

Séance de l'après-midi du 19 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 6

Séance tenue le 19 mai 2005, 13 h  
Le Château Classique  
6010, boulevard des Grandes Prairies  
Saint-Léonard

**TABLE DES MATIÈRES**

SÉANCE DU 19 MAI 2005.....	1
MOT DU PRÉSIDENT.....	1
LE PRÉSIDENT:.....	1
DÉPÔT DE DOCUMENTS.....	1
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
GUY GARAND .....	23
ROBERT PERREAULT .....	48
REPRISE DE LA SÉANCE .....	58
PATRICIA CLERMONT.....	88

## MOT DU PRÉSIDENT

### LE PRÉSIDENT :

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

10            Avant d'inviter les personnes qui sont inscrites au registre, nous allons survoler un certain nombre de points et je vais aussi communiquer certaines informations.

15            Cet après-midi, nous avons du côté du ministère des Transports une spécialiste sur le bruit qui pourra répondre aux questions de la commission et du public. Nous avons également madame Valérie Savard qui est du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, qui est présente cet après-midi.

20            Ensuite de cela, du côté du suivi de la documentation, pour le ministère des Transports, il y aurait le *Bilan régional des émissions atmosphériques* qui a été déposé auprès de la commission, donc document que nous allons distribuer.

Oui, monsieur Gilbert.

### M. HENRI GILBERT :

25            Oui, monsieur, ça a été déposé ce matin.

### LE PRÉSIDENT :

30            Très bien. Du côté du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, les transparents de la présentation d'hier, vous n'oublierez pas de les déposer?

### M. LUC VALIQUETTE :

35            Ça va être déposé, monsieur le président.

### LE PRÉSIDENT :

Très bien, merci.

40            Du côté de l'Agence métropolitaine de transport, ici, j'ai *Bilan des changements dans le domaine du transport en commun depuis 1996*.

**M. CLAUDE CARETTE :**

45 Oui, effectivement, ce soir, il va avoir une présentation, si vous le souhaitez, brève, puis quelques tableaux.

**LE PRÉSIDENT :**

50 Très bien, ce soir.

Ville de Montréal, des informations concernant le bilan sur le stationnement. Et aussi, il y avait les points *Vision et objectifs du Plan de transport*. En soirée, on parlait de *Étude sur la faune concernant la coulée verte du ruisseau de Montigny*. En soirée, la personne sera là. Et en soirée, des transparents sur des points d'information sur la Coulée verte aussi qui pourraient être montrés.

55 Bon, pour les deux premiers points, «Bilan sur le stationnement» et «Vision et objectifs du Plan de transport».

60

**M. MARC BLANCHET :**

Alors, le premier document officiel *Vision et objectifs*, qui est la première étape de réalisation du Plan de transport, je vous dépose ici les copies.

65

Concernant le stationnement, on est encore en train de faire le point, mais il semble que la plupart des orientations de stationnement sont déjà incluses dans le Plan de développement durable et dans le plan d'urbanisme. Mais on va faire des extractions et je pourrai, peut-être en début de soirée, juste vous dire quels articles répondent directement à cette question-là.

70

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien, merci. La note que j'ai ici:

75 *À noter que le document complémentaire du Plan d'urbanisme présenté hier soir était inclus dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal déposé à la commission, c'est-à-dire l'extrait qui a été lu par madame Turenne, section 6.4.*

80 Donc, pour information. C'est simplement une information générale. Alors, ça fait le tour de la documentation pour cet après-midi.

Madame Savard du MAPAQ avait des questions. Est-elle ici, madame Savard? Oui, très bien. Si vous voulez, vous pourrez adresser, vous aviez des questions au ministère des Transports, on pourra vous laisser les adresser au ministère si vous voulez.

85

Avant de vous laisser poser des questions, est-ce qu'il y a, soit du côté du ministère des Transports ou du côté des personnes-ressources, est-ce qu'il y a des points d'information que vous voulez communiquer à la commission? Monsieur Gilbert?

90

**M. HENRI GILBERT :**

95

Oui, monsieur le président. On aimerait réagir à certains articles qu'il y a eus dans le journal ce matin, concernant peut-être le besoin d'explication supplémentaire au niveau du processus partenariat privé-public. On aimerait peut-être faire le parallèle entre un projet conventionnel et un projet fait par PPP.

100

Je pense que les gens ont besoin... parce que ce n'est pas tout le monde qui peut assister à toutes les rencontres et on aimerait faire peut-être encore le parallèle entre un projet qui serait présenté en partie conventionnelle. Puis comme on disait, vu que le projet réalisé en PPP n'est pas encore approuvé, montrer vraiment que c'est un parallèle pour arriver au même niveau qu'un projet conventionnel, parce que les décisions vont être prises à la fin si on y va en mode conventionnel ou en mode PPP, faire la relation encore entre les deux systèmes.

105

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que ça a rapport avec une présentation que vous avez déjà faite?

110

**M. HENRI GILBERT :**

Oui, on a déjà expliqué ça, mais il semblerait que les gens ont besoin encore plus de précision.

115

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, c'est un point, disons, soit des nuances ou une nouvelle explication que vous voudriez présenter?

120

**M. HENRI GILBERT :**

Oui, montrer davantage le parallèle entre les deux modes.

125

**LE PRÉSIDENT :**

Ça vous prendrait quoi, quelques minutes?

**M. HENRI GILBERT :**

J'imagine dix, quinze minutes maximum. Puis en même temps, ce n'est pas vraiment une présentation mais c'est plutôt des éclaircissements du parallèle.

130

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur Dufour.

135

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Je voudrais savoir si vous allez aussi peut-être nous donner une idée de ce que vous faites actuellement au ministère des Transports dans ce contexte des PPP, pas seulement le projet, mais peut-être d'autres projets sur lesquels vous travaillez. Ce serait intéressant de voir que ce n'est pas seulement ce projet-là qui est étudié ou développé avec cette approche.

140

**M. HENRI GILBERT :**

D'accord, monsieur le commissaire, on va l'aborder.

145

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, je vous laisser aller pour la présentation. J'imagine c'est madame Sultana?

150

**M. HENRI GILBERT :**

Exact, monsieur le président.

**Mme SANDRA SULTANA :**

155

Alors, je vais tenter de reprendre pour nuancer, pour un complément d'information, juste pour être sûre qu'on comprend bien les nuances entre les deux approches. Puis plutôt que de le faire verticalement, je vais le faire horizontalement, chacun des points, comment ils se comparent.

160

Dans l'approche conventionnelle, on commence par une étude d'opportunité, un avant-projet préliminaire. Dans l'avant-projet préliminaire, on a une évaluation des coûts du projet, des caractéristiques du projet, des achalandages prévus. On a une évaluation des méthodes de construction, selon ce qu'on peut prévoir, donc méthodes de construction avec les exigences qui en découleraient. Puis ensuite, on va en consultation publique, l'étape où on est présentement.

165

Dans le cas d'un partenariat public-privé, on fait une étude des besoins semblable à

170 l'étude d'opportunité. L'évaluation de scénarios. Donc, on regarde différents scénarios qui pourraient répondre au besoin, mêmes scénarios qu'on parle ici de l'avant-projet, mais on y va un petit peu plus loin, on regarde d'autres scénarios. Puis scénarios, ce n'est pas simplement les scénarios d'aménagement physique, mais ce sont aussi les structures juridiques, les formes de partenariat qu'on pourrait inclure dans le projet.

175 On en arrive à une définition d'un projet. Donc, un projet qu'on retient, qui est le plus vraisemblable, donc qui est la meilleure façon de réaliser ce projet-là, la façon optimale. C'est ce projet qu'on vous présente aujourd'hui ou cette semaine. Les caractéristiques qu'on vous présente, ce sont les caractéristiques du projet qu'on a défini, qui est semblable à l'avant-projet préliminaire.

180 Donc, le projet est connu. Les caractéristiques du projet sont connues. Les estimés de coûts sont détaillés, sont faits selon l'approche, le scénario qu'on retient, le projet qu'on retient. Les évaluations d'achalandage sont prévues. Les impacts sont déterminés selon ces achalandages-là. Les méthodes de construction sont évaluées, donc, avec le projet qu'on vous présente, en regardant les mesures de mitigation les plus contraignantes. Donc, on fait une  
185 appréciation des méthodes de construction toujours pour réaliser ce projet-là.

190 On va en consultation publique. Donc, on est au même point ici. Donc, très semblable au niveau des deux projets. Consultation publique, donc, on vous présente le projet, les estimés de coûts, le projet même, les caractéristiques du projet, les achalandages prévus. On ne vous a pas présenté les méthodes de construction, mais vous avez un devis de performance qui vous est présenté dans l'étude d'impact qui a été déposée en 2001. Puis je vais y revenir au devis de performance.

195 Alors, on fait une consultation publique. Un décret, donc une autorisation du Conseil des ministres sur le projet. Ce décret, dans le cas de la méthode de l'approche conventionnelle, nous permet d'aller avec un appel d'offres. En fait, habituellement, c'est plusieurs appels d'offres. Parce que dans la méthode conventionnelle, l'approche conventionnelle, on morcelle les contrats en plusieurs contrats. Alors, plusieurs appels d'offres pour réaliser les plans et devis.

