chacune des enquêtes o-d successivement.

985 Et ça nous permet donc d'anticiper la mobilité de chaque groupe de personnes, dans chaque secteur géographique de la région. Tout l'ensemble de la région de Montréal est couvert. On a une centaine de secteurs d'analyse. Et dans chaque secteur, on tient compte de l'évolution. Donc, à partir de l'évolution démographique, de l'évolution de la motorisation, de l'évolution des schémas d'activités de la population, des gens qui ont besoin d'aller reconduire des enfants à la
990 garderie, évidemment ça dicte aussi le choix modal qui peut aller avec ce besoin-là. Et nous, on n'est pas là pour juger de ces choses-là, on les observe et on les projette.

LE PRÉSIDENT :

995 Monsieur Tremblay, tout à l'heure, vous aviez montré un tableau où on voyait des projections en 2006, 2016, et on voyait sans le pont de la 25, avec le pont de la 25.

M. PIERRE TREMBLAY :

1000 Oui.

LE PRÉSIDENT :

1005 Et on l'avait et pour le transport en commun et pour les automobilistes. Et on pouvait voir qu'il y avait des variations de chiffres. Peut-être que le total au bout ne variait pas beaucoup mais il y avait un petit peu plus de variations lorsqu'on décomposait entre le pont et le transport individuel, le transport collectif.

1010 C'est peut-être ça à ce moment-là qui nous permettrait de voir c'est quoi l'effet du pont et l'effet de l'absence du pont sur les déplacements, en tout cas du moins à l'heure de pointe matinale. Je crois que c'est peut-être ça qui répondrait peut-être le mieux à ce stade-ci à la question de madame Filion.

1015 **M. PIERRE TREMBLAY :**

Oui. On pourrait sortir un tableau qui nous donne le bilan des nombres de déplacements. Effectivement, attendez, donnez-moi une seconde.

1020 Effectivement, il y a une prise en compte dans le modèle avec les modèles de simulation, lorsqu'il y a la présence du projet, du nouveau partage modal entre l'automobile et le transport en commun. Il y a des tendances lourdes qui sont derrière le choix modal au niveau, comme je disais tantôt, du vieillissement de population. À mesure qu'il y a plus d'enfants dans les banlieues, donc peut-être plus de besoin aussi de déplacements en transport en commun dans les banlieues
1025 avec les jeunes, les adolescents, tout ça. Donc, toute cette dynamique-là est prise en compte dans les modèles.

Et lorsque le projet existe, avec projet de la 25, ici j'ai l'achalandage régional du transport en commun en pointe du matin toujours, donc de 6 h à 9 h le matin, avec les 3 scénarios dont on
1030 parlait tantôt, scénario 1, 2 et 3, les 2 et 3 étant à l'horizon 2016, ici étant avec le déploiement davantage de services de transport en commun à un horizon éloigné.

Vous voyez que sans le projet de la 25, il y a 340 000 usagers dans le transport en commun à l'horizon 2006, et avec projet de la 25, on vient reprendre ou on a un manque à
1035 gagner, si on veut, de 1 000 déplacements en transport en commun. Essentiellement, ce sont des gens qui utiliseraient autrement l'auto pour se rendre au transport en commun. Donc, ce qu'on appelle nous autres des bimodaux, des gens qui prennent l'auto pour se stationner, probablement pour l'essentiel dans ce cas-ci, aux deux stations de métro à Laval: Cartier et
1040 Montmorency, où il y a des stationnements.

Donc, le projet effectivement induit un jeu de transfert modal. Ce bilan-là est un bilan net. Il y a des augmentations d'usage du transport en commun dans le corridor de la 25 avec le nouveau service qui est mis en place et il y a une relaxation de la congestion sur l'ensemble des ponts, qui fait qu'on peut anticiper – et ce n'est pas nécessairement un chiffre exact – mais on

1045 peut anticiper un phénomène comme je vous dis de manque à gagner pour le transport en commun lorsque le projet de la 25 amène plus de fluidité dans le réseau routier.

1050 Les choses sont en équilibre, l'équilibre entre le mode transport en commun et l'auto étant toujours basé sur le fait que la population, les usagers cherchent à trouver des solutions qui minimisent leur temps de déplacement et qui améliorent autrement dit leur temps de déplacement.

Alors, c'est ça que ça donne. C'est un tableau d'ailleurs je pense qu'on a présenté déjà hier aussi.

1055 **LE PRÉSIDENT :**

1060 Donc, si on présume une personne par véhicule, donc ça pourrait faire jusqu'à 1 400 véhicules de plus dans l'ordre de grandeur, selon vos calculs, en 2016. Donc, on pourrait parler, ça serait un genre d'induction pour toutes sortes de raisons, mais on pourrait parler, ça serait différentiel en pointe du matin, 1 400 véhicules.

M. PIERRE TREMBLAY :

1065 Non. Vous parlez à quel horizon ici? 2016?

LE PRÉSIDENT :

1070 2016, dans le scénario 2, si j'ai 1 460 personnes de moins qui prennent le transport en commun, au pis aller, c'est-à-dire si je les mets à un par véhicule automobile, donc ça fait 1 460 véhicules de plus.

M. PIERRE TREMBLAY :

1075 Oui.

LE PRÉSIDENT :

1080 C'est évident, s'il y en a un certain nombre qui covoiturent, bien, ça va faire moins. Mais disons au pis aller, ça ferait 1 460 véhicules de plus en 2016.

M. PIERRE TREMBLAY :

Oui.

1085 **LE PRÉSIDENT :**

Par rapport pont sur la 25, par rapport sans pont sur la 25. Ça serait l'ordre de grandeur que nous aurions par rapport, aussi les deux premières colonnes montraient le nombre de déplacements total...

1090

M. PIERRE TREMBLAY :

C'est un ordre de grandeur...

1095 **LE PRÉSIDENT :**

... de transport en commun.

M. PIERRE TREMBLAY :

1100

... effectivement, de nombre de véhicules qu'on aurait de plus. En fait, c'est qu'il faudrait prendre ce 1 800 là et le diviser par 1.2, ça donnerait quelque chose comme 1 500 probablement véhicules qui seraient de plus sur le réseau, mais ils sont déjà en partie, pour une bonne partie déjà sur le réseau.

1105

C'est juste que ces 1 400 personnes-là prenaient l'auto déjà pour se rendre, exemple, au métro Montmorency ou se seraient rendues au métro Montmorency, c'est une hypothèse, et maintenant continueraient leur déplacement en auto. Donc, ce n'est pas tout des autos de plus parce qu'elles sont déjà partiellement sur le réseau, mais elles complètent. Ce sont des gens qui n'iraient plus sur le réseau de transport en commun.

1110

Donc, c'est tout un jeu de nuances là, mais il y a effectivement plus de kilométrage fait en auto, si on veut, dans la situation avec la 25.

1115 **LE PRÉSIDENT :**

Pas vraiment de véhicules de plus ou très peu de véhicules de plus selon votre analyse mais un certain nombre de véhicules qui feraient plus de kilométrage.

1120 **M. PIERRE TREMBLAY :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1125

Très bien.
Madame Filion?

Mme MÉLISSA FILION :

1130

Oui. Je vais passer à la seconde question. Le ministère des Transports prévoit que le pont anticipé sera un pont qui sera payant pour l'utilisateur. Par contre, l'achalandage et la quantité de gaz à effet de serre qui seront émis dépendent directement du montant que les usagers devront payer.

1135

Donc, quel est le montant prévu exact pour les frais de péage sur le pont?

LE PRÉSIDENT :

1140

Pour reprendre, hier, vous aviez présenté une hypothèse, parce que la question, ce que nous avons compris hier, c'était basé sur une hypothèse de travail qui nous a été expliquée. Je crois que l'explication se faisait très bien. On pourrait sans doute la répéter. Donc, de quelle façon vous avez conduit vos hypothèses pour fixer l'achalandage tel que ça a été expliqué hier? Je crois que ça s'explique bien. Donc, on peut reprendre l'explication.

1145

M. HENRI GILBERT :

Monsieur Tremblay, s'il vous plaît.

1150

M. PIERRE TREMBLAY :

Je peux résumer très rapidement encore ce qu'on a expliqué un peu plus longuement hier. Les simulations ont toutes été faites avec des simulations du ministère des Transports dont on parle ici au niveau des achalandages et des gaz à effet de serre, des émissions, tout ce qui découle de la simulation d'achalandage, les gains de temps, les gains de véhicules-kilomètres, etc., tout ça.

1155

Évidemment, il a fallu en poser une hypothèse sur le péage. Et l'hypothèse qu'on a posée, notre hypothèse centrale, si on veut, c'était d'utiliser un tarif de 1 \$ du passage. Ce 1 \$ là évidemment, c'est un tarif de base qui est modulé en supposant, comme ça se fait ailleurs dans les agglomérations urbaines, on prenait le cas à l'époque de Toronto comme exemple, on suppose que le tarif serait escompté de 50 % dans les heures creuses, en dehors des périodes de pointe et les week-ends. Donc, le tarif escompté dans les heures creuses pour essayer de favoriser ou d'induire un comportement de diversion de la demande vers les heures creuses.

1165

Le tarif de base est aussi multiplié par 2 pour les camions réguliers, multiplié par 3 pour les poids lourds. Et encore là, c'est un schème tarifaire qu'on voit actuellement dans la pratique. Souvent même, ils vont jusqu'à quatre fois pour les poids lourds.

1170

Donc, ces tarifs-là, nous, il faut les traduire en temps de déplacement pour pouvoir

évaluer la pénalité de temps que ça représente pour quelqu'un qui cherche à chercher son chemin le plus court. Il peut bien sauver 14 minutes en passant sur le pont mais s'il faut payer 1 \$, ça va être moins intéressant.

1175 De façon générale, la valeur du temps moyenne qui a été prise en compte, c'est une valeur de temps de 10 \$ de l'heure pour les personnes, 20 \$ de l'heure pour les camions-porteurs et 30 \$ de l'heure pour les camions-remorques, et cette valeur du temps là de 10 \$, lorsqu'on parle de 1 \$ de péage, ça équivaut à 6 minutes, 1/10 d'heure. Donc, 6 minutes.

1180 Alors, n'importe quand que le pont permet à des usagers de sauver plus que 6 minutes de temps de déplacement, bien, l'hypothèse au niveau de la modélisation, c'est qu'il va avoir propension à utiliser le pont. Alors, c'est comme ça qu'on arrive de façon très générale à fixer l'impact du tarif.

1185 Je vous disais tantôt que 1 \$, c'était l'hypothèse de base, l'hypothèse centrale. On a testé aussi des simulations avec 0 \$ évidemment et avec 2 \$. Ça nous permet d'avoir une fourchette d'achalandage anticipé qui est réaliste. On pense bien que ça ne peut pas vraiment dépasser 2 \$ du passage et, évidemment, à 0 \$, on aurait un pont conventionnel, chose qui n'est pas analysée en profondeur dans ce cas-ci parce que, dans notre stratégie, le péage fait
1190 partie de la donne du problème.

Donc, on a effectivement posé une hypothèse sur le péage. La tarification finale, est-ce que ce sera 1 \$? 1,25 \$? 1,08 \$? Ou est-ce que ce sera 40 \$ par mois pour une carte d'abonnement? Ça, on ne peut pas le savoir tant que les partenaires n'auront pas proposé des
1195 schèmes ou des structures tarifaires. Et ce sera pour eux une question de trouver une approche commerciale, si on veut, qui sera la plus optimale pour eux et pour garantir un achalandage intéressant aussi pour nous.

Donc, il y a une hypothèse tarifaire. C'est 1 \$ l'hypothèse centrale. Les chiffres donc
1200 qu'on vous a présentés à date utilisent cette hypothèse-là.

LE PRÉSIDENT :

Madame Filion?

1205

Mme MÉLISSA FILION :

Oui. Donc, si je comprends bien, vous avez émis plusieurs hypothèses. Le montant réel n'a pas encore été déterminé. Mais en fait, donc, ma question est de savoir qui est-ce qui va
1210 déterminer ce montant-là? Donc, ça semble être le concessionnaire privé. Je voudrais savoir à quelle étape ça va être déterminé ce coût-là et quel va être le rôle du ministère des Transports dans l'établissement de ce montant?

LE PRÉSIDENT :

1215

Monsieur Gilbert.

M. HENRI GILBERT :

1220

Je demanderais à madame Sultana de répondre, s'il vous plaît.

Mme SANDRA SULTANA :

1225

Une précision sur le rôle du partenaire privé. Donc, le projet est réalisé – donc, sa conception, sa construction, son exploitation, son entretien – est réalisé par le partenaire privé. Le partenaire privé va financer la construction. Donc, tous les travaux vont être financés par le partenaire privé.

1230

Les revenus de péage vont être utilisés pour rembourser en partie le partenaire privé et, au besoin, le gouvernement va combler le déficit, si on veut l'appeler comme ça. Le gouvernement donc rembourse la partie excédentaire par des contributions gouvernementales, des contributions annuelles. Ce qu'on a appelé une forme de loyer.

1235

Donc, à l'appel d'offres, quand on va aller en appel d'offres pour sélectionner un partenaire privé, les soumissionnaires vont présenter une offre qui va présenter la contribution gouvernementale qui serait demandée. Et cette contribution gouvernementale là va tenir compte des coûts et des revenus. Donc, des coûts qu'il estime pour la réalisation du projet et des revenus qui seraient espérés par rapport à l'ouvrage. Donc, la combinaison de revenu de péage et de contribution gouvernementale.

1240

LE PRÉSIDENT :

1245

Donc, le concessionnaire va faire une proposition de prix au ministère des Transports. Donc, ça peut être différent d'une soumission à l'autre. C'est ce qu'on doit comprendre.

1250

Il pourrait y avoir des variations substantielles donc d'une soumission à l'autre et dépendamment quel serait le soumissionnaire retenu, il y aura une grille tarifaire. Ce qu'on comprend aussi, à partir du moment qu'une grille tarifaire serait déterminée, il y aurait des conditions imposées par le gouvernement pour éviter, par exemple, qu'il y ait des augmentations intempestives? C'est ça qu'on doit comprendre?

Mme SANDRA SULTANA :

1255

Oui. Donc, le tarif de base fait partie de la proposition du partenaire privé et les normes d'augmentation, le tarif de base donc, comment il augmente à travers le temps, serait établi

dans les clauses contractuelles qu'on aurait avec le partenaire privé. Donc, ça, ça serait établi par le gouvernement.

LE PRÉSIDENT :

1260

Madame Filion?

Mme MÉLISSA FILION :

1265

Ça va aller, merci. Merci, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

1270

Très bien. Nous vous remercions.

Nous allons maintenant inviter madame Rachel Arieu-Jouglard. J'espère que j'ai prononcé correctement. Vous me corrigerez sur la prononciation, s'il y a lieu. Bonjour, madame!

Mme RACHEL ARIEU-JOUGLARD :

1275

Bonjour! Donc, j'aimerais commencer avec ma première question. Avant ça, par contre, j'aimerais m'assurer que j'ai bien compris le tableau que monsieur Tremblay nous a présenté par rapport à l'achalandage et le transport en commun. Donc, en fait, j'aimerais savoir, c'est ça, si la construction du pont et le parachèvement de l'autoroute va réduire la part modale du transport en commun. C'est-à-dire, l'utilisation du transport en commun par rapport à l'ensemble des usagers.

1280

LE PRÉSIDENT :

1285

Alors, ça correspondrait au tableau de tout à l'heure, je crois, qu'on avait, les trois rangées. C'est celui-ci, madame?

Mme RACHEL ARIEU-JOUGLARD :

1290

Oui. Donc, on remarque sur le tableau que la part modale du transport en commun va diminuer. Or, on sait très bien que le transport en commun est environnementalement plus responsable que l'utilisation de l'automobile. Alors, j'aimerais savoir comment on peut expliquer que le nombre de gaz à effet de serre total va diminuer alors que le nombre d'automobiles qui seront utilisées va augmenter.

1295

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Gilbert.

M. HENRI GILBERT :

1300

Bon, selon nous, le nombre va diminuer parce qu'on a beaucoup de kilométrage qui va être évité par un lien direct entre la 440 et la 40 par l'autoroute 25. On parle des gens de l'est de la ville. On parle d'un lien manquant sur l'autoroute 25, comme on a montré dans la présentation, on parle d'un lien direct entre la Ville de Laval et Montréal et la Rive-Sud. Donc, tout le transfert qui se fait déjà des gens de Laval est et de la couronne nord pour venir travailler à l'est de Montréal, ces gens-là doivent faire en moyenne 7 kilomètres de plus quand ils utilisent le pont Pie IX et 11 kilomètres de plus quand ils utilisent le pont Charles-de-Gaulle.

1305

1310

Tout ça fait en sorte parce que ce bout d'autoroute qui n'a pas été fait, c'est un parachèvement d'un lien qui était prévu dans notre planification depuis plusieurs années, qui n'a pas été fait.

LE PRÉSIDENT :

1315

Oui, madame?

Mme RACHEL ARIEY-JOUGLARD :

1320

Oui. J'aurais une sous-question par rapport à ça. C'est que si on observe les autres ponts et les autres parachèvements d'autoroute qui ont été faits, on remarque que l'achalandage arrive très rapidement et donc on peut supposer que le pont sera vite congestionné et, dans ce cas-là, le nombre de gaz à effet de serre va augmenter. Et donc, j'aimerais savoir si le nombre de gaz à effet de serre va augmenter.

1325

LE PRÉSIDENT :

On peut peut-être revoir, monsieur Tremblay, le tableau. Vous aviez un tableau où on avait la ligne sur les GES.

1330

M. PIERRE TREMBLAY :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1335

Est-ce qu'il y a moyen de revoir le tableau? Mais attendu que ce sont les projections du ministère des Transports.

M. PIERRE TREMBLAY :

1340

Oui. Écoutez, lorsqu'on dit que le projet en lui-même amène une réduction des quantités d'émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants, il faut bien comprendre qu'on ne dit pas que dans l'avenir, ça ne va pas augmenter. Il va y avoir une croissance de toute façon de la demande en transport dans la région, qu'on fasse ou non le pont.

1345

Alors, le tableau qu'on avait montré ici, où on avait la situation sans le projet à l'horizon proche et sans le projet à l'horizon plus éloigné, 10 ans plus tard, il y a une croissance des émissions de gaz à effet de serre. Et ça, c'est évident. Il y a une croissance de la mobilité, une croissance de la population, donc des activités de la population.

1350

Quand on dit, on pose devant cette situation-là l'arrivée du projet, l'impact direct et individuel du projet, oui, le projet amène une diminution. Parce qu'il y a une diminution de la congestion, il y a une diminution... on n'élimine pas la congestion, on se comprend bien là-dessus, mais on amène quand même un peu de relaxation, je disais tantôt, au niveau de l'intensité de la congestion, et sur l'ensemble des ponts. Pas juste sur ce pont-là, parce qu'on enlève un peu de trafic sur tous les ponts et beaucoup de trafic sur Papineau et sur Pie IX.

1355

Et cet effet-là d'équilibrage des charges sur le réseau amène sur chaque pont un peu d'amélioration. Et c'est un peu d'amélioration, mais c'est des dizaines de milliers de personnes qui en profitent à chaque fois.

1360

Donc, c'est pour ça que de façon globale, au niveau du système de transport, le projet amène un bénéfice, non seulement pour les usagers du pont qui vont sauver plusieurs kilomètres et plusieurs minutes de temps de déplacement, parce qu'ils vont éviter un grand détour soit par Repentigny, soit par le pont Pie IX, mais l'ensemble des bénéficiaires on peut dire indirects du projet, les usagers des autres ponts, vont bénéficier d'une amélioration de la fluidité.

1365

Et donc toute diminution de temps de parcours par rapport à une situation où il n'y aurait pas le projet, toute diminution va amener des impacts positifs pour des dizaines de milliers, on a parlé tantôt de cent et quelque mille usagers des ponts routiers entre la Rive-Nord et, en fait, au-dessus de la rivière des Prairies. Mais on ne dit pas que ça n'augmente pas dans le temps. Parce qu'avec les années, les gaz à effet de serre vont augmenter.

