

Séance de la soirée du 18 mai 2005

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

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

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

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 5

Séance tenue le 18 mai 2005, 19 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

PÉRIODE DE QUESTIONS:

JACQUES BRUNET.....	17
RÉAL BERGERON.....	23
FRANÇOIS LAGARDE.....	28
FRANÇOIS GAGNON.....	32

PRÉSENTATION PAR LE MINISTÈRE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX.....	48
--	----

REPRISE DE LA SÉANCE	60
----------------------------	----

VINCENT MARCHIONE.....	60
------------------------	----

DANIEL VANIER	75
---------------------	----

PATRICK CHARETTE	89
------------------------	----

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

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

10 Alors, avant d'inviter les personnes inscrites au registre, nous allons régler quelques petits points. Tout d'abord, du côté du ministère des Ressources naturelles et de la Faune, vous êtes ici ce soir. Cet après-midi, il avait été question des habitats fauniques et des espèces menacées donc dans la rivière des Prairies, donc dans le milieu de la zone d'étude où est envisagé le pont.

15 Donc, je vous laisserais la parole là-dessus, à savoir quelle information vous pouvez nous communiquer à ce stade-ci, puis on pourra revenir avec une petite question complémentaire.

20 Notamment, on avait mentionné que, dans les espèces menacées, il y avait un oiseau nicheur. On avait le nom tout à l'heure, on pourra le ressortir.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

L'épervier.

LE PRÉSIDENT :

25 L'épervier entre autres? Alors, je vous laisse aller là-dessus, s'il vous plaît, puis on pourra échanger.

M. PIERRE BILODEAU :

30 Si on veut parler des espèces susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables ou des espèces désignées, au niveau des poissons, il y en a trois dans le secteur. Il y a le chevalier de rivière qui a été mentionné dans ce secteur-là, mais quand même à une seule reprise, ce qui est quand même assez rare.

35 Par contre, on sait que c'est un habitat important, comme on en a déjà parlé, pour l'esturgeon jaune, qu'à l'endroit même des travaux proposés, il y a une fosse importante pour le développement des juvéniles d'esturgeon jaune.

40 Et aussi, en amont du pont, c'est-à-dire au pied de la centrale de rivière des Prairies, la

plus importante frayère d'esturgeon jaune du Saint-Laurent, qui alimente le système Saint-Laurent qui se situe dans la rivière des Prairies. Donc, c'est un couloir de migration important pour ce poisson-là.

45

C'est aussi un couloir de migration important pour l'alose savoureuse, un autre poisson, qui est un grand migrateur qui est désigné par règlement comme espèce vulnérable au Québec. L'alose savoureuse est un grand migrateur donc qui vient du nord de l'Atlantique. Notre population du Saint-Laurent, nos poissons font quoi, 4 000 km aller-retour pour venir se reproduire dans la région de Montréal.

50

Il y avait, jusqu'à il y a trois ans, une seule frayère connue, qui était au pied du barrage de Carillon. Et puis on en a découvert une autre, il y a deux ans, sous le pont Pie IX dans la rivière des Prairies également.

55

Alors, c'est un endroit de regroupement connu. Alors, la rivière des Prairies devient donc un couloir de migration important pour la reproduction de l'alose savoureuse. L'alose ne se reproduirait pas dans ce secteur-là. Par contre, comme elle se reproduit à la surface de l'eau et que ses oeufs dévalent avec le courant, il y a eu aussi, dans les inventaires faits récemment, découverte de jeunes alevins d'alose savoureuse dans le secteur des îles notamment, sur les hauts-fonds du côté de l'île de Montréal. Ça, c'est pour les poissons.

60

Maintenant, j'avais une liste, moi, d'espèces autres, c'est-à-dire des oiseaux qui sont susceptibles d'être retrouvés dans ce secteur-là. Moi, j'ai trois espèces mentionnées dans les relevés du Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec et qui listent les mentions d'animaux d'espèces menacées ou vulnérables: le pic à tête rouge, la pie-grièche migratrice et le hibou des marais qui sont susceptibles de se retrouver dans le secteur des travaux. Ça peut être du côté Laval notamment. Dans le marais dont on parle souvent à Laval, il y a une mention de pie-grièche migratrice.

70

Et puis il y a d'autres espèces qui ont été mentionnées dans l'étude d'impact. Si vous voulez, on pourra revenir là-dessus.

LE PRÉSIDENT :

75

Sur la question spécifique des habitats fauniques, de mémoire, je crois, les poissons, leur habitat faunique est-il déterminé de façon d'office dans le cas des poissons?

M. PIERRE BILODEAU :

80

Oui. Dans le chapitre 4.1 de la *Loi sur la conservation et de la mise en valeur de la faune*, il y a le règlement. Et le règlement qui en découle sur la protection des habitats fauniques, il y a plusieurs types d'habitats qui sont cartographiés. Comme les aires de

85 concentration d'oiseaux aquatiques, les secteurs de huttes de rats musqués, les ravages de cerfs de Virginie, ça, c'est cartographié. Mais l'habitat du poisson dans son ensemble est considéré comme un habitat faunique protégé.

LE PRÉSIDENT :

90 Dans le cas des espèces comme des oiseaux aquatiques et autres espèces dans le secteur, outre le poisson, y a-t-il des espèces menacées ou vulnérables dont l'habitat faunique a été cartographié?

M. PIERRE BILODEAU :

95 Non, il n'y a pas d'aire de concentration d'oiseaux aquatiques reconnue dans ce secteur-là. Par contre, il y a la présence de certaines espèces menacées.

LE PRÉSIDENT :

100 Si l'habitat faunique n'est pas cartographié, est-ce qu'il y a une différence de protection pour la notion d'espèce menacée ou vulnérable? Parce qu'on peut mettre une espèce sur une liste, si son habitat n'est pas cartographié, est-ce que l'espèce est moins protégée?

M. PIERRE BILODEAU :

105 Oui, l'espèce est moins protégée parce que, à ce moment-là, c'est la bête elle-même qui est protégée et son nid, ses produits de reproduction. Mais son habitat n'est pas protégé tant qu'on ne crée pas un refuge ou une réserve pour l'animal.

LE PRÉSIDENT :

110 Et ça veut dire quoi concrètement? Donc, on dit: «L'animal est protégé, l'espèce est protégée», c'est-à-dire qu'on ne peut pas le chasser? Qu'est-ce que ça signifie concrètement?

M. PIERRE BILODEAU :

115 On n'a pas le droit de le chasser, effectivement, de le déranger, mais on peut... ce que ça signifie en fait, c'est qu'on n'a pas le droit de le détruire.

LE PRÉSIDENT :

120 Par contre, on peut...

125 **M. PIERRE BILODEAU :**

Ça s'applique bien dans le cas d'un amphibien, par exemple la rainette faux-grillon du côté de Longueuil, où on peut l'appliquer facilement. On ne peut pas aller bulldozer en principe un habitat à rainette pendant la reproduction. Par contre, c'est plus difficile quand il s'agit d'un oiseau évidemment.

130

LE PRÉSIDENT :

C'est plus difficile, il se promène. Mais quand un habitat faunique est désigné, disons, est-ce qu'il y a des interdictions pour des travaux?

135

M. PIERRE BILODEAU :

Quand un habitat faunique est désigné, comme parlons de l'habitat du poisson, il y a un régime quand même d'autorisation qui permet d'autoriser des travaux sous certaines conditions qui nous permettent de protéger un habitat.

140

LE PRÉSIDENT :

Donc, il est interdit de faire des travaux sans certificat d'autorisation en vertu de la Loi sur les habitats fauniques, c'est ça?

145

M. PIERRE BILODEAU :

Sans autorisation, oui, c'est ça.

150

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Je vous remercie.

155

M. PIERRE BILODEAU :

Bien, je peux rajouter. C'est que cette réglementation-là, quand on passe aux évaluations environnementales selon les articles 31.5.6 de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, notre règlement sur les habitats fauniques transfère le pouvoir à ce moment-là à la *Loi sur la qualité de l'environnement* et ne s'applique plus. Par contre, on est consultés.

160

LE PRÉSIDENT :

Oui, monsieur Valiquette. J'allais vous faire répéter, mais je vais laisser continuer monsieur Valiquette.

165

M. LUC VALIQUETTE :

170 Ça ne s'applique plus. Formellement, légalement, c'est la *Loi sur la qualité de l'environnement* qui prend le relais, mais le sens du règlement sur les habitats fauniques, on continue à l'appliquer, donc à consulter les gens de la Faune et à essayer de protéger les habitats.

LE PRÉSIDENT :

175 Alors, c'est le décret...

M. LUC VALIQUETTE :

180 Mais c'est le décret quand même, c'est la décision du Conseil des ministres qui va avoir préséance à ce moment-là.

LE PRÉSIDENT :

185 Donc, le décret a préséance en quelque sorte.

M. LUC VALIQUETTE :

190 Oui. C'est lui qui s'applique.

LE PRÉSIDENT :

C'est lui qui s'applique.

195 **M. PIERRE BILODEAU :**

C'est pour laisser la préséance au décret...

M. LUC VALIQUETTE :

200 C'est ça.

M. PIERRE BILODEAU :

205 ... justement que, nous, on se retire à ce moment-là.

M. LUC VALIQUETTE :

210 Donc, il pourrait, ça veut dire, théoriquement arriver qu'un projet passe dans un habitat faunique, mais ce qu'on va faire, c'est d'essayer d'étudier des variantes qui vont éviter l'habitat faunique ou des mesures d'atténuation qui vont éviter de l'endommager.

LE PRÉSIDENT :

215 Très bien. Je vous remercie.

M. PIERRE BILODEAU :

220 Oui. Puis nous, dans l'habitat du poisson, on applique, quand on peut le faire, le principe de «pas de perte nette d'habitat», c'est-à-dire qu'on prévoit des ouvrages compensatoires ou des...

LE PRÉSIDENT :

225 Donc, semblable à la Loi sur les pêches?

M. PIERRE BILODEAU :

230 Tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

Pêches et Océans, très bien. Je vous remercie.

235 Du côté du ministère de l'Agriculture, y a-t-il un représentant ici en ce moment? Non? Très bien. Alors, nous allons avancer.

240 Du côté de la Ville de Montréal, il était question de quelques petites précisions concernant le ruisseau de Montigny, je crois, que vous étiez en mesure de nous présenter?

M. MARC BLANCHET :

245 Oui. J'ai mentionné tout à l'heure, avant le souper, les grands principes d'aménagement qu'on voulait faire là-dedans. Mais on a l'occasion d'avoir Andrée Turenne encore avec nous et je crois qu'elle aurait certaines acétates qui pourraient permettre aux gens de mieux comprendre de quoi il s'agit. Parce qu'il ne s'agit pas juste d'un ruisseau, il s'agit de toute une bande d'aménagement, et je pense qu'on comprendrait mieux avec les explications de madame Turenne.

250 Donc, si vous avez quelques minutes à nous consacrer, on pourrait faire ça, cette démonstration-là.

LE PRÉSIDENT :

255 Très bien. Bonjour, madame. Si vous pouvez vous nommer, s'il vous plaît.

Mme ANDRÉE TURENNE :

260 Bonjour. Alors, je suis Andrée Turenne de la Direction des sports, parcs et espaces verts de la Ville de Montréal.

 Alors, oui, je pense qu'il est important d'apporter certaines précisions, puis certaines informations complémentaires concernant la notion d'écoterritoire.

265 À plusieurs reprises jusqu'à maintenant lors des audiences, on a parlé du ruisseau de Montigny. On a mentionné qu'on ne le déplaçait plus. Et quand on a fait référence à la notion d'écoterritoire de la Coulée verte du ruisseau de Montigny, jusqu'à maintenant, on a considéré que le ruisseau... entre autres cet après-midi quand on a mentionné le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, les dispositions qui concernaient le corridor Louis-Hippolyte-Lafontaine, le dernier
270 élément concernait l'écoterritoire de la Coulée verte du ruisseau de Montigny et on a considéré que c'était que le ruisseau, alors que ce n'est pas ça. Ce n'est pas ça, dans le sens que c'est plus que ça.

275 Je peux peut-être expliquer d'où est-ce que ça origine les écoterritoires. En décembre 2004, la Ville de Montréal s'est dotée d'une Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels. Et cette politique-là est la réponse à la constatation qu'on est en train de perdre, sur l'île de Montréal, nos derniers espaces naturels.

280 Alors, il y a des inventaires qui ont été faits, il y a quelques années, à l'ex-CUM en collaboration avec le ministère de l'Environnement, où on a constaté qu'on perdait 75 hectares annuellement à peu près des territoires d'espaces naturels, qu'il n'en restait presque plus et, à ce rythme-là, que d'ici dix ans, il n'y en aurait plus.

285 Alors, après avoir fait des inventaires assez détaillés de ce qui restait comme territoires naturels, on s'est doté de critères parce que, évidemment, on ne pouvait pas tous les retenir, et on a sélectionné ceux qui représentaient le potentiel, la biodiversité la plus grande au niveau écologique et on s'est limité à ceux qui avaient une superficie de plus de 15 hectares. Donc, ce qui nous a donné pour l'île de Montréal 10 écoterritoires. On a retenu 10 écoterritoires. Et l'écoterritoire de la Coulée verte du ruisseau de Montigny est un de ceux-là.

290

Alors, l'écoterritoire, ce que ça comprend pour nous, c'est plus que le ruisseau. C'est premièrement son bassin d'alimentation. C'est le lac de rétention d'Anjou.

295 Je pourrai vous montrer un acétate aujourd'hui, là, ce que ça représente. C'est le ruisseau comme tel, mais c'est aussi son entourage. Ce sont les bois qui l'entourent. Entre autres, il y a une frênaie rouge mature qui l'entoure. Il y a les friches. Et puis, nous, on considère aussi les îles, les quatre îles qui sont dans la rivière des Prairies, les îles Boutin, Rochon, Gagné et Lapierre. Pour nous, tout ça, ça fait partie de l'écoterritoire.

300 L'écoterritoire du ruisseau de Montigny a été sélectionné en fonction de ses caractéristiques écologiques qui sont assez uniques à Montréal. Un, c'est unique comme paysage. Il y a de l'eau qui coule directement sur la roche-mère. Il y a la présence de cascades, de chutes à plusieurs endroits et la présence d'une frênaie rouge mature aussi. Et les quatre îles qui sont situées dans la rivière des Prairies, présentent aussi un grand potentiel au niveau de la
305 biodiversité dont la présence d'espèces menacées.

Le bois qui entoure le ruisseau de Montigny, en passant, au niveau de la CMM, il y avait eu un projet de règlement de contrôle... en fait, c'est plus qu'un projet, il a été adopté, mais il n'est pas en vigueur. Et dans ce projet de règlement de contrôle intérimaire là, il y avait quatre
310 bois qui étaient sélectionnés sur l'île de Montréal et le bois qui entoure le ruisseau de Montigny était une de ces quatre-là. Donc, ça démontre un peu l'importance du milieu écologique.

La mise en place de cette politique-là à la Ville de Montréal nous aide aussi à atteindre le 8 % d'aires protégées qui est préconisé dans la Stratégie québécoise sur les aires protégées qui a
315 été adoptée au gouvernement du Québec il y a quelques années. Donc, c'est notre contribution, si on veut. Ça va nous aider à atteindre cet objectif-là parce que, présentement, on est bien loin de cet objectif-là, on est à peu près à 3 % d'aires protégées.

Donc, le but, c'est de créer des territoires dans le but d'augmenter la superficie d'aires protégées à Montréal. Mais il faut bien s'entendre, un écoterritoire, ce n'est pas un territoire de préservation intégrale, pas du tout. C'est un secteur dans lequel on va se doter d'outils pour faire en sorte que le développement ne se fasse pas au détriment de la nature, ce qui reste comme
320 potentiel à préserver.

325 Donc, ça implique différents outils qu'on met en place pour qu'on tienne compte des éléments qu'il y a à protéger. Mais ce n'est pas de la conservation intégrale, bien entendu.

Alors, le projet du prolongement de l'autoroute 25 se situe dans le secteur de l'écoterritoire de la Coulée verte du ruisseau de Montigny.

330 Il faut voir aussi que les écoterritoires sont reconnus au Plan d'urbanisme de la Ville de

335 Montréal, Plan d'urbanisme récent. Il y a des dispositions dans le document complémentaire du Plan d'urbanisme, qui font en sorte que les arrondissements devront appliquer ces dispositions-là dans les écoterritoires. Il y a aussi le Conseil du patrimoine de la Ville de Montréal qui devra donner un avis sur chaque projet qui se déroule dans l'écoterritoire.

340 Maintenant, comment on fonctionne? Pour chaque écoterritoire, il y a un comité technique qui a été formé. Donc, pour le nôtre, il y a un comité technique qui est formé de personnes à la Ville, personnes du Service des parcs, Service d'urbanisme. On a quelqu'un du suivi de la qualité de l'eau, les arrondissements concernés, dans ce cas-ci Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles, Montréal-Nord, Anjou. On a un représentant à la CMM. On a aussi un représentant du ministère des Transports à ce comité-là.

345 Le but du comité, c'est en fait de mettre en application les objectifs qui sont poursuivis pour chaque écoterritoire. Donc, c'est de voir comment on va le concrétiser. Qu'est-ce qu'on va faire. Quelles actions on va poser prioritairement pour le concrétiser.

350 Alors, on est en train de définir un projet de conservation, qui n'est pas de la conservation intégrale, parce que les espaces récréatifs sont importants aussi dans ce secteur-là. On est dans un secteur où il y a une grande déficience en espaces verts. Il y a des quartiers denses aux alentours. Je pense en particulier à Montréal-Nord, en partie Rivière-des-Prairies. Donc, il y a un grand besoin aussi au niveau récréatif. Donc, il faudra voir aussi à se préserver des espaces pour la récréation extensive.

355 Alors, on est en train de définir un projet de conservation dans lequel prendra place l'aménagement et aussi, bien sûr, dans lequel prendra place du développement.

360 Pour la fin 2005, début 2006, on va aussi élaborer un plan concept qui va définir de façon plus précise ces secteurs-là, puis en gros les aménagements qu'on prévoit.

Alors, pour ce soir, j'ai seulement qu'un acétate à vous montrer. Si vous voulez plus de précisions, je pourrais vous apporter un PowerPoint demain, mais ce soir, je pourrais vous montrer un acétate pour voir ce que ça couvre en gros l'écoterritoire.

365 Ces informations-là sont d'autant plus importantes que ce n'est pas dans l'étude d'impact qui a été remise par le ministère parce que, en 2001, l'écoterritoire n'existait pas. C'est de l'information nouvelle.

LE PRÉSIDENT :

370 Très bien. Allez-y.

Mme ANDRÉE TURENNE :

375 Alors, ce qu'on peut voir, c'est ça, c'est que le territoire du ruisseau de Montigny s'étend
du bassin d'Anjou, donc ça comprend tout le ruisseau et ses abords, et puis ça va jusqu'à la
rivière des Prairies et ça comprend les îles aussi.

380 Je peux peut-être montrer l'acétate suivante, qui est une photo. Alors, ici, ce n'est pas
l'ensemble de l'écoterritoire, c'est la partie qui est boisée. Alors, on voit la partie où, je
mentionnais tantôt, il y a une frênaie rouge mature, c'est dans le secteur entre Maurice-Duplessis
et Perras.

385 Et puis on voit ici que la Coulée verte s'étend... en fait, qu'il y a un corridor entre le
ruisseau et puis les îles. C'est ça qu'on s'aperçoit.

LE PRÉSIDENT :

390 Excusez-moi. Sur la photo, il y a le boulevard Henri-Bourassa. À l'extrémité du
boulevard, c'est quoi? C'est un bassin de rétention?

Mme ANDRÉE TURENNE :

395 Oui, c'est un bassin de rétention.

LE PRÉSIDENT :

Un bassin pour les eaux pluviales, ça?

400 **Mme ANDRÉE TURENNE :**

Ce n'est pas Henri-Bourassa, c'est Perras qu'on voit.

LE PRÉSIDENT :

405 Perras comme ça?

Mme ANDRÉE TURENNE :

410 Oui.

LE PRÉSIDENT :

415 Et on a un bassin de rétention. Et lui est connecté vers où, ce bassin de rétention là?

Mme ANDRÉE TURENNE :

Ça, je ne le sais pas. Ça serait aux gens du ministère à répondre à ça.

420 **LE PRÉSIDENT :**

On pourra adresser la question au ministère.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

425

Si vous me permettez, j'aimerais juste vous demander quelle est la qualité de l'eau du ruisseau?

Mme ANDRÉE TURENNE :

430

La qualité de l'eau n'est pas bonne. On a recommencé à prendre des prélèvements d'eau depuis deux ans. L'ex-CUM, le programme avait été arrêté. On a recommencé il y a deux ans justement parce qu'il y a un projet de conservation.

435

L'eau n'est pas bonne parce que le ruisseau est alimenté en partie par des eaux pluviales industrielles qui viennent d'Anjou. Cependant, au sein de notre comité, on a un représentant du suivi du milieu aquatique, puis on envisage justement des mesures pour qu'est-ce qu'on pourrait faire pour corriger ça. On est en train d'examiner ça, ce qu'on pourrait faire, quelles solutions on pourrait apporter. Mais dans le moment, la qualité n'est pas bonne.

440

M. JULES DUFOUR, commissaire :

Donc, vous travaillez à la restauration complète de cet habitat.

445 **Mme ANDRÉE TURENNE :**

Bien, je pourrais dire que, dans le moment, la restauration comme telle n'est pas encore commencée, mais qu'on regarde les solutions qu'on pourrait apporter pour la qualité de l'eau.

450

Je mentionne aussi qu'il y a l'aménagement d'un sentier polyvalent qui longe le ruisseau, dont les travaux ont débuté l'automne dernier, à l'automne 2004, et les travaux se poursuivent présentement, et le sentier va ouvrir aux environs du 20 juin 2005. Donc, ça, ça fait partie de notre projet récréatif.

455

C'est un des objectifs pour l'écoterritoire aussi, parce qu'il y a une desserte en termes de récréation pour la population. Le sentier polyvalent, il part d'Henri-Bourassa et puis il va

jusqu'au boulevard Gouin présentement. Donc, c'est ça.

460 Ultérieurement, on voudrait le rendre jusqu'au bassin d'Anjou, mais le projet actuel, c'est d'Henri-Bourassa au boulevard Gouin, et il va rejoindre la piste cyclable qui longe le boulevard Gouin. Donc, on ajoute 3.3 km de réseau vert avec ce projet-là. Alors, c'est en bordure du ruisseau. Entre Henri-Bourassa et Maurice-Duplessis, la piste passe du côté ouest du ruisseau, et entre Maurice-Duplessis et Perras, elle passe du côté est du ruisseau.

465 On a d'ailleurs eu la collaboration du ministère des Transports pour la réalisation. On a un permis d'occupation, on passe en partie sur leur terrain. Du côté justement de l'hôpital, de ce côté-ci, on est dans l'emprise du MTQ en partie, environ sur 2-300 mètres.

LE PRÉSIDENT :

470 Je vous remercie.

 À partir de la photo, monsieur Gilbert, deux petites questions. La première question a rapport avec le bassin de rétention. Spontanément, je me dirais: «Bien, c'est un bassin de rétention municipal, mais dans l'emprise du ministère des Transports»?

475

M. HENRI GILBERT :

 Oui, monsieur le président. Monsieur Venne va répondre à la question.

480

LE PRÉSIDENT :

 Très bien.

485 **M. JACQUES VENNE :**

 Effectivement, monsieur le président, le bassin de rétention est situé dans l'emprise du ministère directement où l'autoroute va passer. Et il est prévu que ces bassins-là soient compensés. C'est-à-dire de manière technique, ils seront comme enfouis de façon à s'assurer d'un déversement d'eau graduel dans les collecteurs pour ne pas, disons, refouler ou quoi que ce soit dans ceux de la Ville. C'est prévu comme ça.