200 Dans le cas de l'approche PPP, on doit, comme on précise dans le partenariat public-privé les résultats à atteindre plutôt que les moyens d'y arriver, ce qui est très différent d'ici ce qu'on demande dans nos devis... donc, ici, les devis d'appel d'offres sont beaucoup plus précis sur les moyens.

205 Dans le cas de l'approche PPP, on y va avec des résultats à atteindre, ce qui nous demande donc de préciser les exigences techniques, les normes qui doivent être respectées, les exigences environnementales qui doivent être respectées, donc tous les éléments, les caractéristiques de base qu'on vous présente ici. On en a parlé hier.

210 On disait le 2 voies, 3 voies sur le pont, ce sont des caractéristiques qu'on exige. Le nombre de piles maximum en rivière, ça, c'est une exigence qu'on précise. La hauteur des mâts, c'est une exigence qu'on précise. De pas mettre de pile dans la fosse à esturgeon, donc d'avoir une travée de 240 mètres, c'est une exigence qu'on précise.

215 Alors, tous ces éléments-là sont précis – le partenaire privé – donc précisés dans l'appel d'offres, avant d'aller en appel d'offres, dans les documents d'appel d'offres et donc sont précisés. Les méthodes de construction, je vais y revenir sur le devis de performance.

220 Donc, on faisait référence hier à un devis de performance qui est présenté dans l'étude d'impact, le rapport d'analyse des impacts qui a été déposé en 2001. Le chapitre 5, ça s'appelle: «Performance environnementale, devis de performance». Puis je vous l'affiche parce que je vous l'ai lu hier, mais je vous l'affiche pour qu'on fasse la représentation directe.

Vous voyez: Cadre réglementaire:

225 *Dans le cadre de l'exécution de son mandat, le concessionnaire doit prendre toutes les mesures nécessaires pour protéger l'environnement. Il doit s'assurer que l'ensemble des lois, règlements, politiques et codes fédéraux, provinciaux concernant la protection de l'environnement sont en tout temps respectés.*

230 Donc, on les précise. On donne une liste. Ça suit avec une liste des différents règlements qui devront être respectés, donc Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, Loi canadienne sur la protection de l'environnement, etc., donc le cadre réglementaire, la législation fédérale, législation provinciale.

235 Phase de construction. Donc, dans les exigences environnementales, on précise pour, par exemple, phase de construction, les travaux liés à la construction d'une autoroute génère...

240 *Dans le cadre de l'exécution de son mandat, les dispositions relatives à la protection de l'environnement que le concessionnaire s'engage à respecter visent les activités ou problématiques suivantes.*

245 Et on a un paragraphe, une section pour chacun de ces éléments-là et on lui précise quelles sont les exigences qu'il devra respecter.

250 Comment on est arrivés à ça? Je vais passer la parole à monsieur Comtois, qui va vous donner un cas pratique de méthode de construction qu'on aura ensuite, qu'on aura regardé, qu'on aura évalué l'impact de ces méthodes de construction là, qui nous permettront donc d'arriver avec l'exigence environnementale.



**M. YVES COMTOIS :**

255 Alors, monsieur le président, c'est ça, c'est que ce qu'on aimerait bien faire transparaître ici, c'est que contrairement à ce que certains ont pu penser, et ce n'est pas de mauvaise foi là, je pense qu'il y a des gens qui sont convaincus que lorsqu'on fait une étude d'impact, on dispose des plans et devis détaillés, ce qui n'est pas le cas.

260 Moi, ça fait au-dessus de vingt ans que je fais des études d'impact et on n'a jamais eu ce niveau de détail là pour faire des études d'impact.

265 Alors, ce qui arrive, c'est lorsqu'on fait l'étude d'impact, c'est les informations qui sont ici dont on dispose. C'est-à-dire, c'est un avant-projet avec les grandes lignes du projet qui sont définies. Lorsque besoin est, on essaie de définir un peu plus précisément comment le projet va se faire. Mais sinon, règle générale, on présuppose tout simplement que ce sont des méthodes de construction usuelles qui vont être utilisées. Et dans un cas de projet conventionnel, et bien, on a tous les cahiers de charge du ministère des Transports qui viennent préciser ce à quoi le ministère s'attend. Et donc, c'est ce qu'on utilise pour faire l'évaluation des impacts.

270 Dans le cas du projet présent, ce qu'on a fait, c'est un peu appliquer la même approche. On avait un projet qui était défini en termes d'emprise, en termes de section-type, en termes de pont, ce qu'on voulait avoir. Il y avait deux, par exemple, deux variantes de pont, un à hauban, un à poutres précontraintes. Le pont à poutres précontraintes présupposait plus de piles que le pont à hauban.

275 Donc, dans ce cas précis là, par exemple, sur les impacts qui affectaient la variante aquatique de la rivière des Prairies, on présuppose le pont à poutres précontraintes, parce qu'il présuppose plus de piles, pour faire notre évaluation d'impact. Par contre, ça va être bien défini dans le devis de performance qu'il ne peut pas faire plus de piles que le nombre qu'on a étudié étant donné que le décret est basé là-dessus. Cependant, bien sûr, si le concessionnaire propose une solution pour réduire le nombre de piles à 3, je ne pense pas que personne, au  
280 niveau environnemental, va nous en vouloir à ce niveau-là.

285 Donc, c'est le principe de base qui a été utilisé tout au long de l'étude d'impact, finalement, pour pouvoir toujours prendre le pire cas pour faire notre évaluation d'impact, de façon à ce qu'on soit toujours, comme on dit, du côté sécuritaire de la clôture. Inversement, quand on a fait l'étude sur l'impact visuel, on a choisi le pont à hauban parce qu'il y a beaucoup plus d'impact visuel qu'un pont à poutres précontraintes.

290 Alors, c'est cette démarche-là qui a été adoptée. Et c'est l'étude d'impact que l'on étudie ici dans cette commission du BAPE et qui se traduit ensuite dans le devis de performance avec les conditions du décret.

295 Mais ça ne s'arrête pas là. Parce qu'après ça, le concessionnaire va devoir préciser et les plans et devis détaillés et les méthodes de construction pour aller chercher le certificat d'autorisation qui va être défini par le ministère de l'Environnement. Donc, à ce niveau-là, toute l'information détaillée va être là pour permettre au ministère de juger si le projet présenté est bien conforme à celui qui a été étudié en audience publique ou s'il est meilleur. S'il est meilleur, je présume qu'il n'y a personne qui s'y opposera.

300 **Mme SANDRA SULTANA :**

Donc, si vous me permettez, je vais continuer.

305 Alors, ce qu'on dit, c'est qu'on vous présente dans l'étude d'impact les différentes exigences qu'on a prévues, le devis de performance qu'on vous montre dans le chapitre 5. Bien sûr que dans la consultation publique et le décret éventuel qui va en découler, il va y avoir d'autres exigences qui vont devoir s'appliquer. Et dans un cas comme dans l'autre, ce sera des éléments qui devront transparaître dans les devis d'appel d'offres.

310 Donc, on va en plusieurs appels d'offres pour réaliser les plans et devis. Dans le cas du partenariat public-privé, toutes les activités sont regroupées: plans et devis, construction, exploitation, entretien. Un appel d'offres pour retenir un consortium pour réaliser toutes les activités sur la durée de l'entente de partenariat 30, 35 ans.

315 Les plans et devis. Donc, comme monsieur Comtois disait, au moment où les plans et devis auront été élaborés, le partenaire privé doit aller chercher un certificat d'autorisation, donc doit préciser tout le projet, donc des plans détaillés avec des méthodes de construction à appliquer.

320 Même chose dans l'approche conventionnelle, les plans et devis vont permettre de définir les éléments détaillés le plus précis, le plus fin, les méthodes de construction précises à appliquer. Et on va chercher le certificat d'autorisation. Dans ce cas-ci, c'est le partenaire privé qui doit aller chercher le certificat d'autorisation.

325 Le ministère demeure imputable des résultats à atteindre, mais c'est quand même sa responsabilité. Ça peut devenir, ça peut être compris comme une responsabilité partagée, mais c'est quand même lui qui a à faire ses plans et devis. Et comme c'est une activité qui est globale, bien, c'est à lui à aller chercher cet élément-là.

330 Ici, il y aura une période d'information. À travers tout le mandat, il y aura de l'information qui sera présentée à la population pour montrer c'est quoi le projet. C'est dans l'intérêt du partenaire privé de le faire, donc de s'associer la population. Et c'est dans l'intérêt de tout le monde qu'il y ait de l'information qui transparaisse. Lorsqu'il y aura de la construction, dans les deux cas, il y aura une surveillance environnementale qui devra être appliquée.

335

Donc, ici, dans le cas de l'approche conventionnelle, ce sont des plans et devis, mais on retourne en appel d'offres pour un entrepreneur. Cet entrepreneur-là, c'est à ce moment-là qu'il va appliquer les différentes méthodes de construction. Il devra y avoir un échange pour s'assurer, donc, dans la partie de surveillance environnementale, que les exigences du certificat

340

d'autorisation sont bien respectées.

Même chose du côté de l'approche PPP, c'est le partenaire privé, le même partenaire privé qui aura défini la conception, les plans et devis, qui va devoir s'assurer que toutes les exigences sont respectées.