1370

Par contre, vous voyez – et là, ce n'est pas l'objet de la question – mais vous voyez que plusieurs polluants diminuent dans le temps parce que les technologies au niveau des moteurs, au niveau des systèmes antipollution, au niveau de l'évolution du parc automobiles qui va comprendre plus de véhicules qui ont des catalyseurs, alors que maintenant il en reste encore des véhicules d'il y a dix ans qui n'ont pas ces équipements, bon, tout ça fait en sorte que de façon naturelle, le bilan de plusieurs émissions polluantes va descendre.

1375

1380

On va avoir l'élimination du soufre aussi dans les essences diesel, dans les carburants diesel à partir des deux prochaines années et donc déjà, ça aussi, ça va entraîner une diminution des émanations de soufre dû aux émissions de sources mobiles.

1385

LE PRÉSIDENT :

1390

Maintenant, si on fait abstraction du projet actuel, bon, oublions quelques minutes le projet de la 25. À l'intérieur de ça donc, vous mentionnez que vous avez tenu compte des améliorations technologiques. Donc, améliorations technologiques qui peuvent, bien entendu, s'insérer à l'intérieur d'engagements relatifs au Protocole de Kyoto.

1395

Mais au-delà de ça, si je regarde les chiffres, peu importe que ce soit avec ou sans 25, donc je suis en 2006, le 614, 615 000 tonnes équivalant... non, je suis dans le monoxyde de carbone. Descendons plutôt aux gaz à effet de serre, au GES, 25 000 tonnes, disons, et je monte à 26 000 tonnes, si j'essaie de concilier ça, parce qu'on disait souvent que, bon, le mode de transport était responsable de 30 à 40 % des GES au Québec, ça voudrait dire que si je me base sur les engagements du Québec à respecter le Protocole de Kyoto, qui vise quand même à descendre en bas du niveau de 90 de 6 %, là, on a de la misère quand même à concilier ça.

1400

Donc, là, on est indépendant du projet qu'on regarde aujourd'hui, mais on s'aperçoit que pour ce secteur-là, on n'anticipe pas de gain notable sur les émissions de gaz à effet de serre, indépendamment du projet.

1405

Ce qui m'amène peut-être à distribuer la question à deux volets, c'est-à-dire au ministère de l'Environnement, donc au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, quels sont les engagements du Québec en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre? Et, après ça, on pourra retourner du côté du ministère des Transports au sujet du secteur transport. Monsieur Valiquette.

1410

M. LUC VALIQUETTE :

1415

Concernant les engagements du Québec pour réduire les gaz à effet de serre, en fait, là, je vais parler du Protocole de Kyoto brièvement. Le Protocole de Kyoto, le Canada fait partie des organismes signataires du Protocole de Kyoto, et l'engagement canadien, c'est de réduire de 6 %, comme vous venez de dire, les émissions de gaz à effet de serre par rapport au niveau d'émissions de 1990.

1420

Actuellement, le Québec est en négociation avec le Canada pour déterminer comment se ferait la réduction, quelle serait la part du Québec. Et il n'y a pas d'entente.

LE PRÉSIDENT :

Donc, vous dites, il n'y a pas de cible.

1425 **M. LUC VALIQUETTE :**

Il y a une cible canadienne.

LE PRÉSIDENT :

1430

C'est ça.

M. LUC VALIQUETTE :

1435

Mais au niveau québécois... parce que la Convention sur les changements climatiques de 94 que le Canada a signée, ensuite le Protocole de Kyoto qui indique les paramètres d'application de la convention sur les changements climatiques, c'est le Canada qui est signataire. Et l'objectif canadien, c'est une réduction de 6 %. Chaque pays a des objectifs de réduction. Certains n'en ont pas sur la planète, compte tenu du développement, compte tenu du niveau de consommation énergétique. Alors, pour les pays plus industrialisés, normalement, on a des objectifs de réduction.

1440

Mais la part du Québec, au sein de la Confédération canadienne, elle est en négociation entre le Québec et le Canada actuellement. Alors, ça, je n'ai pas de donnée sur ce sujet-là.

1445

On sait, par contre, qu'on est rendu depuis le Protocole de Kyoto qui a été, en fait, négocié en 97 et signé récemment, on est rendu par rapport au niveau d'émissions de 90 à quelque plus 20 %, alors qu'on devrait se rendre à - 6 % d'ici 3 ou 4 ans.

1450

LE PRÉSIDENT :

Mais est-ce que c'est ça, la cible du Québec, - 6 %? Parce que disons le - 6...

M. LUC VALIQUETTE :

1455

C'est la cible canadienne.

LE PRÉSIDENT :

1460

C'est la cible canadienne.

M. LUC VALIQUETTE :

C'est la cible canadienne.

1465

LE PRÉSIDENT :

La cible québécoise pourrait être différente.

1470

M. LUC VALIQUETTE :

La cible québécoise pourrait être différente, le Québec émet environ la moitié des émissions... chaque personne au Québec émet environ la moitié des émissions moyennes canadiennes. Donc, c'est pour ça qu'il y a des négociations.

1475

LE PRÉSIDENT :

C'est pour ça. Donc, on pourrait...

1480

M. LUC VALIQUETTE :

Sinon, il y a une Stratégie québécoise sur les changements climatiques. L'horizon 2005-2020. Cette stratégie est en élaboration et, évidemment, va parler de réduire les émissions de gaz à effet de serre comme objectif. Elle favoriserait l'adaptation de la société, l'économie aux effets des changements climatiques, limiter les pressions exercées sur les écosystèmes, optimisation de l'usage des ressources naturelles et de l'énergie.

1485

Alors, c'est certain quand même que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs favorise une réduction des gaz à effet de serre. Là, on est dans le domaine de transport ici, c'est un projet de transport et on sait que les transports contribuent pour 40 % à l'émission de gaz à effet de serre, et on sait aussi que c'est dans ce domaine-là où le potentiel de réduction est le plus élevé.

1490

LE PRÉSIDENT :

Donc, les chiffres qu'on voit présentement pourraient être amenés, de gré ou de force autrement dit, à être modifiés selon les engagements précis du Québec, c'est-à-dire des objectifs et des cibles que le Québec adoptera dans un avenir plus ou moins rapproché.

1495

1500

M. LUC VALIQUETTE :

Je suis dans l'impossibilité de le prévoir.

LE PRÉSIDENT :

1505

Je comprends.

M. LUC VALIQUETTE :

1510

Sauf que c'est certain, si le Canada respecte effectivement le Protocole de Kyoto d'ici 3 ou 4 ans ou 5 ans, qui est l'objectif dans le temps, c'est certain qu'on peut penser que le Québec aura une part. Et le domaine des transports, c'est le domaine, dans ce que j'ai pu lire, c'est le domaine où il y a le plus de potentiel de réduction au niveau du Québec.

1515

Parce que dans le domaine énergétique, on a déjà un assez bon bilan par rapport aux autres provinces, compte tenu que notre production est surtout hydroélectrique.

LE PRÉSIDENT :

1520

Mais selon la position des négociations, ce que j'en comprends, lorsqu'on prend l'Union européenne, bien que l'objectif global de l'Union européenne peut être de 6 %, lorsqu'on regarde pays par pays, par exemple, on s'aperçoit – là, je le dis de mémoire, par exemple – je crois que la cible est plus élevée en Allemagne ou en Angleterre, quelque chose comme ça, 7 % au lieu de 6...

1525

M. LUC VALIQUETTE :

Oui.

1530

LE PRÉSIDENT :

1535

... mais en France, par exemple, la cible, c'est 0 % par rapport au niveau de 90 pour les Français. Je crois du côté de la France, que c'est dû à leur industrie nucléaire, c'est-à-dire qu'ils ont très peu d'usines thermiques et les Français ont dit: «Étant donné qu'on ne produit pas ou beaucoup moins de gaz à effet de serre par rapport à l'énergie thermique, on veut 0 %» et ils l'ont obtenu dans le cadre de l'Union européenne.

1540

Donc, ça veut dire le Québec, lui, bien, se baserait probablement sur, par exemple, l'hydroélectricité pour obtenir une chose similaire à ce qu'on observe à l'Union européenne.

M. LUC VALIQUETTE :

1545

Il y a une négociation, j'imagine, aussi des paramètres qui sont importants. En France, c'est près de 80 % de l'énergie qui est de source nucléaire. Donc, ils ont peut-être un bon bilan aussi. Et certains pays européens, je pense l'Allemagne a aujourd'hui une bonne performance

par rapport au moment du Protocole de Kyoto, a amélioré sa performance. D'autres pays ont continué à augmenter, comme le Canada et les États-Unis, ils ont continué à augmenter les émissions de gaz à effet de serre depuis 10 ans.

1550 **LE PRÉSIDENT :**

1555 L'Espagne, l'Italie ont augmenté, mais globalement, ce que j'essaie de faire ressortir, si on prend l'Union européenne, c'est qu'il y a des cibles différentes d'un pays à l'autre. Donc, ça pourrait être le cas au Canada, c'est-à-dire d'une province à une autre, il pourrait y avoir des cibles différentes.

Par contre, ce que j'ai compris de ce qui se passait en Europe, c'est que les Français ont réussi à avoir une cible différente, pas sur la base de leurs automobiles, mais sur la base de leur production en électricité.

1560 Donc, c'est-à-dire si j'applique le même principe, on ne sait pas comment les négociations se font, mais si je prends l'exemple, je me dis que c'est le même principe qui s'adapte, peut-être que le Québec pourra obtenir des efforts moindres en matière de production d'électricité, mais ça voudrait dire que ça ne l'épargnerait pas à rechercher des cibles similaires aux autres provinces en matière de transport.

1570 En tout cas, je dis ça sous toutes réserves, mais pour moi, le bon sens, si je me fie à ce qui s'est passé dans l'Union européenne, ça semble être comme ça que ça s'est réglé. Est-ce qu'on peut peut-être anticiper que la logique voudrait dire, bien, ça pourrait être comme ça ici au Québec. Ce qui signifierait que là, on pourrait avoir une cible dans le domaine transport de réduction de 6 % par rapport au niveau de 90. Est-ce que ça a de l'allure ça?

M. LUC VALIQUETTE :

1575 Écoutez, ça a de l'allure, même en transport, par habitant, on produit moins de GES que certaines provinces, je pense à l'Alberta. J'y vais sous réserve, de mémoire aussi. Mais j'ai déjà vu les chiffres.

1580 Alors, il y a une négociation. Il y aura, j'imagine, une décision dans ces négociations fédéral-provincial d'ici 3 ou 4 ans, il faudrait. Et quel sera le résultat des négociations? On peut penser au Québec, moi, mon propos, c'était de dire au Québec, selon ce qu'on a pu lire et ce que les experts nous disent, c'est que l'endroit où on a plus de potentiel de réduction, c'est au niveau des transports. Notre performance, comme vous dites, énergétique au niveau émissions de gaz à effet de serre est meilleure que la moyenne canadienne. Alors, peut-être qu'il y aurait moins de réduction dans ce domaine-là.

1585

LE PRÉSIDENT :

1590 En tout cas, si on se fie maintenant aux données que nous voyons, c'est évident que la
cible serait manquée. À partir de cette donnée partielle, je ne sais pas qu'est-ce que ça donne
pour l'ensemble de la région de Montréal ou l'ensemble du Québec; les projections, je ne sais pas
si ça existe.

1595 Est-ce qu'il y a des projections de consommation, d'émissions de GES qui ont été faites
pour l'ensemble du Québec? Par exemple, pour l'horizon 2016, monsieur Gilbert?

M. HENRI GILBERT :

1600 Pas pour le ministère des Transports. On n'a pas l'entière responsabilité de tout ça. Peut-
être si vous me permettez peut-être juste une note. C'est que le ministère des Transports
participait aussi beaucoup à des modes de transport alternatifs ou même en commun, parce que
vous savez que le ministère est le bailleur de fonds de tout ce qui s'appelle à peu près transport en
commun dans la province où on paye les immobilisations, que ce soit les autobus à 75 %, le
1605 métro. Donc, on participe à tout ce qui est en transport en commun. On est un important bailleur
de fonds à tous ces niveaux-là.

On a aussi des programmes de covoiturage avec le programme-employeur. Aussi, on a
un programme sur le Réseau vert où on finance une partie des routes vertes. Donc, on n'est pas
seulement qu'au niveau transport voiture, on est dans plusieurs modes de transport et aussi dans
1610 le transport alternatif qu'on peut appeler.

LE PRÉSIDENT :

1615 Très bien.

M. HENRI GILBERT :

1620 Peut-être, monsieur le président, pour revenir sur l'entente de Kyoto, monsieur
Montplaisir a peut-être des commentaires de plus à rajouter.

LE PRÉSIDENT :

1625 Très bien.

M. ROBERT MONTPLAISIR :

Le ministère n'est pas inactif dans la question des changements climatiques. Le ministère
est un partenaire majeur dans le Plan d'action pour la mise en oeuvre de la convention

1630 cadre des Nations-Unies sur les changements climatiques. On assure aussi la coprésidence du groupe de travail sur les transports qui concerne le mécanisme québécois de concertation sur les changements climatiques. On a participé au Plan d'action québécois sur les changements climatiques 2000-2002. On était responsables de 10 mesures.

1635 Aussi, on assure un soutien, une subvention à des projets à caractère énergétique et environnemental. On donne des subventions pour les prototypes de véhicule solaire, les projets de véhicule électrique, la question des biodiesel.

1640 On assure aussi des campagnes de sensibilisation sur le comportement des gens dans la conduite de leur véhicule pour économiser les gaz à effet de serre. Aussi, on participe à des programmes et des interventions structurantes. On pense au programme, comme a dit monsieur Gilbert, de soutien au transport collectif. On assure un financement très important. On est responsable de la réalisation de la Route... on assure un financement à la réalisation de la Route verte.

1645 Dans la région de Montréal, on a implanté dans les années 80-90, un système de gestion de la circulation autoroutière dans la région de Montréal, ce qui aide beaucoup aux éléments de la congestion. On a aussi au niveau du ministère des pratiques internes qui visent à réduire les gaz à effet de serre; c'est l'utilisation plus rationnelle de nos ressources matérielles et énergétiques au ministère.

1650 Aussi, on a des orientations générales et des procédures relatives à l'environnement. On a une politique sur l'environnement au ministère. On essaie de former des spécialistes en environnement au ministère aussi pour sensibiliser tout le monde à la question des GES. Et on a aussi des orientations en termes de l'amélioration des pratiques relatives aux infrastructures de transport.

1660 Ce qu'il faut retenir aussi, c'est que les études démontrent qu'en transport, les gains appréciables qu'on peut aller chercher en termes de réduction des gaz à effet de serre, c'est sur les véhicules. Et les normes pour les constructeurs de véhicules, c'est de compétence fédérale, ça, et on n'a pas beaucoup d'emprise sur cet élément-là.

LE PRÉSIDENT :

1665 Très bien. Je vous remercie.
Madame Ariej-Joublard.

Mme RACHEL ARIEY-JOUGLARD :

1670 Oui, donc, je vais passer à ma deuxième question qui est, en fait, sur quel type de route se situe le problème de la congestion? Si c'est sur les routes qui donnent accès à l'île de

Montréal ou si ce sont sur les artères de l'île de Montréal.

LE PRÉSIDENT :

1675 J'ai manqué les premiers mots.

Mme RACHEL ARIEY-JOUGLARD :

1680 Oui. C'est où se situe le problème de congestion? Si c'est sur les routes qui donnent accès à l'île ou si c'est sur l'île elle-même.

LE PRÉSIDENT :

1685 Très bien. Donc, les points de congestion. Ça peut être dans les deux cas aussi. Ça peut être sur les ponts, ça peut être sur l'échangeur Anjou, par exemple. C'est dans ce sens-là que vous voulez savoir? Il peut y avoir des points de congestion un peu partout, mais c'est lesquels seraient les dominants?

Mme RACHEL ARIEY-JOUGLARD :

1690 Non. Ce serait plus pour savoir en terme général si le problème de congestion se situe sur les artères de Montréal ou sur les autoroutes.

LE PRÉSIDENT :

1695 Sur les rues. Allez-y. Monsieur Gilbert.

M. HENRI GILBERT :

1700 Le ministère des Transports va répondre pour la partie du réseau qu'il gère. Peut-être que la Ville pourra intervenir après. Je demanderais à madame Caron de répondre à la question, s'il vous plaît.

Mme CHRISTINE CARON :

1705 Alors, pour répondre très précisément à la question, sur l'île de Montréal, le réseau artériel fait l'objet de... parce que le ministère a fait récemment une étude sur l'évaluation de la congestion routière dans la région de Montréal. L'étude a été rendue publique en 2004 et le réseau artériel municipal a aussi fait l'objet d'évaluation. Donc, le réseau supérieur sous la
1710 responsabilité du ministère et le réseau artériel municipal.

L'étude a révélé que pour l'île de Montréal, le réseau artériel municipal est aussi

1715 congestionné que le réseau autoroutier. Par ailleurs, sur les autres territoires, sur l'île Jésus, sur la couronne nord, sur le reste de la couronne nord et sur la couronne sud, c'est l'inverse, c'est le réseau autoroutier qui est le plus congestionné.

LE PRÉSIDENT :

Oui?

1720 **Mme RACHEL ARIEY-JOUGLARD :**

1725 Donc, j'ai même lu ce document et j'en ai retiré que le problème de congestion par rapport à l'île de Montréal se situe principalement au niveau du réseau artériel de l'île. Et donc j'aimerais savoir si la construction et l'utilisation du nouveau pont et de l'autoroute ne risque pas d'augmenter le volume de véhicules se déplaçant sur l'île et du même coup d'augmenter la congestion sur l'île de Montréal.

LE PRÉSIDENT :

1730 Dans le réseau artériel.

Mme RACHEL ARIEY-JOUGLARD :

1735 Dans le réseau artériel.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Gilbert.

1740 **M. HENRI GILBERT :**

1745 On va afficher une acétate, si vous permettez, madame. De toute façon, pour commencer à répondre à votre question, c'est que la construction du parachèvement de l'autoroute 25 va canaliser une grande partie de circulation. Premièrement va dégager les autres ponts, une bonne partie des ponts, parce qu'on parle qu'il va passer 10 000 véhicules en direction de Montréal sur les heures de pointe du matin.

1750 Ensuite de ça, vu qu'il va passer 10 000 véhicules là, ça va libérer les autres ponts. Et, aussi, que ça va canaliser les automobilistes qui utilisent le réseau artériel métropolitain pour se rendre dans l'est de la ville, dont le boulevard Henri-Bourassa qui devrait être soulagé d'à peu près 30 % de son trafic journalier. Donc, pour ce qui est des résidents de ce boulevard-là, ça devrait être un gros avantage.

1755 Mais ce n'est pas le seul boulevard qui va subir une baisse d'achalandage. Regardez,

sur l'acétate qui est ici devant vous, tout ce qui est en rouge devrait subir des baisses d'achalandage. Dépendamment de la grosseur du trait, vous avez en légende le nombre de véhicules que ça peut représenter.

1760 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, ça va pour l'explication. Donc, on peut voir qu'il y a énormément, de loin – ce graphique, bien entendu est un document déposé – quand même beaucoup de petites courbes rouges et vertes à comprendre. Mais vous nous dites que règle générale, dans la majorité des artères, il y aurait une baisse, surtout dans les rues, les rues secondaires auraient une baisse de l'achalandage dans la majorité des cas. C'est ce qu'on doit retenir.

M. DANIEL DORAIS :

1770 Monsieur le président, si vous le permettez, on peut le décrire également un petit peu pour permettre aux gens de comprendre où est le réseau supérieur par rapport au réseau artériel comme tel.

1775 En haut, ici, on retrouve l'autoroute 640, l'autoroute 25. Vous avez l'autoroute 40 qui est ici, la Métropolitaine, et vous avez l'autoroute 440 qui est ici. Les principales artères également comme l'autoroute 13, l'autoroute 15, l'autoroute 19 et l'autoroute 25 existante.

1780 Par contre, ici, on voit le tissu de rues de la Ville de Montréal et on se comprend bien qu'on parle du réseau artériel par ce tissu de rues-là comme telles avec les principaux boulevards sur Montréal.

1785 Regardons un des boulevards sur lequel on agit de façon dominante, où il va y avoir un résultat très appréciable, c'est-à-dire le boulevard Henri-Bourassa. Vous pouvez voir ici la grosseur du trait, toute l'importance que joue l'ouverture du pont de la 25 sur le boulevard comme tel Henri-Bourassa dans Montréal.