490

 Il y a des Stormceptors. C'est une sorte de capteur qui nous permet à ce moment-là de prendre le bassin qui est là, qui était une permission en fin de compte de recueillir les eaux de pluie qui étaient en trop grande quantité dans le corridor de l'autoroute 25, la future 25.

495

LE PRÉSIDENT :

 Donc, il y avait un problème de drainage. Mais parce que le bassin est très près de la

500 rivière des Prairies. Sur le coup, c'est surprenant de le voir là.

M. JACQUES VENNE :

Oui.

505

LE PRÉSIDENT :

510 Mais c'est de l'eau en surplus, donc de l'eau de surface, mais ça serait le long du boulevard... il doit drainer quoi? Le boulevard Louis-Hippolyte-Lafontaine? Parce que, quand même, on a le ruisseau de Montigny, donc le drainage de l'emprise ne se fait pas vers le ruisseau de Montigny?

M. HENRI GILBERT :

515 Monsieur Montplaisir, s'il vous plaît.

M. ROBERT MONTPLAISIR :

520 Sous toute réserve, monsieur le président, je crois que le boulevard Louis-Hippolyte-Lafontaine est en drainage fermé. Et les eaux sont captées et envoyées dans ce bassin-là qui est opéré par la Ville de Montréal qui a eu un permis d'occupation du ministère dans les années 90, je crois. Et lorsque ce permis-là a été donné, il a été entendu avec la Ville que c'était de nature temporaire en attendant l'arrivée éventuelle, dans un futur qu'on ne connaissait pas à l'époque, de l'autoroute.

525

LE PRÉSIDENT :

530 Ensuite de ça, nous voyons la ligne, c'est Duvernay-Anjou, je crois, la ligne électrique qui est ici. L'emprise du ministère est située donc à l'est, complètement à l'est de la ligne électrique?

M. DORIS MERCIER :

Oui. C'est que la ligne électrique est dans l'emprise du ministère.

535

LE PRÉSIDENT :

La ligne est dans l'emprise du ministère?

M. DORIS MERCIER :

540

Oui, dans l'emprise.

LE PRÉSIDENT :

545 Donc, la voie de service que monsieur Venne nous montrait hier, elle serait à l'ouest?
Comment ça marchait?

M. DORIS MERCIER :

550 La voie de service, la voie réservée serait à l'est.

LE PRÉSIDENT :

555 À l'est. Donc, toutes les infrastructures routières seraient à l'est de la ligne.

M. DORIS MERCIER :

Oui.

560 **LE PRÉSIDENT :**

Il n'y aurait aucune route à l'ouest. Tout à l'heure, monsieur Gilbert, je crois que vous aviez dit que vous vous approchiez pas mal du ruisseau de Montigny.

565 **M. JACQUES VENNE :**

Il faut faire attention. La voie réservée pour autobus...

LE PRÉSIDENT :

570 Ah! oui.

M. JACQUES VENNE :

575 ... en sortant du pont va s'éloigner de ce côté-ci des deux tours de façon à venir se raccorder sur une intersection qui n'est pas l'intersection avec les chemins de service, les chemins de desserte, mais une intersection strictement pour autobus, et va se rabattre dans l'emprise du ministère de façon à se continuer jusqu'à la rue Maurice-Duplessis.

580 **M. HENRI GILBERT :**

Mais à l'ouest, à l'ouest de la ligne électrique.

LE PRÉSIDENT :

585

C'est ça. Donc, ça serait cette voie réservée pour les autobus qui empiéterait sur la bande de protection des rives du ruisseau de Montigny.

M. HENRI GILBERT :

590

Oui, mais à 7 à 10 mètres quand même.

LE PRÉSIDENT :

595

Mais se rapprocherait jusqu'à 7 à 10 mètres de la rivière, du lit.

M. HENRI GILBERT :

600

Oui, monsieur le président. Le premier projet, le projet de 2002 nécessitait une partie...

LE PRÉSIDENT :

C'est ça que vous aviez dit.

605

M. HENRI GILBERT :

... relocaliser le cours d'eau.

LE PRÉSIDENT :

610

Oui.

M. HENRI GILBERT :

615

Mais maintenant, on s'éloigne assez pour que... on touche à la bande, mais on canalise nos eaux vers l'autoroute plutôt que vers le cours d'eau, le ruisseau de Montigny.

LE PRÉSIDENT :

620

Tout à l'heure, vous avez parlé de frênes. Ça veut dire est-ce que les frênes seraient touchés selon votre connaissance?

Mme ANDRÉE TURENNE :

625

Non. Ce n'est pas de ce côté-là, c'est du côté entre Maurice-Duplessis et Perras que sont situés les frênes. Où s'approche la piste, c'est en bas. C'est entre Maurice-Duplessis et

Henri-Bourassa.

LE PRÉSIDENT :

630

Très bien. Je vous remercie. Donc, ça nous éclaire, ça nous permet d'avoir une meilleure idée pour cet écoterritoire.

M. PIERRE BILODEAU :

635

Monsieur le président, peut-être que j'ajouterais quelque chose.

LE PRÉSIDENT :

640

Oui, allez-y.

M. PIERRE BILODEAU :

645

Pour répondre à la question du commissaire Dufour sur la qualité de l'eau, il faut dire que c'est vrai que la qualité de l'eau est très affectée par des rejets partiellement industriels, mais il y a eu décontamination du lac d'Anjou il y a quelques années. Donc, les sédiments ont été décontaminés à grands frais pour permettre un développement résidentiel dans ce coin-là.

650

Et puis, nous, on a fait quand même certaines pêches à ce moment-là dans le lac. Il y a plusieurs espèces de poisson qui y vivent et il y a de l'écrevisse là. Donc, il s'agirait quand même d'un habitat du poisson au sens de la *Loi sur les pêches*.

LE PRÉSIDENT :

655

Des espèces tolérantes sont...

M. PIERRE BILODEAU :

660

Plutôt tolérantes, oui, des épinoches, des têtes-de-boule, des écrevisses en grande quantité.

LE PRÉSIDENT :

665

Très bien. Je vous remercie. Alors, ceci complète les points d'information.

Je vais inviter maintenant les personnes qui sont inscrites au registre. La première personne que j'aurais, c'est monsieur Jacques Brunet. Bonsoir, monsieur.

M. JACQUES BRUNET :

670

Bonsoir, monsieur le président et bonsoir messieurs les commissaires. Je suis l'instigateur du regroupement écologique de l'est de Montréal. C'est tout nouveau, c'est ponctuel particulièrement pour ce projet de prolongation de l'autoroute 25. Nous sommes à peine une quinzaine de personnes actuellement dans notre groupe, mais nous sommes bien décidés de combattre au niveau administratif, juridique et politique.

675

J'ai parcouru avec beaucoup d'intérêt le rapport d'analyse des impacts qui a été préparé par le ministère des Transports, SNC-Lavalin et SOPREM. C'est assez impressionnant de voir le travail qui a été fait à ce sujet-là.

680

Je ne suis pas familier avec ces sessions du Bureau d'audiences publiques, mais j'ai remarqué qu'au début, à ce moment-là j'ai étudié l'avis de projet, la documentation et également le complément d'information qui a été fait en 2005 par un monsieur Tremblay, ingénieur du ministère. Et au début de l'étude d'impact, je remarque que le mandat a été donné pour une zone bien déterminée sur l'île de Montréal, c'est entre boulevard Gouin et Henri-Bourassa. Et, parfois, on va jusqu'à Armand-Bombardier. Alors, l'étude est assez élaborée.

685

Et à un moment donné, on parle que ce projet-là aura un impact majeur sur l'intersection de l'autoroute 25 et 40, sans aller plus loin. C'était le mandat qu'ils ont reçu, mais je crois que peut-être il y aurait lieu de faire l'étude un peu plus détaillée et plus prolongée à compter d'Henri-Bourassa où l'on étudie les impacts sur les institutions, les hôpitaux, et continuer de l'échangeur jusqu'au pont tunnel parce que, là, il y a un bassin de population assez important. Il y a une densification accentuée à Ville d'Anjou et, également, il y a un hôpital assez important, Hippolyte-Lafontaine, sur lequel il peut y avoir un impact au point de vue de la contamination sonore ou par la pollution atmosphérique.

690

695

Alors, je ne sais pas si c'est à propos de demander que peut-être il serait opportun de demander des études additionnelles sur cet aspect-là.

700

J'ai ici un rapport du ministère qui a été fait en 1992 sur l'impact qu'il y aurait, à la demande de Ville d'Anjou par Service de l'environnement, l'impact qu'il y avait à ce moment-là pour le bruit. Et il y a une étude qui a été faite en septembre 1982 et on trouvait qu'il y avait, au point de vue sonore, des degrés d'intensité et ça allait jusqu'à 70, 80 décibels. Et on a décidé à ce moment-là de recommander la construction d'un mur ou...

705

LE PRÉSIDENT :

D'écran, oui, c'est ça.

710 **M. JACQUES BRUNET :**

... c'est ça, un écran et s'il a été construit, depuis là on n'a pas de développement. Mais ce qu'on remarque, c'est que, étant moi-même résidant dans les environs, nous avons un niveau de bruit assez intense et de poussière, de pollution assez intense.

715

Et depuis ce temps-là... il y avait trois rangées de véhicules, il y avait trois voies de véhicules sur la route mais, maintenant, nous en avons trois aux heures de pointe sur les voies d'approche. Alors, il y a six voies de véhicules qui polluent, puis il y a trois voies qui ne sont pas protégées par aucun écran.

720

Alors, je crois que, pour avoir un impact réel sur le projet, on devrait peut-être avoir des études à ce sujet-là.

LE PRÉSIDENT :

725

Donc, au sud, par exemple, de l'échangeur Anjou en descendant?

M. JACQUES BRUNET :

730

Exactement.

LE PRÉSIDENT :

Exactement ça? Oui, monsieur Gilbert.

735

M. HENRI GILBERT :

monsieur le président, j'aimerais d'abord m'excuser parce que notre experte, qui était ici hier et cet après-midi, a dû quitter pour une autre réunion. On avait prévu, parce qu'on avait vu le nom de monsieur Brunet, de pouvoir répondre à la question, mais on pensait le faire hier ou aujourd'hui.

740

Mais on peut s'assurer que madame Gamache, qui est notre experte en bruit, va être ici demain après-midi.

745

LE PRÉSIDENT :

Donc, pour le bruit. Tout à l'heure, il y aura une présentation de la Direction de la santé sur les aspects de qualité de l'air. Ils vont toucher aussi aux questions de bruit. Ça fait qu'on pourra peut-être avoir des réponses à vos questions en fonction de la présentation qui sera faite tantôt vers 8 h 30.

750

M. HENRI GILBERT :

755 Excusez-moi, monsieur le président. On peut quand même donner peut-être certains éléments de réponse, mais on n'a pas notre experte quand même. On a monsieur Robert Montplaisir qui est aussi un spécialiste en impact environnemental, mais on n'aura pas peut-être la fine...

760 **LE PRÉSIDENT :**

Mais ce qu'on comprend, dans le cas de l'étude d'impact pour le prolongement, vous vous êtes limités... bien, disons l'étude arrêterait quelque part au nord de l'échangeur Anjou. Donc, vous n'avez pas fait d'évaluation spécifique des impacts sur l'échangeur Anjou et en descendant.
765 C'est ça?

M. HENRI GILBERT :

770 Non.

LE PRÉSIDENT :

On peut confirmer ça?

775 **M. HENRI GILBERT :**

Non, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

780 Donc, dans ce cas-ci, monsieur Brunet, comme j'ai dit tantôt, je vous invite à écouter la présentation sur ces aspects-là, qualité de l'air et bruit de la Direction de la santé, et on pourra approfondir la question subséquemment. Mais déjà, on comprend que le ministère n'a pas fait d'étude au sud de l'échangeur Anjou.

785 Concernant des propositions comme vous venez de faire, ce sont des propositions que vous pouvez effectivement regrouper à l'intérieur d'un mémoire, parce que l'audience publique est décomposée, disons, en deux aspects, un aspect où on dit: «On va compléter de l'information qui est disponible». Par après, donc, il y a une seconde partie de l'audience qui est tenue, dans
790 environ un mois, pendant laquelle les gens peuvent, à ce moment-là dans leur mémoire, faire des propositions, commenter, prendre position sur le projet, et faire des propositions et des demandes.

Donc, c'est un cadre à ce moment-là idéal pour dire: «Bien, moi, je considère, par

795 exemple, qu'il manque telle et telle choses. J'aimerais que telle, telles choses soient faites.»

M. JACQUES BRUNET :

Très bien, Monsieur.

800

LE PRÉSIDENT :

Vous comprenez? Je vous remercie.

805

M. JACQUES BRUNET :

Merci, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

810

Oui, allez-y. Direction de la santé, oui.

M. NORMAN KING :

815

Simplement un petit détail concernant le bruit. Étant donné que la présentation plus tard ne traiterait pas cet aspect-là...

LE PRÉSIDENT :

820

Oui.

M. NORMAN KING :

825

... j'aimerais mieux donner un élément de réponse tout de suite sur seulement cet aspect-là.

LE PRÉSIDENT :

Pour le bruit? Très bien.

830

M. NORMAN KING :

Pour le bruit seulement.

835

LE PRÉSIDENT :

On vous écoute.

M. NORMAN KING :

840

Effectivement, le bruit, c'est une de nos préoccupations en matière de santé publique. Un des impacts principaux qui nous concernent, c'est le bruit en période nocturne en raison de la perturbation du sommeil et des autres impacts qui découlent d'une perturbation de sommeil: fatigue chronique, baisse de la performance, et caetera.

845

Et souvent quand on regarde, on discute dans des projets avec le ministère des Transport, il y a deux types de normes. Comme je disais hier, il y a les normes que le ministère souhaite respecter, il y a aussi les normes de l'Organisation mondiale de la santé.

850

Et en ce qui concerne le bruit en période nocturne, c'est 45 décibels à un mètre de la façade d'une résidence pour pouvoir atteindre 30 décibels à l'intérieur des chambres à coucher pendant la nuit.

855

Et je constate que les données que nous avons dans le projet actuel, j'aimerais ça qu'on me corrige si je me trompe, on donne des Leq sur 24 heures et, donc, on n'a pas vraiment d'idée sur le niveau de bruit pendant la période nocturne. Si on me dit qu'il y a un Leq sur 24 heures de 55 décibels, il se peut que le niveau en période nocturne soit respecté, parce que si c'est plus bruyant le jour et moins bruyant la nuit dans l'ensemble, c'est possible. Mais si c'est le cas, ça veut dire que le jour, c'est beaucoup plus élevé aussi.

860

Donc, pour nous, le Leq de 24 heures, ça rend les choses un petit peu difficile à évaluer au niveau de la période nocturne surtout.

LE PRÉSIDENT :

865

Je sais que plusieurs commissions ont fait des propositions, ont donné des avis justement sur cette problématique de bruit-là. D'ailleurs récemment, le ministère des Transports, suite au projet de contournement de la ville de La Tuque, a fait une analyse du rapport du BAPE et, sur une forme de tableau, disait: «Bien, on a pris tel avis du BAPE, tel avis du BAPE, tel avis» et a donné des commentaires.

870

Donc, c'est ce qu'il y a de plus récent qu'on a eu. C'est assez récent, ils ont fait ça, je crois, il y a un mois et demi. Mais sur les aspects du bruit, le ministère a dit qu'il prenait bonne note des propositions de la commission, mais en disant que c'était regardé dans une perspective d'ensemble. Donc, c'était l'état de la situation.

875

Monsieur Gilbert, je ne sais pas si vous êtes au courant de ce document-là qui a été fait dans le cadre d'une analyse du ministère des Transports? Et aussi le ministère se prononçait, disait: «Pour tel autre point, par exemple...» parce qu'il n'y avait pas seulement le bruit dans le

880 document, mais il y avait d'autres points, et le ministère a dit: «On propose telle, telle, telle choses.»

Mais dans le cas spécifique du bruit, effectivement, ça fait plusieurs commissions, des problématiques sont énoncées pour le bruit. Dans ce cas-ci, on parle du Leq 24 heures. Est-ce
885 que le ministère a fait des mesures pour Leq 1 heure, par exemple, jour-nuit?

M. HENRI GILBERT :

Monsieur Montplaisir, s'il vous plaît.

890

M. ROBERT MONTPLAISIR :

L'analyse d'impacts qu'a fait le ministère des Transports porte sur le Leq 24 heures. On prend des mesures lors des études sur des Leq 1 heure, niveau 1 heure, c'est pour calibrer nos
895 modèles.

Mais l'évaluation d'impact qui est faite lorsqu'on évalue un impact moyen, un impact fort ou un impact faible, c'est la variation du niveau sonore sur une moyenne de 24 heures.

De façon qualitative concernant la question de l'intervenant de tantôt, ce qu'on peut dire, c'est que si on doublait la circulation au sud, si le projet avait doublé la circulation au sud de Métropolitain, on pourrait dire de façon qualitative qu'on aurait une augmentation d'environ 3
900 décibels sur 24 heures. Normalement, c'est ce qu'on observe.

Dans le cas de la 25, on a fait un genre d'exercice au nord pour mesurer ces questions de variation de débit et voir comment ça se comportait. Et on a observé, selon nos modélisations, des résultats un petit peu inférieurs à ce critère-là de 3 dB qu'on retrouve dans la littérature, mais qui s'approchaient dans les limites d'appréciation des modèles, qui tournaient autour de cette
905 même valeur.

910

Donc, ça va être moins que ça l'augmentation due à la 25 au sud de Métropolitain, parce qu'on ne doublera pas... l'impact du projet ne fera pas qu'on va doubler la circulation sur 24 heures dans ce secteur-là.

Donc, il est possible qu'il y ait une augmentation. Dans le cadre de l'étude d'impact, la quantification n'a pas été faite, mais ça ne serait pas près de la chaussée de l'ordre de 3 décibels.

915

Et à ces niveaux-là, on pense que les mesures d'atténuation, aux endroits où il y en a, ne seraient vraisemblablement pas... l'efficacité des écrans ne serait vraisemblablement pas
920 compromise.

Madame Gamache pourrait vous confirmer ça de façon plus précise lors de son intervention.

925 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça, on pourra revenir avec madame Gamache effectivement. Je vous remercie.

Je vais maintenant inviter monsieur Réal Bergeron.

930

M. RÉAL BERGERON :

Bonsoir, monsieur le président, messieurs les commissaires.

935 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, monsieur.

M. RÉAL BERGERON :

940

Étant donné que je n'ai pas pu assister à toutes les séances précédentes, c'est possible que mes questions soient redondantes. Si c'est le cas, je m'en excuse d'avance.

Première question, est-ce que la Ville de Montréal a tenu compte du projet dans son nouveau Plan d'urbanisme, dont un des objectifs prioritaires est la réduction du trafic routier sur l'île de Montréal?

945

LE PRÉSIDENT :

La réduction du...?

950

M. RÉAL BERGERON :

Du trafic routier...

955

LE PRÉSIDENT :

Ah! du trafic routier.

960

M. RÉAL BERGERON :

... sur l'île de Montréal qui est un des objectifs prioritaires du nouveau Plan d'urbanisme.

LE PRÉSIDENT :

965

Alors, nous allons adresser la question à la Ville de Montréal.

M. MARC BLANCHET :

970

Je pense que mon collègue a répondu cet après-midi que le Plan d'urbanisme fait mention du projet comme étant un projet du ministère des Transports, identifie son endroit. Et on mentionne que, en temps et lieu, la Ville prendrait acte du dépôt du projet et ferait les analyses nécessaires pour déterminer sa position sur le projet.

975

Donc, le Plan d'urbanisme ne va pas plus loin dans cet ensemble-là. Le Plan d'urbanisme se concentre surtout sur tout un ensemble d'autres infrastructures qui visent à consolider les réseaux dans l'est pour développer l'est de l'île de Montréal. Ça va?

M. RÉAL BERGERON :

980

Donc, si je comprends bien, la Ville de Montréal n'est pas en mesure de dire si ce projet-là est dans l'esprit du nouveau Plan d'urbanisme ou non. C'est prématuré, si je comprends bien, pour la Ville de Montréal, c'est bien ça?

985

LE PRÉSIDENT :

C'est ce que l'on comprend effectivement, se réserve pour une position ultérieure.

M. RÉAL BERGERON :

990

Mon autre question, y a-t-il un lien d'interdépendance entre le projet de prolongement de la 25 et le projet de modernisation de la rue Notre-Dame? En d'autres mots, est-ce que le prolongement de la 25 est conditionnel à la modernisation de la rue Notre-Dame?

995

LE PRÉSIDENT :

Nous pourrions adresser la question à monsieur Gilbert et aller du côté de la Ville de Montréal après, si vous le voulez. Monsieur Gilbert, est-ce que les deux projets sont liés au point de vue réalisation? C'est ce que je dois comprendre?

1000

M. HENRI GILBERT :

Ce n'est pas du tout relié. Par contre, ce sont deux projets que le ministère trouve importants et prioritaires l'autoroute 25 et la rue Notre-Dame, mais ils ne sont pas reliés dans leur réalisation.

1005

LE PRÉSIDENT :

Petite question. Pour le ministère, lequel est prioritaire? Notre-Dame ou la 25?

1010

M. HENRI GILBERT :

Les deux sont prioritaires, monsieur le président.

1015

LE PRÉSIDENT :

Les deux sont vraiment prioritaires? Très bien.

Du côté de la Ville de Montréal?

1020

M. MARC BLANCHET :

Dans le cas de la Ville de Montréal, toutes nos interventions ont toujours été très claires que le boulevard Notre-Dame est la première priorité de l'administration municipale.

1025

Nous non plus, on ne voit pas de lien entre les deux projets. Et si on avait à choisir d'autres projets, on avait mentionné aussi, il y a quelques mois, que l'échangeur Dorval était aussi prioritaire par rapport à l'autoroute 25.

1030

M. RÉAL BERGERON :

Est-ce que je peux poser une dernière question connexe par rapport...

LE PRÉSIDENT :

1035

Oui, allez-y.

M. RÉAL BERGERON :

Peut-être que ça a été mentionné dans le passé, est-ce qu'une des raisons d'être du prolongement de l'autoroute 25, c'est de favoriser l'accès des banlieusards ou de la couronne nord-sud au centre-ville de Montréal?

1040

LE PRÉSIDENT :

1045

Alors, nous allons diriger la question à monsieur Gilbert. Quels sont les objectifs, autrement dit, du projet de l'autoroute 25?

M. HENRI GILBERT :

1050

Les objectifs, c'est de mieux desservir l'est de l'île de Montréal et l'est de la Ville de Laval et, aussi, favoriser ou éliminer des déplacements inutiles en parachevant l'autoroute 25. Parce que les gens de la couronne nord et les gens de l'île de Laval doivent parcourir à tous les matins, parce que ce bout-là est manquant de l'autoroute, un chemin additionnel ou une distance additionnelle de 7 km via le pont Pix IX et de 11 km via le pont Charles-de-Gaulle.

1055

Donc, on a présenté des diapos où on voit qu'il manque un bout d'autoroute entre Montréal et Laval, tel qu'il avait été prévu il y a une quarantaine d'années de ça. Donc, depuis ce temps-là, les gens font des grands détours de l'est de Laval à l'est de Montréal. Et on a montré souvent dans différentes diapositives que les origines-destinations favorisaient justement ce mouvement-là.

1060

En plus de ça, ce projet-là contient une amélioration de la desserte en transport en commun qui va permettre aux gens de gagner beaucoup de temps au niveau du transport en commun pour se rendre au métro Radisson.

1065

Puis peut-être juste pour mieux imaginer la situation, prenez l'ouest de la ville, ils ont l'autoroute 13 avec des trains de banlieue. Si on prend la 15, on parle de train de banlieue et le métro. Puis maintenant avec l'autoroute 25, on va avoir l'autoroute, la voie dédiée au transport en commun et le métro Radisson au bout de la ligne. Donc, on vient équilibrer le transport du grand réseau de Montréal en permettant le transport en commun et le transport routier.