345

Lorsque l'ouvrage est construit, donc achevé, on passe en période d'exploitation, entretien, donc sur la durée de vie de l'infrastructure. Encore une fois, dans l'approche conventionnelle, on va en plusieurs appels d'offres. En fait, les contrats sont morcelés, par exemple, par entretien d'hiver, différents tronçons, entretien d'été, éclairage, signalisation, donc

350

plusieurs contrats.

Ici, dans le cas du partenariat public-privé, ça fait partie toujours du même contrat. Donc, le partenaire privé est responsable de toutes ces activités-là sur l'infrastructure qu'il aura construite. Encore une fois, il y a un suivi environnemental qu'il doit assurer, autant ici dans

355

l'approche conventionnelle que dans l'approche PPP.

Encore une fois, je le répète, le gouvernement demeure imputable des résultats à atteindre dans les deux cas. Dans le cas de l'approche PPP, on donne la responsabilité au partenaire privé de réaliser l'infrastructure, mais ultimement le gouvernement demeure imputable

360

**LE PRÉSIDENT :**

365

Monsieur Dufour.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

370

Oui. J'aimerais vous demander, d'abord, pour ce qui est de l'avant-projet préliminaire, ça, c'est un peu dans le cheminement critique dans le développement d'un projet, la construction d'un projet. Est-ce que c'est vraiment la même chose que la définition du projet, le projet tel qu'on examine, celui-ci qu'on examine présentement, est-ce que c'est exactement la même chose, l'avant-projet préliminaire et la définition de projet?

375 **Mme SANDRA SULTANA :**

En fait, dans le cas classique, dans le cas conventionnel ou traditionnel, ce qu'on aura précisé dans l'avant-projet préliminaire, quand on va aller en appel d'offres, qu'on va préparer les devis d'appel d'offres pour les plans et devis, on va utiliser exactement ce qu'on a dit ici. Donc, on va dire quels sont les moyens, comment il devra le réaliser, les matériaux de construction. Tout va être très bien précisé. Donc, on développe des plans et devis par rapport à ce qu'on aura précisé dans l'avant-projet préliminaire.

385 Dans le cas de l'approche conventionnelle, non parce qu'on va dire: «Voici les exigences minimales.» Donc, il pourra y avoir une optimisation donc comment, les moyens d'atteindre ces exigences-là ou de respecter ces exigences-là.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

390 Mais ce que j'aimerais savoir, le projet, quand on arrive à l'étape avant-projet préliminaire, en fait, ce qu'on examine, c'est tout un projet qui est bien défini, il doit être complètement défini, qui a des coûts et qui a des objectifs, et on connaît les résultats qu'on doit atteindre, etc.

**Mme SANDRA SULTANA :**

395 Effectivement.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

400 Alors, c'est un projet en soi. Mais alors, le mot «préliminaire» devient un peu restrictif, parce que le projet est déjà défini. Il est bien défini.

**Mme SANDRA SULTANA :**

405 Il est bien défini, mais il n'est pas détaillé au même niveau qu'il sera dans les plans et devis.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

410 Et dans la définition du projet, avec l'approche PPP, la même chose?

**Mme SANDRA SULTANA :**

415 Même chose.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Donc, c'est l'équivalent?

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

Oui. C'est le même niveau d'information.

**M. DORIS MERCIER :**

425

Si vous me permettez, j'apporterais peut-être un complément.

La différence entre un avant-projet préliminaire et l'étape suivante qui est l'avant-projet définitif, généralement, c'est le décret environnemental qui émet des exigences et l'avant-projet définitif tient compte de ces exigences-là; alors que le préliminaire, ça sous-entend qu'il y a encore des modifications à y apporter.

430

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

435

D'accord. Là, je comprends bien. Merci.

J'aimerais revenir sur la surveillance et le suivi, et peut-être aussi sur la question du comité interministériel au niveau du suivi et de la surveillance.

Dans l'étude d'impact, lorsqu'on arrive à la surveillance, performance environnementale, surveillance et suivi, on dit que le MTQ s'assure également de la pleine exécution des travaux correcteurs et de la remise en état de l'environnement.

440

Est-ce que c'est exact? C'est ce que vous faites? Quel est le rôle du comité interministériel avec vous? Quel est son rôle et sa composition, pour ce qui est du suivi?

445

**Mme SANDRA SULTANA :**

Vous me référez à ce document-ci?

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

C'est le document PR3.3, à la page 5.2.

*Il s'assure également de la pleine exécution des travaux correcteurs et de remise en état de l'environnement.*

455

**Mme SANDRA SULTANA :**

Donc, c'est un comité d'audit donc pour s'assurer...

460

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Donc, ce n'est pas le concessionnaire qui s'assure de ça, c'est vous.

465

**Mme SANDRA SULTANA :**

Oui. C'est comme je vous disais, le gouvernement a une responsabilité de s'assurer que les exigences sont suivies, sont respectées. Donc, c'est un audit qu'on fait, une vérification.

470

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Et pour le comité interministériel, quelle est sa composition dans ce cas-ci et quel est son rôle dans le suivi environnemental?

475

**Mme SANDRA SULTANA :**

Le comité interministériel est formé de tous les ministères, donc de représentants de tous les ministères. Il s'assure que toutes les orientations et principes directeurs qui sont suivis dans le partenariat, dans les projets de partenariat... c'est de donner une même orientation et les mêmes principes directeurs pour l'ensemble des projets qui seraient réalisés en partenariat public-privé.

480

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Quels sont les ministères qui sont impliqués sur ce comité?

485

**Mme SANDRA SULTANA :**

Secrétariat du Conseil du trésor, Finances, Environnement, Affaires municipales, Sports et Loisirs, le Développement durable, Environnement et Parcs, Développement économique, Justice.

490

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Et c'est un comité qui est créé ad hoc à chaque fois qu'il y a un projet ou c'est un comité permanent?

495

**Mme SANDRA SULTANA :**

En fait, dans le cas des projets comme les projets d'infrastructures routières, disons un

500 peu plus d'avance, on les a créés pour les projets du ministère des Transports.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Donc, c'est spécifique à vos travaux.

505

**Mme SANDRA SULTANA :**

C'est spécifique au...

510 **LE PRÉSIDENT :**

Justement, on a mis la main sur un document préliminaire intitulé *Parachèvement de l'autoroute 25 et consultation interministérielle, rapport final*, fait par quelqu'un du ministère des Transports qui s'appelle monsieur Yvan Rompré, qui est daté du 6 avril 2005. On a une copie de ce document-là.

515

Je me demandais si le ministère des Transports était disposé à déposer ce document-là, étant donné qu'il fait comme un survol de différents aspects en rapport avec les champs de préoccupation justement des membres du comité interministériel.

520

**M. HENRI GILBERT :**

Madame Caron va répondre à ça. Mais je pense que le document a été déposé, monsieur le président.

525

**LE PRÉSIDENT :**

Je peux vous le montrer. S'il est déposé, nous confirmer il serait déposé sous quelle cote.

530 **Mme CHRISTINE CARON :**

Oui, monsieur le président. Je pense qu'on ne fait pas référence au même comité. Madame Sultana vient de vous parler d'un comité interministériel qui regarde l'ensemble des aspects du partenariat et le rapport dont vous faites mention n'est pas issu de ce comité-là.

535

**LE PRÉSIDENT :**

Ça, ce serait donc le comité technique interministériel, ici?

540 **Mme SANDRA SULTANA :**

C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

545

Avez-vous une objection à ce que ce document-là soit déposé?

**Mme CHRISTINE CARON :**

550

Je ne sais pas, je pense que ça n'a pas été déposé jusqu'à maintenant. Est-ce qu'on pourrait vous répondre un peu plus tard?

**LE PRÉSIDENT :**

555

Lui n'a pas été déposé. Vous pouvez le regarder et vous nous reviendrez avec ça en début de soirée.

**Mme CHRISTINE CARON :**

560

S'il vous plaît.

**Mme SANDRA SULTANA :**

565

L'objectif de ce comité technique là était précisément dans le cadre de ce projet-ci. Donc, il était beaucoup plus spécifique. Puis c'était de regarder les préoccupations par rapport aux divers ministères, préoccupations sur l'équité sociale, développement durable, etc. Ils sont beaucoup plus précis.

**LE PRÉSIDENT :**

570

Donc, par exemple, le ministère des Finances n'est pas dans le comité technique...

**Mme SANDRA SULTANA :**

575

Non.

**LE PRÉSIDENT :**

580

... interministériel pour des raisons. Par exemple, le ministère du Développement durable est là.

**Mme SANDRA SULTANA :**

585

Par exemple, le ministère de l'Agriculture y est, le ministère du Développement durable y est, etc.



**LE PRÉSIDENT :**

590 C'est ça. En tout cas, on va pouvoir revenir en début de soirée voir si vous êtes d'accord pour qu'on puisse déposer ce document-là.

**M. HENRI GILBERT :**

595 On va le regarder, monsieur le président, puis on revient. C'est parfait.

**LE PRÉSIDENT :**

600 Oui, du côté du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, à ce qu'on a pu voir, monsieur Valiquette, vous étiez mentionné comme siégeant ou faisant partie du comité technique interministériel en vertu de ce document-là.

**M. LUC VALIQUETTE :**

605 Oui, monsieur le président. C'est un comité qui a été formé, je pense que c'est au mois de février par le ministère des Transports, qui a demandé à certains ministères, dont le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, de participer au comité. C'est un comité sur le développement durable.