1790 Vous avez d'autres boulevards également longitudinaux dans Montréal où on peut retrouver, Christophe-Colomb, et ainsi de suite, Lacordaire, Viau, et je saute, où ça joue un rôle moins important mais quand même les traits sont identifiés comme étant rouges, donc une baisse de circulation sur ce réseau-là.

LE PRÉSIDENT :

1795 Très bien.
Monsieur Dufour

M. JULES DUFOUR, commissaire :

1800

Oui. Je pose la question: est-ce que c'est toujours une baisse lors de la période de pointe essentiellement?

M. DANIEL DORAIS :

1805

Effectivement, monsieur.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

1810

En pourcentage sur les axes principaux, ça serait une baisse de 20 %, de 30 %? Sur les axes que vous avez mentionnés?

M. HENRI GILBERT :

1815

On a une autre acétate où on a les quantités. Mais si vous regardez, si on regarde Henri-Bourassa qui est ici...

M. JULES DUFOUR, commissaire :

Oui, très fort.

1820

M. HENRI GILBERT :

... très fort, on parle peut-être de 30 % de réduction d'achalandage.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

1825

D'accord.

M. DANIEL DORAIS :

1830

Alors, sur cette carte, on identifie encore à nouveau le boulevard Henri-Bourassa à ce niveau-là ici. On voit une réduction dans un sens, c'est-à-dire vers la direction est, il va y avoir une réduction de 2 000 véhicules, et en direction ouest, vous avez une réduction de 800 véhicules. Alors, si vous faites le cumulatif la pointe a.m., on va chercher notre 3 000 véhicules là de cette façon-là, juste pour Henri-Bourassa.

1835

Alors, vous avez d'autres boulevards. Parlons dans le secteur où on a moins d'influence mais quand même une légère influence, on parle de Dickson ici dans le secteur d'Hochelaga,

vous avez une réduction de 170 dans un sens et vous avez une légère hausse de 10 véhicules dans l'autre.

1840

Mais on peut tout cartographier la Ville de Montréal de cette façon-là avec notre modèle présentement et on identifie pas mal de baisse, un peu partout, généralisée. Toutes des petites quantités, mais la principale est effectivement Henri-Bourassa.

1845

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Dorais, ça, les résultats que vous obtenez pour essayer de faire des liens en fonction des différentes questions qui sont posées par les intervenants, c'est à partir de l'hypothèse de tarification que nous avons discutée tout à l'heure, que monsieur Tremblay nous a mentionnée.

1850

M. DANIEL DORAIS :

C'est exact, monsieur le président.

1855

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

Oui, monsieur Sane?

1860

M. MAMADOU LAMINE SANE, commissaire :

Sur cette question, est-ce qu'on pourrait avoir un peu l'avis de la Ville de Montréal sur la congestion des artères au niveau municipal.

1865

M. MARC BLANCHET :

C'est sûr que pour la Ville de Montréal, tout ce qui touche la qualité de vie des citoyens, entre autres le débordement, la circulation est un enjeu important pour nous. On considère souvent que c'est comme un effet boule de neige. C'est-à-dire que quand il y a de la congestion sur le réseau autoroutier, il y a un déversement sur notre réseau artériel, et quand les artères ne peuvent pas fournir, les gens font même des détours par le réseau local. À ce moment-là, ça engendre des problèmes de plus en plus importants pour nos citoyens en termes de qualité de vie, difficulté de circuler à pied, sécurité pour les enfants, etc., etc.

1870

1875

Tout l'enjeu de la circulation sur le boulevard Henri-Bourassa pour nous est important. D'ailleurs, dans nos arrondissements, on est en contact fréquent avec les citoyens où il y a beaucoup de plaintes et de problèmes à cause des niveaux de circulation sur Henri-Bourassa. Alors, c'est certain que si le projet allait de l'avant et que les effets étaient ceux qui sont

1880 présentés ici, pour la Ville de Montréal, sur Henri-Bourassa, ça serait définitivement un effet positif du projet.

M. MAMADOU LAMINE SANE, commissaire :

1885 Merci.

LE PRÉSIDENT :

Madame?

1890

Mme RACHEL ARIEY-JOUGLARD :

Ça sera tout. Merci beaucoup.

1895

LE PRÉSIDENT :

Ça sera tout? Très bien. Nous vous remercions pour vos questions.

1900 Il est maintenant 14 h 45. Nous allons faire une pause de 15 minutes. Donc, nous allons reprendre à 15 h et la prochaine personne qui sera invitée est monsieur Francis Lapierre.

SUSPENSION DE LA SÉANCE

* * * * *

REPRISE DE LA SÉANCE

1905

LE PRÉSIDENT :

1910 Alors, avant d'inviter monsieur Lapierre, nous avons convenu avec le ministère des Transports d'une présentation sur l'urbanisme, un sujet qui a été peu couvert jusqu'à maintenant, et nous désirions obtenir certaines informations et peut-être aussi permettre à des gens que ça intéresse de poser des questions complémentaires également en matière d'urbanisme.

Alors, madame Caron, c'est vous qui allez faire la présentation? Alors, nous vous laissons la parole.

1915

Mme CHRISTINE CARON :

1920 Merci. Alors, la présentation que je vais vous faire, va faire état de l'évaluation que le ministère a faite de la conformité du projet au Cadre d'aménagement métropolitain, et on a essayé de voir aussi jusqu'à quel point le projet contribuait aux orientations et aux objectifs de

nos partenaires régionaux, c'est-à-dire la CMM et aussi les principales municipalités qui sont concernées, la Ville de Montréal et Ville de Laval.

1925 Alors, dans un premier temps, on va parler du Cadre d'aménagement métropolitain qui a été rendu public par le gouvernement en 2001 et qui propose dans le fond une vision gouvernementale de l'aménagement du territoire métropolitain pour 2021, qui s'appuie sur des principes de développement durable et de saine gestion de l'urbanisation.

1930 Par rapport au principe de développement durable, je dois souligner que le document a été proposé dans une commission sur l'environnement à l'ONU, qui a considéré que c'était une contribution importante à la cause du développement durable, et non seulement à la cause mais au développement et à la mise en oeuvre du développement durable sur un territoire.

1935 Donc, les objectifs qui sont poursuivis par le Cadre d'aménagement sont les objectifs de solidarité, d'attractivité, de compétitivité et de viabilité. Ça s'appuie sur un concept d'organisation spatiale qui intègre les différentes dimensions enjeux sur le territoire, c'est-à-dire la dimension économique, la dimension sociale, la dimension environnementale. On va regarder le concept d'organisation spatiale un petit peu plus en détail.

1940 L'objectif d'un Cadre d'aménagement, c'est de donner au gouvernement, aux ministères et aux organismes gouvernementaux des orientations en matière d'aménagement pour guider leurs interventions sur le territoire et ça vise aussi la partie municipale. C'est-à-dire que le cadre comprend des attentes que la CMM doit intégrer dans son schéma d'aménagement. Ça, c'est un processus qui est prévu tant par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* que par la *Loi sur la Communauté métropolitaine de Montréal*. Et donc, une fois intégrées dans le schéma métropolitain, ces attentes-là doivent se traduire aussi au niveau de la réglementation municipale.

1950 Alors, c'est un programme de travail, si on veut, pour l'ensemble des intervenants en matière d'aménagement du territoire. Et comme je vous disais, ça lie vraiment les ministères et organismes.

1955 Aux orientations, on a ajouté aussi ou le cadre comprend aussi la liste des équipements et infrastructures qui sont prévus par le gouvernement sur le territoire métropolitain. En ce qui concerne le ministère des Transports, cette liste-là comprenait des interventions au niveau du réseau routier, au niveau du transport en commun pour l'ensemble du territoire, interventions qui avaient déjà été énoncées, j'en ai parlé tout à l'heure, dans le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine qui avait été rendu public un an plus tôt.

1960 Alors, l'ensemble des projets du Plan de gestion, y compris les approches de gestion de la demande, font partie du Cadre d'aménagement et, évidemment, le parachèvement de la 25 est aussi inclus dans ces projets-là.

1965

Donc, si on regarde d'un peu plus près le concept d'organisation spatiale qui est prévu au Cadre d'aménagement, vous avez ici le centre de l'agglomération qui correspond aussi au centre que le ministère avait lui-même défini pour le Plan de gestion des déplacements et qui regroupe dans le fond les activités les plus centrales et qui regroupe l'ensemble, la majorité des déplacements en termes de destinations qui ont lieu dans la région métropolitaine, de même que la majorité des activités économiques.

1970

Autour de ce centre-là, il y a une zone périurbaine qui est en jaune un peu plus foncé ici, qui elle est prévue comme étant une zone mixte, si on veut, qui doit accueillir à la fois une forme de développement urbain, mais aussi conserver les espaces naturels qui y sont compris et, évidemment s'il y a des espaces agricoles, qui doit conserver les espaces agricoles. Ça, c'est un des principes assez fermes du Cadre d'aménagement: le respect, non seulement le respect mais la mise en valeur de la zone agricole.

1975

Pour ce qui est du centre de l'agglomération, on a un objectif de consolidation des activités au centre de l'agglomération.

1980

Autre élément important à notre dossier, ce sont les agglomérations de recensement qui sont au pourtour de la région métropolitaine. Ce que le cadre prévoit, c'est un échange. D'ailleurs, c'est un constat. Ces échanges-là existent déjà.

1985

Ces agglomérations sont en lien étroit au niveau économique avec la région métropolitaine et, comme on prévoit dans le cadre une croissance de population de 6 % pour l'ensemble, ce qu'on prévoit, c'est que les échanges vont augmenter et donc il y a une interaction ici qu'il faut faciliter, d'une part, au niveau des échanges économiques, mais aussi en termes d'aménagement du territoire, il y a une responsabilité qui doit s'appliquer au niveau des agglomérations en termes de contrôle de gestion de l'urbanisation.

1990

Peut-être un dernier élément: les pôles. Le cadre identifie des pôles économiques à caractère international, le plus grand étant le centre-ville. Ensuite, vous avez à l'ouest ici le pôle Dorval, Laval au nord, l'est de Montréal qui comprend le Port, Anjou, Mercier et Longueuil sur la Rive-Sud, et finalement Mirabel.

1995

L'axe en gris correspond à l'axe industriel est-ouest qui relie dans le fond la majorité des pôles à caractère international mais aussi des autres pôles économiques de la région. Et, finalement, un axe résidentiel nord-sud.

2000

Alors, ayant vu le concept, on va voir comment le projet répond à la fois au concept et aux orientations du Cadre d'aménagement. Donc, consolidation de l'aire urbanisée. Dans la mesure où le projet se situe à la limite finalement ici de la zone périurbaine et du centre de

l'agglomération, il y a donc une consolidation au niveau de l'ensemble de la dynamique métropolitain.

2005

L'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers résidentiels, on en a parlé encore cet après-midi. La diminution de la circulation sur les artères de Montréal, sur les rues locales va se traduire par une amélioration de la qualité de vie dans les quartiers, tant au niveau du bruit, des nuisances de façon générale que de la pollution.

2010

Réponse aux besoins de déplacements existants dans l'axe nord-sud à l'est de l'agglomération. Ça, c'est un constat aussi que le Plan de gestion des déplacements avait fait, que l'est de l'agglomération souffrait d'une carence en termes de services et d'infrastructures de transport.

2015

Soutien à l'utilisation du transport en commun pour le transport des personnes. Le projet prévoit une voie réservée en site propre pour faciliter le transport en commun. Et on a vu depuis le début des audiences que ça répond très nettement à un besoin de liaison vers l'est de Montréal et aussi vers la ligne du métro vers la station Radisson.

2020

Utilisation optimale du réseau routier stratégique métropolitain. Le réseau routier stratégique métropolitain, c'est le réseau autoroutier sous la responsabilité du ministère et je pense qu'on a aussi montré que la réalisation du projet va avoir notamment pour effet de réduire la pression sur la métropolitaine qui est un axe majeur en termes de déplacements, tant des personnes que des marchandises, mais particulièrement des marchandises. Je pense que c'est connu de façon assez générale qu'environ 50 % des marchandises qui se destinent ou originent de la région métropolitaine passent à un moment donné ou à un autre sur la Métropolitaine.

2025

Donc, utilisation optimale du réseau routier stratégique dans la mesure où on va équilibrer, jusqu'à un certain point, en tout cas, on contribue à équilibrer le fonctionnement du réseau.

2030

Dans ce sens-là, c'est un soutien au développement international de la métropole, puisqu'on va aussi améliorer la desserte des pôles économiques majeurs. Alors, on les a vus. Je reviens sur la localisation des pôles. Ça, je pense qu'on en a fait état dans la présentation de départ.

2035

Le parachèvement va permettre un lien direct entre le pôle Longueuil, le pôle du Port de Montréal, de l'est de Montréal, le pôle Laval et donc va permettre aussi des liens directs, si on regarde au niveau des régions, un lien direct entre la Montérégie et les Laurentides en passant par la 440 et éventuellement la 13 ou la 15.

2040

Alors, donc, amélioration des liens avec les agglomérations périphériques, c'est aussi ce dont on vient de parler.

2045 Donc, en conclusion pour le Cadre d'aménagement; ça, je pense que ça faisait le point sur les principaux éléments de conformité.

2050 Maintenant, si on passe aux partenaires métropolitains, la CMM qui a adopté un Plan de développement économique en début d'année, en février 2005, je retiens seulement quelques-uns des éléments qui traitent des transports dans le Plan de développement économique de la CMM. L'importance d'un réseau de transport intégré qui vise une plus grande fluidité et une plus grande efficacité comme un des éléments de la qualité de vie, mais aussi une condition d'une région métropolitaine attractive.

2055 On propose, on préconise aussi la consolidation du réseau de transport métropolitain stratégique tant pour le transport des marchandises que des personnes. Et sans indiquer spécifiquement les artères, une des propositions est de compléter le réseau routier métropolitain stratégique. Alors, les deux seuls projets en matière de réseau routier métropolitain stratégique qui sont à l'étude, ce sont le projet qu'on regarde maintenant, le parachèvement de l'autoroute 25 et le prolongement de l'autoroute 13 sur la Rive-Sud.

2060 Finalement, disposer d'équipements de transport de niveau international et investir dans les infrastructures de transport en commun. Donc, c'était les éléments du Plan de développement économique.

2065 La CMM a aussi adopté en février dernier un projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement qui, lui aussi, comprend un concept d'organisation spatiale. Comme je vous disais au début, la CMM doit intégrer les attentes que le gouvernement lui a posées dans le Cadre d'aménagement. Alors, on ne sera pas surpris de voir des complémentarités dans les deux concepts d'organisation spatiale.

2070 Si on regarde celui-ci un peu plus en détail, on a ici, la partie mauve qui correspond à peu près au centre-ville de Montréal, ce que le cadre qualifie de pôle de l'agglomération. Le trait jaune qu'on voit ici correspond au centre de l'agglomération et regroupe une bonne partie des...

2075 **LE PRÉSIDENT :**

2080 Madame Caron, il y a quelque chose qui m'inquiétait un petit peu, parce que je viens de voir dérouler beaucoup de transparents, d'acétates et on me parlait d'une présentation de 15 minutes. J'espère qu'on va essayer de rentrer dans le temps prévu pour la présentation.

Mme CHRISTINE CARON :

2085 Je vais accélérer un peu.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Je vous remercie.

2090 **Mme CHRISTINE CARON :**

D'accord. Alors, donc, ce que vous voyez ici en orangé, ce sont des pôles multifonctionnels. En mauve, des pôles d'emplois.

2095 Ce que prévoit notamment le schéma métropolitain, c'est une rocade autoroutière – je vais vous la montrer ici – à partir de, en fait c'est l'axe de la 25 y compris le prolongement qui se rend jusqu'à la 640 pour redescendre le long de la 13, adopter la 40 dans l'ouest de l'île et, ici, le parachèvement de la 30 avec la 30 existante jusqu'à l'intersection de la 25.

2100 Donc, la rocade prévoit aussi, encore plus explicitement que le Plan de développement économique, le parachèvement de la 25 et de la 30, l'objectif étant de fournir un itinéraire de remplacement et une rocade au sens habituel du terme pour faciliter les déplacements dans la région métropolitaine, faciliter tant les déplacements de transit qu'entre les différents secteurs de la région.

2105 Ce qu'on constate, c'est que l'axe de la 25 dessert directement un certain nombre de pôles d'emplois et de centres multifonctionnels, de pôles multifonctionnels d'activités qui permet de faire le lien, de fait, entre la Rive-Sud, Laval et le pôle des Moulins ici qui est reconnu par le Cadre d'aménagement.

2110 Donc, si encore une fois on se résume sur les éléments de conformité, ça, ce sont certains des objectifs du Cadre d'aménagement: assurer l'efficacité de certaines dessertes stratégiques susceptibles d'améliorer à moyen terme l'attractivité et la compétitivité de l'agglomération; desservir adéquatement les centres multifonctionnels et les noyaux d'emplois, personnes et marchandises; accroître la mobilité des déplacements; assurer les liens avec les marchés extérieurs – ça, on l'a vu par la rocade – et les agglomérations périphériques; renforcer les activités économiques et assurer la mobilité des marchandises; et planifier de façon intégrée le transport et l'aménagement.

2120 Rapidement sur le projet de schéma d'aménagement révisé de la MRC de Laval, qui prévoit aussi dans ses orientations le prolongement et l'amélioration du réseau autoroutier afin de renforcer Laval dans ses échanges avec la métropole. Plus spécifiquement sur le projet, le schéma prévoit des effets structurants pour dynamiser le développement de l'est de l'agglomération métropolitaine, améliorer la desserte en TC dans l'axe nord-est, tant en TC que de circulation des camions.

2125

Je pense qu'au niveau de dynamiser le développement, on en a parlé aussi un petit peu

hier avec le représentant de Laval.

2130 Montréal a un Plan d'urbanisme qui a été adopté en 2005. J'ai repris certaines des orientations qui sont les plus rattachées au projet. Le plan globalement prévoit des milieux de vie de qualité diversifiés et complets, et a un objectif de 60 000 à 70 000 logements d'ici 2014. Cet objectif-là devrait être atteint soit par l'utilisation des terrains vacants ou encore la revitalisation de certains secteurs, la transformation de certains sites et le développement.

2135 Les secteurs d'emplois dynamiques, accessibles et diversifiés, notamment certains moyens d'action: densification et requalification des secteurs d'affaires et de commerces. Dans la zone d'influence du projet, le secteur Galeries d'Anjou, Jean-Talon Est est identifié comme un des secteurs d'affaires et de commerces. Et le secteur Bourget-Forget, un peu plus à l'est, identifié
2140 comme un grand site désaffecté à régénérer.

Je reviens encore aux données qu'on vous a présentées depuis le début en termes d'origine-destination et en termes d'échange au niveau du camionnage. Il y a déjà des besoins et un axe dans ce sens-là. Je pense qu'on voyait, que ce soit pour l'ensemble des véhicules ou pour
2145 le transport des marchandises, on a au moins 40 % des destinations vers l'est de l'île de Montréal. Donc, il y a très clairement un effet de désenclavement qui pourrait servir d'appui.

Je fais le lien aussi avec la présentation d'ADEC hier où on disait, bon, il y a une croissance qui est liée à la croissance économique mais, par contre, le projet peut être un appui à
2150 l'implantation de certaines industries qui vont venir de la croissance, et je pense que ça joue dans ce sens-là pour l'est de Montréal.

Un des objectifs, c'est aussi des réseaux de transport structurants, efficaces et bien intégrés au tissu urbain, et c'est ce qu'on a essayé de faire au niveau de la planification du projet.

2155 Le dernier élément, le plan a des corridors ou des secteurs où des règles d'aménagement plus spécifiques sont identifiées et le secteur qui est autour du projet s'appelle le corridor Louis-Hippolyte Lafontaine.

2160 Au niveau du Plan d'urbanisme, il y a une orientation pour ce secteur-là qui est d'améliorer l'accessibilité routière et la desserte en transport collectif de la partie est de Montréal. Ça, je pense qu'on l'a vu aussi avec les origines-destinations en matière de transport en commun. On l'a vu avec l'utilisation de la voie réservée en site propre qui va permettre d'améliorer les temps de parcours pour les usagers du transport en commun de l'est de Montréal.