1070

LE PRÉSIDENT :

1075

Oui, monsieur Bergeron. Donc, ce qu'on comprend, c'est surtout une multiplicité d'objectifs. Et il y a des transparents qui ont été déposés, on les a revus encore cet après-midi, où on voit, par exemple, un certain nombre d'origines avec un point, un noeud et un certain nombre de destinations.

1080

Pour ce qui est des automobilistes, monsieur Gilbert, il semblait que le centre-ville était une destination très marginale par rapport aux principales destinations, si je me souviens bien?

M. HENRI GILBERT :

1085

Si on prend précisément la rue Notre-Dame, parce que c'est quelque chose, un point d'intérêt pour vous, la rue Notre-Dame, avec la construction de l'autoroute 25, on parle d'environ – je ne me souviens plus des chiffres – 11 % ou 13 %. Ça, ça veut dire que ça donnerait à valeur nette 750 véhicules de plus sur la rue Notre-Dame.

1090

On le voit ici, vous permettez, on parle vers le centre-ville, environ 13,3 %, mais en termes de valeur ou de valeur nette rajoutée... parce que c'est sûr, si vous prenez 13 % de

10 000 véhicules, on parle de 1 300, 1 400, si on veut. Mais en valeur nette, parce que ces gens-là, beaucoup de ces gens-là vont déjà... bien, la même proportion va déjà vers la rue Notre-Dame, mais par différentes artères, que ce soit Pie IX, nommez-les toutes. Mais là, on va les concentrer davantage sur l'autoroute 25.

Donc, la valeur nette rajoutée sur Notre-Dame est moins de 500 véhicules dépendamment si on fait un boulevard urbain, une autoroute. Bien, en tout cas, disons que, ça, ça reste à négocier. Mais disons que ce n'est pas une grosse quantité de véhicules, on parle de moins de 500 dans les deux cas.

LE PRÉSIDENT :

Donc, ça vous donne une idée. Ces genres de transparents-là sont, bien entendu, déposés et normalement vont être accessibles aussi sur le site Internet de la commission, au BAPE.

M. HENRI GILBERT :

Vous voyez ici, ce qui est en vert, c'est le nombre de véhicules en plus en valeur nette. On parle de 490. Un peu plus loin, on parle de 360 et ça va. Mais quand on arrive vraiment à Notre-Dame, on parle aux alentours de 500. Ça fait que c'est toujours dans ces grandeurs-là où on arrive avec des... mais c'est déjà quand même des gens en partie qui... En tout cas, la valeur totale est plus que ça, mais ça, ce sont des gens en surplus. Parce que le chiffre total, c'est environ 1 500 ou 1 400, mais les gens passaient déjà par les différentes artères pour arriver sur Notre-Dame.

M. RÉAL BERGERON :

Monsieur le président, si vous me permettez?

LE PRÉSIDENT :

Oui.

M. RÉAL BERGERON :

Si je comprends bien, ces chiffres-là tiennent compte de la demande actuelle, mais est-ce qu'on a considéré le développement résidentiel à venir dans la couronne nord-est pour faire l'évaluation de ces volumes-là?

LE PRÉSIDENT :

Ce que l'on comprend, c'est la pointe du matin pour 2016. Donc, ça inclut les

1135 tendances. C'est ça qu'on doit comprendre, monsieur Gilbert?

M. HENRI GILBERT :

Exact.

1140

LE PRÉSIDENT :

Donc, ça a tenu compte d'un certain développement de la couronne nord et de Montréal.

1145

M. HENRI GILBERT :

Si vous permettez?

LE PRÉSIDENT :

1150

Oui.

M. HENRI GILBERT :

1155

C'est ça, ça tient compte des grandes tendances qu'on a parlé avec monsieur Tremblay depuis quelque temps. Et puis on a parlé même de croissance démographique, de croissance de la couronne nord, de croissance de Laval, de croissance de Montréal. C'est tenu en compte dans nos projections.

1160

LE PRÉSIDENT :

Ça vous va?

M. RÉAL BERGERON :

1165

Merci, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

1170

Nous vous remercions.

Je vais maintenant inviter monsieur François Lagarde. Bonsoir, monsieur!

M. FRANÇOIS LAGARDE :

1175

Bonsoir, monsieur le président. Donc, François Lagarde, résidant du secteur est de

Laval, plus particulièrement à l'est de l'avenue Roger-Lortie et un petit peu avant le secteur Saint-François, ce qu'on appelle communément le secteur Duvernay est près du boulevard Lévesque.

1180 Peut-être avant, vous me permettez un commentaire, une petite réaction à un article
paru dans La Presse. À titre de citoyen, j'aimerais juste indiquer que, face à l'inquiétude de la
Protectrice du citoyen, je voudrais juste la rassurer, puis peut-être que les membres de la
commission pourraient transmettre si jamais vous la voyez, comme quoi je me sens suffisamment
1185 informé sur le projet actuel, considérant surtout que c'est une idée de projet qui existe depuis un
grand nombre d'années, qu'on a parcouru les journaux, que ça a été parlé pendant les différentes
campagnes électorales, provinciale ou municipale, et surtout comme citoyen, comme bien
d'autres, j'ai eu l'occasion de participer à la session d'information qui a été organisée en 2002.

1190 Et nous nous retrouvons avec un projet qui est similaire et, à mon sens, qui se trouve
amélioré, puisqu'on a parlé d'ailleurs dans les premiers jours des modifications qui ont été
apportées.

1195 Et mon questionnement va être plutôt au niveau de l'état des autres ponts de Laval,
quoique, tantôt, on a parlé justement de l'objectif de ce projet de pont qui ne fait pas mention que
c'est pour être considéré comme substitut ou remplacement à un pont existant.

1200 Vous allez me dire que c'est partout pareil sur n'importe quel pont, que ça soit Rive-Sud,
Rive-Nord, comme résidant de l'est, je peux vous dire, aussitôt qu'il y a des travaux sur des
ponts, je pense à l'automne, sauf erreur, où le pont Papineau, à un moment donné, il y avait
une voie de retranchée, ce qui fait que la population qui devait justement se diriger dans l'est se
rabattait sur le pont Pie IX.

1205 Alors, pour des gens qui demeurent dans le secteur est où les voies de sortie de ce
secteur, parce qu'on voit la pointe de l'île, ça devenait complètement congestionné. Il n'y a pas
de voie... un peu comme Montréal, on disait tantôt: «Vous prenez plusieurs rues, puis vous
pouvez vous faufiler.» Les gens se trouvent prisonniers lorsqu'arrive quelque chose comme ça. Et
que ce soit d'accéder à des... même, je pense, des fois s'il y avait eu un sinistre ou des mesures
d'urgence, ça serait difficile lorsque ça devient complètement congestionné. Alors que là, on
1210 parle peut-être d'une option qui est celle d'avoir une autre sortie.

1215 Et si je reviens au pont, si on parle particulièrement peut-être des ponts qui se situent
justement vers l'est de Laval, j'aimerais savoir, monsieur le président, s'il y a eu un genre d'étude
peut-être de la structure de nos ponts actuels, que ce soit Papineau... bien, Papineau, il y a des
travaux dessus, mais parlons peut-être même spécifiquement du pont Pie IX.

1215 Il me semble qu'on a déjà questionné, je ne me souviens plus l'âge du pont Pie IX. Je

1220 ne sais pas quelle en est la qualité au niveau de la structure. Est-ce qu'il y a des projets de travaux de rénovation au cours des futures années? Ce qui pourrait être peut-être un infime élément, mais quand même un élément à considérer, que s'il y a quelque chose au niveau du pont Pie IX, bien, l'alternative du pont 25 est intéressante.

Alors, je voudrais juste savoir s'il y a eu une étude sur le pont Pie IX particulièrement.

LE PRÉSIDENT :

1225 Alors, monsieur Gilbert, donc l'état des ponts, par exemple la question laisse voir est-ce qu'il y a des réparations majeures? C'est ça que vous avez en tête? En fonction des ponts qui existent, est-ce que des réparations majeures sont prévues sur ces ponts-là dans les prochaines années? Monsieur Gilbert.

1230 **M. HENRI GILBERT :**

Monsieur Mercier va répondre à la question.

1235 **M. DORIS MERCIER :**

1240 Dans la planification du ministère, l'ensemble des ponts est en bon état, à l'exception du pont Pie IX. Le pont Pie IX, la dalle est à reconstruire au complet. En principe, on devra la faire entre trois et cinq ans, sauf que, idéalement, on attend que le nouveau pont de la 25 soit fait pour être en mesure de détourner la circulation. Sinon, bien, on va le faire avec des contraintes de circulation importantes. Mais c'est prévu en principe un maximum cinq ans.

LE PRÉSIDENT :

1245 Donc, prévu dans cinq ans maximum?

M. DORIS MERCIER :

Oui.

1250 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

1255 **M. FRANÇOIS LAGARDE :**

D'où mon insistance peut-être, monsieur le président, à noter l'aspect qui, pour moi en tout cas, revêt non seulement question pratique de déplacement pour les gens, que ce soit de

1260 l'est de Laval, que ce soit de MRC des Moulins qui veulent accéder à l'est, mais il y avait cette question que, lorsqu'il y a un bouchon pour ce secteur de l'île, les gens sont vraiment coincés. Et que ce soit pour mesures d'urgence ou autres, ça devient difficile à ce moment-là. Surtout s'il y avait maintenant des travaux sur Pie IX, je pense que ça peut être un élément à considérer. Merci.

1265 **LE PRÉSIDENT :**

C'était vos questions?

1270 **M. FRANÇOIS LAGARDE :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1275 Je vous remercie.

M. HENRI GILBERT :

Peut-être, monsieur le président, juste pour rassurer monsieur...

1280

LE PRÉSIDENT :

Oui, monsieur Gilbert.

1285 **M. HENRI GILBERT :**

... c'est que tous nos ponts font l'objet d'inspection annuellement, tous nos ponts. Donc, on est en mesure de dire l'état d'avancement ou l'état de détérioration de nos ponts.

1290 Il y a des inspections générales qui sont faites à un certain nombre d'années, mais il y a une inspection sommaire qui est faite sur tous les ponts du ministère annuellement.

LE PRÉSIDENT :

1295 Très bien. Nous vous remercions.

Je vais voir, j'avais déjà inscrit sur la liste, j'ignore s'ils sont ici ce soir, monsieur François Gagnon.

1300 **M. FRANÇOIS GAGNON :**

Bonsoir!

1305 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, monsieur.

M. FRANÇOIS GAGNON :

1310 Je voulais avoir des précisions peut-être sur certains chiffres par rapport aux augmentations prévues sur l'ensemble des six ponts qui mènent de Laval à Montréal, qu'on a vues hier. Si c'est possible de remettre la carte qu'on avait à ce sujet-là, ça serait bien intéressant parce que, aujourd'hui, on a eu des discussions sur le transport en commun, puis on disait qu'on allait augmenter de 1 500 déplacements alors que, hier, on avait entendu quelque chose qui était plus de l'ordre de 3 600 selon les chiffres qui nous avaient été donnés par le MTQ.

1315 **LE PRÉSIDENT :**

C'était les variations de trafic, c'est ça?

1320

M. FRANÇOIS GAGNON :

Monsieur Tremblay m'avait donné les chiffres en fait. Donc, on disait l'exemple, 2005, un 110 000 véhicules qui traversent de Laval à Montréal. Sans le pont à l'horizon 2016, on a 121 400, et avec le pont, donc avec sept ponts, on a 125 000 véhicules qui traversent. Donc, c'est cette carte-là que j'aimerais voir si possible.

1325

M. HENRI GILBERT :

1330 Monsieur Tremblay, pouvez-vous répondre, s'il vous plaît?

M. PIERRE TREMBLAY :

Oui. En fait, je pense que le tableau s'en vient, je le vois ici devant moi, c'est bien celui-là. Je pense que c'est ce tableau-là dont on parlait hier ou, alors, on n'avait peut-être pas montré le tableau, c'est peut-être juste des chiffres qui avaient été cités.

1335

Donc, je vais essayer de l'expliquer un peu. Alors, on parle toujours de ligne écran de la rivière des Prairies. Donc, c'est l'ensemble des liens, dans ce cas-ci des liens routiers, qui traversent la rivière des Prairies entrant sur l'île de Montréal. Les chiffres qui sont là-dedans sont des véhicules pour la période de pointe du matin, donc toujours de 6 h à 9 h.

1340

Vous avez la liste des ponts ici en partant de l'ouest, l'autoroute 13, Lachapelle, et caetera, jusqu'à le pont de la 25, Charles-de-Gaulle et Le Gardeur à Repentigny.

1345

On a une première colonne ici où on a les comptages en 2003, donc des comptages les plus récents dont on dispose actuellement qui sont traités, qui donnent environ 110 000 véhicules traversant ces ponts-là durant la pointe du matin de 6 h à 9 h.

1350

Après ça, on embarque dans nos scénarios. Il y a une série de scénarios. Je l'explique, il y a toujours l'horizon 2006 et, plus tard, l'horizon 2016. À l'horizon de demande 2006, donc sur le court terme qui serait à peu près la période d'ouverture du projet, qui va être plutôt plus près de 2009 que de 2006, on aurait notre scénario 1 où on a notre projet, et le scénario 1 référence, c'est-à-dire la même situation mais sans le projet de la 25, toutes les autres choses étant égales.

1355

Et vous voyez donc qu'on se retrouverait avec 119 000 à toutes fins pratiques sans le projet. Et lorsque le projet arriverait, on aurait 120 000 véhicules qui traversent à l'horizon. Donc, 10 000 sur le pont entrant à Montréal, 10 000 sur le nouveau pont. Et ce trafic-là, évidemment, est retranché en partie des autres ponts.

1360

Sans le projet, par exemple, on disait tantôt: Pie IX, 15 000. Avec le projet de la 25, bien, on tombe à 13 000 sur Pie IX. Donc, on a une économie ou une diminution de 2 000 déplacements à 2 300.

1365

Alors, les colonnes suivantes, c'est un bond de dix ans dans le temps. On est encore ici, donc, la même situation qu'ici, mais dix ans plus tard. Donc, augmentation naturelle de la demande en transport et là on se retrouverait avec 125 000 déplacements dont vous parliez tantôt, 125 000 déplacements qu'on aurait sur l'ensemble de ces ponts-là rentrant sur l'île de Montréal. On passe donc de 120 000 automobiles entrant sur le pont à 125 000 dix ans plus tard.

1370

Et puis si on faisait tous les projets de transport en commun prévus pour la desserte de l'est, en particulier la voie réservée sur Pie IX qui viendrait jusqu'à Laval avec quatre stationnements incitatifs, on viendrait transférer vers le transport en commun environ 1 500 automobilistes ou 1 500 conducteurs.

1375

Et puis ça ici, c'est la situation si on faisait tous les projets de transport du scénario 3, mais sans faire la 25. On se retrouverait avec 121 700 véhicules sur les ponts au lieu de 123 000.

1380

Donc, essentiellement, ce sont les grands chiffres dont on parle ici. Donc, à l'horizon proche et à l'horizon éloigné, on est sensiblement dans les mêmes ordres de 10 000 à 11 000 véhicules utilisant le pont, peu importe le scénario.

LE PRÉSIDENT :

1385 Monsieur Tremblay, je viens de penser à ça, j'aurais une petite faveur à vous demander.
On a souvent fait référence au scénario 1, et caetera.

M. PIERRE TREMBLAY :

1390 Oui.

LE PRÉSIDENT :

1395 Seriez-vous capable de nous faire... parce qu'on va probablement joindre ça, les acétates,
on va probablement essayer de les regrouper pour être pratique et ça serait bien si on pouvait
avoir une petite feuille qui viendrait avec les acétates. À ce moment-là, on aurait le «1», ça veut
dire telle chose, «1r, 2, 3». Est-ce qu'on peut avoir quelque chose qui synthétise, qui est
commode pour tout le monde?

1400 **M. PIERRE TREMBLAY :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1405 Excellent. On pourra voir, c'est ça, on pourra faire la subtilité entre 1r et 1...

M. PIERRE TREMBLAY :

1410 Écoutez, je peux le répéter.

LE PRÉSIDENT :

... rapidement en consultant les acétates, oui.

1415

M. PIERRE TREMBLAY :

1420 C'est sûr que ça devient ambigu, mais dans le fond, c'est simple. Il y a 1, 2 et 3. Il y a
trois scénarios. Le scénario 1 auquel on réfère toujours dans nos simulations, c'est la situation de
notre projet avec la voie réservée transport en commun dans le corridor. À l'horizon 2006, on
l'appelle le scénario 1.

La même chose, mais à l'horizon 2016, on l'appelle scénario 2.

1425 Puis la même chose, mais en ajoutant des grands projets de transport en commun qui sont sous évaluation pour la desserte de l'est, incluant le métro Anjou – et je pourrai vous donner une liste de tous les projets de transport en commun qui sont là-dedans – mais c'est le scénario 3.

1430 Alors, quand j'ajoute le «r» à côté, tout simplement ce que ça veut dire, c'est que c'est la situation référence sans le projet. Ça serait la même chose, mais sans le projet.

 Donc, on est en 2016 par exemple, il y a tous les projets de transport en commun dans le cas du scénario 3, mais on enlève la 25, puis on regarde ce que ça donne.

1435 **LE PRÉSIDENT :**

 Très bien. Je vous remercie.

 Oui, monsieur Gagnon.

1440

M. FRANÇOIS GAGNON :

1445 Donc, si je comprends bien, on retire 1 800 personnes du transport en commun, puis on ajoute en fait 3 000... en construisant le pont, on ajoute 3 000 personnes sur la tendance. Donc, c'est sur les tendances. En termes des tendances, dans dix ans, dans onze ans...

LE PRÉSIDENT :

 Dans dix ans.

1450

M. PIERRE TREMBLAY :

 Oui.

1455 **M. FRANÇOIS GAGNON :**

 Dans onze ans. En termes de tendances, dans onze ans, on a 1 800 personnes de moins dans le transport en commun et 3 000 personnes de plus en automobile. C'est bien ce que je comprends ou...

1460

M. PIERRE TREMBLAY :

 Écoutez, si vous voulez qu'on parle de personnes, on va sortir une autre image. Ça ici, ce sont des véhicules.

1465

M. FRANÇOIS GAGNON :

Des véhicules.

1470 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça, question de subtilité.

M. PIERRE TREMBLAY :

1475

Si vous voulez, je peux amener l'autre tableau qu'on a aussi...

LE PRÉSIDENT :

1480

Le fameux tableau qu'on avait cet après-midi.

M. PIERRE TREMBLAY :

1485

Qui est le suivant, je pense, qui est le 2P.3. Le suivant, oui. Là, on parle en personnes ici. Évidemment, ça fait plus de chiffres.

M. FRANÇOIS GAGNON :

1490

Est-ce qu'on peut rester sur les véhicules, ça va être moins compliqué?

LE PRÉSIDENT :

Un bon point.

1495

M. PIERRE TREMBLAY :

Écoutez, si vous voulez avoir vraiment un bilan en nombre de personnes et voir ce qu'il se passe au niveau du transport en commun, vous allez l'avoir dans la partie...

1500

LE PRÉSIDENT :

C'est ça. Vous l'avez déjà expliqué mais, disons, confinez l'explication aux deux totaux, les deux sous-totaux et un grand total, parce qu'il y a beaucoup de chiffres.

1505

M. FRANÇOIS GAGNON :

Oui.

M. PIERRE TREMBLAY :

1510

Étant donné que, dans les véhicules automobiles, il y a en moyenne 1,2 personne – et ça varie, mais grosso modo environ 1,2 personne – alors, si on avait notre 108 000 véhicules, ça nous donne quand même 137 000 personnes passant en auto... Attendez, je m'excuse, ce n'est pas 108 000, c'était 118 000. 118 000 véhicules dans le scénario 1 référence, c'est-à-dire la

1515

tendance, et multiplié par 1,2, donc 137 000 personnes. Et vous voyez comment ça évolue d'un scénario à l'autre.

Et en bas, vous avez pour tous les liens qui traversent la rivière des Prairies, toujours entrant sur l'île de Montréal en pointe du matin, mais cette fois-ci dans les modes de transport en commun ou dans les axes de transport en commun, et là ils sont tous listés ici, vous avez le nombre total de personnes qui traversent et qui entrent sur l'île en transport en commun dans chaque scénario.

1520

Et au total en bas, évidemment, le total est à peu près constant. On peut difficilement lire ici. De toute façon, ces documents-là sont déposés à la commission.

1525

LE PRÉSIDENT :

C'est ça, ils sont déjà déposés. Donc, ce qu'on note, c'est une augmentation d'environ...

1530

M. PIERRE TREMBLAY :

C'est ça, on est dans les ordres de 159 000 ici.

1535

LE PRÉSIDENT :

D'accord.

M. PIERRE TREMBLAY :

1540

Et puis ici, on est dans les ordres de 162 000. Ça peut varier légèrement en plus et en moins dépendant des gens qui, on peut dire, piquent à travers des fois l'île de Laval dans certains cas ici.

1545

Mais essentiellement, donc on a, à l'horizon 2006 et à l'horizon 2016, un nombre global total de personnes, constant de personnes dans chacun des horizons qui doivent entrer sur l'île.

LE PRÉSIDENT :

1550

Monsieur Gagnon.

M. FRANÇOIS GAGNON :

1555 Donc, j'essaie de comprendre la philosophie d'action du MTQ, puis l'intervention, puis planification, puis je pense que je viens de comprendre, ils agissent sur les tendances futures.

1560 Donc, quand ils disent qu'ils veulent réduire l'utilisation de l'automobile ou qu'ils... pas qu'ils veulent réduire l'utilisation de l'automobile, parce qu'ils ne disent pas des choses comme ça, mais quand ils disent qu'ils vont réduire le nombre de kilomètres, ils disent qu'ils vont réduire le nombre de kilomètres par rapport à la tendance prévue, pas par rapport à la situation actuelle. Donc, c'est ma question.

LE PRÉSIDENT :

1565 Oui, c'est ça, je crois.

 Monsieur Tremblay?

M. PIERRE TREMBLAY :

1570 Monsieur le commissaire, c'est effectivement la... la chose qu'il faut comprendre dans ce cas-ci, on fait toujours une simulation sur la tendance d'évolution démographique. Et lorsqu'on évalue le projet, on regarde à l'horizon donné quelle sera la situation avec le projet et sans le projet, toutes autres choses étant égales. Alors, c'est ça que ça reflète ici.

1575 C'est sûr que, en 2006, il y a plus de trafic qu'en 98 ou en 2001. Il y a une évolution, une croissance naturelle. Mais les modèles de prévision qu'on utilise tiennent compte donc de l'évolution démographique, de l'évolution des structures d'âge, donc des activités de la population, des besoins de déplacement qui évoluent aussi en fonction de l'âge des personnes.

1580 Et dans nos étapes de modélisation, on tient compte des transferts modaux possibles entre le transport en commun et l'automobile, dans un sens ou dans un autre. Lorsqu'on ajoute de l'offre en transport en commun, le transport en commun vient chercher une partie de la demande totale. Et lorsqu'on ajoute de l'offre du côté routier, évidemment il peut se passer l'effet inverse que des gens qui, autrement, seraient allés vers le TC, bien, vont rester dans l'auto. Et ça, c'est modélisé.

LE PRÉSIDENT :

1590 Donc, par exemple, ce que j'ai ici, le scénario comme, par exemple, 3r comprend la mise en service des trains de banlieue Mascouche vers centre-ville en fusion avec la ligne de Blainville à partir de la gare Saint-Martin, par exemple, train de Repentigny.

1595 Donc, le 3r tient compte de nouveaux projets de train de banlieue, entre autres, de ce qu'on peut comprendre dans la description. Oui?