610 Et le rôle du ministère de l'Environnement, on a fait les mises en garde dès la première réunion du comité, c'était de présenter le Plan de développement durable, d'une part. Mais aussi, ça a été de dire: «Voici les travaux puis en termes d'expertise où on est rendus dans l'évaluation environnementale des projets de transport», mais on n'est pas partie prenante du... comment dire, ce n'est pas un lieu pour faire l'analyse, un dédoublement de l'analyse du projet de l'autoroute 25. Là, on a un rôle de gestionnaire de la procédure, donc, on garde une réserve et un retrait. On  
615 n'allait pas, donc, comme copromoteur. Ça, c'est important.

620 On a fait les remarques au ministère des Transports dès la première réunion. Et ça valait non seulement pour le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, mais pour tous les autres ministères qui sont aussi consultés dans le cadre du processus d'évaluation environnementale. Donc, c'est faire part de l'expertise de chacun, d'offrir l'expertise en développement durable de chacun au ministère des Transports qui formait ce comité-là.

625 J'aimerais, si vous le permettez, faire deux remarques sur la présentation qui vient d'être faite.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

630 **M. LUC VALIQUETTE :**

J'ai bien compris ce que madame Sultana a présenté. Je reprends, dans le fond, ses paroles lorsqu'elle dit qu'avant le décret, dans l'approche PPP, au lieu de parler de moyens, on parle d'objectifs. Et ce que le ministère des Transports essaie de faire, c'est de prendre des impacts-types, les pires, c'est ça que je comprends de la présentation, les pires, et de dire finalement: «Bon, bien, on essaiera de mettre les mesures d'atténuation dans le devis de performance.»

640 La différence avec le processus habituel où on a les moyens, ça, je suis d'accord avec vous, c'est que les moyens, c'est les activités, avec les impacts au bout des activités et les mesures d'atténuation.

645 Je vais prendre un exemple hypothétique pour essayer d'illustrer. Si on dit: «On y va en PPP avec un objectif, disons, pour le bruit, 55 décibels, 55 décibels aux maisons résidentielles pour essayer de respecter les critères de qualité pour la santé», la façon de l'atteindre, c'est peut-être de mettre des murs, et ça pourrait être dans le devis de performance. Ça peut être des murs ou d'autres moyens.

650 Mais si on met des murs, selon l'élévation, est-ce que les gens vont être consultés? Est-ce qu'ils ont une certitude qu'ils vont avoir un mur d'une certaine élévation devant les yeux qui, lui, peut avoir d'autres impacts, l'aspect visuel, etc. Il y a une incertitude parce qu'on ramène le choix du moyen pour respecter l'objectif après le décret, selon la soumission qui sera faite par un concessionnaire ou un autre.

655 Alors, si on se comprend bien, c'est ça la mécanique. Ce qui fait que, avant la décision du Conseil des ministres, dans une telle optique, il y a plus d'incertitude sur le projet dont on parle, sur les engagements, dans le fond, du ministère des Transports. Il y a des engagements en termes d'objectifs, mais en termes de projet, par rapport à habituellement, là on a une différence. Il y a moins d'engagements.

660 Le deuxième point. Je voudrais déposer un document, qui a été préparé par le chargé de projet du ministère du Développement durable, l'ancien ministère de l'Environnement, qui a géré l'étape de recevabilité. Ça a été préparé en collaboration avec le directeur des évaluations environnementales à l'époque, donc en septembre 2002, monsieur Louis Germain.

665 Ça a été lu lors des deux soirées d'information publique; je pense c'était les 5 et 6 septembre 2002 que ça a eu lieu. Donc, ça a été lu en ouverture par le chargé de projet, monsieur Jean Mbaraga. Je pourrais déposer le document. Je peux le lire, ça expose un peu la difficulté dans laquelle on est.

670

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien, allez-y.

675 **M. LUC VALIQUETTE :**

Alors, tel que le ministère des Transports va vous expliquer:

680 *Le mode en partenariat public-privé, PPP, entre autres pour ce projet de parachèvement de l'autoroute 25, assure une implication plus grande du secteur privé (concessionnaire), notamment à la conception même du projet. Le concessionnaire choisi par le gouvernement pourra définir son projet une fois le décret gouvernemental obtenu et c'est lui qui sera, et non le MTQ, c'est lui qui sera le dépositaire des plans et devis pour la réalisation du projet.*

685 *Le MTQ ne peut pas s'engager, par exemple, au nom du futur concessionnaire, quant au projet définitif qui sera réalisé ou au respect des mesures d'atténuation, car c'est au concessionnaire que reviendra la conception, la construction et l'exploitation de ce tronçon d'autoroute.*

690 *Autrement dit, la responsabilité de promoteur qui incombe maintenant au MTQ s'arrête au moment où le concessionnaire sera choisi, car c'est ce dernier qui sera promoteur et donc responsable du projet des autorisations gouvernementales.*

695 *Il faut être conscient que la formule de PPP préconisée par le MTQ dans le cadre de ce projet de parachèvement de l'autoroute 25 pose certaines difficultés par rapport à l'application du régime actuel d'évaluation environnementale. La définition du projet, ses caractéristiques, ses impacts et ses mesures d'atténuation ne seront définitivement connus qu'au moment du dépôt par le concessionnaire des plans et devis pour la demande de certificat d'autorisation qui suit le décret.*

700 *En conséquence, ce mode de PPP nous prive, dans une certaine mesure, de certaines informations à cette étape de la procédure.*

705 *Et là, je vous resitue, c'était après la recevabilité, au début de la séance d'information publique administrée par le Bureau d'audiences publiques.*

710 *Nous avons tenté dans le cadre de nos discussions avec le MTQ de contourner le mieux possible cet inconvénient en cherchant à obtenir le plus d'information possible auprès du promoteur afin de pouvoir recommander au ministre de rendre le dossier public. Nous reconnaissons que certains aspects puissent nécessiter d'être approfondis et nous comptons sur les étapes ultérieures du processus et des préoccupations exprimées par le public pour obtenir les informations jugées essentielles à notre analyse.*

715 *Retenons donc qu'il s'agit d'un nouveau concept, projet pilote, qui est mis à l'essai et tout le monde est conscient des difficultés d'adaptation que pose ce mode de définition de projet par rapport à la Procédure habituelle d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.*

720 Alors, ce n'est pas courant que le ministère de l'Environnement fait une telle déclaration au début d'une séance d'information publique. Ça montrait bien la difficulté au niveau de l'approche PPP.

725 Peut-être qu'il y aurait d'autres façons de l'appliquer, mais de la façon dont ça a été appliqué, le projet pilote, le fait de reporter au niveau du concessionnaire beaucoup d'informations ou de décisions, il y a une difficulté d'adaptation par rapport au processus d'évaluation environnementale qui est notable. Et le directeur à l'époque a pris la peine d'écrire ce texte.

**LE PRÉSIDENT :**

730 Très bien, je vous remercie. Effectivement, on peut se poser des questions. J'ai quand même fait plusieurs évaluations environnementales, quelques études d'impact. J'ai participé à la conception, à la rédaction de quelques études d'impact, dont certaines de la Commission des transports aussi. J'avais un cas en tête.

735 Par exemple, dans Longue Rive, on avait un concept de pont. Bien entendu, il était question d'un pont soit à 1 pile ou à 2 piles. Finalement, pour éviter que l'unique pile soit dans le lit mineur, le concept à 2 piles avait été retenu finalement. Et c'est à partir de là qu'on a développé. Bien entendu, c'était un concept, c'était un schéma.

740 À savoir, après ça, de quelle façon les piles devaient être mises exactement dans la rivière pour l'ajustement sur le lit mineur, ce n'était pas déterminé. Donc, ça, c'était le concept. Par contre, on savait que la recommandation était d'y aller avec un pont à 2 piles dans ce cas-ci. Donc, on savait pourquoi c'était 2 piles plutôt que 1.

745 Parce que c'est certain que si on revient dans le cas de la rivière, par exemple, qui est quand même à cet endroit-là très large, on parle de 1 km, on peut s'attendre souvent à voir, par exemple, que la technique probable proposée par le promoteur est de dire: «Bon, on va aller avec des palplanches. La technique pour la machinerie, ça va être de telle façon.» C'est ce qui semble actuellement comme manquer dans l'étude d'impact. On peut s'en rendre compte, on l'a dit, il y a quand même des incertitudes sur quelle technique.

750 On comprend que dans les devis aussi, quelqu'un va dire: «On propose telle stratégie», mais on dit: «Ou équivalence.» Donc, c'est toujours ouvert dans un devis, que l'entrepreneur

peut proposer d'autre chose que ce qui est demandé dans le devis en autant que ce soit équivalent. On est conscients de ça.

755 Mais effectivement, le rôle de la commission va être un peu... je pense qu'on se sent un petit peu aussi comme le ministère de l'Environnement. C'est un peu différent de ce qu'on peut voir traditionnellement. Nous aussi, je pense qu'on a le même réflexe que le ministère, à savoir, bien, on va regarder les zones d'incertitude. Est-ce qu'il y a des zones mineures ou majeures? J'imagine. Bon, la commission va se pencher là-dessus.