2165 La ville énonce un certain nombre d'attentes dans le plan par rapport au projet: améliorer la desserte des secteurs d'emplois ayant un potentiel de développement; désenclaver le secteur

2170 est de l'île; réduire la circulation de transit, notamment des camions dans les axes Henri-Bourassa est et Pie IX, on en a parlé encore tout à l'heure de la réduction des volumes de circulation sur Henri-Bourassa et Pie IX; intégrer des aménagements propices au transport collectif et au vélo. Bon, transport collectif et à la voie réservée. Vélo, il y a aussi un engagement du ministère, faire en sorte qu'il y ait un lien cyclable.

2175 Et, finalement, protéger l'écoterritoire de la Coulée verte et le parcours riverain. Et ça aussi, on a vu hier que non seulement il y a une protection de l'écoterritoire qui est accordée, mais on a même amélioré le projet, on a modifié le projet pour préserver l'écoterritoire de la Coulée verte.

2180 Alors, ça conclut la présentation.

LE PRÉSIDENT :

2185 Merci, madame Caron. J'adresserais une possibilité pour la Ville de Montréal et la Ville de Laval d'ajouter à la présentation de madame Caron. On pourrait peut-être commencer par la Ville de Montréal. Est-ce que vous avez des commentaires ou des précisions à apporter en rapport avec cette présentation sur la conformité avec les grandes orientations d'urbanisme de vos villes respectives.

M. MARC BLANCHET :

2190 Je pourrais peut-être en profiter pour amener un complément d'information sur l'écoterritoire du ruisseau, parce que ça a été apporté deux, trois fois durant les travaux.

LE PRÉSIDENT :

2195 Oui, effectivement.

M. MARC BLANCHET :

2200 On a déposé un document, je crois que c'est le premier jour ou le lendemain, qui s'intitule: *Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels* qui a été adoptée en décembre 2004. Dans ce document-là, la commission pourra constater que le secteur du ruisseau constitue un des dix secteurs jugés prioritaires pour protection.

2205 Et je peux mentionner, par exemple, quelques caractéristiques uniques du ruisseau de Montigny: les paysages naturels uniques, ruisseau qui coule directement sur la roche-mère créant de nombreuses cascades et chutes, présence d'une frênaie rouge mature, présence de quatre îles en face du ruisseau qui constituent des habitats de reproduction et d'alimentation pour plusieurs espèces.

2210

Et deuxième volet qui pourrait être intéressant pour le public et la commission, c'est qu'on a établi des objectifs d'aménagement pour le ruisseau. On dit préserver un écosystème viable autour de ce ruisseau exceptionnel situé dans un secteur de la ville fortement urbanisé et carencé en espaces naturels.

2215

Deuxième objectif: préserver la grande biodiversité des îles Boutin, Rochon, Lapierre, Gagné, en permettant des activités récréatives compatibles avec la protection des milieux naturels.

2220

Le troisième, c'est d'assurer un volume d'eau adéquat et de qualité au ruisseau de Montigny.

2225

Et le quatrième qui a, je dirais, un lien assez direct avec le projet: créer un parc linéaire qui permet de mettre en réseau un territoire s'étendant de la rivière des Prairies jusqu'au lac de rétention d'Anjou.

Alors, les travaux d'aménagement du sentier polyvalent sont déjà commencés et je vais regarder l'échéancier ici. A débuté à l'automne 2004 et se terminera vers le 20 juin 2005.

LE PRÉSIDENT :

2230

Et pouvez-vous nous déposer des informations écrites à cet effet-là?

M. MARC BLANCHET :

2235

Oui. Le plan d'ensemble a été déposé au complet. Alors, tout ce que j'ai lu ici fait partie des documents déposés.

LE PRÉSIDENT :

2240

Excellent. Très bien.
Du côté de Ville de Laval?

M. SYLVAIN DUBOIS :

2245

Ville de Laval, oui, c'est ça. Disons que les éléments d'information de madame Caron étaient suffisamment précis. Cependant, ce que je pourrais simplement rajouter pour les gens, c'est que le Cadre d'aménagement métropolitain du gouvernement ou encore le schéma métropolitain de la CMM sont des guides des paliers supérieurs, si on veut, pour ce qui est de la MRC ou des municipalités qui voudront adopter leur Plan d'urbanisme par la suite, que les MRC doivent suivre finalement.

2250

Donc, les éléments de rocade, les éléments de prolongement de transport, ces

éléments-là sont donc des guides, des outils de planification des MRC dans Laval.

2255 C'est pour ça que c'est sans surprise que le schéma, du moins le second projet schéma d'aménagement révisé, qui est en instance d'adoption toujours dans le processus, a inclus directement le prolongement de la 25 dans son document. C'est tout ce que je voulais rajouter.

LE PRÉSIDENT :

2260 Nous vous remercions. Ça va?

Nous allons maintenant inviter monsieur Francis Lapierre. Bonjour, monsieur! À vous la parole pour vos questions.

2265 **M. FRANCIS LAPIERRE :**

Oui. Je suis nerveux. Je suis aussi journaliste communautaire au journal Le Monde, arrondissement Saint-Michel – Villeray – Parc-Extension. Donc, ma question: plusieurs intervenants et organismes dont le Conseil régional de l'environnement de Montréal ne croient pas les prétentions du ministère des Transports du Québec ou du promoteur à l'effet d'une réduction de l'achalandage sur les ponts du nord de l'île de Montréal, sauf à court ou très court terme.

2270 Au contraire, l'augmentation du tarif induit, en partie alimenté par le développement immobilier ou industriel, et la modification des habitudes de déplacements des citoyens en faveur de l'auto individuelle provoquera une augmentation de la pollution et des gaz à effet de serre.

2280 Donc, va-t-il y avoir des études afin de déterminer combien de cas d'aggravation ou de morts ou de maladies respiratoires supplémentaires dans la région montréalaise seront dus à cet accroissement de la pollution? Merci.

LE PRÉSIDENT :

2285 Donc, votre question porte essentiellement du côté donc qualité de l'air, si je comprends bien.

M. FRANCIS LAPIERRE :

2290 Oui.

LE PRÉSIDENT :

2295 C'est ça. Là, nous n'avons pas de personne du ministère ou de la Direction de la santé publique, mais ce soir, ils vont faire une présentation détaillée à 20 h 30 sur la qualité de l'air. Alors, je vous invite à assister à cette explication ce soir.

2300 Mais pour l'instant, nous pourrions acheminer la question du côté du ministère des Transports qu'est-ce qu'ils peuvent nous donner comme complément d'information, mais ayons à l'esprit que ce soir, il y aura une présentation détaillée. Les gens ne sont pas là présentement du côté de la santé, mais ils vont être là ce soir.

M. FRANCIS LAPIERRE :

2305 Oui, O.K.

LE PRÉSIDENT :

2310 Alors, du côté du ministère des Transports, qu'est-ce que vous pouvez ajouter? Est-ce que le ministère a considéré une interaction du projet avec la santé publique?

M. HENRI GILBERT :

2315 Le préambule, monsieur Lapierre dit ou prétend que le CRE ou en tout cas une partie ne croit pas les données d'achalandage. Déjà en partant qu'on a essayé d'établir toute l'approche scientifique qui a été utilisée pour en arriver à ces achalandages-là. Qu'on parle d'augmentation – que j'ai pu lire dans les journaux – de 150 000 véhicules venant vers Montréal, bon, déjà en partant, c'est impossible. Une capacité maximum de ce pont-là avec sa structure géométrique, on parle peut-être de 100 000 véhicules avec les 2 voies de chaque côté. Donc, ça serait dans les deux directions. Donc, c'est 50 000.

2320

2325 C'est pour ça que c'est difficile à répondre à la question de monsieur. Au niveau de la santé, on dit que ça va réduire le nombre de kilomètres parcourus et le nombre d'heures. Donc, déjà en partant, on pense que ce projet-là est bénéfique au niveau des GES, devrait réduire comme je disais tantôt le nombre de kilomètres parcourus, donc diminuer les GES. C'est le principe.

2330 Puis aussi, avec le péage qui nous permet un certain contrôle de ce pont-là, ça nous permet d'arriver avec un gain positif pour l'environnement. Donc, au niveau de la santé plus précisément, on canalise tous les efforts sur les systèmes autoroutiers plutôt que local.

Puis en complément d'information, si vous permettez, monsieur le président, madame Caron pourrait rajouter quelques points.

LE PRÉSIDENT :

2335

Madame Caron.

Mme CHRISTINE CARON :

2340

C'est un sujet de préoccupation important pour nous. On n'a pas les expertises à l'interne pour traiter de ces questions-là mais, par ailleurs, on s'associe aux gens qui ont ces expertises-là pour développer, pour contribuer au développement de ces méthodes-là.

2345

Ainsi, on participe avec Environnement Canada, avec l'Institut national de santé publique et avec Santé Canada à une étude sur la comparaison des mesures de polluants estimés provenant des modèles de dispersion. Monsieur Tremblay nous indiquait justement hier qu'un des éléments problématiques, c'était l'absence de modèle de dispersion. Alors, cet exercice-là va dans ce sens-là et dans le sens de mesurer plus précisément les effets sur la santé des populations.

2350

Donc, sans disposer de l'expertise, on contribue en fournissant des données et notamment les capacités de simulation du ministère, en s'associant avec les personnes compétentes en la matière pour développer ce champ-là.

2355

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Je vous remercie.
Monsieur Lapierre?

2360

M. FRANCIS LAPIERRE :

Sous-question. Le ministère des Transports a-t-il envisagé un scénario alternatif, soit ne permettre que le passage des trains, autobus, véhicules d'urgence, cyclistes et piétons sur le pont en question?

2365

LE PRÉSIDENT :

Du côté du ministère des Transports?

2370

M. HENRI GILBERT :

Non, parce que le besoin étant, puis notre mission aussi, étant de faire passer des usagers et du transport en commun sur cette artère-là, aussi du besoin qui était d'amener des gens de l'est de l'île de Montréal vers l'est de Laval, et vice versa. Monsieur Jacques Venne en complément d'information.

2375

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Venne.

2380

M. JACQUES VENNE :

2385 Simplement pour vous dire qu'effectivement, le ministère vise deux points particuliers avec le projet de la 25: éliminer les détours inutiles qui durent depuis 30 ans, ainsi que d'améliorer légèrement en période de pointe, et surtout à l'heure de pointe, l'entrée ou la sortie de Montréal en pointe du soir.

2390 De plus, il est inclus depuis le départ, c'est-à-dire depuis le début des études, le lien pour le transport en commun et un lien multifonctionnel à réaliser avec la Ville de Montréal et la Ville de Laval. Donc, à partir de ce moment-là, je pense que le ministère n'a pas été fermé à différents modes de transport et c'est un pont qui est complémentaire. Et c'est la première fois, comme on le disait au début des audiences, que le ministère planifie, malgré les besoins limités dans l'actuel et surtout des besoins à développer pour le transport en commun dans l'est de Laval et dans l'est de l'agglomération, une voie réservée pour autobus en site propre à des coûts assez élevés.

2395

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie.

Monsieur Lapierre.

2400

M. FRANCIS LAPIERRE :

2405 Deuxième question. Édouard Raymond d'Approche Nature a souligné la fragilité de l'habitat de l'esturgeon jaune qui est une espèce protégée. Mais il existe aussi au moins une espèce d'oiseau nichant aux abords du futur pont de la 25, tombant sous le coup des espèces protégées d'une des lois fédérale ou provinciale sur les espèces menacées, et peut-être aussi des reptiles et amphibiens. On sait qu'au moindre bruit et mouvement, les oiseaux sont effrayés, ce qui les perturbe lors de la nidification.

2410

Le ministère de l'Environnement a-t-il considéré ces faits? Va-t-il appliquer ses lois et les lois fédérales en ce domaine?

LE PRÉSIDENT :

2415

Donc, nous allons diriger la question à monsieur Valiquette. Il y a quand même aussi les aspects floristiques du côté du ministère et les aspects fauniques du côté du ministère des Ressources naturelles. Mais on va commencer par monsieur Valiquette.

M. LUC VALIQUETTE :

2420

Alors, il y a une loi sur les espèces menacées ou vulnérables qui existe, qui prévoit effectivement que le ministre peut désigner des espèces – et là je parle floristiques – espèces comme étant menacées ou vulnérables.

2425

Dans le cours de l'analyse des projets qui sont soumis à la Procédure d'évaluation des impacts sur l'environnement, on consulte la Direction du patrimoine écologique et on va la consulter sur ce présent projet pour qu'elle nous identifie si, à son sens, il y a des impacts potentiels. Bon, il y a 34 espèces de flore, je n'ai pas la liste ici, mais il y a 34 espèces qui sont sur cette liste-là.

2430

Pour ce qui est de l'aspect faunique qui dépend du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, ils ont une loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune. La loi prévoit des habitats, certains habitats qui sont visés par le règlement sur les habitats fauniques, dont des aires de concentration d'oiseaux. Ils ont aussi île ou presque île habitée par des colonies d'oiseaux dans leur liste.

2435

Et la loi prévoit que nul ne peut faire une activité susceptible de modifier un habitat faunique. Il y a une exception dans la loi, l'article 128.6 qui dit que si une activité est autorisée par le ministre ou le gouvernement – puis c'est le cas des projets dans le cadre de la procédure – il peut y avoir une modification. Mais à ce moment-là, eux vont analyser l'impact aussi, puis les mesures d'atténuation, qu'est-ce qu'il y a à faire pour minimiser ou éviter l'impact. Ou, éventuellement, s'ils jugent que l'impact est inacceptable, ils vont en faire part dans le cadre du processus.

2440

2445

LE PRÉSIDENT :

Par contre, du côté de monsieur Bilodeau du ministère des Ressources naturelles n'est pas ici cet après-midi. Il va être ici ce soir. Il pourra sans doute apporter des compléments d'information.

2450

Mais, monsieur Valiquette, ce que je me souviens de la *Loi sur la protection des habitats fauniques*, lorsqu'on définit l'habitat, bon, des espèces peuvent être listées même, mais si leur habitat n'est pas défini, ils ne jouissent pas d'une protection. En tout cas, monsieur Bilodeau pourra nous éclairer sur cet aspect-là, mais je me souviens qu'il y avait une subtilité, notamment pour les espèces en milieu terrestre, à savoir il fallait plus que les désigner. Si leur habitat n'était pas défini, il n'y avait pas de point de protéger l'habitat vu qu'il n'est pas défini et que la définition d'habitat pouvait se faire par réglementation.

2455

2460

Il y avait une exception, je ne me souviens plus si c'était dans le cas du poisson, quelque chose comme ça, mais je pense que ça va être important que monsieur Bilodeau

puisse nous éclairer sur ce point-là. Mais il y a des nuances à établir concernant l'application de la loi.

2465 Alors, nous pourrions revenir sur cette question-là ce soir en la présence de monsieur Bilodeau.

M. FRANCIS LAPIERRE :

2470 Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Merci.

2475 Nous allons maintenant inviter monsieur John Burcombe.

M. JOHN BURCOMBE :

2480 Bonjour, monsieur le président!

LE PRÉSIDENT :

Bonjour!

2485 **M. JOHN BURCOMBE :**

Je crois que je vais demander certaines questions sur les tableaux présentés cet après-midi. Des questions peut-être d'ordre général sur comment on a fait les simulations, quelles hypothèses ont été utilisées et quelles données ont été la base des simulations. Parce que si je comprends bien, la plupart de ces simulations datent de 2001. Je ne sais pas si cette question a déjà été abordée.

2490

Est-ce que ces simulations tiennent toujours? Et étant donné que si ces simulations ont été faites en 2001 pour 2006, et on est déjà en 2005, est-ce qu'il y a peut-être des chiffres réels qu'on peut utiliser pour comparer comment la simulation compare avec la réalité pour certaines choses, certaines données. Alors, j'aimerais avoir un peu d'information là-dessus.

2495

LE PRÉSIDENT :

2500 Si j'ai bien compris, il y avait la première, c'était quelles hypothèses. La première partie de votre question, c'était les hypothèses de travail initiales, donc de 2001. Et là on est en 2005.

Donc, sont-elles toujours bonnes? Est-ce qu'il y a eu des changements? Donc, il y aurait deux volets. On pourrait dire une question à deux volets.

2505 **M. JOHN BURCOMBE :**

Oui. Aussi, on a fait une simulation de l'augmentation du nombre de véhicules qui traversent entre Laval et Montréal. Alors, est-ce qu'il y a des chiffres réels? C'était quoi l'augmentation depuis 2001 ou depuis les données qui ont été utilisées dans la simulation 2004, par exemple. Est-ce qu'on a des chiffres pour 2004 qu'on peut faire une comparaison avec ce qui a été projeté et les chiffres réels.

LE PRÉSIDENT :

2515 Monsieur Gilbert.

M. HENRI GILBERT :

Merci, monsieur le président. Je demanderais à monsieur Pierre Tremblay de répondre à la question, s'il vous plaît.

M. PIERRE TREMBLAY :

C'est encore là une question qui peut être assez large. Si on veut savoir la démarche, si on veut connaître la méthode de simulation à partir de ses fondements, sa démarche méthodologique, je vous offre, monsieur le président, de faire une présentation de 5 ou 6 diapositives pour faire un survol technique un peu de la méthode, où je pourrais aussi vous citer les bases de données qui sont utilisées.

L'autre question, effectivement, c'est par rapport au décalage dans le temps. C'est vrai que tantôt, je vous indiquais que nos simulations sont basées sur des projections qui sont assises, si on veut, sur les données de l'enquête origine-destination de 1998, projections qu'on avait faites à compter des années 2001-2002, lorsqu'on a présenté la première vague de résultats. Et à cette époque-là, on présentait toujours les choses pour 2006.

La raison pour laquelle tantôt on a parlé de cette question-là, de 2006, c'était que c'était l'horizon initialement planifié pour le plus proche de l'ouverture du projet. Mais depuis, on a décalé. Évidemment, depuis 2002, on est 3 ans plus tard. On continue de vous présenter des chiffres sur l'horizon 2006 pour rester en cohérence avec les données qui étaient déjà publiées, mais on comprend bien que l'horizon d'ouverture du projet est beaucoup plus proche maintenant de 2009 ou 2010.

Ceci dit, de toute façon, ce sont des données donc de projection de la demande en

2545 transport qui sont basées sur l'enquête origine-destination de 1998, qui est la plus récente enquête exploitable.

2550 Vous savez probablement – je pense que les gens de l'AMT l'ont mentionné l'autre soir – il y a eu une enquête origine-destination nouvelle à l'automne 2003, qui s'est terminée en fait en janvier 2004, et on est à ce stade-ci en train de finaliser la validation et le montage des fichiers finaux. Et la nouvelle enquête origine-destination qui va nous donner un portrait plus à jour, si on veut, des besoins de déplacements dans la région de Montréal sera disponible, sera exploitable vers la fin de l'année courante, le temps que toutes les prévisions et les modèles de simulation soient recalibrés, si on veut, sur les nouvelles données.

2555 Donc, actuellement, on utilise les données les plus à jour disponibles. Il y aura toujours des nouvelles données qui deviendront disponibles d'année en année. Entre les données qui ont été publiées ou les résultats qui ont été publiés dans la séance d'information de 2001-2002 et aujourd'hui, il y a quand même eu une actualisation de nos prévisions démographiques et de nos prévisions de déplacements.

2560 Cette actualisation-là découle de la publication du recensement de 2001 qui nous a rendu disponibles, vers 2003, des nouvelles données démographiques et des données fines qu'on a besoin d'avoir à des niveaux de géographie très fine pour faire nos prévisions, nos analyses. Et comme je vous dis, ça a été disponible vers l'année 2003.

2565 Et donc on a décidé, et les chiffres qu'on vous présente ces jours-ci sont différents donc un peu des chiffres de 2001-2002 parce que, d'une part donc, on a des nouvelles données démographiques, des nouvelles projections démographiques qui reflètent les nouvelles tendances.

2570 Par exemple, on sait que le recensement de 2001 a montré une reprise du développement démographique et du développement domiciliaire sur l'île de Montréal, et cette nouvelle tendance-là ou cette inflexion dans la tendance antérieure est prise en compte maintenant dans nos modèles.

2575 Et l'autre chose évidemment, l'autre raison pour laquelle on a refait les simulations, c'était qu'on a un concept de projet maintenant qui comprend 4 voies: 2 voies par sens plutôt qu'à l'époque où on avait 3 voies par sens. Donc, des ajustements au niveau du concept, au niveau de la capacité de l'infrastructure et de l'aménagement des accès ou des connexions avec l'autoroute 440 à Laval nous ont amenés donc à refaire les simulations.