M. HENRI GILBERT :

1600 Monsieur le président, juste pour ajouter un complément d'information, si vous permettez?

LE PRÉSIDENT :

1605 Oui, monsieur Gilbert.

M. HENRI GILBERT :

1610 C'est que, que ça soit en 2006 ou en 2016, les gens qui demeurent dans l'est de l'île de Laval ou la Ville de Laval, qui vont travailler dans l'est de la Ville de Montréal, ils ont être là encore dans dix ans. Ce ne sont pas des mouvements qui vont être... Donc, les nombres de kilomètres, véhicules/kilomètres qui vont être sauvés, le nombre d'heures de transport qui vont être sauvées, c'est les mêmes dans dix ans. Parce que même s'il y a de la croissance, même s'il y a de la démographie ou du développement, les mêmes gens qui demeurent présentement dans l'est de l'île vont aller encore travailler dans l'est de l'île de Montréal.

1615 Donc, il n'y a pas vraiment de changement à ce niveau-là si on veut. Les gens demeurent là. Ce ne sont pas des gens qui vont là pour demeurer pour une journée ou une année, que ça soit en 2006 ou en 2016. Donc, c'est récurrent ces gains-là.

1620 **LE PRÉSIDENT :**

 Donc, c'est pour ça que vous parlez de tendances.

1625 Oui, monsieur Gagnon?

M. FRANÇOIS GAGNON :

1630 Donc, je dois comprendre que, quand il est écrit dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal qu'on cherche à réduire l'utilisation de l'automobile, moi, quand je lis le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, ça veut dire que, moi, je comprends qu'on veut réduire l'utilisation de l'automobile par rapport à la situation actuelle, parce qu'il y en a trop actuellement.

 Pour le MTQ, sa philosophie de planification, c'est on cherche à agir sur la situation en 2016. Donc, on cherche... j'essaie de comprendre comment il intègre la nécessité de réduction

1635 de l'automobile qui est inscrite dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.

LE PRÉSIDENT :

1640 Oui. On pourrait tourner la question du côté de la Ville de Montréal. Donc, exemple, cet après-midi, j'avais posé une question sur des stationnements illégaux. On parlait de 2 700 stationnements illégaux dans le centre-ville de Montréal.

M. FRANÇOIS GAGNON :

1645 C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

1650 Comment ça qu'on les tolère si on veut diminuer l'usage de l'auto, par exemple?

M. FRANÇOIS GAGNON :

Oui.

1655 **LE PRÉSIDENT :**

1660 Mais il semble que ce sont des questions très complexes. Et je pourrais laisser la Ville de Montréal aller à ce sujet-là. Outre l'orientation de réduire donc l'usage des automobiles, est-ce que la Ville de Montréal s'est fixé, un, des objectifs? Deux, est-ce qu'elle s'est fixé des cibles en rapport avec ces objectifs-là? Et est-ce qu'elle s'est fixé des moyens pour rencontrer les cibles? Et avec les moyens, est-ce qu'elle a mis des budgets? Parce que, disons, dans la méthodologie, ça va de cette façon-là.

1665 Donc, à quelle étape vous êtes rendus? À l'orientation? Êtes-vous rendus aux cibles ou plus loin?

M. MARC BLANCHET :

Parfait.

1670

LE PRÉSIDENT :

Je vais vous laisser aller.

1675 **M. MARC BLANCHET :**

Très bonne question, et je prends l'occasion d'expliquer aux gens notre démarche de

planification de transport.

1680 Le Plan d'urbanisme a été réalisé, donc on disait, à la fin de l'an dernier, ça a été adopté, et énonce des grands principes. À partir de ces principes-là d'aménagement du territoire vont découler toute une série d'actions-transport qui vont être déterminées dans le Plan de transport.

1685 On est présentement dans la démarche du Plan du transport. On a déposé publiquement, on a annoncé ce qu'on a appelé «la vision et les objectifs». Je ne sais pas si on a déposé ce document-là, sinon, on pourra le faire, dans lequel on a un énoncé de vision où on ne dit pas nécessairement une réduction de l'automobile. Ce qu'on dit, c'est qu'on veut offrir une alternative à l'automobile. C'est pour nous la façon de la réduire, c'est d'offrir quelque chose de bien en compensation, dire: «On va offrir mieux aux gens.»

1690 Et offrir une alternative, pour nous, on identifie les pistes. On dit: «On va le faire par du transport en commun, puis par des modes de transport actifs.» Donc, de là va découler aussi toute une série d'actions et de projets, de priorisation de projets autant en vélo, marche, transport en commun et aussi, évidemment, pour balancer tous les réseaux, parce que le transport des marchandises est aussi important pour nous, donc un réseau routier efficace. Ça, c'était la première étape.

1700 La deuxième étape est le portrait, le diagnostic, et aussi on est en train de travailler sur des indicateurs de performance. Donc, chacun des objectifs de la vision qui ont été déjà publiés va être accompagné d'indicateurs qui vont nous permettre de, suite à ça, faire l'inventaire de tous les projets qui sont sur la table à dessin chez nous et nos partenaires, les mesurer face à ces indicateurs-là de performance dans le but d'arriver avec un scénario idéal. Et là, je vous parle du printemps 2006.

1705 Donc, quand je vous parlais de priorités tout à l'heure, ce sont des priorités, je dirais, préliminaires sur lesquelles on travaille présentement. Mais au printemps 2006, on aura une idée très claire à la Ville de Montréal quel projet on va faire en priorité dans chacune des catégories de travaux, que ce soit en transport en commun, routier, quel projet on veut faire avant, et pas juste des projets d'infrastructures, mais aussi des mesures, par exemple, des politiques, des priorisations, des politiques de stationnement. Tout ça va découler aussi du Plan de transport.

1715 Alors, ce que je propose, c'est de vous déposer Vision et Objectifs et, là, ça va être très clair ce que la Ville vise à faire aussi à long terme en transport. Par contre, je ne pourrai malheureusement pas vous déposer le reste du plan. Je vous invite à suivre les travaux. D'ailleurs, il y a des consultations publiques prévues à chacune des étapes du Plan de transport.

LE PRÉSIDENT :

Oui, merci. Monsieur Valiquette?

1720

M. LUC VALIQUETTE :

Peut-être un complément d'information. Je pourrais présenter un transparent qui explique le concept d'impact. Je pense que ça peut éclairer par rapport à la question de monsieur Gagnon.

1725

LE PRÉSIDENT :

Très bien, allez-y.

1730

M. LUC VALIQUETTE :

Lorsqu'on parle d'un effet sur l'environnement, on parle de décrire un événement qui va être la conséquence d'une action envisagée. Par exemple, une augmentation de 2 mg par mètre cube de matières particulaires dans l'air, c'est un effet environnemental. Une diminution de 5

1735

décibels, c'est un effet environnemental qui peut résulter d'une action qui est faite.

Lorsqu'on parle d'impact, c'est qu'on va évaluer la qualité de l'environnement dans le temps. On peut l'évaluer dans cinq ans, dans dix ans, par rapport à une activité.

1740

Alors, lorsqu'on évalue la qualité d'une composante de l'environnement, comment elle va être modifiée par un projet, on a ici une courbe. On a comme axe le temps ici et on a l'évaluation de la qualité d'une composante sur l'environnement selon l'axe, selon l'ordre donné ici.

Et, normalement, on va essayer dans une étude d'impact d'évaluer comment évoluerait la situation sans le projet et, si on ajoute le projet, comment la situation va évoluer avec le projet. Et l'impact va être la différence entre les deux. L'impact associé au projet va être la différence entre les deux.

1745

Alors, le ministère des Transports, lorsqu'il évalue des scénarios en 2006 ou en 2016 de débits de circulation avec projet ou sans projet, parce que ça, c'est l'action qui va être source d'impact, bien, méthodologiquement, c'est une bonne façon de faire.

1750

Une définition d'impact dans un contexte donné, c'est l'évaluation de l'effet pendant un temps donné et sur un espace défini d'une activité humaine sur une composante de l'environnement, en comparaison de l'évolution de cette composante advenant la non-réalisation du projet.

1755

Maintenant, par rapport à votre questionnement, monsieur Gagnon, c'est que vous faites aussi, je pense, implicitement appel à la question de quel est le milieu maintenant. Quelle

1760 est la qualité du milieu maintenant. Puis effectivement, quand on évalue un impact, il faut le comparer avec une situation actuelle pour une composante donnée.

Je prends la qualité de l'air, supposons. Il y a un jugement à apporter sur la qualité de l'air. On se base sur des critères de qualité ou sur des avis d'experts, sur les connaissances
1765 scientifiques qui vont dire: «À tel niveau de paramètre, on a une bonne qualité de l'air. Puis si la concentration est trop élevée, la qualité de l'air est moins bonne ou n'est plus acceptable» pour, disons, la population.

Alors, la prise en compte du contexte, ça peut être dans une semaine, ça peut être dans
1770 deux ans, dans dix ans. On essaie d'aller sur un horizon prévisible et d'évaluer les impacts sur un horizon prévisible. C'est normal de le faire en tenant compte donc du projet, puis de l'évolution prévisible sans le projet, voir la différence.

Mais disons qu'il n'y a pas de projet, on peut quand même porter un jugement ensuite sur
1775 l'importance de l'impact et, là, ça va dépendre, comme je disais, de critères de qualité, puis quel est le contexte de référence, quelle est la qualité du milieu par rapport à ces critères de qualité-là, quel est le niveau des contaminants, si je prends la qualité de l'air comme exemple.

LE PRÉSIDENT :

1780 Très bien. Je vous remercie, monsieur Valiquette.

Oui, monsieur Gagnon.

M. FRANÇOIS GAGNON :

J'ai une deuxième question. Pendant qu'on est sur le Plan d'urbanisme et les questions de transport, peut-être une petite question d'interprétation.

1790 Je vais faire une citation du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal aux pages 41 et 42, le plan 2004:

L'accès à Montréal à partir de Laval, de Longueuil et des territoires des couronnes nord et sud devra également être axé sur l'utilisation du transport collectif.

1795 *Dans cette optique, la Ville de Montréal favorise un usage optimal des corridors ferroviaires et des ponts existants afin de concevoir des dessertes en transport collectif. Les corridors de transport collectif proposés devront toutefois s'intégrer harmonieusement au cadre bâti et contribuer à la revitalisation des secteurs desservis.*

1800 *Des modes de transport pouvant aisément s'intégrer au milieu bâti existant, par exemple*

des autobus articulés ou des taxis circulant à l'intérieur des voies réservées, devront être considérés afin de desservir les clientèles du transport collectif.

1805 Donc, ma question est liée à l'interprétation de ce passage-là du Plan d'urbanisme, pages 41 et 42, peut-être par le MTQ puis la Ville de Montréal aussi, s'il vous plaît, parce qu'on fait référence explicitement à Laval, aux couronnes nord, puis on dit qu'on doit axer le développement des déplacements sur le transport collectif, sur les ponts existants aussi.

1810 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur Gilbert.

M. HENRI GILBERT :

1815 Si je comprends bien, monsieur me demande d'interpréter les pages 42 et 43 du Plan d'urbanisme de la Ville? C'est ce que vous demandez?

M. FRANÇOIS GAGNON :

1820 L'énoncé. Pas les pages 42 et 43, mais l'énoncé qui spécifie dans le Plan d'urbanisme parce que, tantôt, vous avez parlé d'intégrer les orientations du Plan d'urbanisme, puis il y a madame...

1825 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Caron.

M. FRANÇOIS GAGNON :

1830 ... Caron qui a parlé d'intégrer les objectifs du Plan d'urbanisme à votre planification, donc à votre pont, à votre projet de pont. Donc, j'aimerais savoir comment vous intégrez cet énoncé-là à votre projet finalement.

1835 **M. HENRI GILBERT :**

Monsieur le président, je demande à madame Caron de répondre, s'il vous plaît.

LE PRÉSIDENT :

1840 Madame Caron.

Mme CHRISTINE CARON :

1845 Monsieur le président, est-ce que je peux demander qu'on répète, s'il vous plaît, l'énoncé?

LE PRÉSIDENT :

1850 Oui. Monsieur Gagnon, s'il vous plaît.

M. FRANÇOIS GAGNON :

1855 *L'accès à Montréal à partir de Laval, de Longueuil et des territoires des couronnes nord et sud devra également être axé sur l'utilisation du transport collectif.*

Dans cette optique, la Ville de Montréal favorise un usage optimal des corridors ferroviaires et des ponts existants afin de concevoir des dessertes en transport collectif.

1860 Je pense que je peux l'arrêter ici, ça contient l'essentiel de ce que je voulais énoncer.

LE PRÉSIDENT :

1865 Très bien. Madame Caron.

Mme CHRISTINE CARON :

1870 Alors, je pense qu'il faut regarder effectivement l'ensemble des interventions du ministère dans l'ensemble de la région métropolitaine. Si on regarde les études qui ont cours à l'heure actuelle au niveau de l'implantation d'un lien SLR entre la Rive-Sud et Montréal, je pense qu'on est dans cette problématique-là aussi de favoriser un nouveau lien en transport en commun pour la liaison entre Montréal et la Rive-Sud.

1875 Je voudrais revenir aussi sur des éléments que j'ai soulevés cet après-midi. Le ministère des Transports, même s'il n'est pas directement le maître d'oeuvre de la mise en place d'un certain nombre de services qui vont dans le sens de ce que monsieur préconise, dans la mesure où ce sont les sociétés de transport qui sont responsables ou l'AMT, le ministère des Transports finance 75 % des immobilisations en transport en commun. C'est-à-dire, si on parle de voies réservées aux autobus, tous les projets qui sont réalisés par l'AMT ou par les sociétés de transport en termes de voies réservées pour autobus, que ce soit sur le territoire d'une OPT ou
1880 entre justement les territoires, sont financés par le programme d'aide au transport en commun du ministère.

Donc, je pense que c'est en termes de principe. Puis peut-être que si vous étiez

1885 d'accord, je vous montrerais un extrait du plan stratégique du ministère qui montre bien l'ensemble des orientations du ministère. Et je pense qu'il faut regarder l'ensemble des moyens d'action.

LE PRÉSIDENT :

1890 Moi, je peux comprendre, mais je pense que ce qu'il faut mettre en lumière, ce qu'on semble percevoir... je ne suis pas un Montréalais, mais ce que je peux voir quand même, c'est qu'on sent qu'il y a des différences. On a qu'à penser, cet après-midi on parlait de la rue Notre-Dame. On sent qu'il y a une négociation, ce n'est pas encore réglé. Des objectifs sont différents. Est-ce qu'il va y avoir une convergence? Bien, on le verra dans les prochaines semaines. Mais
1895 on s'aperçoit qu'il y a quand même des différences entre les différents paliers qui s'occupent du transport ou qui s'occupent du développement du territoire, des choses comme ça. Ça, c'est indéniable, on le sent.

On sait où va aussi la Communauté métropolitaine de Montréal. Finalement, ils ne sont
1900 pas venus ici, mais ça adonnait, oui, cette semaine qu'ils font de la consultation sur leur projet de schéma métropolitain d'aménagement. Mais on sent qu'il y a des différences entre différents acteurs. Je pense que c'est indéniable.

Si vous voulez, madame Caron, nous le montrer, mais ça fait une démonstration
1905 simplement que, vous, vous avez une vision et la Ville, à ce stade-ci, peut avoir une vision quelque peu différente du développement, en tout cas pour certains projets. Tout à l'heure, comme on l'avait mis en lumière, quels sont les projets prioritaires selon qu'on s'adresse à la Ville de Montréal ou au ministère des Transports, on voit qu'il y a des différences.

Mme CHRISTINE CARON :

Je pense que, si vous permettez, monsieur le président, c'est normal qu'il y ait des
différences. Ça tient compte des différences de responsabilité. Le ministère des Transports a une
responsabilité globale au niveau de la mobilité des personnes et des marchandises. Il y a une
1915 préoccupation qu'il est seul à avoir et à supporter au niveau des liens interrégionaux, des liens internationaux. Ça, c'est une préoccupation qui est moins celle des municipalités.

Je vous montrais cet après-midi comment c'est partagé, par ailleurs, par la CMM parce
que, en termes de développement économique, l'efficacité des liens au niveau interrégional et
1920 international, c'est aussi important.

Alors, les différences, à mon avis, sont normales. L'objectif est de concilier de fait les
objectifs de qualité de vie qui sont ceux des citoyens, qui sont ceux des municipalités, avec les
objectifs de mobilité. Et, dans le fond, c'est une recherche de complémentarité aussi dans les
1925 interventions et dans les solutions.

LE PRÉSIDENT :

1930 Nous comprenons ça. Si je posais la question, disons, à la Ville de Laval, ou à la Ville de Montréal, ou à la MRC des Moulins, on pourrait s'apercevoir qu'il y a de la compétition entre ces organisations-là. On a qu'à penser, ces temps-ci dans les médias, le cas de l'usine de Bombardier pour l'assemblage du nouvel avion, il y a trois endroits où est-ce que les gens se mettent en compétition.

1935 Si on adressait une question sur ce sujet-là à la Communauté métropolitaine de Montréal en leur disant: «C'est où, vous, vous souhaitez l'avoir dans les trois?» Je pense qu'ils refuseraient de répondre parce que, eux, ils auront à arbitrer ce genre de choses-là.

1940 Donc, c'est évident qu'on se retrouve avec des divergences d'opinions. J'imagine que les gens vont se parler dans les prochaines semaines, que ce soit sur la rue Notre-Dame ou d'autre dossiers, on verra qu'est-ce qu'il va ressortir de ça.

Mais ça, c'est acquis qu'il y a des différences de point de vue, disons, n'est-ce pas, monsieur Gagnon?

1945

M. FRANÇOIS GAGNON :

1950 Bien, je pense que oui visiblement. Vous êtes très diplomate en le disant. Ce que je pourrais ajouter à ça, c'est qu'il y a des gens qui vivent dans ces quartiers-là à Montréal puis qui, depuis 40 ans, subissent les pressions du ministère des Transports. À l'époque, ça s'appelait ministère de la Voirie, puis c'est à cette époque-là qu'on a construit la première section de l'autoroute est-ouest, puis qu'on a démoli près de 1 200 logements juste dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve.

1955 Aujourd'hui, Hochelaga-Maisonneuve, en partie à cause des larges et des forts volumes de déplacement qu'il y a dans cet axe-là, est un des quartiers qui présentent le plus haut taux d'asthme au Canada. Je pense qu'on a un centre de recherche qui est dédié à ça au Canada.

1960 Puis c'est certain que les décisions entre les divers organismes, puis toutes ces choses-là, sont des choses qui nous dépassent un peu quand on n'est pas dans ces hautes sphères-là, si vous voulez, mais ça a des impacts réels sur notre vie. Merci.

LE PRÉSIDENT :

1965 Alors, je vous remercie.

Alors, nous allons maintenant procéder à une présentation de la Direction de la santé publique et, après la présentation, nous ferons une pause.

1970 **M. NORMAN KING :**

Bonsoir tout le monde. Alors, tel que promis lundi soir, nous sommes venus présenter rapidement l'aspect santé publique, nos préoccupations. On a divisé la présentation en trois et je pense que, vous allez voir, ça répond à plusieurs des questions qui ont déjà été posées.

1975

Moi, je vais faire l'entrée en matière en présentant très globalement les critères qu'on utilise pour analyser un projet. Les informations qu'on a de disponibles actuellement, plusieurs de ces informations ont été recueillies à partir des documents fournis par le ministère des Transports.

1980

Pour nous en santé publique, c'est clair que, quand on analyse un projet, il y a les impacts locaux et régionaux. Par exemple, l'autoroute Notre-Dame, on a regardé ça sur l'aspect local mais aussi sur l'aspect régional et, évidemment, le court terme, dans l'immédiat et aussi à plus long terme, pour tenir compte aussi des aspects reliés au développement durable pour permettre aux générations futures aussi de combler leurs besoins dans un environnement sain qui ne porte pas impact à la santé.

1985

Alors, dès le début de notre analyse du projet, on s'est posé la question sur une notion qui a été fortement discutée jusqu'à date, toute la notion de l'induction du trafic. Et il y a eu plusieurs questions, plusieurs réponses à ce sujet-là. Et le document le plus récent finalement sur le site Web du BAPE, daté du mois de mai 2005, je pense que ça a été mis sur le site le 9 mai, a cette affirmation qui dit que l'impact est examiné en comparant le scénario de référence sans projet et le même scénario avec le projet, toutes autres choses étant invariantes.

1990

Nous, comme je vous dis, on avait déjà commencé à regarder cet aspect d'induction. C'était un aspect qui nous préoccupe parce que, historiquement, on sait que quand on ajoute des infrastructures routières et, notamment, autoroutières, ça a un impact sur l'induction des déplacements. Ça incite un certain étalement urbain et une certaine volonté de s'éloigner de la ville centre pour avoir accès à des terrains moins dispendieux. Et ça va amener, en plus de la croissance démographique prévue, un effet supplémentaire sur les déplacements.

1995

2000

Et on a fait affaires avec un consultant externe très connu dans le domaine, qui est d'ailleurs cité dans les documents du ministère des Transports. Donc, c'est quelqu'un qui a fait ses preuves au niveau de Victoria Institute of Policy on Transportation Initiatives et c'est monsieur Todd Litman.

2005

Et quand lui, il nous écrit – on va déposer le rapport ce soir que monsieur Litman nous a fourni – qu'il faut tenir compte de l'impact sur l'induction des déplacements pour analyser adéquatement les impacts régionaux et à long terme, deux des aspects qui nous préoccupent.

2010

Et le ministère des Transports du Québec a également élaboré un document sur

l'induction qui est sur le site Web du BAPE. Et dans ce document-là, on aborde cette question-là et on voit dans ce document-là à quel point c'est un phénomène complexe. Et il y a plusieurs variables dont il faut tenir compte lorsqu'on fait l'analyse, l'induction des déplacements en est un.

2015 Alors, ça, c'est le graphique de base que Litman nous fournit. On voit que, finalement avec le temps, le trafic, on projette une augmentation mais, avec le temps, il y a une tendance à une stabilisation à cause de, justement, la congestion qui fait en sorte que, à un moment donné, on atteint une capacité maximale.

2020 Et lorsqu'on ajoute une nouvelle structure quelconque, on a ce qu'on appelle le trafic généré qui comprend le trafic induit et aussi le trafic dévié. Et on voit que ça augmente. Au début, ça n'augmente pas trop, mais avec le temps, à plus long terme, ça peut finalement augmenter de beaucoup pour faire en sorte qu'il y a beaucoup plus de véhicules qui circulent sur les routes.

2025 Donc, les impacts à long terme du trafic généré selon la courbe qu'on vient de voir, évidemment, c'est la congestion augmentée sur les autres routes qui vont vers la ville centre, «downstream traffic», si on veut, alors, ça, ça nous préoccupe beaucoup, l'encouragement de l'étalement urbain et, évidemment, les différents impacts sur la santé publique qu'on va discuter dans quelques minutes.

2030 Il y a des données disponibles à l'heure actuelle. Je ne me rappelle pas exactement en quelle année l'autoroute 13 a été construite. Je crois que c'est en 1971 et 1976? 1976. Alors, dans le document du ministère des Transports du Québec, on voit que la progression de la circulation depuis 1971 – évidemment pour l'autoroute 13, c'est depuis 1976 plutôt – on voit qu'il y a eu une multiplication par 3, 3,5 ou 7,8 selon l'autoroute. Donc, même avec l'autoroute 13, on voit qu'il y a eu une forte progression de la circulation sur l'autoroute 15.

2040 Et dans le même document, on mentionne que l'ajout de voies sur les points A-15 et A-13 au début des années 90 a contribué à cette progression. Donc, on voit que l'ajout d'infrastructures routières historiquement a contribué à augmenter le nombre de véhicules qui circulent. Et l'autre chose, on voit que près de 72,5 % du trafic relevé sur les ponts se dirige vers Montréal, toujours dans le document *Rapport de justification* du ministère des Transports du Québec.

2045 Les impacts anticipés selon le ministère des Transports du Québec avec la construction de la nouvelle structure et, ça, c'est dans les réponses aux questions, février 2002, une légère baisse des transports en commun en 2006 et en 2016, et on a vu ça hier soir aussi avec les réponses aux questions, et une légère amélioration de la congestion automobile dans la région montréalaise. Comme je vous dis, ça vous vient du document de février 2002.