760 S'il y a des points majeurs, bon, bien, la commission va les traiter. Elle va faire des propositions, elle va faire des avis à ce sujet-là. Et on verra, en tout cas, lorsqu'on va faire notre rapport.

765 Et on va faire notre analyse suite, notamment, à l'information qu'on obtient actuellement, aussi aux préoccupations que la population va transporter par l'entremise de ses mémoires. Parce que, bon, les commissions avant tout examinent les sujets amenés par la population. Donc, on dit souvent: «Bien, si ça n'intéresse pas le public, ça n'intéresse pas la commission.» Normalement, on peut se baser sur ce principe directeur là.

770 Je fais la différence souvent entre le BAPE et le ministère de l'Environnement. Le ministère fait l'évaluation, l'analyse environnementale complète du projet, que ça ait été un enjeu public ou pas. Mais généralement, les commissions du BAPE vont cerner les aspects environnementaux qui font partie des préoccupations du public. Donc, nous, on va s'attacher à  
775 ça. Et au-delà de ça, bien entendu, on va regarder en fonction de ce qui sort, quelles sont les incertitudes sur le projet, un peu dans le même sens que monsieur Valiquette vient de le mentionner.

780 C'est ce que je peux dire aussi à ce stade-ci. C'est effectivement une première. Je crois aussi que ça va être une première du côté du BAPE et on va regarder ça, comme j'ai dit hier, avec l'esprit ouvert et on verra à ce moment-là quelle analyse on va en faire. C'est tout ce que je peux dire à ce stade-ci.

Ça va, monsieur Gilbert?

785

**M. HENRI GILBERT :**

Excusez, monsieur le président, juste un dernier commentaire. C'est vrai que c'est quelque chose de nouveau les partenaires privés. Ce qu'on prétend quand même, c'est qu'on a  
790 un projet où on a essayé d'évaluer les impacts les pires, sans peut-être donner tous les détails, mais les impacts les pires. On a mis le pire des cas dans chacun des éléments qui pouvait avoir un impact sur l'environnement.

Donc, on a un projet qui est clair, sauf qu'il y a des composantes qui pourraient même

795 s'améliorer avec les propositions d'un concessionnaire. Donc, comme on disait tantôt, comme  
monsieur Comtois l'a dit, dans l'étude d'impact, on a essayé de toucher, quand c'était plus  
défavorable, de prendre le pire des cas, puis quand ça pouvait être favorable, de prendre le  
moins pire des cas dans le sens de dire: «Bien, on ne veut pas que ce soit trop positif.» Ça a été  
vu comme ça, de façon à ce que quand il va avoir un décret, qu'on y aille seulement vers un côté  
800 plus positif que négatif.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien, je vous remercie.

805 Maintenant, nous allons passer du côté de madame Valérie Savard du MAPAQ. Vous  
aviez des questions, madame Savard, à adresser au MTQ. Je peux vous laisser aller pour vos  
questions.

810 **Mme VALÉRIE SAVARD :**

Merci. Je pourrais aussi apporter le complément d'information en même temps, parce  
que c'est un peu le même sujet.

815 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

**Mme VALÉRIE SAVARD :**

820 Donc, on avait eu une question à savoir – ça, c'était lundi soir – si on était certain que la  
zone agricole allait être protégée, n'allait pas être menacée. Puis j'avais dit qu'on avait à peu  
près... on avait fait un estimé des terres qui étaient en culture et qui seraient perdues directement  
à cause du projet, et on arrivait autour d'à peu près 80 hectares. Moi, j'avais inclus certaines  
825 terres en culture qui sont, je dirais, à l'est de l'autoroute 25, qui sont en zone agricole parce  
qu'elles étaient très très proches du projet. Puis aussi un 5 hectares à peu près à l'est de  
l'autoroute 25 actuelle et au nord de la montée Masson.

830 Et je suis allée discuter avec monsieur Venne un petit peu avant l'entrée pour essayer  
d'ajuster mes limites, pour donner un chiffre un peu plus précis. Donc, j'ai retiré les superficies  
qui étaient en zone agricole, même si elles étaient très proches du projet. Vous me corrigerez si  
jamais, ce que vous m'avez dit, ce n'est pas ça, mais j'ai compris qu'il n'y avait absolument rien  
qui était en zone agricole qui allait être touché par le projet directement. Donc, on en arrive à peu  
près à 50 hectares de perte de culture directe associée à la construction de l'autoroute.

835 Et moi, j'ajouterais 15 hectares. Parce que j'étais allée pas très loin après à l'est de

l'avenue Roger-Lortie, puis je comprends que peut-être on peut prendre un lot de plus, donc, j'arrive à peu près à 65 hectares.

840 Aussi, quand j'avais donné ma réponse, il y a un citoyen qui était venu me voir après pour me dire: «C'est vrai qu'il y a eu seulement 4 hectares de dézonés depuis 1990, depuis la révision de la zone agricole, mais ce ne serait pas mauvais de mentionner aussi à la commission qu'il y a eu...» J'ai vérifié mon chiffre, là, c'est 4 448 hectares qui a été sorti de la zone agricole en 1990, suite à la révision de la zone agricole. Il y a eu un décret, en 1990, pour la MRC de Laval. Ça  
845 peut expliquer aussi pourquoi, après 1990, il n'y a pas eu beaucoup d'hectares d'exclus, puisqu'on en a eu quand même près de 4 500 hectares.

Donc, ma question au ministère des Transports, j'ai eu une partie de la réponse en allant ajuster mes limites, mais je peux la poser pour que tout le monde puisse bénéficier de la réponse.  
850 C'est lundi soir, quand monsieur Venne a présenté le projet, il nous disait que les pertes pour les activités agricoles avaient été calculées. J'étais curieuse de voir si on arrivait aux mêmes chiffres. Puis je voulais savoir si le calcul tenait compte des activités agricoles qui étaient en zone agricole seulement ou si ça comprenait les activités agricoles qui étaient en zone blanche aussi. C'est ça.

855 Donc, ce qu'il me disait, c'est que c'est la MRC de Laval, il pourra compléter, mais c'est la MRC de Laval qui avait fait une étude et qui avait calculé 294 hectares. Mais ça, ce n'était pas nécessairement... 294 hectares de terres en culture qui seraient perdues, pas nécessairement directement à cause de la construction du projet mais plus en termes de développement urbain. Parce que ces 294 hectares-là sont en zone blanche. Ils sont situés sous l'avenue Marcel-  
860 Villeneuve. Puis donc, ce serait peut-être à moyen terme, avec le développement urbain qui suivrait la construction de l'autoroute 25.

Et il y avait aussi monsieur Gilbert, lundi soir, qui disait, quand on lui a demandé: «quelle est la différence entre l'ancien projet et le nouveau projet», à un moment donné, j'ai cru  
865 comprendre qu'il y avait un impact nul pour l'agriculture. Puis là, je veux être certaine si j'avais bien compris, c'est pour ça que j'aimerais bien que vous commentiez ça.

Donc, c'était mes questions pour le ministère des Transports.

870 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, merci.

Monsieur Gilbert.

875 **M. HENRI GILBERT :**

Disons que ce n'était pas un impact nul. C'est que ça avait été demandé dans les

soirées d'information, c'est d'avoir une meilleure desserte pour l'agriculture. Donc, en relocalisant la rue Roger-Lortie à l'extrémité est de l'emprise, on pouvait bien desservir et l'est de Laval et la desserte agricole.

Donc, l'impact, suite aux demandes des cultivateurs ou des agriculteurs du coin, on pouvait répondre à leur demande parce qu'il n'y avait pas vraiment de chemin de liaison avec l'est de Laval. Donc, c'était pour répondre à un besoin des gens lors des séances d'information.

**Mme VALÉRIE SAVARD :**

Est-ce que je peux continuer mon complément d'information?

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

**Mme VALÉRIE SAVARD :**

Donc, notre estimé de perte directe pour la culture, ce serait 65 hectares. Bon, si on compte le développement urbain à l'est et sous l'avenue Marcel-Villeneuve, on peut penser à 294 hectares.

Mais au ministère, aussi, on pense que le développement urbain va se faire au-delà de Laval aussi. Parce que l'autoroute 25, en tout cas, on pense que ça peut monter jusqu'à la MRC de Montcalm. Parce qu'il y a déjà, bon, c'est ça, il y a déjà une pression jusque... on appelle peut-être ça la troisième couronne maintenant. Donc, on pense que peut-être que l'autoroute pourrait amener une pression de développement au-delà de la deuxième couronne.

Puis aussi, ce que je n'avais pas mentionné, ce qui nous inquiète un peu, c'est les problèmes de cohabitation. Parce que plus il y a d'urbains qui viennent s'installer près de la zone agricole ou même en zone agricole, bien, là, ça amène des problèmes de cohabitation entre l'agriculture et les nouveaux résidents.

Donc, ça complète ce que je voulais dire.

**LE PRÉSIDENT :**

Nous vous remercions, madame Savard. Ça va?

Alors, nous allons maintenant inviter les personnes inscrites au registre. Ici, j'avais monsieur Pierre Brisset. Est-il ici cet après-midi? Non. Madame Patricia Clermont? Alors, je vais continuer le registre, monsieur Charette qui va être ici ce soir.



Monsieur Guy Garand. Bonjour, monsieur. À vous la parole.