2585 Alors, oui, les simulations qu'on présente ces jours-ci sont d'une génération nouvelle de simulations par rapport à celles qui étaient faites en 2001-2002, qui tiennent compte des meilleures données disponibles au niveau actuel pour la démographie et la projection de la demande, et qui tiennent compte du nouveau concept, du concept modifié avec 2 voies par

sens au lieu de 3 voies par sens.

LE PRÉSIDENT :

2590 Très bien. Nous vous remercions.

 Monsieur Burcombe, je vous laisse aller. Autrement dit, vous aviez parlé des hypothèses. Est-ce que ça vous convient ou vous voulez avoir des précisions?

2595 **M. JOHN BURCOMBE :**

 Je ne sais pas s'il y a un document qui le décrit, ce n'est peut-être pas nécessaire de faire une présentation, s'il y a un document qui indique le processus de simulation et les hypothèses qui sont utilisées.

2600

LE PRÉSIDENT :

 Donc, un document qui ferait état de l'ensemble des hypothèses qui ont amené à l'élaboration des tendances. C'est ça?

2605

M. JOHN BURCOMBE :

 Et la façon de...

2610 **LE PRÉSIDENT :**

 D'arriver aux calculs. Comment le ministère des Transports arrive à ces chiffres.

M. JOHN BURCOMBE :

2615

 Comment la simulation est faite, en effet.

LE PRÉSIDENT :

2620 Monsieur Tremblay, oui?

M. PIERRE TREMBLAY :

2625 Effectivement, c'était l'autre partie de la question que j'avais laissée en suspens. Oui, il y a un document. Si vous allez sur le site du projet, sur le site du BAPE pour le volet de notre projet, on avait déposé à l'automne 2002 ou à l'été 2002, je crois, un document qui s'appelle *Survot technique du modèle de transport de la région de Montréal*. Et c'était un document d'une

vingtaine de pages, je crois, qui résumait quelques grands éléments de la méthodologie, les principaux concepts de la méthodologie de simulation, de modélisation.

2630

Il y a aussi sur le site Internet du ministère des Transports, et peut-être que ça serait plus simple de vous l'afficher à l'écran, mais il y a sur le site du ministère des Transports, si vous allez à la page d'accueil: www.mtq.gouv.qc.ca, vous allez trouver, je crois dans le haut de la page, les nouveautés où il y a une rubrique sur les outils de modélisation du ministère. On a mis ça en place au cours du dernier mois justement pour actualiser et donner encore là un portrait plus général, plus complet des outils de modélisation utilisés au ministère. Donc, ça pourrait vous renseigner sur la mécanique de nos méthodes.

2635

Et puis il y avait aussi l'autre question que monsieur Burcombe avait amenée à propos de la validation, si on veut, de nos projections. Oui, c'est ça l'adresse, mais il y a des pages à l'intérieur, si vous cherchez dans la rubrique «mode de transport, modélisation», vous allez trouver ces pages-là.

2640

LE PRÉSIDENT :

2645

Monsieur Tremblay, les documents que vous avez mentionnés sont déposés sous la cote PR8.2. Donc, *L'induction des déplacements et le modèle de transport de la région de Montréal*. Donc, document qui date de septembre 2002, 27 pages. Et le document PR8.3, *Survol technique du modèle de transport de la région de Montréal*, 34 pages. Monsieur Burcombe, donc, document PR8.2 et PR8.3.

2650

M. PIERRE TREMBLAY :

Donc, si vous voulez, j'ai peut-être quelques indications sur la prévision de la demande en transport. Si vous me permettez, je vais vous présenter juste une petite diapositive. C'est un tableau qui donne quelques exemples en quelques chiffres de la prévision qu'on fait versus ce que nous révèle l'enquête origine-destination 2003.

2655

Évidemment, on n'est pas sur les mêmes années, mais ce qu'on fait ici, c'est qu'on compare le nombre de déplacements – ce qu'on appelle produits – donc des déplacements qui émanent de chacun des secteurs qui sont décrits ici, tels qu'ils sont comptabilisés à travers la nouvelle enquête origine-destination 2003. Je vous disais qu'elle n'est pas encore complètement exploitable, mais déjà on a quand même extrait des faits saillants qui sont d'ailleurs disponibles sur le site de l'Agence métropolitaine de transport et je pense que l'Agence a déposé une petite plaquette qui s'appelle *Faits saillants de l'enquête o-d 2003*.

2660

2665

Alors, ça, ce sont ce qu'on pourrait qualifier de ce qu'on observe sur le terrain, c'est le portrait estimé de la réalité. Et ça, c'est ce qu'on prévoyait, c'est ce que nos modèles basés sur 98, sur l'enquête précédente de 98, c'est ce que nos modèles prévoient pour 2001.

2670

Alors, là, ici, pour le total de déplacements produits par chacun des secteurs qui intéressent notre corridor, on voit que de façon générale, à Montréal, Laval, le secteur est de Laval, le secteur centre de Laval, le secteur MRC des Moulins et le secteur Repentigny, si on veut, l'Assomption, on est de façon générale toujours en surestimation dans notre prévision du nombre de déplacements réellement produits par chacun de ces secteurs-là, tels qu'ils seraient annoncés, si on veut, par l'enquête origine-destination qui est la représentation, si on veut, de la réalité qu'on essaie de reproduire.

2675

2680

Donc, nos modèles d'il y a 5 ans, ajustés avec les données démographiques de 2001, nous amènent à une prévision qui reste quand même plus élevée que ce qu'on observerait dans la réalité.

2685

Alors, c'est des résultats préliminaires au niveau de l'enquête origine-destination 2003, mais on est quand même dans des ordres de grandeur assez proches, relativement proches de la donnée observée. Et il faudra poursuivre, nous autres, les analyses avec des données finales de l'enquête dans quelques mois pour mieux et d'ailleurs recalibrer les modèles, on va tout se recalculer sur cette situation-là.

2690

Mais vous voyez qu'on n'est pas dans des ordres de différences très significatives et, au niveau de l'analyse du projet, au niveau de la conception du projet, au niveau de l'évaluation des impacts, on n'est pas non plus 100 % à côté. On est vraiment proche de ce qu'on peut estimer être la réalité présente.

2695

LE PRÉSIDENT :

Très bien.
Monsieur Burcombe.

2700

M. JOHN BURCOMBE :

D'accord. J'ai une question spécifique sur le tableau qui a été présenté plus tôt cet après-midi sur l'impact du projet sur l'achalandage régional du transport en commun. C'est le tableau avec les trois colonnes.

2705

LE PRÉSIDENT :

Les trois rangées sur le petit tableau.

2710

M. JOHN BURCOMBE :

Si c'est possible de le retrouver.

LE PRÉSIDENT :

2715 Est-ce qu'il y a moyen de le savoir?

M. JOHN BURCOMBE :

2720 Oui, c'est ça. Alors, ce que je veux comprendre, ça, c'est le transport en commun pour l'île de Montréal?

M. PIERRE TREMBLAY :

2725 C'est pour toute la région de Montréal. C'est la grande région de Montréal qu'on appelle la région métropolitaine de recensement. Donc, ça va jusqu'à Saint-Jérôme. Ça va à l'est jusqu'à l'Assomption. Ça va jusqu'à Châteauguay en bas et plus bas même, ça inclut Valleyfield. Alors, c'est la grande région de Montréal. Et c'est le nombre de déplacements totaux faits par transport en commun, le nombre de personnes autrement dit qui se déplacent en transport en commun durant la période de pointe du matin, de 6 h à 9 h.

2730

M. JOHN BURCOMBE :

Et ça couvre plus ou moins la même superficie que les études origine-destination, c'est ça?

2735

M. PIERRE TREMBLAY :

Oui, exactement. C'est le territoire des enquêtes origine-destination.

2740

M. JOHN BURCOMBE :

Alors, dans la première colonne, la deuxième ligne, on a 331 000 par rapport aux premières lignes, 340. Alors, ça veut dire qu'on vise une diminution de 9 000 voyages en transport en commun en 2016. C'est ça?

2745

M. PIERRE TREMBLAY :

2750 Ça ne veut pas dire qu'on vise ça. Ça veut dire qu'on estime que la tendance, les tendances lourdes sur la demande en transport dans la région de Montréal font qu'on peut anticiper une diminution de l'achalandage des transports en commun globalement pour la région. Ça ne veut pas dire que c'est un objectif. Loin de là.

Au contraire, on travaille très fort en faisant différentes interventions dans le système de transport en commun avec différents programmes pour arriver à maintenir les achalandages et

2755 faire croître la part modale du transport en commun dans la région de Montréal.

2760 Ce que vous avez devant vous, c'est une hypothèse de simulation tendancielle qui, quand on compare la première ligne à la deuxième ligne, où on ne tient pas compte de nouveaux investissements en transport en commun... et c'est évidemment pas ce qui va se produire parce que, la réalité, c'est qu'on va plutôt aller vers la ligne 3 où il y aura eu des investissements de transport en commun et ça, ici, dans ce scénario-là, c'est uniquement les investissements dans l'est de Montréal, on ne tient pas compte d'autres investissements.

2765 Mais on voit qu'en faisant des investissements en transport en commun assez majeurs, on pourrait reprendre une partie de cette part-là, de cette diminution-là qui est tendancielle. Et quand je dis tendancielle, c'était les tendances qui étaient révélées par les enquêtes o-d précédentes de 93 et 98.

2770 Comme je vous disais, on a une nouvelle enquête o-d 2003. Malheureusement, on n'est pas encore en mesure de l'exploiter, mais je pourrais vous montrer l'évolution de la part modale du transport en commun.

2775 Vous avez en haut un petit graphique qui montre, encore à partir de l'enquête origine-destination 2003 comme je vous dis dont on vient de publier quelques faits saillants, on a ici une illustration qui montre la part modale du transport en commun, donc pour l'ensemble de la région de Montréal en 87, 93, 98.

2780 On avait une part modale du transport en commun qui est passée de l'ordre de 27 % en 87, et toujours pour la période de pointe du matin, c'est indiqué ici, donc c'est toujours de 6 h à 9 h. En 93, on avait de l'ordre de 24 % et puis ici, 21 % en 98. Et l'enquête o-d 2003 nous montre qu'il y aurait eu un redémarrage ou une reprise.

2785 Pour l'instant, on parle d'une stabilisation de la part du transport en commun. Le déclin de la part modale aurait cessé et on serait en reprise ou rattrapage des achalandages ou des parts modales qu'on a connues dans le passé.

2790 Ici, j'ai des chiffres en bas, encore là, vous savez quand j'arrive au micro, j'ai beaucoup de chiffres, et là je vais essayer de vous faire grâce. Vous reconnaissez peut-être les scénarios 1, 2 et 3 dont on parle toujours.

2795 Si on compare la situation du scénario 1 ici, on regarde le total de déplacements par les conducteurs autos, par les usagers automobiles passagers, donc les covoiturés, et on regarde l'achalandage de transport en commun en commun ici, ça nous fait un total de 1 623 000 déplacements en période de pointe du matin sur la région de Montréal, sur la grande région de Montréal.

Parmi ce nombre, on signale qu'il y a quand même 43 000 déplacements bimodaux. Ce

2800 sont des gens donc qui utilisent l'auto et le transport en commun. Donc, qui combinent les deux modes pour faire leurs déplacements. Ce sont des gens qui stationnent aux gares de train ou aux parkings d'incitation.

2805 La part modale du transport en commun prévue dans le scénario 1, donc à l'horizon 2006 je le rappelle, serait de l'ordre de 20.9 % avec notre projet. Et si on ne faisait pas le projet de la 25, 1r, 21 %. Donc, une différence très marginale. On a parlé tantôt d'environ 1 000, 1 400 usagers – on l'a ici – 340 à 339 000. Donc, environ 1 000 usagers de moins ou de plus et ça fait .1 % à l'échelle régionale.

2810 Donc, 21 %, c'est à peu près l'ordre de grandeur qu'on voit d'ailleurs ici. Et nos projections montrent que la part modale du transport en commun se maintiendrait donc à 2006, et sur l'horizon futur, on aurait une diminution – c'est ce qu'on avait comme chiffre tantôt 329 000 – on aurait une diminution attendue, tendancielle de la part modale du transport en commun. Et le projet de la 25 vient, selon qu'il est présent avec le scénario 2 ou absent avec le scénario 2r, vient bouger à .1 % de point.

2815 Alors, c'est en gros ce que l'enquête origine-destination nous montre de 2003, c'est qu'il semble y avoir eu une stabilisation de la part modale du transport en commun autour de 20 %, 21-22 %, et que nos projections tendanciennes continuent d'anticiper pour l'instant une diminution légère du nombre de déplacements de transport en commun.

2820 Mais quand on aura recalé nos modèles avec l'enquête o-d 2003 d'ici la fin de l'année 2005, on devrait être en mesure de refléter probablement cette stabilisation-là même dans nos projections futures ici, au lieu de baisser de 21 à 20 %.

LE PRÉSIDENT :

2825

Très bien. Merci.
Monsieur Burcombe.

M. JOHN BURCOMBE :

2830

Alors, juste pour résumer, il y a une augmentation dans le nombre total de déplacements, mais il y a une diminution dans le nombre de ces déplacements qui seront faits en transport en commun. C'est ça?

2835 **M. PIERRE TREMBLAY :**

Oui. Il y a une augmentation du nombre total ici. Si on regarde de l'année 2006 à l'année 2016, 1 623 000, on passerait à 1 667 000 déplacements en pointe du matin, et compte tenu de la croissance démographique dans les banlieues, vous savez où les taux il y a

2840 beaucoup plus d'enfants, donc dans les milieux de banlieue où il y a des croissances plus fortes, il y a généralement aussi moins de services de transport en commun et ça explique qu'on se retrouve avec une légère diminution du nombre attendu d'usagers du transport en commun sur les horizons futurs, alors que le nombre d'usagers de l'automobile va gagner un peu plus, va avoir des légères augmentations de son côté.

2845
2850 Donc, les deux ensemble font que si on divise... en passant, la part modale, c'est le nombre d'usagers TC sur le total ici et ça donne ce chiffre-là ici. Mais c'est quand même relativement stable. On parle de quelque chose qui oscille autour de 21 à 20 %. Donc, nos prévisions n'anticipent pas vraiment une diminution significative de la part modale. Ça se pourrait qu'on découvre que, avec les nouvelles données, avec les travaux, les investissements qui ont été faits dans les cinq dernières années, les actions de l'Agence métropolitaine, on devrait décoder, on devrait confirmer une stabilisation de la part du transport en commun.

LE PRÉSIDENT :

2855
Très bien.

2860 Merci. Monsieur Tremblay, on pourrait peut-être passer du côté de l'Agence métropolitaine. Est-ce que vous pouvez compléter l'information? Est-ce que vous êtes optimistes?

M. YVES PHANEUF :

2865 Je ne répondrai pas en mon nom personnel quant à mon optimisme, mais je vais plutôt répondre rapidement au niveau des actions de l'Agence métropolitaine de transport.

2870 On a remarqué effectivement avec la dernière enquête origine-destination une modification des tendances observées depuis plus de 30 ans, à peu près 30 ans. Et il faut quand même souligner que derrière ce constat-là, il reste qu'il y a encore une croissance importante de la motorisation, donc du nombre de véhicules par ménage et aussi donc une augmentation aussi de l'utilisation de l'automobile mais pour une première fois l'utilisation des transports en commun a crû plus vite que l'augmentation de l'automobile.

2875 Donc, comment expliquer ce changement-là? J'ose croire que les actions de l'AMT et des sociétés de transport qui ont investi beaucoup collectivement pour augmenter le nombre de voies réservées, les stationnements incitatifs, les trains de banlieue, etc., ont eu comme impact ce changement-là.

2880 Donc, pour rapporter, si vous voulez, je pourrais déposer un bilan global de ces changements-là qui sont intervenus depuis 96.

LE PRÉSIDENT :

Ça serait apprécié.

2885

Par contre, du côté de la Ville de Montréal, récemment, on a vu dans l'actualité qu'il y avait, par exemple, des stationnements illégaux, qu'il y aurait des stationnements illégaux. Par exemple, dans le centre-ville de Montréal, on parlait d'un chiffre – je le dis de mémoire – 2 700. Ça m'avait surpris sur le coup en disant: «Comment ça se fait que la Ville tolère, par exemple, des stationnements illégaux?» Ça veut dire que c'est 2 700 véhicules qui vont, disons, chaque jour ouvrable dans le centre-ville de Montréal.

2890

Donc, c'est évident que ça donne des drôles de signaux, à savoir, bien si on accepte des stationnements illégaux, bien, ça encourage les gens à prendre l'auto pour venir au centre-ville. Est-ce que vous pourriez compléter l'information à ce sujet-là, s'il vous plaît?

2895

M. MARC BLANCHET :

Il faut savoir que c'est une problématique qui est complexe mais qui s'adresse surtout au centre-ville. Donc, peut-être un peu moins pertinente dans le cas du projet qui est déposé ici. Par contre, c'est une problématique à laquelle on s'attaque.

2900

On est en rédaction présentement, dans une approche de réalisation, d'un plan de transport global dont on a déposé la vision il y a quelques mois. Et on va déposer aussi début, probablement dans quelques semaines, le portrait diagnostique qui fera un état de situation aussi sur le stationnement, entre autres, et toutes sortes de problématiques de transport à Montréal. Et dans quelques mois qui suivront ça, probablement au printemps prochain, on pourra déposer un plan de transport avec des actions très concrètes en ce qui a trait à l'administration municipale pour les stationnements illégaux.

2905

2910

Donc, oui, on est conscients. C'est une problématique complexe et on n'a pas encore toutes les solutions pour ça.

Je pourrais peut-être en profiter – peut-être après l'intervention de monsieur – tout à l'heure, le ministère des Transports a fait quelques références au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. Et il y a des nuances importantes à apporter quant à la façon de les citer ou le contexte et tout ça, et j'ai l'occasion d'avoir avec moi dans la salle un professionnel qui a travaillé sur le Plan d'urbanisme. Et si vous le jugez opportun, soit maintenant ou après souper, on pourrait peut-être prendre deux, trois minutes et apporter des nuances sur les citations qui ont été apportées.

2915

2920

LE PRÉSIDENT :

Donc des nuances, si monsieur Burcombe est d'accord?

2925 **M. JOHN BURCOMBE :**

Oui. Si je peux enchaîner juste pour le stationnement.

2930 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

M. JOHN BURCOMBE :

2935 J'aimerais bien que vous avez soulevé le point parce qu'on attend toujours un bilan du
nombre de places de stationnement commercial qui sont disponibles à Montréal. C'est une
demande qui traîne pour des années maintenant. Alors, c'est peut-être le moment de le
demander encore, un bilan du nombre de places de stationnement commercial, ça veut dire
celles qui sont utilisées par les navetteurs dans le centre-ville de Montréal. Parce que le dernier
2940 bilan date de 1995 et on n'a pas un chiffre fiable depuis.

LE PRÉSIDENT :

2945 Donc, avez-vous fait des bilans récemment? Parce que pour arriver à la conclusion qu'il y
avait 2 700 stationnements illégaux, vous avez dû faire une comptabilisation? Est-ce que les
chiffres donc auxquels monsieur Burcombe a fait allusion, un bilan 95, bien, existe-t-il un bilan
2005?

M. MARC BLANCHET :

2950 Je sais qu'il y a une grosse problématique d'avoir des chiffres fiables sur la réalité du
stationnement au centre-ville. Mais ce que je peux faire, je vais voir aujourd'hui qu'est-ce qu'on a
de disponible, de fiable au bureau, et demain, de vous apporter la réponse si on a quelque
chose. Je pourrais déposer ça.

2955

LE PRÉSIDENT :

Alors, nous allons faire le suivi de l'information. Très bien.

2960 Oui, monsieur Burcombe? Si vous voulez, on peut laisser quelque moment à la Ville de
Montréal pour apporter l'élément sur l'urbanisme?

M. JOHN BURCOMBE :

2965 Oui, oui.

LE PRÉSIDENT :

Vous êtes d'accord? Très bien.

2970

M. MARC BLANCHET :

J'inviterais monsieur Alain Trudeau à nous présenter ça.

2975

M. ALAIN TRUDEAU :

Bonjour! C'est vraiment des nuances, des commentaires quant à la présentation de madame Caron. Madame Caron parlait de la conformité de certains documents d'urbanisme, de planification régionale, puis elle faisait ça en lien avec le projet d'autoroute 25.