2050 Alors, avant de céder la parole à mon collègue qui va parler des traumatismes, je voulais juste partager avec vous quelques données tirées de l'enquête origine-destination de

2003 sur le parc automobile à Montréal et la progression aussi des déplacements.

2055 Donc, on voit le nombre de véhicules dans la grande région montréalaise, plus de 1 800 000. Le nombre de déplacements en période de pointe en avant-midi, plus de 1 300 000 déplacements. Et on voit qu'il y a une progression de près de 180 000 véhicules de plus pendant ces cinq ans, ce qui représente une augmentation de 11 % croissance des déplacements d'automobiles en pointe avant-midi, plus 4,7 %, pour une croissance de la population de 3 %.

2060 Et ici, on voit une tendance très, très connue, pas seulement dans la région montréalaise mais partout en Amérique du Nord. Plus on s'éloigne du centre, plus que l'automobile a sa présence, et plus que les ménages sont motorisés. Pour les deux couronnes, on voit, c'est un peu plus que 94 % des ménages qui sont motorisés comparativement au centre-ville où ce n'est même pas 40 %.

2065 Donc, ça illustre le genre de tendances qui nous préoccupent par rapport au nouveau projet. Et c'est dans ce cadre-là qu'on va vous présenter maintenant les différents impacts sur la santé publique en commençant par l'aspect traumatisme.

2070 **LE PRÉSIDENT :**

2075 Monsieur King, juste avant la présentation, j'aurais deux petites questions. Est-ce que vous avez des statistiques sur, par exemple, le taux de motorisation par emploi? Parce que, là, vous le donnez en fonction de la population, mais par emploi, si j'ai eu 20 % de croissance d'emploi, est-ce que le taux de motorisation par emploi a augmenté? Parce que je pense que c'est ça qui est important.

2080 Je crois que les gens, surtout en heure de pointe du matin donc, vont voyager pour des raisons d'emploi. Donc, c'est quoi la tendance dans le taux de motorisation pour l'emploi? Et aussi la croissance de l'emploi en rapport avec ça, a-t-elle été plus forte que la croissance de l'usage de l'automobile? Parce qu'on peut se référer à des faibles augmentations de la population, mais si, par exemple, la population vieillit et qu'on voit les pyramides des âges, donc ça veut dire que c'est plus l'emploi, je crois, qui est le facteur déterminant dans tout ça que la croissance de la population.

2085 **M. NORMAN KING :**

2090 De mémoire, selon les données de l'enquête origine-destination, je crois que c'est à peu près la moitié des déplacements qui sont liés au travail. La moitié serait liée au travail et un autre 30 %, c'est les études, donc effectivement des personnes en bas de 65 ans qui composent une bonne partie des déplacements.

 Pour l'enquête origine-destination 2003, donc ces chiffres-là, ces pourcentages-là, c'est

2095 en période de pointe avant-midi. Donc, effectivement, un fort pourcentage des déplacements est pour ces motifs-là, effectivement.

LE PRÉSIDENT :

2100 Très bien. Je vous remercie.

M. YVES PHANEUF :

Pardon, monsieur le président, monsieur le Commissaire.

2105 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur Phaneuf.

M. YVES PHANEUF :

2110 J'ai une précision sur l'enquête origine-destination, si vous voulez.

LE PRÉSIDENT :

2115 Oui, allez-y.

M. YVES PHANEUF :

2120 Alors, dans le fascicule *Les faits saillants de mobilité des Montréalais* qu'on vous a remis, qu'on vous a déposé, au niveau de l'emploi, l'activité économique, elle a connu une progression entre 1998 et 2003 au total de 8,5 % pour la région de Montréal. J'essaie de calculer combien ça représente, à peu près une centaine de mille en termes de nombre d'emplois.

2125 On remarque aussi que, au niveau des principales localisations, il y a eu une augmentation de 4,5 % pour Montréal comme tel, pour l'île. Il y a une croissance importante à Laval, de 20 % à peu près, la Rive-Sud, 9,5 %, la couronne sud, 38 %, et puis la couronne nord, 5,4 %.

2130 Donc, quand on compare la population, elle a augmenté moins vite que l'emploi, le taux de motorisation, lui, quand même augmente de manière importante. Et donc, c'est l'ensemble de ces facteurs-là qui joue en tant que tel. Mais l'emploi continue d'augmenter à Montréal. On remarque quand même une certaine importance de l'augmentation de l'emploi, en tout cas pas nécessairement au centre, mais à l'extérieur de l'île de Montréal, un peu comme le résidentiel.

2135 **LE PRÉSIDENT :**

Mais le facteur déterminant, ce serait quoi? La croissance de l'emploi plus que la croissance de la population? Ça serait quoi les tendances qu'on peut dégager?

2140 **M. YVES PHANEUF :**

2145 Bien, mon opinion là-dessus rapidement, c'est, d'une part, la localisation d'emplois; l'autre part, aussi la localisation des résidences. Donc, les gens partent de chez eux le matin bêtement et, après, pour se destiner à leur travail. Ce qu'on remarque, c'est qu'au niveau résidentiel, les croissances sont très importantes au niveau des couronnes. Ça se reflète au niveau de la population.

2150 Quand on regarde les chiffres de croissance de la population, globalement c'est 3 %, mais la couronne nord, elle, a augmenté de 6,9 %. Bien sûr, ça, c'est relatif. En chiffres absolus, ça donne d'autres indications mais, quand même, on remarque que les croissances dans les couronnes sont importantes. Donc, ça joue beaucoup ces deux grands facteurs-là.

2155 Il y a aussi, bien sûr, le taux d'occupation des femmes, c'est-à-dire les femmes travaillent, ont travaillé de plus en plus. Ça, ça a eu un impact très important sur le choix modal. Dans le temps de mes parents, disons il y a 40 ans, c'était plus les hommes qui travaillaient dans le ménage. Maintenant, c'est les deux personnes. Et ça, ça a un impact très important sur les choix modaux qui se font. Il y a d'autres facteurs aussi, bien sûr.

2160 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Gilbert.

M. HENRI GILBERT :

2165 Madame Caron, elle a des chiffres à vous donner aussi au niveau de l'emploi, si vous permettez.

LE PRÉSIDENT :

2170 Oui, rapidement s'il vous plaît, madame Caron.

Mme CHRISTINE CARON :

2175 Oui, ça complète ce que monsieur disait. On parlait des taux d'emploi au centre-ville. En fait, entre 1996 et 2001, à peu près la période finalement entre les deux enquêtes, il y a eu 36 000 emplois de plus au centre-ville de Montréal.

2180 Le taux d'emploi des jeunes de l'ensemble de la région métropolitaine est passé de 48,6 % à 56,4 %. Et les taux d'emploi des résidants du centre de l'île de Montréal sont passés de 49,8 % à 56,3 %. Et, d'ailleurs, ça atteint un taux qui n'avait pas été connu à Montréal depuis fort longtemps.

2185 Ces facteurs-là – je reviens sur l'impact de ces facteurs-là sur le choix modal – ce que je viens de vous identifier là, ça joue en faveur de l'utilisation du transport en commun.

2190 Si on revient à la question de la démographie, dans la région métropolitaine et sur l'île de Montréal en particulier, l'augmentation démographique est de plus en plus liée à l'immigration internationale. Et dans cette période-là, on est passés, en 97-98, de 19 412 à 33 495 en 2002-2003. Donc, c'est quand même une contribution extrêmement importante. C'est la première source d'augmentation de la population sur l'île. Alors, ça aussi, si on considère les choix modaux, ça joue dans le sens de l'utilisation du transport en commun.

2195 Ce qu'on ne sait pas, c'est jusqu'à quel point ces facteurs-là sont des facteurs tendanciels, parce que c'est lié à l'économie, c'est lié à l'immigration. Est-ce que ce sont des facteurs de fond? Est-ce que ce sont des tendances lourdes? Ça, ça va prendre un certain temps avant de le constater, contrairement aux facteurs qu'on identifiait tout à l'heure qui sont davantage des tendances lourdes.

2200 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie.

Monsieur King.

2205 **M. NORMAN KING :**

Alors, je cède la parole à mon collègue.

2210 **M. PATRICK MORENCY :**

Merci. Bonsoir! Je suis Patrick Morency, médecin spécialiste en santé publique dédié à la prévention des traumatismes routiers, des blessés de la route. Donc, je viens vous parler surtout des blessés de la route, c'est ma section.

2215 C'est un fléau. Le bilan routier, il est très sous-estimé. On oublie que, encore aujourd'hui, c'est la première cause de décès chez les jeunes de moins de 35 ans au Canada comme aux États-Unis, comme dans tout le monde industrialisé. Mais surtout dans la région montréalaise, en tout cas sur l'île, pour chaque décès, il y a 220 blessés. Donc, souvent, on

2220

sous-estime le bilan routier parce qu'on ne considère pas l'ensemble du portrait, par exemple tous les blessés.

2225

Aujourd'hui, quelqu'un qui est blessé sévèrement, que ce soit sur une autoroute ou sur une artère collectrice, a plus de chance de survivre avec des séquelles permanentes, des handicaps, que de mourir. Ça, c'est dû à l'amélioration des soins de santé notamment.

2230

Alors, je voulais vous montrer simplement le nombre de blessés de la route au Québec et dans chacune des régions possiblement impliquées par le parachèvement de la 25.

Pour l'ensemble de la province, entre 1998 et 2003, le nombre de blessés de la route a augmenté de 20 %. C'est-à-dire qu'aujourd'hui, chaque jour, il y a 155 personnes qui sont blessées sur les routes du Québec.

2235

Dans chacune des régions, on peut voir qu'à Montréal, c'est passé de 10 900 à 12 800 en cinq ans, une augmentation de 17 %. On peut voir que c'est une tendance qui est observée dans les quatre régions impliquées.

2240

Selon l'Organisation mondiale de la santé, le premier facteur impliqué dans l'occurrence des blessures de la route et des décès, c'est la distance parcourue. Donc, pour l'OMS, la première chose à faire pour améliorer le bilan routier, c'est de réduire l'exposition au risque, c'est-à-dire réduire la quantité de kilomètres parcourus.

2245

Ici entre 1998 et 2003, on voit qu'il y a une augmentation du nombre de véhicules immatriculés dans toutes les régions périphériques à Montréal. Et dans la province de Québec, il y a à peu près 15 % d'augmentation des véhicules immatriculés. Puis on voit une augmentation concomitante du nombre de blessés partout, dans toutes les régions. Sur l'île de Montréal, 10 % de plus de véhicules, 15 % de plus de blessés.

2250

Puis on voit surtout que c'est dans les régions des Laurentides et de Lanaudière qu'il y a eu la plus forte croissance de véhicules immatriculés et de blessés de la route. Ça va de soi, c'est connu.

2255

Aux États-Unis, par exemple, c'est bien documenté que c'est dans les régions, les comtés où il y a le plus d'étalement urbain, le moins de densité, qu'il y a davantage de blessés de la route.

Ça, c'était pour illustrer que, à Montréal, les problèmes, en tout cas en ce qui concerne la sécurité routière, c'est sûr que ce n'est pas l'enjeu principal du parachèvement de la 25, mais c'est important quand même comme bilan, c'est de constater que c'est dans les quartiers centraux, même si ça peut représenter un problème dans Montréal-Nord et dans Anjou, c'est sûr.

2260

Par exemple, si on a «les piétons frappés», chaque jour, c'est cinq piétons qui sont frappés sur l'île de Montréal, puis c'est surtout dans les quartiers centraux qu'ils sont frappés.

2265

On a le même portrait pour les occupants. Puis je voulais vous illustrer, ça, c'est dans le centre-ville, c'est le quartier Ville-Marie Centre-Sud. Vous savez, il y a des spécialistes en circulation qui le connaissent mieux que moi, mais les gens ne vivent pas sur l'autoroute, puis ils ne travaillent pas sur l'autoroute. Ils doivent se rendre de leur lieu de résidence à l'autoroute, puis de l'autoroute à la destination, que ce soit le travail ou autre chose.

2270

Alors, ici, on a un quartier qui a une autoroute en plein centre. Il y a l'autoroute Ville-Marie. Ça n'empêche pas que les blessés de la route, il y en a à toutes les intersections. On ne peut pas cibler une intersection en particulier où il y a un problème, c'est très diffus. C'est très diffus sur l'ensemble des intersections qui sont traversées, pourtant, à proximité par une autoroute. Alors, je voulais illustrer ça.

2275

Ça, c'est pour les occupants, mais on a le même portrait pour les piétons, pour les cyclistes. C'est très diffus sur l'ensemble du centre-ville.

2280

Ici, c'est pour Mercier-Hochelaga. C'est pour montrer le pattern. La carte a été agrandie; ce n'est malheureusement pas aussi visible que si elle était papier. Mais dans Hochelaga-Maisonneuve, il y a deux problématiques distinctes. D'abord, il y a sur l'autoroute de la 25, sur les voies de service où il y a des blessés qui tendent à être plus sévères parce qu'ils surviennent à grande vitesse.

2285

Mais après ça, ça se passe sur la rue Sherbrooke, sur l'avenue Notre-Dame, puis ensuite, bien, pour accéder au centre-ville, c'est partout dans Hochelaga où les résidents d'Hochelaga doivent subir la pression de la circulation de transit.

2290

Alors, c'était pour illustrer la dispersion des blessés de la route sur l'île de Montréal, et puis pour faire prendre conscience que la réduction... en tout cas, selon l'OMS, c'est vraiment la réduction de la quantité de véhicules qui va circuler sur l'île qui va diminuer ce bilan-là. Ce n'est pas une mesure particulière comme une autoroute dans une section, le parachèvement de la section de l'autoroute 25.

2295

Le quart des piétons frappés à Montréal sont des enfants. Puis comme vous pouvez le voir ici, ils sont frappés au retour de l'école à l'heure de pointe le soir. Alors, je voulais porter ça à votre réflexion, parce que c'est... les mesures pour améliorer ça en tout cas, ça ne commence pas par une construction d'autoroute. Puis bien au contraire, ce n'est pas... en tout cas, selon l'OMS, puis ce qui est connu dans la littérature, si on veut améliorer le bilan routier sur l'île de Montréal, ce n'est pas par là qu'il faut commencer, puis ça peut même détériorer le bilan. Merci.

2300

LE PRÉSIDENT :

Nous vous remercions.

2305

M. LOUIS DROUIN :

Je suis Louis Drouin de la Direction de la santé publique. Donc, on complète le tableau.

2310

Ce qu'on vous présente, c'est une étude qu'on vient de compléter, dont on vous dépose le rapport résumé, où on a regardé les densités de trafic. Donc, tout ce qui est réseau en rouge, ce sont les densités en pointe du matin qui dépassent 7 700 déplacements. En vert, c'est entre 3 160 et 7 700. Et ce qui est plus en blanc, c'est entre 0 et 3 160.

2315

Donc, ce qu'on a fait, c'est une étude assez spéciale qui est unique, je pense, au Québec. C'est qu'on a pris tous les gens qui habitaient le long des voies à haute densité de trafic, les gens âgés de 60 ans, et on a regardé le profil d'hospitalisation, maladies respiratoires, pour voir s'il y avait une relation entre le fait d'être exposé à des hauts débits, ou des moyens débits, ou des bas débits.

2320

Donc, après une analyse assez complexe au niveau statistique, on s'aperçoit que le risque d'hospitalisation pour maladie respiratoire chez les gens âgés de 60 ans et plus, qui vivent le long de voies à haute densité de circulation plus de 7 700 véhicules en pointe du matin, est de 30 %, le 1.30 en bas, après avoir contrôlé sur le statut socioéconomique, SSE. Donc, si on ne contrôle pas le statut socioéconomique, on est à 55 % d'excès.

2325

Et on sait que la variable socioéconomique est importante à contrôler dans ce type d'étude. Et par une mécanique reliée au rôle d'évaluation, on a pu, pour chaque résidant qui vit le long, établir un indice socioéconomique. Et c'est ce que cette recherche-là nous indique, que le risque est 30 % plus élevé d'être hospitalisé pour maladie respiratoire.

2330

Si on regarde plus régionalement, évidemment, on pense aux polluants, la pollution atmosphérique sur la région métropolitaine. Et on vous résume ici dans cette acétate, je dirais les centaines sinon milliers d'études concernant l'impact de l'ozone, qui est un polluant qui est plutôt présent l'été et qui est spécifiquement relié au smog photochimique. Donc, l'ozone est un puissant irritant des voies respiratoires et les particules fines, les PM_{2.5} qui sont associées au processus de combustion, que ça soit au niveau de l'essence, du diesel, combustion du bois.

2335

Je rappelle que l'ozone est produit durant l'été lorsqu'il y a de la chaleur, du soleil et des précurseurs, puis notamment les oxydes d'azote, les NO_x, dont 85 %, selon les bilans d'émission qui ont été réalisés, proviennent du secteur du transport. Donc, le smog photochimique a une composante transport importante.

2340

2345 Et l'ensemble des études démontre que les effets à court terme sont associés à une augmentation des symptômes, des hospitalisations et des décès précoces associés aux peaks de pollution.

2350 Et à plus long terme, donc si on regarde une population exposé dans des villes où les niveaux d'ozone sont plus élevés, on a remarqué une augmentation de la fréquence de l'asthme, on réfère à une étude californienne qui a été publiée récemment en 2002, et une diminution de la croissance des poumons chez les enfants.

2355 Concernant les particules, outre les effets sur le système respiratoire, c'est toute la question des effets sur le système cardiaque. Par des mécanismes non encore totalement élucidés, les particules de 2,5 microns ou plus petites sont tellement petites qu'elles pénètrent très profondément dans l'arbre bronchique jusqu'au niveau alvéolaire. Et il semble qu'il y a un impact, d'une part, sur les paramètres sanguins et, entre autres, une augmentation de la coagulabilité du sang, ce qui expliquerait, entre autres, une augmentation d'excès de crise cardiaque pendant les peaks de pollution, les effets à court terme, ou une augmentation des hospitalisations pour une insuffisance cardiaque, parce qu'on s'est aperçu aussi que les petites particules jouaient sur le rythme cardiaque, provoquaient des arythmies cardiaques.

2365 À plus long terme, il y a toute la question de la mortalité par cancer pulmonaire, parce que sur ces particules-là se greffent des polluants chimiques. On peut penser entre autres, ce qui est aussi présent dans les tuyaux d'échappement des véhicules, les hydrocarbures aromatiques polycycliques qui sont des cancérigènes bien connus de la population.

2370 Santé Canada vient de publier, il y a deux semaines, et on l'attendait celle-là, parce qu'on a été consultés sur les différentes méthodologies qui ont été utilisées. Je vous fais fi de tout le volet méthodologique, c'est assez complexe. C'est les épidémiologistes de Santé Canada qui ont estimé à 1 540 décès annuels à Montréal causés par la pollution atmosphérique, donc 400 à court terme, donc les effets à court terme, mais il faut aussi intégrer les effets à long terme, 1 140 à long terme.

2375 Les gens vont se demander: est-ce que c'est associé aux transports? Tout ce qu'on peut vous dire pour le moment, il y a une étude publiée en Europe, Kunzli, qui a pu établir que la moitié des décès reliés à la pollution atmosphérique dans des pays comme la Suisse, la France et l'Autriche était attribuable à la pollution engendrée par le transport.

2380 Concernant évidemment l'augmentation des déplacements par automobile, on le mentionnait tout à l'heure, c'est une tendance qui est lourde, 40 000 véhicules de plus par année depuis les cinq dernières années, soit près de 200 000 véhicules. Vous avez la problématique des changements climatiques évidemment qui est sous-jacente.

2385 Ce qui nous préoccupe beaucoup plus pour les Montréalais, c'est toute la question des

canicules. Ici, vous avez la fameuse canicule du mois de juin 1994 où, quotidiennement durant l'été, on enregistre à peu près entre 40 et 50 décès par jour durant l'été à Montréal. C'est à peu près la figure lorsqu'on enregistre, parce qu'on a maintenant, à la Santé publique, un système de registre en temps réel des décès à chaque jour sur l'île de Montréal.

2390

Et lorsque la température maximale, ce que vous voyez en vert, a grimpé en haut de 30 Celsius, on était à peu près à 34, 35 pendant près de cinq jours, vous avez eu un peak significatif où on est passés de 40 en moyenne à 100 décès. Donc, on a enregistré pendant cette période-là près de 170 décès en excès.

2395

Lorsque nous discutons avec les gens d'Ouranos qui devraient produire, on l'espère, au courant de l'automne les scénarios de réchauffement climatique pour la région métropolitaine pour les 20 et 30 prochaines années à venir, il y a un consensus international – j'assistais récemment à une conférence là-dessus à New York internationale – que les périodes de canicule vont être plus fréquentes, plus sévères, et ça inclut également Montréal et sa région métropolitaine, et que ces excès-là vont être de plus en plus fréquents à cause de la problématique des changements climatiques.

2400

Et ce sont surtout les personnes âgées qui sont les plus vulnérables, atteintes déjà de maladies chroniques, qui vivent notamment dans la ville centre, dans les îlots de chaleur urbains. Et sachant que la population montréalaise, si on prend les données démographiques vieilles, en 2021, près de 20 % de la population montréalaise va être âgé de 65 et plus, donc, dans une optique de développement durable, on doit penser aux générations qui vieillissent et aux générations futures.

2405

2410

L'étalement urbain, obésité et autres conséquences sanitaires, ça, c'est tout un corpus de connaissances qui vient d'être publié aux États-Unis et qui fait l'objet de beaucoup, beaucoup de publications et de préoccupations notamment aux États-Unis, et de plus en plus au Canada et au Québec.

2415

C'est qu'on a comparé notamment toute la question de l'étalement urbain, des designs urbains et de la tendance ou du taux de fréquence d'obésité dans ces populations relié à la dépendance à l'automobile. Et une des premières études qui a été publiée par Frank, il y a un excellent bouquin qu'on pourrait déposer, en anglais, c'est *Urban Sprawl and Health*, étalement urbain et santé, qui résume l'ensemble de cette étude-là, qui démontre que plus une métropole est étalée, plus la densification est étalée, ça augmente les taux de motorisation. Ça empêche les gens d'être plus actifs en termes de transport, c'est-à-dire utilisation du vélo et de la marche, et les niveaux d'obésité ont tendance à augmenter dans ces populations-là de façon significative.

2420

2425

On s'est aperçu également que des gens qui vivent dans des villes davantage densifiées à proximité de leur lieu de travail, avec une mixité des fonctions, l'utilisation de la marche, du

transport en commun, lorsque ces infrastructures-là sont nettement présentes et encouragées par les pouvoirs publics, notre chance de développer l'obésité est nettement plus bas.

2430 Et on sait que l'inactivité physique associée à l'obésité est, après le tabagisme, le deuxième facteur de risque le plus important pour les maladies cardiovasculaires, le diabète et l'hypertension.

2435 On sait également, au Canada comme au Québec depuis les dix dernières années, les taux d'obésité ont grimpé de 9 % à 15 % au Québec actuellement et qu'une des parts probables associées à cette épidémie est la motorisation de plus en plus excessive des ménages avec une diminution du transport actif.

2440 On sait également que les pays qui ont utilisé des politiques très agressives pour favoriser le transport actif, vélo, marche et transport en commun, et je nomme entre autres les deux pays les plus exemplaires, soit le Danemark et la Hollande, où le taux de transport actif pour l'ensemble des déplacements, vélo, marche, transport en commun, dépasse 50 %, les taux d'obésité sont à peine de 4 % dans ces populations-là.

2445 Et l'exemple extrême, ce sont les États-Unis où le taux de transport actif dépasse qu'à peine 3 %, vous avez 35 % de la population américaine qui est obèse, avec l'ensemble des coûts sanitaires que ça peut générer sur le système de santé.