**M. GUY GARAND :**

925 Monsieur le président, membres de la commission, bonjour! Je voudrais émettre quelques petits chiffres avant de commencer et poser ma question, s'il vous plaît.

930 En 2006, à l'automne, il devrait avoir le train de Saint-Jérôme qui devrait être mis en service et il y a, au moment présent, la construction de 1 000 stationnements qui sont prévus pour la gare de Saint-Jérôme. Si on calcule rapidement, 90 km aller-retour pour 1 000 voitures, ça fait 90 km par jour. Si on multiplie par 240 jours de travail/année, ça fait 21 600 000 km de sauvés ou qui vont être sauvés grâce à la venue du train à Saint-Jérôme.

935 Si je regarde les données du train de Deux-Montagnes, et j'aimerais que l'AMT me corrige si je fais erreur, au moment présent, on parle de 12 200 passagers en heure de pointe du matin. Et là, c'est une hypothèse. Si on dit qu'il y a 8 000 voitures de moins parce qu'ils prennent le train, à 40 km par jour, aller-retour ça fait 320 000 km par jour et ce qui totalise par année, pour 240 jours de travail toujours, 76 800 000 km par an de moins de parcourus par les autos.

940 Si je prends le train de Blainville, qui est 7 300 passagers, je fais une hypothèse, il y en a 4 750 voitures de moins, à 40 km par jour, aller-retour toujours c'est 190 000 km de moins par jour, multiplié par 240 jours, on parle de 45 600 000 km de moins.

945 Et voici le point qui est important. Si on parle de prolonger le train Mascouche-Terrebonne-Laval – j'ai fait une hypothèse, là, je ne connais pas les chiffres, mais je regarde les bassins de population – on parlerait de 7 000 passagers qui retireraient de la route 4 750 voitures, à 40 km par jour, on parle de 190 km par jour, multiplié par 240 jours, on parle de 45 600 000 km de moins par année.

950 Si je regarde un train vers Repentigny à l'est de Montréal qui rentrerait sur l'île de Montréal, on peut parler de 7 000 passagers encore, à 4 750 voitures de moins sur les routes, à 40 km par jour, aller-retour 190 000 km par jour, 240 jours: 45 600 000 km.

955 Et on prévoit qu'en 2007, il va y avoir l'ouverture du métro à Laval, où il y a plus de 4 000 espaces de stationnement de prévus. Donc, ça veut dire à peu près 4 000 voitures de moins sur les routes à simplement 15 km aller-retour par jour, ce qui fait 60 000 km par jour de moins, multiplié toujours par 240 jours de travail, ce qui fait 14 400 000 km de moins sur les routes.

960 En conclusion, les trains de Mascouche, Repentigny et le métro de Laval permettraient de diminuer 105 600 000 km par an, élimineraient vers Montréal la venue de 13 500 voitures qui

ne rentreraient pas sur l'île, ce qui diminuerait les polluants atmosphériques, les CO<sub>2</sub>, les NO<sub>x</sub>, les SO<sub>x</sub>, les CO, diminuerait les risques d'accidents, diminution de l'utilisation de la voiture, diminution du bruit, augmentation de la fluidité pour le camionnage, donc très économique, augmentation de l'achalandage du transport collectif, meilleure qualité de l'air.

965

Ma question est la suivante. Pourquoi le ministère des Transports et l'AMT n'attendent-ils pas, avant de mettre en place le parachèvement de l'autoroute 25, que tous ces services-là soient en place?

970

**LE PRÉSIDENT :**

De quel côté préférez-vous que l'on commence?

**M. GUY GARAND :**

975

Je laisse ça à votre choix.

**LE PRÉSIDENT :**

980

On va commencer du côté de l'AMT.

**M. CLAUDE CARETTE :**

985

Bonjour.

**LE PRÉSIDENT :**

Beaucoup de chiffres, mais éventuellement, peut-être vous pourrez les vérifier. Si vous désirez apporter un complément d'information plus tard, on pourra le faire.

990

**M. CLAUDE CARETTE :**

Effectivement, monsieur a apporté beaucoup de chiffres, monsieur le président. Au niveau de l'achalandage actuel, il est un petit peu en deçà. Puis au niveau des projections, il était au-delà des projections qui sont faites par l'AMT. Les 7 000, c'est plutôt généreux au niveau de Terrebonne et de Repentigny.

995

Mais nonobstant ça, effectivement, le transport collectif permet de réduire le nombre de kilométrage fait par les véhicules sur le réseau autoroutier vu qu'on les capte au niveau des stationnements incitatifs où on possède un transfert modal.

1000

Au niveau de la priorité des projets, on va rappeler la mission de l'Agence métropolitaine

1005 de transport. L'Agence métropolitaine de transport, dans le fond, sa mission est de faciliter les déplacements dans la région en favorisant l'utilisation du transport collectif. On n'est pas ici pour faire... disons, l'Agence métropolitaine de transport ne fait pas le choix entre l'autoroute 25 ou encore les projets de transport en commun.

1010 La question de monsieur étant la priorité au niveau des projets, c'est une priorité qui vient aux autorités gouvernementales. Donc, sa question étant quel projet on doit faire en premier, je ne pourrai pas répondre à cette question-là.

**LE PRÉSIDENT :**

1015 Très bien, je vous remercie.

Du côté du ministère des Transports, monsieur Gilbert, les chiffres ont sorti vite, mais à l'oeil comme ça, oui, les calculs ont l'air probants.

**M. GUY GARAND :**

1020 Moi, je me suis fié un peu au bassin de population existant à l'est de Laval et à Repentigny. Monsieur dit, oui, les chiffres sont peut-être surévalués, mais j'ai été, je pense, très conservateur parce que je suis en deçà de ce qu'ils utilisent présentement.

1025 Mais ce qu'on disait, dans les dernières séances qui se sont tenues ici, que l'AMT est en train d'étudier. Si l'AMT connaît les chiffres dans ses études, ce serait peut-être intéressant de les rendre publics et de les déposer ici à la commission.

**LE PRÉSIDENT :**

1030 Très bien. Mais on pourrait aller du côté du ministère des Transports.

1035 Donc, en fonction des plans, par exemple, si on prend le projet de train de banlieue vers Mascouche, disons que ça se réalise à son plein potentiel. Dans vos prévisions, par rapport aux chiffres qu'on a vus hier, quelle est l'influence, à la hausse ou à la baisse, par rapport à l'utilisation du pont de la 25? Comment ces deux projets-là, par exemple, interagissent si vraiment, disons, les objectifs sont remplis?

1040 Vous parliez, je pense, Mascouche, un potentiel de 7 000 passagers par jour?

**M. GUY GARAND :**

Oui.

1045 **LE PRÉSIDENT :**

Dans une direction?

1050 **M. GUY GARAND :**

Dans une direction. Mais là-dessus, je fais juste prendre 4 750 voitures de moins.

1055 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça.

1060 **M. GUY GARAND :**

J'en prends à peu près 60 % de ce que je fais comme hypothèse qu'on retirerait de la route. Ce n'est pas nécessairement...

1065 Le ministère parle de 38 millions d'économie de kilomètres en détournant les voitures. Mais les autos continuent à être là et à pénétrer sur l'île de Montréal. Tandis que le projet que je parle et les chiffres que j'avance, c'est qu'on les élimine. On les laisse à Mascouche; on les laisse à Laval. Donc, ils ne rentreraient pas sur l'île de Montréal. C'est peut-être beaucoup plus avantageux pour l'environnement et pour la prévision d'un développement durable, dans lequel on parle depuis plusieurs années.

1070 **LE PRÉSIDENT :**

Ça, je comprends. Mais c'est pour ça je dirigeais ma question en disant, bon, le train de banlieue de Mascouche se fait et il est utilisé à son plein potentiel. C'est quoi l'hypothèse que vous avez posée hier?

1075 Parce qu'on voyait qu'il n'y avait pas beaucoup de variation tant que ça dans le futur pour 2010. Mais si j'ai 4 500 automobilistes qui décident de prendre le train à la place, ça devrait avoir un impact sur vos projections. De quelle façon vous pouvez concilier, disons, l'utilisation du train de Mascouche à son plein potentiel et vos prévisions, par exemple, pour 2016?

1080 On avait un tableau hier. Monsieur Tremblay nous montrait un tableau où on voyait accumulation: transport en commun, transport individuel. On voyait que c'était relativement statique dans vos prévisions. Monsieur Gilbert.

1085 **M. HENRI GILBERT :**

Vous avez bien raison, monsieur le président, c'est pas mal statique.

1090 Même si la solution 3 ou le scénario 3 prévoyait tous les travaux en transport en commun réalisés, on va y revenir tantôt avec monsieur Tremblay, vous allez voir que les chiffres sont loin de ressembler à ceux que monsieur donne.

1095 Premièrement, les autos dont parle monsieur qui ne viendraient pas à Montréal, viennent déjà à Montréal en faisant des grands détours. Puis qu'est-ce qu'on offre, l'offre qu'on fait en rajoutant un pont, aussi on offre beaucoup de capacité au niveau du transport en commun, des gens qui vont pouvoir se rendre au métro Radisson très rapidement.