2980

Bon, un petit détail. Le plan a été adopté en 2004 et non pas en 2005, en novembre 2005. Le projet de schéma qui a été présenté, on parle de l'autoroute 25 et du schéma de la Communauté métropolitaine de Montréal. Il faut savoir que c'est un projet qui est présentement en consultation, il fait compétition aux audiences de la 25. Il va avoir un avis qui va être – là, présentement, il y a de la consultation – il va avoir un avis qui va être fourni par l'ensemble des intervenants de la Communauté métropolitaine, c'est-à-dire les MRC et les municipalités.

2985

Dans ce contexte, la Ville de Montréal va préparer un avis quant au projet de schéma d'aménagement de la CMM. Petite nuance là, ce n'est pas un schéma mais bien un projet.

2990

En ce qui a trait au Plan d'urbanisme, le Plan d'urbanisme n'identifie pas comme tel – et ça, madame Caron l'a souligné – le projet de la 25. Elle a identifié une série de buts et d'objectifs qu'on retrouve dans le Plan d'urbanisme, mais il faut comprendre que les objectifs et les buts qui sont présentés dans le Plan d'urbanisme sont en lien avec des projets qui sont annoncés dans le Plan d'urbanisme.

2995

Lorsqu'on parle de désenclaver l'est de Montréal, on pense au prolongement du boulevard Bourget-Forget ou au prolongement du boulevard Marien, au parachèvement du boulevard Maurice-Duplessis. Donc, il ne faut pas mettre ces éléments-là en lien avec le projet.

3000

À un moment donné, on parlait des objectifs et le projet. De quel projet parle-t-on? Si on parle des projets qui sont inscrits au Plan d'urbanisme, je n'ai pas de problème. Si on parle des projets qui sont inscrits... si on parle du projet de la 25 et on met ça en lien avec les objectifs du Plan d'urbanisme, là il y a des petites nuances à apporter et c'est ça que j'aimerais faire. Est-ce que c'est clair ce que je viens de dire? Oui?

3005

LE PRÉSIDENT :

Donc, l'autoroute 25, spécifiquement pour Montréal, c'est quoi? C'est dans les limbes?

3010

M. ALAIN TRUDEAU :

Non. Le Plan d'urbanisme...

3015

LE PRÉSIDENT :

Le pont du moins.

3020

M. ALAIN TRUDEAU :

Le Plan d'urbanisme n'identifie pas le projet de l'autoroute 25 comme un projet qui est retenu par le plan. Le Plan d'urbanisme dit: «Le ministère des Transports étudie un projet et lorsque la Ville de Montréal prendra connaissance des études produites par le ministère des Transports, la Ville de Montréal jugera d'inscrire ou non le projet de l'autoroute 25 à son Plan d'urbanisme.» C'est une nuance là.

3025

LE PRÉSIDENT :

Je comprends votre nuance.

3030

M. MARC BLANCHET :

D'ailleurs, en complément, il n'y a eu aucune position à date de la Ville de Montréal sur ce projet-là, ni dans son Plan d'urbanisme, ni déclaration politique, ni position officielle de la Ville. La Ville se pose présentement les questions et elle fait des analyses pour pouvoir déposer un mémoire là-dessus à la deuxième partie de l'audience.

3035

LE PRÉSIDENT :

3040

On pourrait en profiter d'ailleurs pour aborder la question des questions, l'aspect sur les questions que vous désirez poser au promoteur.

3045

Donc, on vous annonce, peut-être que vous étiez déjà au fait que la Ville de Montréal désire adresser des questions écrites au ministère des Transports, donc je sais que vous avez parlé d'un certain nombre de questions. Nous, on avait dit: O.K., essayez de voir les séances d'audience en fonction des questions qui sont posées par les participants et la commission pour éviter que des questions qui ont été posées soient à nouveau posées.

3050

Parce que nous ne souhaitons pas arbitrer entre la Ville de Montréal et le MTQ, dire il y aurait une chicane qui dirait, bien un dit: «Écoutez, on a déjà tout répondu à ça» ou vous, vous diriez les nuances en disant: «Bien, écoutez, ce n'est pas exactement la même question.» Mais

on peut demander la collaboration et du MTQ et de la Ville de Montréal à cet effet-là.

3055 La procédure qu'on pourrait peut-être imaginer, c'est vous regardez ça le plus tôt possible, bien entendu, on parle, si c'est possible idéalement, si on veut que les participants puissent en prendre connaissance, donc vous allez idéalement déposer ces questions-là auprès de la commission vendredi de cette semaine, quelque chose comme ça. La commission, à ce moment-là, on fait confiance à la Ville de Montréal.

3060 Donc, dans un cas comme ça, la commission ne fera pas de vérification, à savoir est-ce que telle question a déjà été posée. Nous allons la transférer instantanément au ministère des Transports. Si jamais il arrivait un petit imbroglio sur une question, ça aussi, je pense qu'on peut vous faire confiance en disant: «Bien, discutez ensemble et convenez questions-réponses, s'il y en a à ajuster», ça pourrait aller?

3065 Et, ensuite de ça, pour s'assurer que les réponses puissent être accessibles et à la commission et au public, du côté du ministère des Transports, là, je comprends que vous ne pouvez pas nous dire: «On va y répondre disons en 48 heures», vous ne les avez pas vues. On comprend ça, mais le principe étant de tenter d'y répondre autant que faire se peut le plus rapidement possible.

3070 Lorsque vous y avez répondu, vous nous les transmettez et, à ce moment-là, bien, nous allons vous aviser que les questions ont été répondues bien entendu directement, et nous allons déposer les réponses sur le site Internet et dans les centres de consultation de la commission.

3075 Donc, ça pourrait être la façon que nous pourrions retenir. Est-ce que ça convient et à la Ville de Montréal et au ministère?

M. HENRI GILBERT :

3080 Très bien, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

3085 Ça irait? Alors, nous allons retenir cette approche. Ça va pour les explications sur l'urbanisme? Très bien.

M. HENRI GILBERT :

3090 Excusez, monsieur le président. Madame Caron aimerait rajouter quelque chose sur sa présentation, si vous permettez.

LE PRÉSIDENT :

Sans problème.

3095

M. HENRI GILBERT :

Merci.

3100

Mme CHRISTINE CARON :

3105

Merci, monsieur le président. Je voudrais commenter sur les nuances. En ce qui concerne le projet de schéma d'aménagement, j'espère que c'est bien ce que j'ai indiqué, mais je suis bien d'accord avec ce que monsieur Trudeau dit. Par ailleurs, il reste quand même que le projet a été adopté par le conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal, qui a donc considéré être suffisamment d'accord avec son contenu pour que ça fasse l'objet d'une consultation publique sur son territoire.

3110

Donc, il y a là, à notre avis, une volonté. Je conviens tout à fait que la consultation peut apporter à des modifications, mais il y a quand même un positionnement positif.

LE PRÉSIDENT :

3115

Oui, je comprends. C'est dommage que la Communauté métropolitaine ne soit pas ici. Ce que je comprends de la Communauté, le président de la Communauté, c'est le maire de Montréal. Mais par contre, ce que j'en comprends quand je regardais ça, c'était un gros mariage, ça, la Communauté métropolitaine, je crois qu'il y a quelque chose comme 70 municipalités là-dedans.

3120

Bon, on respecte le choix de la Communauté de ne pas être venue à l'audience, mais comme je dis, on va probablement avoir quelques questions à leur adresser par écrit, pour essayer de comprendre à ce stade-ci l'état de la situation concernant le projet de l'autoroute 25. Alors, une petite précision, alors attendez-vous à voir déposées sur le site Internet de la commission des questions écrites adressées à la CMM.

3125

Oui, madame Caron?

Mme CHRISTINE CARON :

3130

Merci. Sur le Plan d'urbanisme, je suis bien d'accord aussi avec les nuances de monsieur Trudeau. Je ne voulais pas laisser sous-entendre que le projet était prévu comme tel au Plan d'urbanisme. Ce qu'on indique dans l'axe du projet, c'est un axe à déterminer ou une solution de transport à déterminer. Et, de fait, en parlant du désenclavement, ce sont des objectifs du plan et c'est notre évaluation de la contribution du projet à un certain nombre d'objectifs du plan.

3135

Par ailleurs, quand j'ai référé au corridor Louis-Hippolyte Lafontaine, c'est la section

4.12 du Plan d'urbanisme. Là, on réfère spécifiquement au projet du ministère en déterminant un certain nombre d'attentes à l'égard du projet – c'est la dernière acétate de ma présentation – et là aussi, c'est notre évaluation de la réponse aux attentes posées par la Ville.

3140

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Je vous remercie, madame Caron.

3145

Monsieur Trudeau, ça va?

M. ALAIN TRUDEAU :

Je suis tout à fait d'accord avec l'interprétation de madame Caron.

3150

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Nous vous remercions.

3155

Oui, monsieur Burcombe?

M. JOHN BURCOMBE :

3160

Monsieur le président, une question sur un autre sujet. La Ville de Laval, évidemment, a l'envie de développer juste à côté de l'emprise de l'autoroute 25 avec du résidentiel, si je me souviens bien, le long de la rive. Actuellement, la rive, est-ce que c'est de propriété privée ou de propriété publique? Et c'est quoi qui est prévu comme préservation de la rive? Et est-ce qu'il y aura un accès public, même possibilité d'un parc? C'est quoi qui est prévu pour la rive dans cette partie de l'île de Laval.

3165

LE PRÉSIDENT :

Ville de Laval?

3170

M. SYLVAIN DUBOIS :

3175

Il faut comprendre ici qu'on parle d'un long corridor et je n'ai pas la matrice graphique en tête immédiatement. Ce que je peux dire cependant, c'est que la Ville de Laval, depuis de nombreuses années, fait des efforts importants pour l'acquisition, au gré des opportunités, des bandes riveraines, des rives dans tous les secteurs, que ce soit la rive de la rivière des Mille-Îles ou la rivière des Prairies.

Il faut comprendre également que le secteur Saint-François, c'est un des premiers

secteurs à être développé à Laval. C'est une des plus vieilles paroisses. Et par le fait même,
3180 l'occupation, l'occupation du sol, les gens sont là depuis longtemps, ils se sont donc accaparés
depuis de nombreuses années la majorité des terrains riverains.

La Ville a, il y a environ trois, quatre ans, développé et poursuivi un réseau récréatif, une
3185 piste cyclable qui fait le tour de l'île et le tronçon Saint-François a été complété donc à cet effet,
permet de rejoindre les différentes rives publiques situées dans ce corridor-là.

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que ça vous va?
3190

M. JOHN BURCOMBE :

D'accord. Merci.

LE PRÉSIDENT :
3195

Très bien. Alors, nous vous remercions.

Nous allons maintenant inviter monsieur Robert Perreault.

M. ROBERT PERREAULT :
3200

Bonjour, monsieur le président!

LE PRÉSIDENT :
3205

Bonjour!

M. ROBERT PERREAULT :

3210 Dans le fond, ce projet soulève, de notre point de vue, deux grands ordres de questions,
peut-être trois, mais deux. Il y en a bien sûr qui ont trait à l'ouvrage lui-même, puis il y en a qui
ont trait, comme vous le disiez, à son exploitation, aux enjeux qui concernent le transport dans la
région de Montréal pour lesquels, à notre avis, il y a également des enjeux environnementaux,
3215 puisque c'est toute la question de l'équilibre entre l'usage de la voiture privée et ses effets sur les
gaz à effet de serre, la pollution versus les transports publics.

J'ai un certain nombre de questions d'abord sur l'ouvrage lui-même et je ne sais pas si on
sera en mesure de me répondre, mais je vais les poser rapidement. Est-ce qu'on a une idée
assez précise, par exemple, sur un peu la quantité des déblais en rive, sur la nature de leur
3220 utilisation, quelle destination on prévoit pour ces déblais? Par exemple, comme question, j'en

ai plusieurs autres de cette nature-là, c'est des questions très concrètes, je ne sais pas si on a des réponses.

LE PRÉSIDENT :

3225

Lorsque vous dites en rive, c'est la rivière des Prairies ou le long de l'autoroute?

M. ROBERT PERREAULT :

3230

Je parle de la rivière des Prairies, par exemple.

LE PRÉSIDENT :

3235

Très bien. Monsieur Gilbert.

M. HENRI GILBERT :

Je demanderais à monsieur Venne de répondre à la question, s'il vous plaît.

3240

M. JACQUES VENNE :

3245

Ce qu'il faut comprendre, monsieur le président, c'est qu'on vous a présenté un concept. On vous a dit dans la présentation 3D, trois dimensions, que l'autoroute 25 était en tranchée, environ 5 mètres, 5 à 6 mètres de profond sur une largeur moyenne d'environ une cinquantaine de mètres ou une quarantaine de mètres sur l'emprise maximale qui est de 81 à 90 mètres, dépendamment des endroits.

3250

Donc, il s'agirait de faire un calcul pour savoir la profondeur, la largeur et la longueur qui est d'environ 2.4 kilomètres sur le territoire de Montréal.

Il s'agit aussi de savoir que pour réaliser les chemins de service et les chemins de desserte, il va aussi y avoir à creuser pour pouvoir faire les fondations et tout ça.

3255

Par contre, ce qu'il faut comprendre, c'est que le concessionnaire, le partenaire privé aura à donner dans sa soumission au gouvernement les moyens dont il va disposer ces déblais-là. Il va peut-être en avoir de besoin pour des remblais pour certains viaducs ou certains échangeurs. De quelle manière il va les transporter, il va avoir à le faire, ça va être dans ses méthodes de construction et dans ses façons de se défaire de ses remblais.

3260

Mais quelle est la qualité du déblai qu'il va avoir? Est-ce qu'il peut s'en resservir? Est-ce qu'il peut le vendre, s'en servir ailleurs, faire autre chose avec? C'est l'évaluation que le partenaire privé va en faire, qui va déterminer combien on va en avoir et à quoi ça va servir.

LE PRÉSIDENT :

3265

Si on retourne près de la rivière des Prairies, j'imagine que c'est en rapport, par exemple, monsieur Perreault, des politiques du ministère qui disent: «Il ne faut pas réduire de plus de 20 %.» Est-ce qu'il y aurait de l'empiétement? Est-ce que c'est ça que vous voulez savoir: est-ce qu'il risque d'y avoir de l'empiétement dans la rivière des Prairies?

3270

M. ROBERT PERREAULT :

Moi, j'ai simplement demandé la quantité des déblais estimés et qu'est-ce qu'on avait l'intention d'en faire.

3275

LE PRÉSIDENT :

Donc, des déblais...

3280

M. ROBERT PERREAULT :

Ce que je comprends, c'est qu'on n'a pas de réponse à cette question.

LE PRÉSIDENT :

3285

Monsieur Venne, en rivière des Prairies, est-ce qu'on prévoit...

M. ROBERT PERREAULT :

3290

J'en ai plusieurs autres comme ça.

LE PRÉSIDENT :

... remblayer dans la rivière, par exemple?

3295

M. JACQUES VENNE :

Absolument pas. Non. Dans la rivière des Prairies, on ne prévoit pas remblayer. Ce qu'on dit – et dans la présentation, c'est clair – 9 piles en rivière. Aucun remblai en rivière.

3300

LE PRÉSIDENT :

Par exemple, les piles, il va falloir les ancrer sur le roc dans la rivière.

3305 **M. JACQUES VENNE :**

Oui. Vous me demandez s'il va y avoir remblai dans la rivière. Donc, je n'entre pas dans la rivière. Ce qu'on vous dit...

3310 **LE PRÉSIDENT :**

Pas de remblai mais du déblai.

3315 **M. JACQUES VENNE :**

... il va y avoir des piles à implanter dans la rivière. Oui, il faut se rendre soit à la roche-mère ou l'implanter, l'ancrer de façon à ce que... Mais ça, encore une fois, ça fait partie des moyens et des mesures de construction qu'on aura à déposer lorsqu'on ira chercher le certificat d'autorisation.

3320

LE PRÉSIDENT :

Donc, vous savez qu'il y aurait du déblai dans la rivière des Prairies, mais vous n'avez pas fait d'estimé sur les quantités de déblai qu'il y aurait, par exemple.

3325

M. JACQUES VENNE :

Je ne dis pas qu'il y aura des déblais. Comme je vous dis, il va y avoir 9 piles, à l'évaluation des gens pour s'installer. Est-ce que ce sera des pieux? Est-ce que ce sera d'aller s'asseoir sur une roche-mère ou quoi que ce soit? C'est tout à fait différent. La méthode de construction, ainsi que les assises des piles seront à déterminer par le concessionnaire futur.

3330

LE PRÉSIDENT :

3335

Donc, vous n'avez pas fait de géotechnique de la rivière des Prairies, exemple, à date.

M. DORIS MERCIER :

3340

On a une étude géotechnique de base. Il y a des études géotechniques complémentaires qui vont se faire au cours de l'été et de l'automne pour donner de l'information au concessionnaire.

LE PRÉSIDENT :

3345

Donc, il y aura dans vos devis de soumission ou devis pour les appels d'offres, des informations géotechniques qu'on n'a pas encore. C'est ce que vous nous dites. Mais, grosso

modo, ce sera au concessionnaire, en tout cas au soumissionnaire, à évaluer la question et au concessionnaire à déterminer ses besoins en remblais-déblais. C'est ce qu'on peut comprendre?

M. DORIS MERCIER :

3350

Effectivement, c'est au concessionnaire à évaluer les besoins en fonction du projet final qu'il va produire.

LE PRÉSIDENT :

3355

Donc, ils ne sont pas encore évalués. Oui, monsieur Perreault?

M. ROBERT PERREAULT :

3360

C'est ça. Donc, je comprends que je n'ai pas de réponse pour l'instant. J'ai également une question dans le même genre. Est-ce que, par exemple, dans le cadre des travaux, on prévoit faire des déboisements en rive?

LE PRÉSIDENT :

3365

Alors, du déboisement?

M. HENRI GILBERT :

3370

Monsieur Montplaisir va répondre à la question.

M. ROBERT MONTPLAISIR :

3375

Dans le concept qu'on présente, le pont passe au-dessus du boulevard Guin et passe au-dessus du boulevard des Mille-Îles. Donc, les culées du pont sont à l'extérieur de la rive. Donc, normalement, s'il y a du déboisement, il devrait être mineur, parce qu'on va passer par-dessus les boulevards. Donc, la végétation qui est en place là pourrait, par des méthodes de construction appropriées, être épargnée.

3380

Mais ce qu'il faut comprendre, c'est la végétation qui est sous un pont de cette ampleur-là, en raison de l'absence de luminosité, c'est des espèces tolérantes à l'ombre qui peuvent pousser là. Et à la largeur d'une structure comme ça, au centre du pont, il est possible qu'il y ait très peu de végétation à ces endroits-là. Donc, on devra avoir une stabilisation plutôt mécanique à ces endroits-là dans l'axe central du pont.

3385

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Perreault, voulez-vous continuer sur le déboisement?

3390 **M. ROBERT PERREAULT :**

Bien, ma question, c'était: est-ce que le ministère connaît au moment où on se parle la nature des travaux qui devront être faits?

3395 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Gilbert.

3400 **M. HENRI GILBERT :**

Oui, on connaît la nature des travaux. On l'a expliqué hier, dans le sens qu'on connaît approximativement la profondeur quand ça va être encaissé; quand ça va être en surface, on le connaît aussi. Mais il faut bien comprendre que dans le principe de réalisation de travaux par partenaire privé, on lui laisse le soin de préparer des plans et devis. Donc, le concept, il l'a. Il va falloir qu'il le précise. Mais lui, il va avoir à déterminer la façon de travailler, c'est quoi les conséquences de sa manière de travailler et les matériaux qu'il va utiliser. Donc, il va avoir exactement le concept qu'il faut, sauf qu'il va avoir à le peaufiner, à faire les plans et devis finaux.

3405 **LE PRÉSIDENT :**

3410 Monsieur Perreault.

M. ROBERT PERREAULT :

3415 Dans le cadre des travaux, est-ce qu'on connaît la durée des travaux et également si, en termes de mode d'approche de la part du contracteur... c'est quoi le projet? Est-ce qu'on va fermer des rues? Comment on prévoit organiser le chantier? Quels vont être les impacts pour les riverains?

3420 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Gilbert.