2450 Donc, je pense que c'est un concept extrêmement important qu'on doit retenir que la forme urbaine joue énormément sur cette problématique de santé publique, ainsi que l'accessibilité et l'offre de transport actif, réseau de pistes cyclables et de transport en commun. On croit qu'en santé publique, si on veut, je dirais, non pas être observateurs d'une mégatendance de motorisation continue, mais plutôt d'être des acteurs très actifs pour contrecarrer cette tendance-là, il va falloir jouer beaucoup plus activement et agressivement sur nos plans d'aménagement urbain et nos plans de transport.

2460 Donc, la conclusion, nous, qu'on peut tirer, c'est qu'il faut agir pour diminuer les impacts du transport sur la santé publique. Et l'objectif général, puis on partage carrément la vision du Plan de transport de la Ville de Montréal, il faut réduire les déplacements automobiles. Il faut être des promoteurs beaucoup plus agressifs des stratégies qui font la promotion du transport actif et du transport en commun.

2465 L'ajout d'un nouveau lien autoroutier entre Laval et Montréal, nous croyons, ne contribue pas à l'atteinte de cet objectif et on croit que les impacts du transport sur la santé publique seront amplifiés à long terme avec le prolongement de l'autoroute 25. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Alors, nous vous remercions pour votre présentation.

2470

Il est 21 h 05. Nous allons procéder à une pause. Au retour de la pause, j'ai deux personnes ici que j'appellerai, si madame Patricia Clermont est ici ce soir, et après madame Clermont, j'ai monsieur Vincent Marchione. Vous êtes ici? Très bien. Alors, il est 21 h 05, comme j'ai dit, alors on se retrouve à 21 h 20.

2475

SUSPENSION DE LA SÉANCE

* * * * *

REPRISE DE LA SÉANCE

2480

LE PRÉSIDENT :

J'inviterais monsieur Marchione à s'avancer à la table des intervenants.

M. VINCENT MARCHIONE :

2485

Bonsoir, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

2490

Bonsoir, monsieur.

M. VINCENT MARCHIONE :

2495

Bonsoir la commission, bonsoir tout le monde. Vincent Marchione, président du Comité de vigilance environnementale de l'est de Montréal.

Donc, je veux intervenir, on va se mettre d'accord, sur la présentation qu'il y a eu ici et je veux intervenir sur la qualité de l'air, les maladies respiratoires. Par contre, j'aurais d'autres questions qui ne sont pas en lien avec la présentation. Je me demande si j'ai le droit de les poser.

2500

LE PRÉSIDENT :

Oui, oui, vous pouvez la poser, oui.

2505

M. VINCENT MARCHIONE :

Mais pour commencer, j'aimerais partager avec vous, monsieur le président, un fait que j'ai entendu à la radio encore aujourd'hui. Le journaliste rapportait des propos du ministre Thomas Mulcair qui disait que le pont de la 25, c'était comme un fait accompli, que bientôt on va commencer les travaux.

2510

2515 Alors, je pense que ce serait plus décent de la part de monsieur le ministre de se taire pendant que nous procédons à la commission du BAPE. Il me semble que ce serait plus décent qu'il ne fasse pas de déclaration. Et je me demande s'il y a ici quelqu'un qui pourrait l'approcher pour lui dire de se taire un petit peu.

2520 Enfin, c'est un aparté, mais je trouve ça très désagréable que le ministre de l'Environnement se prononce déjà comme si les travaux vont bientôt commencer, alors que nous sommes en train de faire les audiences publiques au sujet de ce projet. Alors, ça m'insulte un petit peu.

2525 Alors, au sujet de la qualité de l'air, ce qui m'inquiète beaucoup, c'est trois quartiers. D'abord, directement un quartier de Ville d'Anjou. Si j'avais une acétate qui montrait l'échangeur Anjou, ça m'aiderait à vous expliquer.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Gilbert, c'est possible?

2530 **M. VINCENT MARCHIONE :**

Si le ministère des Transports avait une acétate, il me semble que j'en ai vu une hier.

2535 C'est un quartier qui est enclavé par l'autoroute 40 et la route 25, celle qui sort du tunnel. Il est enclavé à l'est de la 25, c'est-à-dire un quartier, je peux vous dire les rues, Yves-Prévost, Roi-René et la 40. C'est ce quartier qui est enclavé, où il y aurait un taux très élevé de maladies respiratoires.

2540 L'autre quartier qui est plus loin, ce serait Pointe-aux-Trembles, parce que d'après le Comité de vigilance, nous pensons qu'il va y avoir un impact aussi loin que ça, le pont de la 25, parce que ce sera une nouvelle source de pollution qui n'existait pas avant.

2545 Et l'autre quartier qui m'inquiète aussi, c'est Hochelaga-Maisonneuve. Il va y avoir, d'après nous, une augmentation de trafic, de circulation. Et c'est un quartier aussi où il y a un haut taux de maladies respiratoires. D'ailleurs, la présentation que le docteur Louis Drouin a faite avec son collègue, il a dû en parler. Il a dû en parler des taux de maladies respiratoires, parce que je n'étais pas encore arrivé mais c'est une présentation que j'ai vue plusieurs fois, cinq ou six fois parce que, actuellement, il y a une recherche que le docteur Drouin pilote. Docteur Drouin pilote une recherche sur les maladies respiratoires actuellement à Pointe-aux-Trembles. Et nous, 2550 le Comité de vigilance, nous participons à cette recherche-là.

Alors, je peux tout de suite commencer par Pointe-aux-Trembles. Il y a une incidence

2555 d'hospitalisation de 92 % dans la portion d'âge 0 à 4 ans. 92 %, c'est énorme. Et il y a aussi les personnes âgées qui sont touchées. Alors, quand je dis «incidence d'hospitalisation pour maladies respiratoires», je parle de bronchiolite, asthme.

Et le quartier Hochelaga-Maisonneuve, qui est très hypothéqué aussi, ça serait environ 95 % d'incidence d'hospitalisation pour les mêmes problématiques.

2560 Alors, je vois qu'il y a une acétate. Alors, ce serait le quartier...

LE PRÉSIDENT :

2565 Il faudrait rester près du micro, bien entendu.

M. VINCENT MARCHIONE :

2570 Alors, le quartier où je vous disais qu'il y a un haut taux de maladies respiratoires, ce serait ce quartier-là. Voyez-vous? Ce quartier-là. Disons que je n'ai pas le taux spécifique en pourcentage d'incidence d'hospitalisation dans ce quartier, mais j'ai le taux global de Ville d'Anjou et le quartier Mercier qui serait de 71 % d'incidence d'hospitalisation dans ce quartier-là.

2575 Donc, si la moyenne est de 71 % ici, c'est ce quartier-là qui fait monter la moyenne. Donc, ici, on peut dire qu'il y a environ pas loin de 80 %.

2580 Alors, c'est sûr que le pont de la 25 va apporter un plus grand flot d'automobiles. Et quand on dit «automobiles», on dit aussi pollution. D'ailleurs, j'ai devant moi un document qui fait référence au document que le BAPE a déposé, que nous avons lu. Et vous dites dans le document complémentaire, c'est dans le document complémentaire:

L'accroissement de la congestion pourrait aussi favoriser la pollution, d'où le besoin et l'obligation d'inclure dans le projet un corridor rapide de transport en commun reliant Laval aux stations de métro Anjou et Radisson.

2585 Entre parenthèses, il n'y a pas de métro à Anjou. Ce serait...

LE PRÉSIDENT :

2590 Vous me permettez? Ce n'est pas le BAPE qui dit ça, il faut faire attention. C'est un document du ministère des Transports.

M. VINCENT MARCHIONE :

2595 Je m'excuse, oui.

LE PRÉSIDENT :

Aussi, monsieur Marchione, c'est important aussi de ne pas oublier de poser une question.

2600

M. VINCENT MARCHIONE :

Oui.

2605

LE PRÉSIDENT :

Parce que vous nous présentez des points mais, disons, je m'attends à ce qu'une question suive bientôt.

2610

M. VINCENT MARCHIONE :

Oui, oui, oui.

LE PRÉSIDENT :

2615

Alors, je vous laisse aller.

M. VINCENT MARCHIONE :

2620

Donc, ma question, c'est: jusqu'à quel point les études pour l'augmentation de la circulation ont été faites avec justesse?

LE PRÉSIDENT :

2625

Alors, du côté du ministère des Transports, vos études, jusqu'à quel point elles sont fiables, autrement dit? C'est ça, la justesse de vos études. Tout à l'heure dans l'après-midi entre autres, on avait une comparaison, il y avait des projections qui avaient été faites pour 2006 et on voyait, à partir de l'étude préliminaire de 2003, on pouvait faire une comparaison entre la prévision et ce qui est observé.

2630

Mais globalement pour aller dans le sens de la question de monsieur Marchione, quelle est la justesse de vos études, quoi?

M. HENRI GILBERT :

2635

Je vais commencer à essayer de répondre puis, après ça, je passerai la parole à monsieur Tremblay. Ce qu'on a vu cet après-midi, le tableau, c'est que ça variait, à quelques

2640 points de pourcentage, de 1,4 % à 4 %, je pense, de différence entre les comptages et les prévisions qu'on a faites. Donc, on considère que nos simulations ont quand même une justesse assez grande.

2645 Et puis il y a quelques jours aussi, on a parlé que ça pouvait aller de plus ou moins 10 % dans certains comptages, certaines simulations. Mais on voit quand même que la justesse peut varier aux alentours de 1,5 % à 4 %, mais la moyenne est aux alentours peut-être de 1 % ou 2 %.

Monsieur Tremblay, si vous voulez rajouter à ça, s'il vous plaît.

M. PIERRE TREMBLAY :

2650 Oui. J'ai ici quelques acétates. Alors, la question de la justesse évidemment, je vais la prendre ici au sens de la prévision d'achalandage sur le réseau et je vais vous donner quelques indications.

2655 J'ai trois images ici, trois diapositives qui me permettent de parler un petit peu de la façon de valider les modèles de simulation et de corroborer un peu nos prévisions.

2660 Donc, les modèles de simulation... et là, je n'expliquerai pas toute la démarche parce qu'on l'a indiqué déjà sur le site Internet du ministère, il existe des pages d'information et de même que sur un document qu'on a déposé à la commission, qui s'appelle *Le Survol technique du modèle de transport de la région de Montréal* où on explique les principes généraux.

2665 Lorsqu'on fait nos modèles de simulation routière, et on fait la même chose en transport en commun, mais on parle ici donc du modèle routier, il y a deux choses qu'on s'assure de vérifier par rapport à nos simulations. C'est, d'une part, est-ce qu'on reproduit les bonnes vitesses moyennes sur le réseau ou les bons temps de parcours sur le réseau? Et, d'autre part, est-ce qu'on reproduit bien les achalandages routiers, les débits routiers sur le réseau?

2670 Alors, ici dans cette illustration-là, on fait une validation donc des vitesses simulées sur le réseau, puisque nos modèles nous permettent d'estimer sur chacun des liens, chacun des segments routiers du réseau, la vitesse durant la période de pointe, la vitesse moyenne.

2675 Alors, on va comparer les temps simulés par nos modèles au temps qu'on mesure sur le réseau avec des relevés qu'on appelle des relevés de voitures flottantes. Ces relevés-là consistent à laisser circuler des voitures, des voitures témoins, qui circulent dans le réseau.

Et on a un exemple ici d'un tracé qui est de l'autoroute des Laurentides à partir de Sainte-Thérèse, à travers Laval, jusqu'à l'échangeur avec l'autoroute 40, l'autoroute Métropolitaine. C'est un des circuits.

2680 Il y en a 21 circuits comme ça qui sont monitorés par le ministère de façon régulière depuis une dizaine d'années. Alors, c'est ça. Donc, on dit ici qu'il y a environ 20 circuits qui sont monitorés année après année par le ministère.

2685 Donc, ces relevés-là nous permettent de mesurer les temps de parcours réels en fonction de l'heure de départ. Et là, le graphique est très microscopique, mais vous avez ici à chaque heure de départ, c'est 6 h, 6 h 20, 6 h 40, 7 h, et caetera, toute la période de pointe. Donc, vous avez à chaque moment du départ la durée du déplacement ici qui est en axe vertical et on a en pointillé gris ici le temps moyen mesuré par des relevés de voitures flottantes pour la période de pointe du matin. Je pense que c'est 42 minutes. Et je crois qu'on simule avec la bande noire,
2690 nous, 41 minutes. Donc, c'est comme ça qu'on s'assure que les temps simulés par le modèle sont corroborés par les temps observés sur le réseau.

Et on fait ça à chaque fois qu'on fait une enquête origine-destination, donc à tous les cinq ans. En complément à l'enquête origine-destination, on calibre nos modèles de simulation. Alors,
2695 ça, c'est la première validation de nos modèles et, de façon générale, on s'assure que les temps qu'on simule sont corroborés par des observations.

Deuxième niveau de validation des modèles, de calibrage, si on veut, des modèles routiers, c'est de valider les débits simulés. Alors, on fait ça en comparant nos débit simulés,
2700 évidemment, avec des comptages qu'on effectue sur le terrain à l'année pour lequel on calibre le modèle. Dans notre cas, c'est l'année 98.

On a environ 600 stations de comptage dans la région de Montréal. Une station de comptage, c'est une direction sur une route en particulier. Donc, on a 600 stations d'observation.
2705 Et chaque petit point ici – ça fait un nuage de points – représente la valeur simulée versus la valeur comptée, l'observation, le comptage. Et on voit que les points se retrouvent à peu près dans une diagonale. Si le modèle était parfait, tous les points seraient alignés directement dans la ligne diagonale ici. Ça serait une corrélation parfaite. Actuellement, on a une corrélation, je pense... je ne peux pas lire d'ici, mais c'est, genre, 0,92 ou 0,93 de coefficient de corrélation.

Lorsqu'on traduit cette chose-là par une autre représentation qui est semblable, mais qui nous permet de mesurer les courbes enveloppes de l'erreur d'estimation de nos modèles, on voit que, ici, j'ai indiqué deux points témoins lorsqu'on a des flux simulés de 10 000. Et lorsqu'on a des flux de l'ordre de 20 000, à 20 000, le débit simulé en pointe du matin, on a environ une
2715 marge d'erreur de 10 %. Et à 10 000, on a une erreur un peu plus large, de 20 %.

Plus le flot est petit, plus l'erreur en pourcentage va être grande. Donc, sur les infrastructures du réseau supérieur, nos marges d'erreur sont au niveau d'un écart type, sont de plus ou moins 10 %.

2720

Et puis, finalement, je vous montre comment ça peut se traduire par rapport à des prédictions du modèle versus les comptages 2003 dont on dispose sur certains endroits, certains tronçons représentatifs pour le corridor qui nous concerne.

2725

Alors, on a choisi une série de points ici, de tronçons pour lesquels on avait des comptages, et on a été chercher des résultats de simulation du modèle. On parle d'une simulation ici qui est une interpolation entre un résultat simulé 2001 et un résultat 2011 pour se donner une idée. On ne simule pas l'année 2003 comme telle, on simule seulement les années 2001, 2006, 2011, 2016, toujours par bond de cinq ans.

2730

Alors, la route 335, ça, c'est le prolongement de l'autoroute Papineau, de l'autoroute 19 au nord de la 440. Donc, on a une erreur, on sous-estime de 6 % le comptage.

2735

Boulevard Souigny à l'ouest de l'autoroute 25, donc en entrant sur l'axe Souigny vers la rue Notre-Dame, on a une erreur où le modèle simule 15 % plus élevé que le comptage qu'on obtient. Alors, ce n'est pas surprenant, ce sont des marges d'erreur normales dans le cas des modèles de simulation.

2740

L'autoroute 25 à la hauteur de la rue Beaubien ou au sud de l'échangeur Anjou, dans chacune des directions, vous voyez qu'on a une très faible erreur. Plus les flux sont grands, moins l'erreur est importante et c'est ce que je vous disais tantôt.

2745

L'autoroute 25, le pont Mathieu à la rivière des Mille-Îles, on a une erreur dans le sens sud, dans le sens de la pointe, qui est d'environ 7 %, une surestimation toujours. Dans la direction nord, on a une sous-estimation.

2750

Et ça, je le souligne, c'est une tendance que nos modèles n'avaient pas vu encore venir et qui se confirme par les plus récentes observations. Il y a de plus en plus de mouvements vers la couronne nord. On a un comptage ici donc de 4 100 alors que notre modèle, basé sur les données de 98, n'anticipait que 3 300 déplacements vers la rive nord.

2755

Il y a une croissance de l'emploi dans la région de la MRC des Moulins qui dépasse les tendances qu'on avait déjà observées de 93 à 98. Donc, ça sera des choses à actualiser avec la nouvelle enquête origine-destination.

2760

Et, finalement, si je fais le total sur la ligne écran de la rivière des Prairies, les six ponts de Laval, nous, on simule 91 ou 92 000 déplacements. On compte 85 000 déplacements. On est encore en surestimation de 8 %.

Donc, de façon générale, on peut dire que nos modèles de simulation routière ont plutôt tendance à surestimer, au meilleur de nos connaissances actuelles, un peu les achalandages

qu'on compte et, donc, ça nous met, au point de vue de la conception des projets, plutôt du côté sécuritaire en ayant un flux simulé anticipé plus élevé que ce qu'on voit sur le terrain.

2765 Et ces marges d'erreur-là sont tout à fait acceptables dans l'état de l'art de la pratique. Au niveau des publications américaines, on va vous dire que plus ou moins 20 %, c'est tout à fait normal.

2770 Ça conclut au niveau de la précision de nos simulations. Il faut dire peut-être aussi que le but n'est pas... évidemment, on ne peut jamais prédire parfaitement ces choses-là. Il s'agit d'être capable de comparer des situations entre elles et d'être assez confortable avec les tendances générales de ces chiffres-là qui nous permettent de voir, en comparant deux situations, l'ordre de grandeur de la différence entre deux situations, donc avec le projet, sans le projet.

2775 Alors, on peut se tromper de plus ou moins 5 %, mais si on se trompe de la même façon dans les deux simulations, le biais, si on veut, est le même et, donc, la différence entre deux situations simulées devrait être évaluée d'une façon à peu près correcte.

LE PRÉSIDENT :

2780 Oui, monsieur Marchione.

M. VINCENT MARCHIONE :

2785 J'aurais une sous-question. C'est que le pont de la 25 va relier le tunnel alors que les autres ponts, comme le pont Pie IX, pont Viau, pont Papineau, il n'y a pas de tunnel au bout. Donc, nous ici, nous vivons des embouteillages à l'heure de pointe qui peuvent durer deux heures.

2790 Donc, avez-vous tenu compte des embouteillages, de tout le monoxyde de carbone qui se dégage dans ces embouteillages?

LE PRÉSIDENT :

2795 Monsieur Gilbert ou monsieur Tremblay?

M. HENRI GILBERT :

2800 Monsieur Tremblay, s'il vous plaît.

M. PIERRE TREMBLAY :

Oui. Oui, nous tenons compte de la congestion. Et c'est une des choses les plus

2805 importantes évidemment, et c'est un des défis les plus importants dans ce genre de modélisation des systèmes de transport urbain, c'est d'apprécier correctement l'effet de congestion.

2810 L'effet de congestion, ça veut dire que plus il y a de débit ou plus il y a d'achalandage sur un segment de route, plus la vitesse descend, plus la vitesse diminue, et plus il y a de congestion donc. Et c'est très important parce que, lorsqu'il y a beaucoup de congestion, évidemment les autos n'avancent pas vite. Elles mettent beaucoup de temps à parcourir le segment et elles émettent pendant beaucoup de temps des polluants.

2815 Alors, oui, les modèles tiennent compte de la congestion et c'est ça qui est l'essence même de la méthode de modélisation, c'est de bien tenir compte de la congestion, parce que les simulations sont toujours basées sur le fait que les gens cherchent à minimiser leur temps de déplacement et cherchent le chemin le plus court, autrement dit, pour réaliser leurs déplacements sur le réseau routier dans le cas des automobilistes.

2820 Alors, si tout le monde essayait de prendre la même autoroute, elle serait supercongestionnée et ça n'avancerait plus. Et, finalement, d'autres routes à côté deviendraient intéressantes et les gens les utiliseraient.

2825 Et à l'équilibre, ce qu'on appelle le principe d'équilibre des chargements des réseaux, l'ensemble du réseau va se répartir la charge du trafic, incluant le réseau artériel et le réseau autoroutier, et il va se produire un équilibre, qui fait que tout le monde est à l'optimum, autrement dit, qui est atteignable au niveau des temps de déplacement.

2830 Et j'ai eu l'occasion de montrer plus tôt aujourd'hui et on déposera demain... j'ai présenté hier soir et après-midi quelques éléments d'estimation sur les émissions polluantes, monoxyde de carbone entre autres. Et ce sont des estimations qui sont basées sur les débits et les vitesses qu'on simule et en utilisant un modèle américain qui s'appelle MOBILE 6.2c, version canadienne ajustée par Environnement Canada au contexte des normes sur les véhicules au Canada et aux normes anticipées aussi, les normes existantes et les normes projetées sur le parc des véhicules canadiens.

2835 Donc, oui, on tient compte de la congestion et des émanations. Et vous trouverez ces chiffres-là sur les documents qui sont déposés.

2840 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Marchione.

M. VINCENT MARCHIONE :

2845 Oui. Si vous permettez, j'aurais deux petites questions pour le ministère des Transports,

des questions techniques au sujet du métro.

2850 Quand est-ce que vous allez construire le métro à Anjou, puisque vous en faites référence ici? Vous parlez du métro Anjou et Radisson alors que, Anjou, il n'y a pas de métro. Est-ce que vous prévoyez dans un temps futur, puisque disons le transport en commun que vous allez placer sur le pont, va se diriger sur Radisson et Anjou alors que, à Anjou, il n'y a pas de station de métro, quand est-ce que vous allez en construire une?

2855 Et l'autre question, je vais la poser tout de suite. C'est à l'échangeur Anjou, il y a une bretelle qui est dangereuse. Et avec l'augmentation de la circulation, ça va devenir encore beaucoup plus dangereux. Ce serait la bretelle qui vient de la 25 nord et qui tourne vers Québec, Joliette, Québec, une petite bretelle. Et lorsqu'on rentre dans la route 40, c'est très dangereux déjà aujourd'hui.

2860 Alors, si on augmente la circulation, à l'avenir, on va avoir des accidents mortels à cet endroit-là. Est-ce que vous allez refaire un peu, faire des travaux à l'échangeur Anjou aussi en même temps que le pont? Alors, ce serait la... donc, on arrive du nord ici. Si on se dirige vers le tunnel, ça, c'est le Métropolitain. Et ce serait cette bretelle ici qui aboutit sur la 40. Et c'est à cet endroit-là que c'est très dangereux.

2865 Il n'y a pas beaucoup de circulation en ce moment qui vient de la 25, du nord, mais avec le pont, il va y avoir au moins 50 % de circulation de plus.

M. JACQUES VENNE :

2870 La bretelle provenant du nord et s'en allant vers Québec, c'est cette bretelle-ci qui s'insère vers la 40 en direction de Québec tout simplement.

M. VINCENT MARCHIONE :

2875 À cet endroit-là, c'est très dangereux. Il n'y a pas beaucoup de circulation pour le moment, mais lorsqu'on construira le pont, la circulation à cet endroit-là va augmenter. 70 %?

M. HENRI GILBERT :

2880 70 véhicules sur le trois heures de pointe, environ 25 par heure.

M. VINCENT MARCHIONE :

2885 Et dans cinq ans?

M. HENRI GILBERT :

Ce sont des projections dans dix ans, monsieur.

2890

M. VINCENT MARCHIONE :

En tout cas, je vous demande, au ministère des Transports, vraiment d'avoir une attention spéciale ici, parce que c'est vraiment très dangereux.

2895

Et l'autre question, c'était...

LE PRÉSIDENT :

2900

Le métro.

M. VINCENT MARCHIONE :

2905

Le métro. Quand est-ce que vous allez construire le métro, puisque c'est nécessaire pour le pont. C'est un métro, c'est une bouche de métro qui va être nécessaire pour le pont. Vous le dites ici. On ne peut pas aller...