1100 On a parlé de quelques exemples, l'autre jour. Je n'ai pas la diapo, mais je l'ai devant moi, là. Si on parle du stationnement incitatif de Terrebonne à aller jusqu'à Renaude-Lapointe et Bombardier, on parle en gain en transport en commun de 38 minutes. Si on parle de Marius-Barbeau à Saint-François jusqu'à, encore là, Renaude-Lapointe et Bombardier, on parle de 57 minutes en transport en commun. Donc, on offre beaucoup de possibilités. Même avec cette offre-là, on ne s'attend pas à un gros achalandage de la voie de transport en commun.

1105 Donc, ça, c'est un moyen léger, flexible qui répond à un besoin. Les besoins anticipés par monsieur via Mascouche, via Repentigny sont regardés. Et puis on pense sérieusement de donner un accès vers l'est pour essayer justement d'aller en chercher le plus possible.

1110 Mais le besoin qu'on a présentement, c'est un besoin autant transport en commun et routier et aussi marchandises pour la compétition internationale ou, je dirais, pour l'économie et le transport des personnes. Donc, c'est essayer de concilier plusieurs parties de notre mission.

1115 Les éléments lourds qu'on parle, il n'y a pas le potentiel aussi énorme que monsieur dit, on va le sortir tantôt avec les chiffres, mais on répond à un besoin qui est là présent. Les voitures rentrent déjà à Montréal. Ce qu'on évite, c'est de leur faire faire des détours immenses. Ça va générer beaucoup d'économie au niveau des GES. Puis on ne parle pas nécessairement de toute la couronne nord, on parle de l'est de Laval et de la couronne nord. Donc, avec l'offre qu'on offre en transport en commun et l'offre qu'on offre en transport routier, les gains sont là.

1120 Le réseau qui pourrait venir, je dirais, en complément, le réseau plus lourd, qui est quand même plus limité dans ses accès, cause beaucoup quand même de transports bimodaux. On ne règle pas tous les points. Parce qu'un train, ça ne se déplace pas comme un autobus. L'autobus permet de prendre uniquement un moyen de transport en commun parce qu'il est plus flexible.

1125 Donc, tout ça a été analysé, tout ça a été regardé. Puis le moyen le plus simple présentement de répondre aux besoins actuels, c'est ce qu'on a sur la table. On peut, par contre, essayer de sortir les chiffres d'utilisation future de ces moyens de transport lourds pour donner un indice d'utilisation, on peut le faire.

1130 **LE PRÉSIDENT :**

Ce serait intéressant de pouvoir avoir les chiffres, par exemple, bon, qu'est-ce qui est anticipé à partir de 2010, aussi on avait souvent le chiffre 2016, mais quel serait l'achalandage au train de Mascouche en direction de Montréal le matin pour voir, bon, et aussi, il y avait des questions hier, le train de Saint-Jérôme.

1135 Alors, si on peut avoir vos projections à vous, monsieur Garand pourra à ce moment-là confronter ses chiffres avec les vôtres.

1140 Oui, monsieur Dufour?

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

1145 J'aimerais vous demander, monsieur Gilbert, à l'heure actuelle, les résidants qui empruntent des ponts tous les matins, qu'ils viennent de Laval ou qu'ils viennent du nord-est, est-ce qu'ils ont un choix véritable entre le transport routier individuel et le transport en commun? Est-ce que le service de transport en commun est développé suffisamment pour qu'ils aient la possibilité de laisser leur voiture?

1150 **M. HENRI GILBERT :**

Présentement, oui, il y a du transport en commun qui ramène les gens, qui rabat les gens vers soit le pont Pie IX ou éventuellement même jusqu'à Henri-Bourassa au métro. Il y a tout un réseau qui existe autant à Laval, puis même un peu la couronne nord. Il y a tout un réseau qui va être modifié avec l'arrivée de l'autoroute 25 et le métro de Laval aussi.

1155 Donc, quand monsieur parle du métro de Laval, effectivement, c'est une réalisation aussi de l'AMT, de la STM et du ministère. On parlait hier de l'implication du ministère dans tout le système de transport en commun, qui est immense aussi. On travaille sur le SLR. On travaille sur différentes choses avec nos partenaires de l'AMT et la STM et la Ville.

1160 Donc, on ne regarde pas seulement qu'un aspect du transport, mais tous les aspects.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

1165 Je suis d'accord avec vous. Mais si les résidants ont un choix, ils préfèrent aller sur un bouchon de trois heures plutôt que de prendre le transport en commun à l'heure actuelle? Le transport en commun, est-ce qu'il est aussi congestionné de la même façon que le déplacement routier?

1170 **M. HENRI GILBERT :**

Il y a des voies réservées. Mais peut-être monsieur Dorais pourrait y répondre.

1175 **M. DANIEL DORAIS :**

Aujourd'hui, l'usage de l'automobile se prête aussi au clan familial. Je dis ça de cette façon-là pour vous exprimer que la jeune famille aujourd'hui qui a à aller mener les enfants à la garderie, va également faire un covoiturage ensemble pour partager l'utilisation de leur véhicule.

1180

Alors, forcément, c'est des déplacements bimodaux qu'on va considérer. À un moment donné, la personne va partir avec son conjoint et ses deux enfants, va laisser les deux enfants à la garderie, va continuer. Et ensuite, c'est ça, c'est le conjoint qui débarque pour prendre l'autobus, et tout ça pour essayer d'avoir un gain de temps qui revient à eux.

1185

Ce qu'on a essayé de démontrer avec le projet, c'est qu'autant le projet mise sur des avantages en transport en commun, en raccourcissant les temps et les distances, ainsi que pour les automobiles, pour dégager les autres ponts. Alors les gains misent sur un aspect, qu'on a peu parlé à venir jusqu'à date, de développement durable. On mise sur de l'économie sur du temps et également une structure sociale mieux adaptée aux jeunes familles d'aujourd'hui.

1190

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Merci beaucoup.

1195

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur Garand.

1200 **M. GUY GARAND :**

Monsieur le président, ce que je constate quand je regarde les achalandages des autobus dans la voie réservée, je regarde les trains, je pense que le train dessert beaucoup plus de personnes à l'heure de pointe du matin que les autobus peuvent le faire, même en voie réservée. Quand je regarde le Deux-Montagnes, on parle de 12 200, en 2002, les données de l'AMT. Si on était en autobus, même en voie réservée, je ne sais pas combien qu'il faudrait d'autobus et de temps pour parcourir cette distance-là. Et c'est la même affaire.

1205

1210

Et monsieur dit qu'on n'éliminera pas les autos, ils viennent quand même à Montréal. Mais je ne comprends pas pourquoi Saint-Jérôme construit une gare de 1 000 places et que le métro à Laval, il va avoir au-dessus de 4 000 places de stationnement. Si on fait des stationnements puis il n'y aura pas d'autos qui iront là... les gens qui vont venir, ils vont peut-être venir du nord, de l'est, de l'ouest, mais ils vont se rabattent à Montréal pour prendre le métro. Je ne peux pas croire là. On ne fait pas ces stationnements-là inutilement, au nombre

1215 d'espaces que ça prend.

**LE PRÉSIDENT :**

1220 C'est pour ça qu'on a demandé à monsieur Gilbert s'il pouvait nous faire une projection. Par exemple, on avait le métro, Saint-Jérôme, on a Mascouche, bien entendu, le projet de Mascouche. C'est quoi les prévisions 2010 et 2016 d'achalandage, c'est-à-dire combien de gens vont se servir des stationnements si on sait combien il y en a.

1225 Vous pourrez regarder vos chiffres avec les leurs et on pourra en discuter si vous désirez nous présenter un mémoire en deuxième partie d'audience, entre autres.

**M. GUY GARAND :**

1230 Mais ce serait intéressant de les avoir ces chiffres-là soit du MTQ ou soit de l'AMT...

**LE PRÉSIDENT :**

C'est pour ça qu'on va essayer de les avoir.

1235 **M. GUY GARAND :**

... pour pouvoir continuer à débattre du sujet ici avant de déposer des mémoires, pour avoir les chiffres exacts.

1240 **LE PRÉSIDENT :**

C'est pour ça qu'on va essayer d'avoir le dépôt de ces chiffres-là le plus tôt possible. Nous allons à ce moment-là les déposer sur notre site Internet et également dans les centres de consultation.

1245 Oui, monsieur Gilbert.

**M. HENRI GILBERT :**

1250 Monsieur le président, merci beaucoup. On va essayer de vous démontrer les chiffres avec l'aide de l'AMT. On pourra peut-être s'échanger même des chiffres après. On va commencer avec monsieur Pierre Tremblay, si vous permettez.

**LE PRÉSIDENT :**

1255 Très bien.



**M. PIERRE TREMBLAY :**

1260            Alors, je suis un peu embêté parce que je ne sais pas si j'ai vraiment tous ces chiffres-là à vous présenter aujourd'hui.

              Tout d'abord, je voudrais signaler que les hypothèses de monsieur Garand, en fait, c'est une construction d'une déduction, si on veut, qu'il a faite à partir de certaines hypothèses.  
1265            Évidemment, il faudrait regarder ça de plus près.

              Les 1 000 usagers de Saint-Jérôme, s'il y avait 1 000 automobilistes là, je ne sais pas où ils vont. Est-ce qu'il y a même 1 000 personnes de Saint-Jérôme qui vont au centre-ville de Montréal en auto actuellement? Je n'en sais rien.