3425 **M. HENRI GILBERT :**

C'est comme je disais tantôt, ça va être à l'entrepreneur de définir son mode de travail et les matériaux utilisés. Il va nous dire, nous préparer un échéancier, préparer les plans et devis finaux et, aussi, il va nous dire dans combien de temps. C'est sûr qu'on le surveille. On va

3430 avoir dans nos devis des délais mais, lui, il va avoir à nous dire comment il va le faire, sa méthode de travail.

Même dans tous les contrats qu'on donne, il y a toujours une part où l'entrepreneur décide des matériaux en partie ou décide de la méthode de travail aussi, qu'il fait approuver par le ministère. Dans les contrats conventionnels, c'est aussi comme ça.

3435

M. ROBERT PERREAULT :

3440 Donc, ce que je dois comprendre, c'est que, par exemple, les citoyens de Rivière-des-Prairies actuellement ne peuvent pas savoir, au moment où on se parle, la durée prévue des travaux, ni quelles seront les voies de circulation utilisées, par exemple, pour le transport des matériaux.

LE PRÉSIDENT :

3445 Monsieur Gilbert.

M. HENRI GILBERT :

3450 On va vous donner plus de détails. Madame Sandra Sultana va vous en donner, s'il vous plaît.

Mme SANDRA SULTANA :

3455 Juste pour préciser sur la durée des travaux, on estime, bien sûr, la durée des travaux et la durée estimée serait sur trois saisons de construction.

M. ROBERT PERREAULT :

3460 Pour ce qui est du creusage des piliers du pont, ce que j'ai entendu, c'est que le ministère est assez ferme. C'est 9 piles.

M. HENRI GILBERT :

3465 Non. C'est un maximum de 9.

M. ROBERT PERREAULT :

Est-ce qu'on en a un nombre précis d'arrêté? Il n'y a pas de nombre précis d'arrêté.

3470 **M. HENRI GILBERT :**

C'est pour ça qu'on parlait d'initiative de la part ou d'une certaine marge de manoeuvre à l'entrepreneur. C'est qu'on va fixer des attentes au niveau du projet en termes d'aménagement. Donc, l'entrepreneur va avoir à nous proposer une structure qui n'aura pas plus que 9 piles dans l'eau. S'il y en a 7, s'il y en a 6, s'il y en a 5, tant mieux. C'est ça qu'on veut. Mais on va fixer déjà des maximums de façon à respecter les analyses, les études d'impact qu'on a faites, parce qu'on a fait nos études en fonction d'un certain nombre de critères qu'on va respecter.

3475 **LE PRÉSIDENT :**

3480 Monsieur Perreault.

M. ROBERT PERREAULT :

3485 Est-ce que j'ai compris aussi que le projet est nécessairement un pont à hauban?

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Gilbert.

3490

M. HENRI GILBERT :

Madame Sultana, s'il vous plaît.

3495 **Mme SANDRA SULTANA :**

En fait, le concept haubané est un concept qui nous permet, qu'on estime être la meilleure réponse à la longueur de la travée de 240 mètres. Donc, pour pouvoir traverser le 240 mètres qui passe par-dessus la fosse, donc qui nous exclut de la fosse à esturgeon, la partie profonde de la rivière, le ministère considère qu'un concept haubané est la meilleure réponse à ça.

Maintenant, le partenaire privé pourra arriver avec un autre concept, s'il arrive par des méthodes de construction, des matériaux, à trouver un autre concept qui pourrait encore une fois, selon l'exigence, de ne pas avoir de pile dans la fosse, pourrait nous proposer un autre concept.

3505 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Perreault.

3510

M. ROBERT PERREAULT :

J'ai de plus en plus de difficulté à imaginer le pont, monsieur le président, mais à un moment donné, il va se dessiner.

3515

Sur la question... bon, il y aura nécessairement un certain nombre de piliers. Il y aura peut-être un hauban. Parce que là, je sais entre autres que le ministère avait des préoccupations sur la hauteur des piliers, en tout cas, je ne sais pas comment on les appelle techniquement.

3520

Et, par exemple, il m'est arrivé une question, elle est peut-être toute farfelue, mais bon, le ministère dit: «Il faut la réduire, cette hauteur, puis entre autres à cause du passage des hydravions.» Mais si le promoteur, tout d'un coup, lui, il vous dit: «Écoutez, c'est techniquement presque impossible à la fois de respecter ci et de respecter ça»...

3525

Je ne suis pas un ingénieur de formation. Des situations comme ça peuvent-elles arriver? Quelle garantie que vous avez que, tout d'un coup, je ne sais pas, une fois que les audiences sont terminées, on apprend que finalement le projet est très, très différent de celui qu'on a étudié parce que le promoteur privé ne peut pas respecter un petit peu les hypothèses qui sont celles souhaitées par le ministère?

3530

M. HENRI GILBERT :

C'est un contrat qui va avoir des exigences, comme on disait tantôt, puis des exigences au niveau des haubans. En tout cas, madame Sultana va poursuivre ma réponse, mais c'est des exigences qui vont être au contrat et l'entrepreneur va avoir à les respecter. Madame Sultana.

3535

Mme SANDRA SULTANA :

Monsieur le président, comme dit monsieur Gilbert, le contrat ou l'appel d'offres, le contrat final va préciser un certain nombre d'exigences. On vous parle de certaines exigences, 9 piles, ne pas construire de pile dans la fosse à esturgeon, la hauteur des mâts. Toutes ces exigences-là sont bien sûr des exigences qu'avec le concept qu'on vous présente sont réalisables. On n'invente pas des exigences qui ne seraient pas réalisables. Donc, les exigences sont basées sur un projet qui est réalisable.

3545

Ce qu'on dit, c'est que le partenaire privé, avec ces exigences-là, pourra optimiser son concept en répondant encore une fois aux caractéristiques ou exigences qu'on vous présente aujourd'hui ou cette semaine.

3550 **LE PRÉSIDENT :**

Si vous permettez, on pourrait aller du côté du ministère. On va retourner un peu comme hier avec Notre-Dame. C'est un projet récent dans la région de Montréal et on nous mentionnait qu'il y avait un certain nombre d'exigences au décret d'autorisation.

3555

C'est quoi la formule? Actuellement, par exemple, qu'est-ce qu'on retrouve par exemple comme exigences dans le projet Notre-Dame, c'est quoi qui est exigé dans un décret? C'est quoi les marges de manoeuvre qu'il y a à l'intérieur d'un décret? Monsieur Valiquette.

3560 **M. LUC VALIQUETTE :**

3565

La Procédure d'évaluation environnementale, ça vise à concevoir un projet en intégrant les préoccupations environnementales. Il y a une partie... bon, il y a toujours une décision à prendre sur l'information qui est donnée dans le cadre de la procédure. On pourrait, disons, demander d'avoir toute l'information et tout le temps et plus d'information, et on peut avoir l'autre extrême où on n'a pas beaucoup d'information, peu d'information, et que tout se règle après la décision du gouvernement lors de l'autorisation donnée par le ministre de l'Environnement. Ça, ce serait une autre extrême.

3570

Comment déterminer, dans le fond, quelle est l'information qu'on doit avoir avant l'autorisation du gouvernement? Bien, c'est selon les enjeux majeurs. C'est essayer d'avoir l'information nécessaire pour comprendre les impacts du projet, les principaux impacts du projet, je dirais, parce qu'il y a des impacts de détail, des mini-impacts que des fois on n'aura pas toute l'information et ce n'est pas grave. Donc, il faut porter un jugement sur ce qui est important

3575

comme impact du projet.

Et pour éclairer ces impacts-là, il faut avoir l'information sur les activités sources de l'impact. Et information, ça comprend, je ne dirais pas le détail tout le temps des méthodes de travail, mais il faut quand même avoir une information sur les méthodes de travail.

3580

Si on prend l'exemple dont on discutait, la rivière des Prairies, les fosses, les piles, les piliers, il faut savoir... bon, notre expert de la faune disait, hier ou avant-hier, que la fosse à esturgeon est très importante dans le système du Saint-Laurent et que l'esturgeon, c'est une espèce à protéger. Donc, on a ici un exemple d'un impact appréhendé, possible, qu'il faut vérifier dans ce cas-ci, pour moi c'est très clair, avant la décision du Conseil des ministres.

3585

3590

Alors, il faut savoir effectivement s'il y a des piles qui peuvent affecter cette fosse-là, non seulement par leur présence en période d'exploitation, mais par les méthodes de construction qui vont être utilisées. Parce qu'on pourrait affecter la fosse à esturgeon pendant deux mois, si ça dure deux mois les travaux, il faut le savoir. Est-ce qu'il va y avoir de la sédimentation? Est-ce qu'il n'y en aura pas? Il faut consulter les experts de la faune qui

connaissent bien le mode de vie de l'esturgeon. Alors, c'est tout ça. Donc, il y a toujours un jugement à porter.

3595 Je vous donne l'exemple qui a été apporté ici, la fosse à esturgeon. Bien, il faut savoir les activités qui vont être nécessaires pour construire le pont. Les matériaux, est-ce que c'est en palplanche? Est-ce qu'il y a des chemins d'accès? Il n'y aura pas de chemin d'accès? Est-ce qu'il y aura des remblais temporaires, pas de remblais temporaires? Où ils seront? Ça prend toute cette information-là avant la décision du Conseil des ministres.

3600

LE PRÉSIDENT :

3605 Donc, ça pourrait arriver, vous analysez le projet et dans certains aspects, vous pourriez laisser plus de marge de manoeuvre, donc être moins précis dans le décret si vous jugez à l'analyse environnementale qu'il n'y a pas d'impact majeur possible, donc c'est seulement des impacts mineurs, disons. Et dans les cas où vous identifieriez des impacts majeurs, là vous pourriez devenir très exigeants et très précis et obliger à des engagements ou fixer des conditions très précises, dans certains aspects avant de préparer un décret, donc avant que le décret soit acheminé au Conseil des ministres. C'est ce que je comprends.

3610

M. LUC VALIQUETTE :

3615 Oui. Et qui prend cette décision-là? Évidemment, il y a deux gestionnaires dans la procédure. Il y a le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs qui gère les parties non publiques de la procédure, il y a aussi le Bureau d'audiences publiques qui, lorsqu'il y a une commission d'enquête comme c'est le cas actuellement, gère cela.

3620 Mais il y a tous les intervenants de la société québécoise aussi. Quand c'est public, il y a le public qui fait part de ses préoccupations. Il y a les promoteurs, le ministère des Transports dans le cas ici, qui fait part de son expertise. Il y a les personnes-ressources qui sont là. Alors, c'est collectivement que se prend une décision basée sur l'expérience.

3625 Mais au niveau de notre ministère, je vais vous donner un exemple, le cas de la fosse. Ça, ça m'apparaît assez clair. Donc, je peux faire part de cette expertise-là ici.

LE PRÉSIDENT :

3630 Par contre, je vais répéter un peu ce que j'ai dit hier. Là, je parle en tant que personne, en tant que crainte personnelle. Je considère que c'est déplorable que souvent dans les décrets, le ministère arrive et obtienne des engagements d'un promoteur et les engagements ne sont pas publics.

C'est-à-dire qu'on a une procédure publique, comme je disais hier, et après le BAPE, souvent – puis je pense que je ne suis pas seul au BAPE à le déplorer – c'est qu'on se retrouve

3635 des fois avec, bon, il y a de l'information, il y a une lettre. Des fois, par curiosité, on dit: «Ça contient quoi la lettre?» Mais ce n'est pas accessible, ni à nous, ni à personne, ni au public. C'est un document qui demeure privé, mais qui est cité au décret.

3640 Est-ce que dans des cas comme ça, est-ce qu'on a des garanties quelque part, au moins de transparence, à savoir si le ministère fixait des exigences, est-ce qu'on va les connaître? Est-ce que la population va les connaître?

M. LUC VALIQUETTE :

3645 Oui, vous soulevez un problème. Ça a été étudié par les comités de révision de la procédure, comité Lacoste en 88 qui avait fait un gros travail d'analyse sur le processus, qui soulevait ce problème-là qui touche à l'information au public, qui touche aux gens qui viennent, qui participent, qui font part de leurs préoccupations, puis il y a une audience publique qui se tient – puis vous parlez de la rue Notre-Dame, c'est un cas – il y a une audience publique qui se tient
3650 et il arrive qu'il y a des modifications après l'audience publique et, là, on tombe dans une partie qui n'est pas publique.

Lors de la décision du gouvernement, il publie son décret. C'est accessible sur le site du ministère de l'Environnement, le ministère du Développement durable, c'est accessible dans la
3655 Gazette Officielle. On donne la liste des lettres, documents qui sont écrits dans la décision. La décision prévoit donc un certain nombre de documents sur lesquels elle s'appuie et les lettres qui viennent modifier l'étude d'impact. Bon, tout ceci peut être accessible via la *Loi d'accès à l'information*.

3660 Mais il n'y a pas de mécanisme pour publier toutes ces lettres-là, les rendre sur le site Internet accessibles, tous ces documents qui arrivent après l'audience publique.

LE PRÉSIDENT :

3665 Ça peut devenir hasardeux.

Monsieur Perreault?

M. ROBERT PERREAUULT :

3670 Oui, de fait, c'est parce que, monsieur le président, c'est maintenant les audiences pour évaluer les impacts. Donc, évidemment, je peux toujours lire la documentation qui s'ensuivra, mais je suis ici normalement, vous êtes là pour qu'on puisse poser des questions au promoteur sur les impacts du projet. Je veux bien qu'on me réponde qu'un jour ils seront connus éventuellement, c'est souhaitable, mais à cette étape-ci, je pense que pour que la décision
3675 puisse être prise, il faut être capable de les évaluer.

Or, ce que je constate, c'est qu'à un certain nombre de questions, ce qu'on me répond, c'est qu'on n'est pas en mesure de me répondre à ce moment-ci. Un jour, on les connaîtra. C'est ce que je constate.

3680

LE PRÉSIDENT :

C'est ce qu'on doit comprendre.

3685

M. ROBERT PERREAULT :

Parce que, par exemple, je suis à d'autres questions qui ne sont quand même pas sans importance. Par exemple, quelle est la méthode de dragage qui sera retenue? Qu'est-ce qu'on fera avec – on en parlait tantôt – de ce qu'on en retirera? Quand est-ce qu'on va faire ça? À quelle saison? C'est quoi les impacts après ça? On parlait de la fosse à esturgeon. Ce que je comprends au moment où on se parle, c'est qu'on n'a pas de réponse.

3690

Et vous me permettez de citer un extrait des audiences qui ont eu lieu parce que le ministère de l'Environnement disait que:

3695

Quand un projet est assujéti à la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, celle-ci ne s'applique qu'à des projets précis, et qu'il faut faire l'exercice de comparaison des variantes du pont et faire un choix d'une variante, celle-ci constituant par le fait même le projet retenu.

3700

La description du projet retenu doit comprendre non seulement ses paramètres techniques, mais aussi des activités préparatoires et de construction, les opérations prévues, déboisement, excavation, les aménagements, les infrastructures temporaires connues, les chemins d'accès, les ouvrages de dérivation temporaire des eaux, etc., etc., etc.

3705

C'est habituellement de ce genre de chose pour des projets en rive, pour des projets en rivière, pour des projets de voirie qu'on est en mesure de discuter lorsque se passent les audiences du BAPE. Je constate que je n'ai pas de réponse. J'en avais une série d'autres. Je ne les poserai pas toutes parce que si, à chaque fois, c'est la même réponse que j'obtiens essentiellement, qui est celle qu'il y a une nouvelle formule de trouvée, la seule question qu'il me reste, c'est pourquoi ne pas avoir attendu de faire l'appel d'offres et d'avoir le promoteur privé pour qu'on ait tout le monde devant nous.

3710

Mais ça, c'est un autre débat. En tout cas, c'est une autre question, comme dit le gars à la télévision.

3715

LE PRÉSIDENT :

Effectivement.

3720

M. ROBERT PERREAULT :

3725

Et, par contre, ce que je retiens et ce que j'entends, monsieur le président, ce qu'on me dit – moi, je ne suis pas un ingénieur – mais ce qu'on me dit, et je veux juste être sûr que j'ai bien compris, c'est qu'un tel pont, dans le cadre des coûts identifiés, est réalisable à 9 piliers et moins, et avec la hauteur du hauban projeté. C'est ce qu'on me dit d'un point de vue d'ingénierie. C'est ce que j'entends.

3730

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Gilbert.

M. HENRI GILBERT :

3735

Je demanderais à madame Sultana de répondre à ça, s'il vous plaît.

Mme SANDRA SULTANA :

3740

Oui, à votre dernière question. Et si vous me permettez de compléter l'information par rapport aux différentes conditions?

LE PRÉSIDENT :

Oui.

3745

Mme SANDRA SULTANA :

3750

Dans l'étude de justification déposée, le rapport d'analyse des impacts juin 2001, il y a un devis de performance qui est présenté là, qui fixe le cadre réglementaire et les conditions dans lesquelles le partenaire privé va devoir réaliser ses travaux.

3755

Le cadre réglementaire donc énonce toute la législation fédérale, toute la législation provinciale, législation municipale et paramunicipale, indique aussi les exigences environnementales que le partenaire privé sera tenu de respecter, les phases de construction, le forage-sondage, circulation des véhicules et engins de chantier, déboisement, protection contre l'érosion, utilisation d'explosif, excavation et terrassement, gestion des déblais, patrimoine historique et archéologique, interventions en eau et en rive, etc.

3760

Je ne vous ferai pas toute la description, mais il y a un devis de performance qui va être exigé, donc qui va être intégré dans l'entente de partenariat et que le partenaire privé sera tenu de respecter.

LE PRÉSIDENT :

3765 Oui, très bien. Mais par contre, un peu dans le même sens que monsieur Valiquette a dit tout à l'heure, c'est quand même une première fois. Il y a quand même des différences, c'est évident, par rapport à un projet conventionnel.

3770 Disons un des défis de la commission, effectivement, regardons les choses avec un esprit ouvert, bien entendu, on va voir, pendant que la commission va faire son analyse du projet, donc elle va avoir sans doute des endroits où, oui, c'est très facile à cerner, donc les marges de manoeuvre font en sorte qu'on arrive toujours à des impacts disons négligeables.

3775 Dans d'autres cas, ça pourrait arriver qu'on obtienne des analyses qui nous disent: «Bien, il y a un potentiel d'impacts, voire peut-être géométriques», quelque chose comme ça. Serons-nous en mesure de dire qu'est-ce qu'il faudrait faire? On va regarder. J'ignore encore quel aspect on va prendre. Mais chose certaine, c'est la première fois à ma connaissance que le BAPE va examiner un projet sous cet angle-là.

3780 Parce qu'effectivement, comme monsieur Perreault dit, souvent, on a la stratégie de construction des piles, est-ce que c'est en palplanche? C'est quoi qui est utilisé exactement? Quelle est la stratégie utilisée? Dans ce cas-ci, on imagine les techniques, il n'y en a pas 10 000, mais il y a un peu plus d'incertitude à savoir quelles techniques peuvent être utilisées.

3785 Si on sait, par exemple, bon, on a parlé des pieux, si actuellement la rivière des Prairies coule sur un fond rocheux le long de la roche-mère, bien, il n'y aura pas de pieu, c'est évident. S'il y a 50 mètres d'argile, oui, là, on pourrait penser à des pieux. Mais en tout cas, c'est des questions qui sont ouvertes. On va essayer de voir si on a l'information.

3790 Nous, comme je vous dis, on va le regarder d'un esprit ouvert, mais s'il arrive des incertitudes, on va les souligner. Si elles sont importantes, bien, on va la souligner l'importance de l'incertitude. En tout cas, je ne sais pas encore à quelle analyse on va arriver, la commission commence ses travaux. On s'informe. Donc, c'est certain qu'on peut penser que la commission va s'adresser particulièrement à cet aspect-là. Est-ce qu'on peut travailler ou pas?

3795 Mais je vous dis tout de suite, il ne faut pas présumer de rien. Je ne sais pas à quelle conclusion nous allons arriver, mais chose certaine, on va se pencher sur ces différentes questions-là.

3800 **M. ROBERT PERREAULT :**

3805 Je soulève la question suivante. Sinon, à part les débats de circulation, qu'est-ce qu'il reste comme débat? Si toutes les questions qui ont trait aux aménagements relèvent d'un promoteur qui est à venir, qu'est-ce qu'il reste comme débat à part d'un débat de circulation?