M. HENRI GILBERT :

2910

La voie réservée présentée dans notre projet va directement vers le métro Radisson. Puis il y a des gains de temps assez considérables déjà pour le transport en commun. Pour des gens qui vont venir de l'est de Laval et même de l'est de Montréal, il y a des gains intéressants déjà en se rendant au métro Radisson.

2915

Et je peux peut-être demander à l'AMT de répondre, monsieur le président, au niveau du métro.

LE PRÉSIDENT :

2920

Oui, AMT pour le métro.

M. YVES PHANEUF :

2925

Très simplement, le prolongement de métro, la ligne bleue, jusqu'à Anjou ne fait pas partie des projets de l'AMT. Donc, dans notre programme triennal d'immobilisations, ça n'apparaît pas.

LE PRÉSIDENT :

2930

Donc, le prolongement éventuel du métro, on parle de moyen terme ou long terme.

M. YVES PHANEUF :

À ma connaissance, il n'y a aucune date de fixée pour ce projet-là.

2935

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Alors, monsieur Marchione, nous n'avons pas de date pour cette station de métro.

2940

Monsieur Dufour?

M. JULES DUFOUR, commissaire :

2945

Oui. Je voulais vérifier auprès de vous, monsieur Marchione. Vous avez mentionné des taux très élevés d'incidence d'hospitalisation pour les enfants de 0 à 4 ans. D'où viennent vos données? De quel document?

M. VINCENT MARCHIONE :

2950

De Santé publique.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

2955

De Santé publique?

M. VINCENT MARCHIONE :

2960

Oui.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

Et est-ce que vous avez le...

2965

M. VINCENT MARCHIONE :

J'ai un diagramme ici qui l'explique, que j'ai apporté, et ça vient de Santé publique, ça. Alors, vous pouvez...

2970

M. JULES DUFOUR, commissaire :

On pourrait le retracer, le document.

M. VINCENT MARCHIONE :

2975

Comment?

M. JULES DUFOUR, commissaire :

2980

On pourrait le retrouver.

M. VINCENT MARCHIONE :

2985

Oui, oui, oui. C'est dommage, Louis Drouin est parti.

M. NORMAN KING :

2990

Louis, je pense, serait mieux placé pour répondre à cette question précise là.

M. LOUIS DROUIN :

2995

En fait, ce qu'on pourrait vous produire, parce qu'on a fait une étude des taux d'hospitalisation pour asthme pour l'ensemble de la région montréalaise, pour les cinq dernières années. Puis on s'est aperçu qu'il y avait ce qu'on appelle, nous, dans notre jargon, des agrégats, «clusters» en anglais, agrégats où les taux étaient beaucoup plus significatifs comparés à la moyenne régionale montréalaise.

3000

Donc, il y en a un à Pointe-aux-Trembles. Il y en a un autre à Hochelaga-Maisonneuve, Côte-des-Neiges, Parc Extension, puis du côté du sud-ouest, du côté de Lachine, puis Ville LaSalle et Verdun. Donc, ça, on pourrait vous fournir la carte. On a une carte en couleur.

3005

Également, ce que monsieur Marchione invoque, c'est un rapport qu'on a produit à la demande des citoyens de Pointe-aux-Trembles, surtout suite aux audiences publiques sur lorsqu'il y a eu la nouvelle implantation de l'entreprise Interquisa, où le BAPE nous avait demandé de confirmer ou d'infirmer l'hypothèse qui était soulevée par les citoyens de Pointe-aux-Trembles sur l'excès de maladies respiratoires.

3010

Donc, on a fait une étude exploratoire qu'on pourrait vous fournir, qui démontre effectivement qu'il y a un excès, ce que monsieur Marchione mentionnait, notamment chez les enfants de 0 à 4 ans, que ça soit au niveau de l'asthme, de la bronchiolite. Et, à ce moment-là, on investigue, à la demande des citoyens, l'hypothèse... parce que là on est dans le secteur Pointe-aux-Trembles, donc les vents dominants, majoritairement c'est sud, sud-ouest. Donc, les vents passent sur à la fois l'autoroute mais aussi le parc industriel, le grand parc industriel. Donc, ce sont majoritairement les gens qui vivent à l'est du parc industriel.

3015

Et là, on essaie d'explorer l'hypothèse industrielle, émissions industrielles. Vous

3020 conviendrez qu'étudier les impacts spécifiques des différentes sources montréalaises pour essayer d'établir un lien de causalité, ce n'est pas simple, c'est pas mal compliqué. Et c'est pour ça que ce que je vous ai présenté ce soir, on a exploré le lien plus spécifiquement autoroutier avec l'étude de madame Smargiassi dont j'ai présenté une synthèse. Et ce qu'on fait pour Pointe-aux-Trembles actuellement, c'est de confirmer ou d'infirmer l'hypothèse de type industriel.

3025 Mais monsieur Marchione a raison en ce qui concerne les citoyens de Mercier, parce qu'on a aussi observé... mais lui est moins significatif au niveau statistique du côté de Mercier, donc l'enclave qui est située près de l'échangeur de la 40 et de la 25. Pourquoi ce n'est pas significatif? Parce que la population n'est pas assez nombreuse pour avoir ce qu'on appelle, nous, dans notre jargon, une puissance statistique suffisante pour pouvoir inférer un lien de causalité.

3030 Et c'est la raison pour laquelle on a pris une autre méthodologie avec l'étude le long des voies à haute densité de circulation, où celle-là nous démontre qu'il y a un risque plus élevé pour les gens qui vivent le long de. Et ce qu'on recommande, c'est d'aller beaucoup plus loin dans l'exploration des conclusions de cette étude-là.

3035 Donc, tout ça pour vous mentionner que l'étude de l'impact de l'environnement sur les maladies respiratoires, c'est quelque chose qui n'est pas simple. Il faut avoir des méthodologies qui contrôlent plusieurs variables. Dans certaines situations, quand on regarde la littérature internationale, ça peut être associé à des sources industrielles, des sources reliées au transport, mais aussi des sources à l'intérieur des domiciles, parce qu'on a un poumon puis, lui, il respire
3040 24 heures par jour tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Donc, c'est ça qu'il faut discriminer dans toutes les relations.

3045 Comme par exemple, quand on regarde ce qu'il se passe à Côte-des-Neiges, nous, spontanément on pense à l'hypothèse plus résidentielle parce que, comme vous savez par les journaux, il y a beaucoup de logements contaminés par les moisissures, beaucoup d'insalubrité de logements du côté de Côte-des-Neiges, ce qui pourrait possiblement expliquer cet agrégat-là dans ce secteur-là en particulier. Donc, c'est un ensemble de facteurs qui peut expliquer.

3050 Et on est actuellement en investigation plus spécifique pour Pointe-aux-Trembles puis le volet industriel.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

3055 Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

Très bien, merci.

3060 Alors, monsieur Marchione, une dernière question, s'il vous plaît.

M. VINCENT MARCHIONE :

3065 Oui. Donc, ce n'est pas une question, c'est un commentaire. Étant donné que Pointe-aux-Trembles a un haut taux de maladies respiratoires que nous n'avons pas encore pu cerner vraiment la source négative qui génère ces maladies, ce haut taux, nous pensons que le pont de la 25, ce sera une nouvelle source de pollution.

3070 Et comme le docteur Louis Drouin a mentionné les vents dominants, les vents dominants vont transporter, ces monoxydes de carbone venant du nouveau pont de la 25 seront transportés jusqu'à Pointe-aux-Trembles, ce qui va aussi empirer la situation parce que c'est une nouvelle source. Ça n'existe pas actuellement. Elle va exister demain.

3075 Alors, pour terminer, je vous dirai que nous, le Comité de vigilance, d'ores et déjà, nous ne sommes pas pour la construction de ce pont. Merci.

LE PRÉSIDENT :

3080 Et, bien entendu, vous pourrez venir présenter un mémoire en deuxième partie d'audience. Alors, vous êtes les bienvenus.

M. VINCENT MARCHIONE :

3085 Avec les déclarations du ministre Thomas Mulcair, je pense que ça va être inutile d'écrire un mémoire parce que, d'après lui, les dés sont jetés déjà. Merci.

LE PRÉSIDENT :

3090 Je vous remercie.

M. HENRI GILBERT :

Monsieur le président, est-ce que vous me permettez un commentaire?

3095 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur Gilbert.

M. HENRI GILBERT :

3100 Monsieur Tremblay aimerait apporter un commentaire, s'il vous plaît.

M. PIERRE TREMBLAY :

3105 Juste une petite précision par rapport à ce qui vient d'être affirmé, que la 25 amenait un nouveau trafic ou un nouvel achalandage routier dans le secteur, il ne faut jamais perdre de vue que c'est un report de trafic qui est actuellement sur d'autres axes, sur l'axe Pie IX et sur l'axe Charles-de-Gaulle.

3110 Et probablement que dans la région de Pointe-aux-Trembles, ce qu'on peut anticiper, en tout cas aux périodes de pointe, c'est qu'il va y avoir moins de trafic faisant le tour par Terrebonne, Lachenaie, Repentigny pour entrer sur l'île de Montréal. C'est ce que nos modèles estiment. Et je pense qu'on a déjà déposé quelques graphiques et données numériques qui montrent qu'il y aurait une diminution du trafic sur l'autoroute Métropolitaine de Anjou à Pointe-aux-Trembles.

3115

LE PRÉSIDENT :

Nous vous remercions.

3120 Est-ce que monsieur Patrick Charette est dans la salle? Monsieur Charette, j'aurais une petite faveur à vous demander. On m'informe que, après vous, il y a monsieur Daniel Vanier et monsieur Vanier semble dire qu'il ne pourrait pas être ici demain. Vous, monsieur Charette, est-ce que vous prévoyez être ici demain?

3125

M. PATRICK CHARETTE :

Il va y en avoir demain soir?

LE PRÉSIDENT :

3130

Oui, c'est ça.

M. PATRICK CHARETTE :

3135

Oui, je pourrais laisser monsieur Vanier.

LE PRÉSIDENT :

Vous pourriez laisser monsieur Vanier passer? Très bien. Je vous remercie.

3140

Alors, monsieur Daniel Vanier, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur.

M. DANIEL VANIER :

3145 Bonsoir, monsieur. Je remercie beaucoup monsieur Charette de m'avoir permis de présenter. Je vais essayer aussi de faire en sorte que, ce soir, il puisse présenter ses questions aussi.

3150 Donc, ma première question, on a parlé de santé publique tantôt énormément, des impacts de la pollution de l'air, le potentiel, les risques que ça peut présenter pour la santé humaine. Je tiens à remercier particulièrement la Direction de la santé publique de Montréal de sa présentation qui a été fortement appréciée, je pense, par l'ensemble des citoyens et des citoyennes dans la salle.

3155 Donc, je vais vous poser une première question sur la santé. Pourquoi le ministère de l'Environnement n'a pas exigé du ministère des Transports de respecter sa directive, en particulier l'élément suivant. Je vous reporte à la directive du ministère à la page 16, tableau 5, l'alinéa 4. Je vais vous la lire:

3160 *Les changements attendus sur la qualité de l'air ambiant, augmentation ou réduction de la pollution de l'air, et caetera, et leurs effets potentiels sur la santé publique, particulièrement en ce qui concerne les groupes vulnérables, personnes hospitalisées, enfants, personnes âgées.*

3165 Monsieur le président, ça fait plusieurs années que je participe aux audiences du BAPE. Dans les années 80, j'ai participé à mes premières audiences, c'était sur les arrosages de pesticides sur la tordeuse des bourgeons d'épinette.

3170 À l'époque, le ministère des Ressources naturelles avait fait une étude toxicologique, une analyse de toute la littérature sur à peu près l'impact du fénitrothion, le pesticide chimique, sur à peu près tous les poissons qu'il y avait au Québec, sur les oiseaux, sur les insectes.

3175 Je ne comprends pas que, en 2005, le ministère des Transports n'est pas capable ou que le ministère de l'Environnement n'est pas capable d'exiger du ministère des Transports une étude complète sur la santé humaine de la part du promoteur.

LE PRÉSIDENT :

Alors, monsieur Valiquette.

3180 **M. LUC VALIQUETTE :**

Oui, monsieur le président. Il y a eu des demandes d'effectuées dans la directive effectivement. Puis comme je l'ai dit plus tôt dans le cadre de l'audience, l'audience est un... pas

3185 l'audience, mais la Procédure d'évaluation environnementale est un processus au cours duquel, à plusieurs étapes, on obtient de l'information.

On n'a pas toute l'information au début, parce qu'un projet, comme je le disais, se développe et tient compte de consultations pendant la réalisation de l'étude d'impact, et caetera.

3190 J'arrive à votre point, la qualité de l'air. Il est certain que c'est un enjeu majeur, surtout après la présentation qu'on vient d'avoir, et que dans le cadre de l'analyse environnementale du projet, c'est un élément qui va être regardé à fond.

M. DANIEL VANIER :

3195 Ça ne répond pas à ma question, parce qu'il y a une exigence dans la directive qui est très claire, c'est au promoteur à faire la démonstration.

3200 Comment ça se fait que, dans les années 80, on arrivait à avoir ces informations-là pour des arrosages de pesticides? Même la santé humaine était touchée. On touchait à tout. C'était les oiseaux, tout. Tout était passé au crible. On arrivait avec une analyse, avec un document assez substantiel.

3205 Je ne leur demande pas de faire un document de 300 pages, mais au moins un 50 pages sur la santé humaine, ça aurait été intéressant dans l'étude d'impact.

LE PRÉSIDENT :

3210 Monsieur Valiquette, souvent ce qui arrive, je ne sais pas, les argumentaires se font lorsque les analyses de recevabilité sont faites, mais souvent dans des cas comme ça, on s'aperçoit, bon, on a le projet de l'autoroute 25, il n'y a pas longtemps dans la région de Montréal, il y avait la rue Notre-Dame. On aura peut-être, je ne sais pas, moi, l'échangeur Pierre Elliott Trudeau. Il y a la 30. Dans la région de Montréal, disons qu'il y a énormément eu de projets.

3215 Je ne sais pas, est-ce qu'il n'y a pas moyen de négocier? Parce qu'on se réfère toujours à la procédure, mais au-delà de la procédure, il y a des plans de transport. Il n'y a pas moyen de discuter d'une façon plus macro et à obtenir des engagements auprès du ministère des Transports en disant: «Écoutez, pour l'avenir, on s'attend à ce qu'il y ait une étude globale.» On ne vous la demandera pas pour chaque projet, mais il n'y a pas moyen de s'entendre pour avoir des études globales qui ne sont pas peut-être à recommencer à chaque fois qu'il y a un projet mais, au
3220 moins, qui donne un portrait acceptable pour une région où des problématiques sont identifiées?

Monsieur Valiquette.

3225 **M. LUC VALIQUETTE :**

Oui. Effectivement, vous touchez une question. Les plans programme ne font pas encore l'objet d'évaluation environnementale. Par contre, lorsqu'on a étudié le projet de la rue Notre-Dame, modernisation de la rue Notre-Dame, cet aspect-là nous est apparu, qu'on avait un projet
3230 mais qu'il y avait des aspects qui débordaient le simple projet, qui étaient beaucoup plus régionaux.

Et une des conditions du décret porte sur l'amélioration de l'offre de transport alternative à l'automobile. Et on demande au ministère des Transports de déposer... quand je dis «on», c'est le
3235 Conseil des ministres, c'est ça. C'est suite à l'analyse, aux consultations de tous les ministères, suite à l'audience publique, le Conseil des ministres a demandé au ministère des Transports de déposer auprès du ministre de l'Environnement une étude dans laquelle il proposerait les moyens visant à améliorer l'offre de transport alternative à l'automobile sur l'île de Montréal. Cette étude doit être déposée au plus tard cinq ans suivant la mise en service de la rue Notre-Dame modernisée.
3240

Le but de cela, c'est justement de ne pas toujours recommencer projet après projet. Cette étude-là n'est pas encore faite, le dossier de la rue Notre-Dame a traîné, mais ce qui était dans l'analyse gouvernementale, bien, c'était un constat que la solution projet par projet, à la pièce, ne
3245 permet pas d'avoir une vue d'ensemble et il faut regarder beaucoup plus large.

Alors, le territoire de l'île de Montréal avait été ciblé par cette condition du Conseil des ministres.

3250 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça, c'est cinq ans après la mise... après l'ouverture?

3255 **M. LUC VALIQUETTE :**

En service.

LE PRÉSIDENT :

3260 La mise en service. Donc, pour l'instant, on n'a pas encore de date étant donné qu'il n'y a pas de projet annoncé. Donc, ça peut nous amener très loin dans le temps.

M. LUC VALIQUETTE :

3265 Oui.

LE PRÉSIDENT :

3270 Mais dans l'hypothèse où des plans de transport seraient évalués, est-ce que ça voudra
dire à ce moment-là, si jamais il y avait des modifications à la loi, autrement dit, ou à une réforme
de l'évaluation environnementale... bon, je n'ai pas vu votre projet de réforme, mais si de tels
plans étaient soumis à une évaluation environnementale, est-ce que, par exemple dans le cas qui
nous occupe, la qualité de l'air ferait l'objet d'une exigence préalable, à savoir le plan doit arriver
avec un portrait sur la qualité de l'air?

3275

M. LUC VALIQUETTE :

3280 Si on pense à un territoire comme celui de la CMM ou de l'île de Montréal, oui, ça serait
normalement un des facteurs prédominants qui serait regardé pour situer des objectifs de
déplacements de personnes, en fait, pour rechercher des solutions qui vont allier des qualités de
souplesse. On pense à toutes les questions de transport origine-destination, équité entre les
personnes selon où elles demeurent, que ça soit couronne nord, Montréal, et caetera, mais
aussi amélioration de la qualité de vie entre autres, et là je pense à la santé, donc recherche de
solutions qui permettent ou qui induisent une diminution de l'usage de l'automobile.

3285

Ça déjà sur la rue Notre-Dame, le Conseil des ministres a mis une condition relativement
à la diminution de l'usage de l'automobile, de faire une étude pour trouver des moyens d'y arriver,
et une augmentation du transport en commun ou d'autres modes de transport bénéfiques à la
santé.

3290

Alors, ça, ça semble un enjeu de fond. Il revient projet après projet sur l'île de Montréal.
C'est compte tenu du «background» qu'on constate concernant la santé. Donc, c'est d'essayer de
lier les fonctions transport, mais transport, déplacements, on peut penser économie, mais pas à
n'importe quel prix. C'est de penser en premier au niveau préservation de la qualité de
l'environnement, condition peut-être essentielle surtout quand on touche à la santé.

3295

Alors, de faire le constant, voir où on en est, et s'ajuster en conséquence pour permettre
quand même aux gens de se déplacer, mais soit en maintenant... puis si la qualité de vie est trop
détériorée ou la qualité de l'air est trop détériorée, en améliorant la qualité de l'air.

3300

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Je vous remercie.

3305

Monsieur Vanier?

M. DANIEL VANIER :

Disons qu'on a le droit à du patinage de fantasia, mais en tout cas, c'est...

3310

Ma deuxième question, monsieur le président...

LE PRÉSIDENT :

3315

Oui, s'il vous plaît.

M. DANIEL VANIER :

3320

... ça va toucher l'écoterritoire du ruisseau de Montigny, la Coulée verte du ruisseau de Montigny. L'année dernière, je participais à une audience de votre petit frère, l'Office de consultation publique de Montréal, sur la protection et la mise en valeur des milieux naturels à Montréal. Et la Coulée verte du ruisseau de Montigny a été identifiée comme écoterritoire.

3325

Alors, j'ai une question pour la Ville de Montréal. J'aimerais connaître la valeur écologique de cet écoterritoire-là. Et comme sous-question, est-ce que le projet de prolongement de l'autoroute 25 risque de compromettre en partie ou totalement la mise en valeur de cet écoterritoire?

LE PRÉSIDENT :

3330

Ville de Montréal, s'il vous plaît.

M. MARC BLANCHET :

3335

Quant à la valeur écologique de cet écoterritoire-là, madame Turenne en a fait une présentation. Si vous voulez qu'elle reprenne certains points, on pourra le faire.

LE PRÉSIDENT :

3340

On peut peut-être synthétiser directement quelle est la valeur. Donc, le point spécifique sur la valeur écologique de l'écoterritoire, sans nécessairement... il y a une présentation qui a été faite tout à l'heure.

M. DANIEL VANIER :

3345

Ah! O.K.

LE PRÉSIDENT :

3350

Donc, des transparents ont été déposés aussi. Mais peut-être synthétiser effectivement la question en fonction de l'interrogation que monsieur Vanier a.

M. MARC BLANCHET :

3355 Puis la deuxième partie de la réponse quant à l'impact du projet sur cet écoterritoire-là, nous, on n'en a pas fait l'analyse encore. Donc, on reçoit toute l'information du promoteur, donc du ministère, et on va procéder prochainement à l'analyse des impacts pour essayer de voir, développer une position de la Ville sur le projet.

3360 **M. DANIEL VANIER :**

 Merci.

LE PRÉSIDENT :

3365 Oui, madame.

Mme ANDRÉE TURENNE :

3370 Bonsoir. En ce qui concerne la valeur écologique de cet écoterritoire-là, après avoir analysé tous les espaces naturels qui restaient sur l'île de Montréal, puis d'être doté de critères assez sélectifs en ce qui concerne la biodiversité, et en ne retenant que les territoires qui ont plus de 15 hectares... pourquoi plus de 15 hectares? Parce que c'est un seuil minimal pour assurer la pérennité, si on veut, de l'espace.

3375 Donc, après avoir analysé ces critères-là sur l'île de Montréal, on a trouvé dix territoires qui, en priorité, on veut conserver. Donc, pour la valeur écologique plus fine, bien, on a des études qui viennent les préciser. Dernièrement, on a donné une étude à un consultant sur l'avifaune et l'herpétofaune qu'on peut déposer. On a des études sur la valeur des peuplements aussi. Ça inclut les îles, ça inclut les quatre îles qui sont dans la rivière des Prairies.

3380 Donc, oui, on a des documents plus précis pour préciser la valeur écologique. Et à retenir, c'est que c'est un des dix territoires qui, après nos analyses, se distingue, qui est prioritaire à protéger.

3385 **LE PRÉSIDENT :**

 Bien entendu, comment on peut qualifier la valeur écologique dans le cas, si on fait une synthèse?

3390 **Mme ANDRÉE TURENNE :**

 Bien, on a retenu les espèces végétales. Je l'ai mentionné cet après-midi, la frênaie rouge mature entre autres qui est rare.

3395

LE PRÉSIDENT :

Oui.

3400 **Mme ANDRÉE TURENNE :**

Et il faut aussi mentionner que, dans l'est de Montréal, c'est très rare aussi. Il y a plus d'espaces naturels qui sont présents dans l'ouest de Montréal. Dans l'est, ça devient très rare les espaces naturels. On a accordé une valeur sociale à ça...

3405

LE PRÉSIDENT :

Sa rareté aussi.

3410 **Mme ANDRÉE TURENNE :**

... en plus de la valeur écologique, bien sûr.

LE PRÉSIDENT :

3415

Très bien. S'il y a des documents que vous pensez intéressants de porter à l'attention de la commission, vous êtes la bienvenue de le faire. Bien entendu, ça peut être des documents spécialisés. Si vous pensez que ce sont des documents volumineux, on peut essayer de limiter le nombre de copies à déposer, on se comprend bien. Tout à l'heure, il y avait un document qui pouvait être épais, bien, on a dit: «Bien, essayons de limiter à huit copies le dépôt de ce document-là.»

3420

En tout cas, je vous laisse libre de déterminer qu'est-ce qui pourrait être intéressant de porter à l'attention de la commission et du public en ce qui concerne le ruisseau de Montigny. Ça vous va? Je vous remercie.

3425

Monsieur Vanier?