LE PRÉSIDENT :

3810 Effectivement, c'est des questions. On va regarder ça dans l'ensemble et le ministère semble aussi, d'une certaine façon, éprouver certains questionnements. On va voir, eux aussi, comment ils vont gérer l'ensemble de la problématique. Comme je vous dis, nous, on part avec l'esprit ouvert dans les circonstances et nous allons faire un rapport en conséquence.

M. ROBERT PERREAULT :

3815 J'avais des questions sur le deuxième volet qui portent sur la circulation cette fois-ci, parce que sur le premier volet, je vais les aligner, je vais les faire parvenir à la commission de toute façon, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

3820 On les regardera.

M. ROBERT PERREAULT :

3825 On en a une trentaine qui portent sur ce que portent d'habitude des audiences publiques en environnement sur un projet comme celui-là. Je vais vous les faire parvenir. Mais là, ce que je comprends, c'est que de toute façon, les réponses, c'est le promoteur privé qui pourrait me les donner.

LE PRÉSIDENT :

3830 On examinera ça.

M. ROBERT PERREAULT :

3835 Mais sur l'impact de ce projet en matière de circulation, moi, je vais vous dire très honnêtement, j'ai essayé de suivre autant que possible – puis habituellement, j'y arrive – la position du ministère et son argumentation, ses chiffres, du point de vue de la justification de ce projet.

3840 Peut-être juste avant, une dernière question sur le premier volet. Est-ce que je comprends bien aussi qu'au moment où on se parle, le ministère est dans l'impossibilité totale d'apporter la moindre indication sur le partage des coûts entre le gouvernement et le promoteur privé? Par exemple, est-ce que ça peut être – je donne un chiffre au hasard – 75 % par le
3845 gouvernement, 25 % par le promoteur?

LE PRÉSIDENT :

3850 Monsieur Gilbert, qu'est-ce que vous pouvez nous en dire? C'est quoi votre espérance, sans tomber nécessairement dans le secret industriel, mais c'est quoi? La majeure partie du coût devrait être payée par... vos objectifs, c'est quoi? Majorité ou minorité.

M. HENRI GILBERT :

3855 Madame Sultana, allez-y donc, s'il vous plaît, avec votre réponse.

Mme SANDRA SULTANA :

3860 Monsieur le président, vous comprendrez qu'on est dans un processus d'appel d'offres. Donc, le projet, il devra passer à travers un processus d'appel d'offres et le partenaire privé devra nous faire une soumission sur cet élément-là.

3865 Donc, pour maintenir une position concurrentielle par rapport à tout le coût de toute la charge du gouvernement par rapport à ce projet-là, ça demeure une question qui fait partie d'un processus d'appel d'offres qui se doit d'être concurrentiel.

M. ROBERT PERREAULT :

3870 Est-ce que, monsieur le président, il est exact ou non que la réduction de 3 à 2 voies visait à diminuer les coûts pour rendre plus facilement accessible aux entreprises privées du Québec la soumission à ce projet? Est-ce qu'il y a eu des discussions là-dessus au ministère?

LE PRÉSIDENT :

3875 Monsieur Gilbert.

M. HENRI GILBERT :

3880 Monsieur Venne, s'il vous plaît.

M. JACQUES VENNE :

3885 Monsieur le président, ce que nous avons dit en présentation, c'est que nous avons tenté de mieux intégrer le projet d'autoroute 25 aux deux extrémités du projet qui existent, c'est-à-dire au nord vers Terrebonne avec l'autoroute 440 ainsi que vers le sud, de façon à minimiser les impacts tant dans l'échangeur d'Anjou que dans l'échangeur du boulevard Marcel-Villeneuve vers Terrebonne, l'autoroute 25 vers Terrebonne. Et c'est pour ça. Ce n'est pas en raison de vouloir diminuer les coûts.

3890 Ce qu'on dit, c'est qu'actuellement, c'est ce que le ministère a besoin pour longtemps et
en permettant d'avoir le pont, strictement le pont à 3 voies avec des pertes de voies au niveau du
boulevard Lévesque et du boulevard Perras, ceci a permis par un échangeur plus complet de
permettre aux gens, arrivant de Marcel-Villeneuve ou de la montée Masson arrivant du nord ou
s'en allant dans cette direction-là le soir, d'avoir accès chez eux sans continuer sur l'autoroute 25.
3895 Donc, ça nous a permis de réduire le nombre de voies et d'assurer le même niveau de service
pour ces utilisateurs.

LE PRÉSIDENT :

3900 Monsieur Perreault.

M. ROBERT PERREAULT :

3905 Donc, j'ai posé une question, je n'ai pas eu de réponse. J'ai posé la question s'il y avait
eu des discussions. C'est parce que je pose la question, monsieur le président, pour la raison
suivante.

3910 C'est un pont à 6 voies. C'est un projet autoroutier qui est passé de 6 à 4 voies. La
question qui se pose, c'est pourquoi? On nous donne un certain nombre d'explications. Moi, j'ai
entendu d'autres explications possibles. Je pose la question tout simplement.

3915 Est-ce que parmi les discussions qui sont intervenues, parmi les motivations du ministère,
il y a dans une première phase une volonté de réduire les coûts de l'ouvrage en réduisant ce
projet à 4 voies, quitte à plus tard, dans des deuxième phases, revoir tout le concept une fois
ces audiences terminées. Mais est-ce que, oui ou non, il y a eu de telles discussions. C'était ma
question.

LE PRÉSIDENT :

3920 Monsieur Gilbert.

M. HENRI GILBERT :

3925 Monsieur Venne, s'il vous plaît.

M. JACQUES VENNE :

3930 En tant que tel, je n'ai aucune décision qui a été prise par les autorités dans ce dossier-là.
Et je peux vous dire que moi, personnellement, en tant que personne qui ai réalisé les études de
circulation, je n'ai aucune discussion avec les entreprises privées quelconques que ce

soit. J'ai à faire un travail professionnel et j'ai à desservir une circulation, un niveau de circulation et un type de développement. Donc, le projet est tout à fait défini dans un cadre interne de façon à desservir les buts visés par le ministère des Transports strictement.

3935 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Merci.
Monsieur Perreault.

3940 **M. ROBERT PERREAULT :**

Alors, pourquoi garder 6 voies pour le pont?

3945 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Venne.

M. JACQUES VENNE :

3950 Dans la présentation, je vous ai dit que sur le pont, il passerait à l'heure de pointe du matin 4 140 véhicules en direction sud. Et que pour desservir cette population-là, ce niveau d'achalandage-là, ça prend 3 voies de circulation. Sinon, je construis un pont qui, à l'ouverture, serait au début du niveau de service «E». C'est un niveau de service que le ministère ne doit pas atteindre à l'ouverture d'une voie de circulation. Ça serait de faire un nouveau pont à congestion.
3955 Donc, à ce moment-là, ça donnerait absolument rien.

Ce qu'on a voulu aussi déterminer, c'est que les gens devaient sauver du temps, devaient sauver de la distance. C'est ça qu'on a fait. Donc, le projet était de desservir comme il faut les gens qui arrivent de Terrebonne et qui arrivent de la 440 et qui y retournent le soir. Et aussi de desservir surtout les gens qui vont venir de l'est de Laval et des développements qui pourraient s'y produire.

3960 **M. ROBERT PERREAULT :**

3965 Mais il y a quelque chose que j'ai mal compris peut-être, monsieur le président. On s'en vient à 2 voies. On arrive sur le pont, on tombe à 3. On arrive au bout du pont, on retombe à 2. Il y a quelque chose que je n'ai pas saisi, je pense.

3970 **LE PRÉSIDENT :**

Il y avait un schéma tout à l'heure, monsieur Venne?

M. HENRI GILBERT :

3975 On va l'afficher, monsieur le président.

M. JACQUES VENNE :

3980 On va montrer deux images. On va montrer celle d'hier qui était la jonction avec l'échangeur au nord et on va montrer aussi comment ça va se passer entre le boulevard Lévesque et le boulevard Perras. Donc, un agrandissement de ce secteur-là.

3985 Je vais parler du pont en premier. Donc, après ça, on pourra monter vers le nord si monsieur Perreault a besoin d'autres explications.

Bon, on est du côté de Montréal. Le pont est du côté de Laval. À Montréal, le boulevard Perras est ici, d'accord? En direction de Laval, de la couronne nord, il y a une entrée. Sur le territoire de Montréal, l'autoroute est à 2 voies en dépression de façon à s'insérer au niveau du pont en passant par-dessus le boulevard Gouin qui est à peu près ici.

3990 Donc, l'entrée est un gain de voie sur le pont. On passe de 2 sur l'autoroute plus 1 voie. Parce que l'achalandage prévu dans l'est va faire en sorte qu'il va y avoir suffisamment de trafic pour exiger le gain de voie. Et aussi, pour permettre au ministère des Transports d'exploiter la voie réservée autant à Montréal qu'à Laval, mais d'insérer les autobus sur le gain de voie pour ne pas qu'ils soient en congestion.

4000 À partir de ce moment-là, si j'ai 4 200 véhicules, la capacité du pont est d'environ 6 600 véhicules à l'heure. Ce que ça permet de faire, c'est de favoriser le transport en commun sur la voie de droite qui va sortir au boulevard Lévesque avec une perte de voie en direction nord. Donc, l'autoroute est toujours à 2 voies, sauf pour l'entrée Perras, sortie boulevard Lévesque.

4005 Avec 1.2 kilomètre pour la longueur totale du pont, c'est sensiblement ce que ça prend pour une accélération des véhicules, une insertion dans le trafic et pour la divergence, c'est-à-dire de prendre la voie de sortie et de retourner à Lévesque.

C'est pour ça que le ministère des Transports a préféré tout de suite faire le pont à 3 voies de façon à s'assurer d'une fluidité et d'une sécurité pour ses usagers. C'est dans ce sens-là strictement que le pont est fait.

4010 À partir de ce moment-là, on peut prendre l'autre diapositive, s'il vous plaît.

M. ROBERT PERREault :

4015 J'ai compris le concept. Ça me va.

M. JACQUES VENNE :

Oui?

4020 **LE PRÉSIDENT :**

Ça va, monsieur Perreault?

M. ROBERT PERREAULT :

4025

Je ne veux pas abuser du temps de la commission, il est 5 h.

LE PRÉSIDENT :

4030

Donc, encore une question et on arrêtera à 17 h. On reprend à 19 h. Si vous avez encore une question après ça, à 19 h, si vous êtes ici ce soir, on va vous laisser faire.

M. ROBERT PERREAULT :

4035

Dans le fond, sur la question des coûts pour les pouvoirs publics, on ne peut pas avoir de réponse à ce moment-ci, c'est ce que je comprends. D'ailleurs, il y a une question qui m'est venue là-dessus aussi.

4040

C'est parce qu'à date, quand on a des réponses sur ces questions-là, on a toujours pris pour acquis que l'entreprise, qui sûrement s'incorporerait pour la gestion d'un tel pont, ne pouvait pas faire faillite. En cas de faillite, j'imagine que c'est le gouvernement du Québec qui assumera le suivi de tout ça, j'imagine? On ne fermera pas le pont?

M. HENRI GILBERT :

4045

Madame Sultana, s'il vous plaît.

Mme SANDRA SULTANA :

4050

Il y aura, monsieur le président, des clauses à l'entente de partenariat qui prévoiront le cas d'une faillite possible. Donc, quelles sont les modalités pour reprendre l'ouvrage au cas où on doit le reprendre.

M. ROBERT PERREAULT :

4055

Et les impacts pour les contribuables, à ce moment-ci, on n'est pas en mesure de les connaître. Parce que j'ai en tête les exemples, on pourra revenir au moment des audiences sur les mémoires, mais entre autres l'exemple du Nouveau-Brunswick est assez impressionnant.

4060 **LE PRÉSIDENT :**

Par exemple, disons qu'on comprend, il y a des achats de matériaux pendant la construction, le pont est presque terminé, le consortium fait faillite. Donc, ça veut dire qu'il y a un manque de liquidité. Vous nous avez dit que, par exemple, l'emprise est actuellement la propriété du MTQ, mais les matériaux, c'est-à-dire, l'asphalte, béton, etc., seraient la propriété du MTQ. Sauf que disons dans l'hypothèse où le concessionnaire fait faillite mais n'avait pas encore payé ces matériaux-là, qu'est-ce qui arrive? Madame Sultana.

4070 **Mme SANDRA SULTANA :**

Il ne faut pas oublier que c'est le partenaire privé qui va avoir financé les travaux. Donc, c'est lui qui aura à se restructurer pour faire face à cette éventualité-là.

4075 Il ne faut pas oublier aussi que dans les consortiums, les consortiums sont formés habituellement autant de consultants en ingénierie, que d'entrepreneurs, que d'exploitants d'ouvrage, que de financiers. Et bien souvent, les financiers sont les premiers à tenter de restructurer l'entreprise ou le consortium de façon à garder l'ouvrage.

4080 Mais encore une fois, je reviens. Il y aura des modalités dans l'entente de partenariat, qui prévoient le cas si faillite il devait y avoir.

LE PRÉSIDENT :

4085 Très bien. Monsieur Perreault?

M. HENRI GILBERT :

4090 Excusez, monsieur le président. Dans les contrats conventionnels, il y a le même danger. Il y a des cautions qui existent, des garanties. On a vu ça même sur le pont Charles-de-Gaulle où l'entrepreneur a fait faillite. Il existe une multitude de façons de reporter le travail à la caution ou à d'autres personnes. C'est sûr que le devis va avoir des garanties aussi puis des façons de restructurer l'entreprise. Mais ça, ça nous guette partout. Québec a donné des contrats majeurs à la Baie James, partout au Québec, et puis c'est toujours le risque qu'il peut arriver, des faillites.

4095 **M. ROBERT PERREAULT :**

4100 Il y a une différence dans ce cas-ci. La justification du gouvernement de faire ce projet, c'est qu'en principe, il ne coûtait rien aux contribuables. On dérive tranquillement à un projet qui coûte un peu d'argent aux contribuables. On va peut-être arriver à la fin à un projet qui va coûter

beaucoup d'argent aux contribuables. Là, il y a un problème de débat sur le fond, mais ce n'est pas la période des questions mettons.

LE PRÉSIDENT :

4105

Exactement. Alors qu'on pourra revenir en seconde partie d'audience sur les opinions.

M. ROBERT PERREAULT :

4110

Parce qu'il y a quand même eu, j'imagine, de la part du ministère des scénarios de faits, monsieur le président. Si on dit, par exemple, qu'à 1 \$, si on prévoit 60 000 véhicules par jour, si on multiplie ça par 220 jours ouvrables, si on calcule les fins de semaine, il doit y avoir quand même quelqu'un qui a fait un peu un calcul de dire: «Quoi, le promoteur peut aller chercher 12-15 M\$, 16-20. Ça représente à raison de son coût d'emprunt...».

4115

Il doit quand même y avoir une certaine estimation des coûts, puis de la marge possible. J'ai un peu de difficulté à imaginer que le ministère n'est pas capable de rien déposer là-dessus au moment où on se parle.

4120

LE PRÉSIDENT :

J'imagine que le ministère a dû faire des évaluations.

M. ROBERT PERREAULT :

4125

Oui.

LE PRÉSIDENT :

4130

On se comprend. Madame Sultana a parlé d'informations sensibles. C'est bien évident que si on connaît les documents précis, on se comprend que dans la procédure, s'il y a des documents, des allégations de confidentialité dans un document, il y a une procédure qui existe. Et la commission, à ce moment-là, évalue ça en fonction du préjudice invoqué par, à ce moment-là, le détenteur du document.

4135

Si, par exemple, d'un point de vue analyse du dossier, la commission est capable d'émettre, par exemple, un avis sur le projet sans avoir ce document-là et compte tenu qu'il y a un préjudice, la commission va retourner le document. Donc, c'est toujours cette question-là, puis on se retrouve toujours avec le fameux préjudice. On le comprend.

4140

M. ROBERT PERREAULT :

Je vais tenter de revenir, monsieur le président, sur tout le dossier de l'achalandage,

4145 mais juste terminer là-dessus en disant, cependant dans un débat d'opportunité, en termes des coûts pour le trésor public, entre développer des projets de transport en commun, par exemple, quitte à justifier comment on transporte les marchandises, versus ce genre de projet, la comparaison des coûts est un élément central du débat.

4150 Alors, on est incapables actuellement de comparer les coûts pour le trésor public parce que, évidemment, les coûts d'investissement pour les projets en transport public, ça, on les connaît, mais les coûts dans le cas de ce projet, on ne les connaît pas pour le trésor public.

LE PRÉSIDENT :

4155 Il y a sûrement des hypothèses générales qui sont faites. De toute façon, on peut comparer. On parle de 383 M\$. Il n'y a pas 10 000 façons disons d'amortir un investissement comme ça. Il y a des modèles quand même estimables. C'est exact qu'on peut avoir des idées sur ça.

4160 Mais c'est certain que dans le cas où le ministère des Transports dit: «Oui, on a fait des estimés, mais c'est de l'information sensible», c'est-à-dire que nous autres, notre commission a initié un dépôt de document et on regarde. Le MTQ va invoquer que c'est de l'information sensible, c'est de l'information préjudiciable. Ils vont dire: «Si c'est divulgué...» ils vont sûrement nous dire des choses comme: «... ce n'est pas le public qui nous inquiète. C'est éventuellement les futurs soumissionnaires. Et le préjudice serait tel, tel, tel.»

4170 Donc, disons qu'une fois qu'ils ont démontré le préjudice, à ce moment-là si la commission est capable de faire son rapport, la documentation ne sortira pas. Vous comprenez? Donc, c'est pour ça qu'à ce stade-ci, oui, on peut peut-être poser des questions précises, à savoir est-ce qu'on peut avoir des éléments d'information. Mais sur des questions financières de ce type-là, on se retrouve toujours avec la même problématique.

4175 C'est la même chose que ce soit pour un autre dossier, peu importe. Le boulevard Notre-Dame, je l'ai lu le rapport Notre-Dame. Par exemple, de quelle façon tout ça c'est financé? Il y a un financement qui est fait. Donc, c'est certain qu'on peut approximer pour les coûts de financement d'un projet comme ça, et ça va coûter tant. Si on dit que c'est 7 % d'intérêt par année que ça coûte, 380 M\$ la première année, on a une idée des coûts.

M. ROBERT PERREAULT :

4180 Mais vous me permettrez quand même de dire qu'il y a une différence. Dans le cas de Notre-Dame, on peut se tromper dans l'estimation. Un gouvernement, une administration peut se tromper dans l'estimation. Mais elle estime et elle met sur la place publique. Elle dit: «Voici. Je veux faire tel projet, puis j'estime qu'il va coûter tant.» On peut débattre de l'opportunité du projet, on peut débattre de la vraisemblance des chiffres avancés. Dans le cas présent, on a

aucun chiffre d'avancé sur ce que sera la part du financement public.

LE PRÉSIDENT :

4190 Bien, ils ne le savent pas eux-mêmes. Ça veut dire qu'ils ont probablement dit: «On s'attend à ça...»

M. ROBERT PERREAULT :

4195 C'est ce que je constate, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

4200 «... et on va voir.» C'est la soumission qui va faire foi de tout.

M. ROBERT PERREAULT :

C'est ce que je constate à cette étape-ci des audiences du BAPE.

4205 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ce que, moi aussi, je constate.

M. ROBERT PERREAULT :

4210 Le ministère ne sait pas combien le gouvernement du Québec va financer ce projet.

LE PRÉSIDENT :

4215 J'imagine qu'ils en ont une idée, mais ils ne savent pas encore exactement. Ils vont attendre d'avoir les soumissions. Moi aussi, c'est ce que je comprends.

M. ROBERT PERREAULT :

4220 Merci.

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

4225 Oui, monsieur Gilbert?

M. HENRI GILBERT :

4230 Si vous permettez, monsieur le président, madame Sultana pourrait donner peut-être de l'information additionnelle. Si vous le permettez.

LE PRÉSIDENT :

4235 Il est déjà 5 h 05.

M. HENRI GILBERT :

Non?

4240

LE PRÉSIDENT :

On reprend à 7 h. On pourra peut-être compléter avec la précision à 19 h.

4245

M. HENRI GILBERT :

Parfait. Merci.

LE PRÉSIDENT :

4250

Très bien? Merci, monsieur Perreault.

4255

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

4260

ET J'AI SIGNÉ:

LISE MAISONNEUVE, s.o.