M. DANIEL VANIER :

3430

En sous-question, monsieur le président, avant que madame Turenne s'en aille, je voudrais savoir si le prolongement de l'autoroute 25 va exiger... pour qu'il se réalise ce prolongement-là et ce pont-là, est-ce que Montréal va devoir faire une dérogation à son Plan d'urbanisme, son dernier Plan d'urbanisme, étant donné que je crois que l'écoterritoire fait partie du Plan d'urbanisme?

3435

LE PRÉSIDENT :

Oui. Madame, êtes-vous en mesure de répondre?

3440

Mme ANDRÉE TURENNE :

3445

Oui, je suis en mesure de répondre. Ça ne demande pas nécessairement une dérogation au Plan d'urbanisme. C'est qu'il y a des dispositions au document complémentaire du Plan d'urbanisme qui s'appliquent lorsqu'il y a un projet dans un écoterritoire. Donc, il y a des éléments à tenir compte lorsqu'il y a un projet dans l'écoterritoire.

3450

Dans ce cas-ci, c'est sûr que ces éléments-là sont touchés. Entre autres, de mémoire, c'est pour tout projet à moins de 30 mètres d'un cours d'eau. Alors, c'est sûr que ça s'applique. Et il y a d'autres items où ça s'applique. Donc, il y a des éléments à tenir compte.

LE PRÉSIDENT :

3455

Très bien. Je vous remercie.

M. MARC BLANCHET :

3460

Je pourrais peut-être demander à monsieur Trudeau, est-ce qu'il y a d'autres dispositions qu'il serait pertinent de savoir quant aux modifications au Plan d'urbanisme ou si c'est couvert.

M. ANDRÉ TRUDEAU :

3465

Bonsoir. Madame Turenne a raison, je ne pense pas que le projet de l'autoroute vienne demander une dérogation au Plan d'urbanisme.

3470

En ce qui a trait au document complémentaire, j'étais justement en train de vérifier le détail. Donc, si vous me laissez deux minutes, je vais tourner les pages lentement et je vais essayer de trouver le détail. Aussitôt que je le trouve, je vous le communique. Et si je ne le trouve pas ce soir, on va vous apporter les détails demain.

LE PRÉSIDENT :

3475

Très bien.

M. ANDRÉ TRUDEAU :

Merci.

3480

M. DANIEL VANIER :

J'aurais une sous-question liée au ruisseau de Montigny. Là, ça serait une sous-

question au ministère des Transports.

LE PRÉSIDENT :

3485

Oui, allez-y.

M. DANIEL VANIER :

3490

Mais j'aurais besoin, monsieur le président, d'une acétate du profil de travers du segment de l'autoroute dans Montréal, le profil de travers...

LE PRÉSIDENT :

3495

Qu'on a vu tout à l'heure, oui. Un profil encavé qu'on avait?

M. DANIEL VANIER :

3500

Oui, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

Quoiqu'il est aussi montré à l'arrière.

3505

M. DANIEL VANIER :

Je vais vous dire le but de ma question là-dessus.

LE PRÉSIDENT :

3510

Oui.

M. DANIEL VANIER :

3515

C'est que, hier, on nous a dit que, sur 60 mètres, on allait être à 7 mètres du... on allait être dans la bande riveraine à 7 mètres du ruisseau de Montigny.

LE PRÉSIDENT :

3520

Alors, on a compris que c'était la voie d'autobus, la voie réservée pour autobus...

M. DANIEL VANIER :

Oui, c'est ça.

3525

LE PRÉSIDENT :

... qui était pour être à 7 mètres.

3530

M. DANIEL VANIER :

3535

C'est la voie réservée en site propre. Moi, je me pose la question: pourquoi le ministère des Transports ne met pas cette voie réservée là en site propre d'autobus du côté est du pylône? À Laval, ils le font du côté est du pylône, mais ils ont peut-être d'autres raisons. Puis même je dirais: pourquoi que le mur antibruit n'est pas aussi accolé à la voie réservée de transport en commun? Parce qu'une centaine d'autobus à l'heure, je vous dis que c'est quand même assez bruyant, puis ça risque... si on met en valeur l'écoterritoire du ruisseau de Montigny, ça risque que les utilisateurs n'apprécient pas trop, trop le bruit qui vient de cette voie réservée là d'autobus. Donc, le mur antibruit pourrait être aussi collé proche du pylône.

3540

En tout cas, j'aimerais ça techniquement savoir pourquoi qu'ils ne l'ont pas fait de ce bord-là.

3545

LE PRÉSIDENT :

Qu'ils puissent l'expliquer.

3550

M. DANIEL VANIER :

Oui.

3555

M. HENRI GILBERT :

Monsieur Venne va apporter les précisions.

3560

M. JACQUES VENNE :

Monsieur le président, dans la présentation visuelle, dans le 3 dimensions, on vous a montré qu'effectivement, dans le secteur qu'on s'approche du ruisseau de Montigny, le projet a été modifié entre 2002 et 2004 de façon à s'assurer que les autobus passaient le plus près possible de la voie de desserte direction sud, donc s'éloignaient du ruisseau de Montigny.

3565

À l'endroit où on parle, entre le boulevard Maurice-Duplessis et le boulevard Henri-Bourassa, l'endroit où on passerait le plus près sur environ 60 mètres, c'est que le ruisseau de Montigny vient passer tout près des pylônes d'hydroélectricité. Donc, il est évident que l'autobus

ne passera pas du côté ouest des pylônes, mais plutôt du côté est. Donc, les autobus vont être placés à cet endroit-ci.

3570 Si on me demande pourquoi on a placé le mur antibruit à cet endroit, c'est que, en dessous des lignes à haute tension, il faut faire attention de façon à ce qu'un mur antibruit ne crée pas un arc électrique...

M. DANIEL VANIER :

3575 Ah! C'est ça.

M. JACQUES VENNE :

3580 ... et pour l'entretien aussi. C'est pour ça que, à ce moment-là, on le place le plus près de la source. Et c'est évident qu'il peut y avoir, oui, des autobus qui vont être, disons, moins protégés, mais c'est quand même une sécurité pour les travailleurs qui auront à aller entretenir soit l'éclairage de la voie réservée, soit les murs antibruits et ces choses-là. C'est une question technique.

3585 Effectivement que si le promoteur est capable de nous démontrer que le mur, ainsi qu'avec Hydro-Québec, que le mur ne crée pas de contrainte pour la sécurité, à ce moment-là, il y aura une possibilité de protéger, en plus de l'autoroute, la voie de desserte et il y aura la possibilité de protéger la voie réservée, parce que c'est ce qu'on fait de toute façon à la sortie du pont jusqu'au boulevard Perras, de façon à protéger les rues et les développements de Gertrude-
3590 Gendreau et les maisons qui sont plus près.

LE PRÉSIDENT :

3595 Très bien. Oui, monsieur Vanier.

M. DANIEL VANIER :

3600 Au fond, je voulais savoir, est-ce qu'il y a une marge de manoeuvre de faire en sorte que le moins possible la voie réservée en site propre s'approche du ruisseau? Est-ce qu'il y a une marge de manoeuvre? Est-ce qu'on pourrait jouer un petit peu sur la pente du talus? Je ne sais pas, mais essayer de faire en sorte de ne pas être à 7 mètres, le moins possible. Est-ce qu'il y a encore une marge de manoeuvre?

LE PRÉSIDENT :

3605 Par exemple, essayer de rapprocher la voie de service de la voie de l'autoroute, dans ce sens-là, monsieur Vanier?

M. JACQUES VENNE :

3610

Il faut comprendre, monsieur le président, que c'est un concept qu'on vous a présenté. Évidemment qu'on peut augmenter les pentes, sauf qu'à un certain degré, il y a une stabilisation et, à partir de ce moment-là, bien, on vient avec des murs. Donc, avec des murs, on devient comme Décarie. C'est plus de bruit. C'est d'autres problématiques qui augmentent. Et il faut quand même qu'il y ait des murs de soutènement à certains endroits, plus on approche des voies avec des différentiels.

3615

C'est pour ça qu'il faut voir à quel niveau l'autoroute va être vraiment, à quel niveau le chemin de service et, à partir de ce moment-là, les pentes pour la stabilisation. C'est une question simplement conceptuelle et il faut tenir compte de l'ingénierie du projet.

3620

Il est évident qu'on va se rapprocher le plus possible et essayer de s'éloigner le plus possible du ruisseau de Montigny dès qu'on est capables.

3625

LE PRÉSIDENT :

On parlait d'une soixantaine de mètres. Donc, il y a peut-être possibilité, dans un contexte comme celui-ci, de faire varier sur 100 mètres, de rapprocher de quelques mètres et peut-être qu'on veut s'éloigner suffisamment. Au moins, au lieu d'être à 7 mètres, on s'éloignerait à 15 ou 20 mètres. À ce moment-là, si on est capable de faire jouer sur une courte distance et de rapprocher la voie de service, c'est des choses qui peuvent être imaginables?

3630

M. JACQUES VENNE :

Comme je vous dis, c'est quelque chose de conceptuel. C'est quelque chose qui peut être intégré. Ça pourrait être demandé, effectivement on peut regarder plus spécifiquement. Ça va venir au niveau des plans plus précis.

3635

C'est quelque chose aussi qu'il faut tenir compte dans le sens où est-ce qu'il faut garder une certaine visibilité. Il faut voir à cet endroit-là où ça arrive par rapport aux entrées ou aux sorties, entre l'autoroute et le chemin de service, de façon à s'assurer d'une bonne visibilité pour l'utilisateur sur toute la longueur.

3640

Il faut aussi penser que l'autobus ne doit pas... en termes de dégagement pour le déneigement l'hiver, il faut avoir une certaine latitude de façon à ce que la neige n'obstrue pas une des voies. C'est beau de tout coller ensemble, mais en quelque part, s'il faut déneiger au souffleur sur toute la longueur, il y a des coûts astronomiques et beaucoup de bruit; alors que la neige, on la pousse en bordure et elle peut rester là.

3645

Ce sont des questions qu'il faut qu'elles soient posées lorsqu'on fait l'ingénierie, de façon à s'assurer que la conception est bien faite.

3650

LE PRÉSIDENT :

3655 Mais ça pourrait être éventuellement envisageable.

M. JACQUES VENNE :

3660 Oui.

LE PRÉSIDENT :

C'est ce qu'on peut dire, très bien.

3665 Monsieur Vanier, ça vous va?

Mme ANDRÉE TURENNE :

3670 On a retrouvé les dispositions qui s'appliquent au document complémentaire. Alors, ça s'applique aux lotissements, à la construction, remblai-déblai dans les écoterritoires, partout à moins de 30 mètres d'une berge, d'un bois, d'un milieu humide ou d'un cours d'eau intérieur compris dans l'écoterritoire.

3675 Et ça vise essentiellement à atteindre les objectifs qui ont été identifiés dans les écoterritoires: entre autres, préserver la topographie naturelle des lieux, maximiser la conservation des bois, des milieux humides, des cours d'eau, favoriser l'aménagement de corridors écologiques et récréatifs aussi; ça, c'est un point important dans l'écoterritoire.

3680 Donc, le lien entre le ruisseau et la rivière des Prairies est très important dans l'écoterritoire de la Coulée verte du ruisseau de Montigny. Maintenir un lien entre le ruisseau et la rivière des Prairies, c'est un des éléments qu'il y aura à considérer.

LE PRÉSIDENT :

3685 Très bien. Je vous remercie.

M. DANIEL VANIER :

3690 Merci beaucoup, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

Bienvenue, monsieur Vanier.

3695 Il est maintenant 10 h 20. Monsieur Charette, peut-être qu'on pourrait, si vous comptez être ici demain, néanmoins vous passer, un demi-passage pour ce soir si vous n'avez pas d'objection.

M. PATRICK CHARETTE :

3700 Merci, monsieur le président. Attendu que l'Union internationale pour la conservation de la nature favorise 12 %, que Montréal vise 8 %, le gouvernement 8 %, la CMM, je crois, 10 %, qui est présentement, Montréal, un petit peu au-delà de 3 %, qu'est-ce qu'on entend faire face à ça étant donné l'ampleur du projet puis les taux de pollution que ça va apporter? Je pense qu'on
3705 est en dehors de la «track» de ce qu'on vise. C'est complètement contradictoire.

Au ministre de l'Environnement, on a présenté des données qui semblent démontrer dans l'ensemble une réduction des véhicules, donc de la pollution. Mais dans les faits, dans les quartiers immédiatement adjacents des quartiers, on démontre que ces quartiers sont souffrants
3710 fortement, à cause de la pollution, de maladies respiratoires.

Quand est-ce que, pour un quartier, on va dire que c'est ça la limite? Quand est-ce que le ministre de l'Environnement va dire: «Woh, là, il y a peut-être point à agir dû à l'ampleur
3715 présentement des problèmes respiratoires»? C'est quand la limite? C'est quand? On va-tu attendre que tout le monde y passe?

Des problèmes respiratoires, moi-même, j'en suis atteint. Puis si je regarde dans l'ensemble, il serait peut-être temps d'agir à ce moment-là.

LE PRÉSIDENT :

Une question très englobante.

Monsieur Valiquette du côté du ministère de l'Environnement.

M. LUC VALIQUETTE :

Oui, monsieur le président. On va, dans le cadre du présent projet, étudier en collaboration avec des personnes-ressources, et au ministère de l'Environnement, il y en a, donc
3730 un spécialiste sur la qualité de l'air, un spécialiste en modélisation et aussi, évidemment, avec les gens de la santé, on va étudier l'impact sur la santé.

On sait, puis on a eu un portrait ce soir de santé pour la qualité de l'air, que ce n'est pas bon. Donc, on va faire valoir, auprès du ministre de l'Environnement, l'impact du projet, dans
3735 quel sens il va, puis quel est le portrait actuel. Et on va faire des recommandations en

conséquence. Aussi, la commission fait une enquête. Le ministre de l'Environnement va être informé aussi par la Commission d'audiences publiques relativement à ces sujets-là, j'en présume, parce que ce sont des préoccupations de la population.

3740 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur Charette.

M. PATRICK CHARETTE :

3745

Vous dites que vous allez faire des études, puis qu'il va y avoir ajustement. Mais le meilleur ajustement ne serait-il pas de ne pas faire ce pont-là, et puis d'y aller justement en développement durable qui irait dans le même sens que le Protocole de Kyoto, faire des trains de banlieue, même j'irais jusqu'à peut-être fermer le centre-ville de Montréal à toute circulation automobile.

3750

Moi, j'irais, comme d'autres pays, drastiquement, parce que si on étale ça sur 25 ans, je pense que, à un moment donné, c'est la planète qui va y passer, puis nous autres inclus parce qu'on est dessus.

3755

Est-ce qu'il serait mieux d'y aller dans ce sens-là, ne pas faire le projet puis, en même temps, de promouvoir l'emploi avec les trains de banlieue ayant une entreprise comme Bombardier ici dans notre pays?

3760 **LE PRÉSIDENT :**

Je dirigerais la question du côté de la Ville de Montréal. Justement pour ce qui est du centre-ville, est-ce que c'est envisageable? Par exemple, en rapport avec la suggestion de monsieur Charette, peut-on décourager les automobilistes à pénétrer dans le centre-ville en mettant un genre de taxe?

3765

C'est à ça que vous faites allusion?

M. PATRICK CHARETTE :

3770

Non

LE PRÉSIDENT :

3775

Une taxe pour entrer dans le centre-ville quand on est automobiliste, c'est ça?

M. PATRICK CHARETTE :

3780 Bien, il pourrait y avoir une taxe ou tout simplement fermer la... faire un périmètre, je dirais, peut-être Atwater à Papineau, peut-être Rachel à Sainte-Catherine, de fermer à toute circulation automobile, de mettre des tramways, pistes cyclables. Tout le monde marche, tout le monde prend le transport en commun. Ça ne serait pas préférable pour la santé de la planète et pour notre santé à nous autres?

3785 **LE PRÉSIDENT :**

Du côté de la Ville de Montréal?

M. MARC BLANCHET :

3790 Je pourrais peut-être en profiter, tout à l'heure je n'avais pas le texte exact de la vision, de la relire, parce que depuis que cette vision-là a été adoptée, on est en grande consultation avec la plupart de nos partenaires et tout ça, et avec le public, moi, j'aime bien référer chaque projet ou proposition en fonction de ça.

3795 *La vision assurera les besoins de mobilité de tous les Montréalais en faisant de leur ville un endroit agréable à vivre, ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, Montréal veut réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru de transport en commun et des transports actifs.*

3800 Alors, il y a plusieurs composantes là-dedans. Et la partie de fermer le centre-ville, la complexité vient du fait aussi du rôle pôle économique prospère. Donc, on sait que le centre-ville joue un rôle extrêmement important dans l'économie de la ville, la région et tout ça.

3805 Alors, chaque action qu'on pose au centre-ville, que ce soit des mesures sur le stationnement... je parlais de problématique complexe, oui, on vise à l'amélioration des modes de transport actif, transport en commun, peut-être l'élimination de stationnements, mais on sait que, à chaque fois qu'on intervient, on joue sur un équilibre très précaire avec le rôle économique du centre-ville, la compétitivité du centre-ville par rapport aux autres pôles d'emplois qui sont en développement dans la région.

3815 Puis je parle en région, même sur le territoire de la Ville de Montréal même, il y a des pôles d'emplois en très forte croissance aussi qui sont plus difficiles à desservir en transport en commun. Alors que si on fait un frein au développement du centre-ville, qui se dessert très bien par le métro par exemple, et que les emplois vont plus dans le pôle, par exemple, de Ville Saint-Laurent où la desserte de transport en commun est beaucoup plus difficile à assurer avec des taux de pénétration de transport en commun plus faibles, alors, quand je parlais de problématique complexe, on en est là.

3820 Mais tous ces genres de propositions-là sont regardés dans le Plan de transport. Les projets de tramway sont regardés aussi. Toute la problématique des péages, de quelle façon on va financer aussi tout l'entretien de notre réseau routier, c'est sur la table présentement.

3825 On n'a pas de réponse malheureusement aujourd'hui pour vous, mais on peut tout de suite dire qu'on aurait de la difficulté avec un des pôles de notre vision, qui est d'assurer un pôle économique prospère, avec une solution qui serait peut-être aussi radicale. Mais écoutez, il faut rien écarter pour tout de suite, mais ça serait difficile à envisager avec les objectifs qu'on a sur la table.

3830 **M. JULES DUFOUR, commissaire :**

En fait, vous donnez la vision globale. C'est sûr qu'on va vers le transport en commun, ça serait l'idéal. C'est sûr que Montréal peut se doter de beaucoup d'infrastructures en transport en commun.

3835 Avez-vous regardé d'autres expériences comme, par exemple, celles de Londres où on a interdit la circulation automobile dans le centre, dans le CBD qu'on appelle le coeur de Londres? Est-ce que vous avez regardé d'autres expériences déjà ou ce n'est pas encore à l'ordre du jour?

3840 **M. MARC BLANCHET :**

Oui, oui. On suit beaucoup les expériences étrangères sur la question parce que, évidemment, on est questionnés et sollicités sur les techniques de pointe comme ça.

3845 Et on fait aussi le parallèle avec plein de caractéristiques des villes. Par exemple, il y a des villes très, très, très denses en Asie qui ont appliqué des méthodes de péage très drastiques au centre-ville et on regarde les effets. Mais, par contre, il faut regarder aussi le type de densité, l'étalement du centre-ville, et caetera, le taux de transport en commun.

3850 On sait qu'à Londres, les effets ont été moins pires qu'anticipés. En fait, le centre-ville se comporte mieux que certains avaient prévu, mais encore là, Londres étant d'une taille et d'une ampleur complètement différentes de Montréal, aussi avec des densités différentes.

3855 Donc, on est en train d'observer tout ça, ce qu'il se passe, et d'évaluer évidemment en continu quel pourrait être l'impact et l'atteinte surtout de notre vision avec des techniques comme ça. On n'a pas de réponse aujourd'hui malheureusement, mais on suit ça avec grand intérêt.

LE PRÉSIDENT :

3860 Oui, monsieur Valiquette.

M. LUC VALIQUETTE :

3865 Oui, pour répondre à votre question, monsieur, les promoteurs de projets de transport sont parfois les villes ou le ministère des Transports. Lorsqu'un projet est visé par la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, il y a un processus d'évaluation qui implique deux gestionnaires, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, lorsqu'il y a audiences publiques.

3870 Dans le cadre de l'analyse des projets de transport, notre intention, c'est de penser aux trois pôles développement durable. On cherche une harmonie entre préservation de la qualité de l'environnement, équité sociale et amélioration de l'efficacité économique.

3875 Souvent, les promoteurs essaient de faire des développements pour améliorer un aspect, améliorer un aspect de l'économie, on peut y penser. Ce qu'il faut qu'on essaie de voir collectivement, c'est préservation de la qualité de l'environnement. C'est peut-être le but premier de la procédure, mais c'est en train d'évoluer vers développement durable. Donc, ça, on va regarder les impacts. On va analyser les impacts du projet. On va essayer de concevoir un projet qui a moins d'impact.

3880 Les aspects d'équité sociale, c'est plus nouveau. C'est en évolution. Mais dans le traitement de l'évaluation du projet, on va penser aussi à équité. Puis équité, c'est spatial, puis c'est dans le temps aussi, dans l'espace puis dans le temps. Donc, on va essayer de voir les aspects relatifs à l'équité sociale dans l'évaluation du projet.

3885 On peut voir développement durable en pensant à la préservation de la qualité de l'environnement comme étant une condition, condition importante. On vise à améliorer la qualité de vie, améliorer la qualité de l'environnement.

3890 Le développement ou l'amélioration de l'efficacité économique, c'est plus un moteur. Puis l'équité sociale, c'est un but. Alors, de plus en plus, on va chercher à faire des projets qui sont équitables socialement. On sait que ça n'a pas toujours été le cas. Et c'est un but, on cherche les moyens puis les outils pour travailler mieux, pour mieux évaluer les projets sous cet angle-là.

3895 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

3900 Monsieur Charette, une dernière question.

M. PATRICK CHARETTE :

3905 Suite à votre intervention, je me pose la question à savoir si, réellement, il y a une volonté à aller dans le sens du développement durable et aller dans la volonté de la santé humaine, aller dans le sens du développement humain.

3910 Je me demande si le projet, il n'y a pas un tel intérêt qu'il y aurait peut-être des choses en dessous de ça, des avantages pour certaines personnes au détriment de toute une population, au détriment d'une planète, d'un quartier, d'une ville, d'un pays.

3915 Je me demande la volonté sincère aux gens à vouloir améliorer les choses, je ne vise pas personne en particulier, et puis je me demande si le coût de ce projet-là ne pourrait pas être le même si on investit, supposons, dans les trains de banlieue L'Assomption, Repentigny, Montréal, Terrebonne, Montréal, et puis les tramways, si ça n'aurait pas le même coût, en plus du métro Anjou, qu'on pourrait peut-être rajouter une station en plus qui pourrait être rivière des Prairies.

LE PRÉSIDENT :

3920 Alors, monsieur Charette, c'est plus un commentaire de votre part que je peux interpréter qu'une question. Alors, exemple encore une fois de point qui peut être apporté dans un mémoire. Alors, sur ce, avez-vous une petite question à rajouter, mais vraiment une question ou, sinon, je vous donne votre demi-portion pour demain?

3925 **M. PATRICK CHARETTE :**

Je vais prendre la demi-portion pour demain.

LE PRÉSIDENT :

3930 Très bien.

M. PATRICK CHARETTE :

3935 Merci.

LE PRÉSIDENT :

3940 Alors, on va se revoir demain. Donc, vous allez être ici demain soir ou demain après-midi?

M. PATRICK CHARETTE :

Demain soir.

3945

LE PRÉSIDENT :

Demain soir, très bien. Alors, je réserve votre demi-place pour demain soir.

3950

Alors, je vais souhaiter une bonne fin de soirée à tous et nous nous retrouvons demain, même endroit, à 13 h. Alors, bonne fin de soirée.

3955

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.

3960

ET J'AI SIGNÉ:

LISE MAISONNEUVE, s.o.