1270            Quand on parle, par exemple, d'un stationnement à Laval, au métro Laval de 4 000 places, moi, dans mes hypothèses, c'est un stationnement de 1 500 places qu'il y a actuellement à Montmorency qui est en construction. L'AMT pourra préciser.

1275            **M. GUY GARAND :**

              Cartier?

**M. PIERRE TREMBLAY :**

1280            500 places à Cartier. 1 500 à Montmorency, 540 places, je crois, 520 à Cartier.

**M. GUY GARAND :**

1285            Tout ce qui se peut se rabattre dans les stationnements de rues et les gens vont se rendre à pied, on peut calculer ça sur les rues aussi.

**M. PIERRE TREMBLAY :**

1290            Bien, écoutez, peut-être on pourrait faire des hypothèses.

**LE PRÉSIDENT :**

              Pas trop d'échanges trop rapidement, s'il vous plaît.

1295

**M. PIERRE TREMBLAY :**

              Mais écoutez, ce que je veux dire tout simplement, c'est qu'il faudrait regarder toutes

1300 ces hypothèses-là d'une façon vraiment détaillée et structurée pour arriver à faire des estimations précises.

1305 Autre chose, lorsque monsieur Garand parlait évidemment des millions de kilomètres, de véhicules-kilomètres que tous ces projets de transport en commun peuvent sauver, on n'en disconvient pas, c'est évident. C'est comme ça d'ailleurs que se justifient pour beaucoup ces projets-là. Lorsqu'on fait des études économiques des projets de SLR ou du pont Champlain ou de tout autre projet de transport en commun majeur, on regarde effectivement les gains et on annualise les gains potentiels de ces projets-là.

1310 Et tout ça n'est pas en contradiction avec notre propre projet. Mais il faut comprendre que chacun des projets de transport en commun dont monsieur Garand a parlé avec un estimé rapide des véhicules-kilomètres ou, je ne sais pas, des fois c'était des personnes-kilomètres qui seraient épargnées, évidemment, quand on les étudie de façon spécifique et indépendante, on arrive à un certain chiffre. Lorsqu'on met tout ça en même temps en jeu dans le même bassin, dans le même marché de déplacement, évidemment ces projets-là se cannibalisent un peu ou, en fait, il y a des interactions ou des équilibrages qui se font.

1320 Alors, il faut faire attention. Souvent, on prend des études une à la fois, on regarde l'étude du train de Mascouche et on regarde après l'étude, je ne sais pas, de la voie réservée sur Pie IX. Mais si les deux existent en même temps, évidemment, elles se partagent un marché et ce n'est pas nécessairement additif les effets indépendants de ces projets-là.

1325 Ceci dit, moi, ce que j'ai présenté jusqu'ici et ce que le ministère véhicule dans ses chiffres, comme monsieur Valiquette l'a expliqué hier, c'est toujours l'impact strictement attribuable au projet de la 25 et à son aménagement de voie réservée, et aux quelques lignes d'autobus qu'on a imaginé qui pourraient l'emprunter, avec un service de base qui n'est même pas optimisé, qui n'est même pas rayonnant autant qu'il pourrait l'être quand les organismes de transport en commun voudront optimiser leur utilisation de ce corridor-là.

1330 Alors, on a été conservateurs dans les achalandages de transport en commun sur ce corridor-là et on regarde tout le temps strictement l'impact de la situation avec le projet 25 versus sans le projet de la 25.

1335 Par ailleurs, si le train va à Saint-Jérôme, le métro Laval arrive avec la station Montmorency, c'est évident que ces projets-là retirent des véhicules-kilomètres en quantité impressionnante du réseau. Et oui, on pourrait vous en parler, on pourrait essayer de regarder ça, mais ce n'est pas vraiment l'objet ici du débat sur la 25.

**LE PRÉSIDENT :**

1340 Mais monsieur Tremblay, par contre, excusez-moi, mais ce que j'avais compris, votre

scénario 3r intégrait ces trains-là sur...

**M. PIERRE TREMBLAY :**

1345 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est-à-dire qu'on avait...

1350

**M. PIERRE TREMBLAY :**

1355 Je peux vous faire la comparaison. Regardez, par exemple, monsieur le président, en comparant le scénario 3 avec le scénario 2, où ces grands projets-là ne sont pas présents, moi-même, j'arrive rapidement ici à une estimation de 60 000 véhicules-kilomètres sauvés chaque matin, 60 000 véhicules-kilomètres chaque matin juste par la différence au niveau des projets de transport en commun. Et si on annualise ça...

1360 Évidemment, c'est très difficile d'annualiser sans avoir examiné spécifiquement chacun de ces corridors-là, et ce qu'on n'a pas fait ici, parce qu'on annualise, nous autres, simplement nos résultats pour le corridor de la 25 où on est capables d'estimer pour chaque période de la journée les potentiels. Alors, dans tous les autres corridors...

1365 Moi, je n'ai que le différentiel, autrement dit, avec la 25. Je n'ai pas l'absolu de chaque projet. Mais 60 000 en pointe du matin, mettons on multiplie ça par 4 pour faire une journée, on multiplie ça par 300 pour faire une année, ça ferait quoi? Il faudrait le calculer, mais je pense que ce serait autour de 50 millions ou un peu plus par année de véhicules-kilomètres, 50 ou 60. Mais ça, je vous fais ça sur le coin de la table là.

1370 Oui, c'est des ordres de grandeur. Monsieur Garand citait des ordres de grandeur qui sont possibles, mais je n'ai pas l'analyse fine de chacun de ces projets-là et surtout la mise en commun de tous ces projets-là pour regarder l'effet global de tous ces projets-là. Nous, on a annualisé strictement l'effet de la 25.

1375 Aussi, je voulais signaler peut-être qu'il faut considérer donc que tous ces projets-là sont en complémentarité. Comme je le disais plus tôt, le projet de la 25 n'exclut pas les autres. Il est souhaitable de faire le maximum d'effort possible pour diminuer l'utilisation de l'auto, les véhicules-kilomètres, les gaz à effet de serre. On n'en disconvient pas du tout.

1380 **M. HENRI GILBERT :**

Peut-être on pourrait, excusez, monsieur le président, peut-être montrer encore le

1385 tableau qu'on avait avec tous les projets réalisés, le gain que ça donne en transport en commun. Je pense que ça répondrait davantage à votre question.

**LE PRÉSIDENT :**

1390 Mais je pense que ce qui serait idéal, c'est que quelqu'un, soit peut-être en collaboration avec l'AMT, essayer de vous asseoir et nous fournir dans les prochains jours un document qui synthétiserait les gains escomptés pour les automobilistes qui décideraient d'utiliser le métro et la ligne Mascouche. Par exemple, c'est quoi les projections de gain et, ensuite de ça, est-ce que c'est compatible à ce moment-là avec vos projections.

1395 On comprend ça, comme monsieur Valiquette l'a expliqué hier, vous, vous prenez un certain nombre de scénarios de projets, dont le train de Mascouche, après ça vous appliquez ça avec autoroute 25, sans autoroute 25. Ça, on peut comprendre cette démarche-là. Mais je pense avoir les chiffres pour voir qu'est-ce que ça donne, donc faire ressortir de façon plus spécifique simplement les données statistiques et de gain, un peu comme monsieur Tremblay vient de calculer, voir qu'est-ce que ça donnerait. Donc, ça, ça pourrait éclairer monsieur Garand à ce moment-là.

**M. HENRI GILBERT :**

1405 Excusez-moi. Je pensais peut-être vous vouliez avoir les taux prévus avec un train de Mascouche ou un train de Repentigny plus spécifiquement. Peut-être monsieur Carette pourrait...

**LE PRÉSIDENT :**

1410 Si on prend le scénario 3r, par exemple, on dit, bien, le scénario 3r, en 2016, si on veut essayer de prendre toujours les mêmes dates, on prévoit qu'il va avoir tant d'automobilistes qui vont utiliser le stationnement, donc ils vont dévier, donc qui prendraient leur auto s'il n'y avait pas le scénario 3r. Autrement dit, on serait au scénario 2, à ce moment-là, de monsieur Tremblay.

1415 Donc, il doit avoir moyen d'avoir un estimé en fonction des mêmes bases de calcul que pour le kilométrage sauvé dans le cas de la réalisation de la 25 que vous avez fait. Donc, là, on pourrait comparer du comparable en termes d'heures sauvés, kilomètres sauvés, quelque chose comme ça, mais peut-être plus au niveau kilomètres sauvés. Ça mettrait les choses en perspective.

1420 Monsieur Carette, ça peut aller?

**M. CLAUDE CARETTE :**

1425 Nous, il faudrait travailler avec monsieur Tremblay au niveau du ministère, dans la mesure où est-ce que les modèles permettent de fournir ces genres de données-là.

**LE PRÉSIDENT :**

1430 Ça vous va, monsieur Gilbert?

**M. HENRI GILBERT :**

1435 Peut-être juste un complément d'information. Monsieur Tremblay aimerait apporter une précision.

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

1440 **M. PIERRE TREMBLAY :**

1445 Écoutez, je pense qu'on confond une chose. Hier, j'ai présenté des tableaux où on montrait le nombre total d'usagers qui traversaient la rivière des Prairies selon chacun des corridors.

1450 Un achalandage de transport en commun, ça ne se calcule pas juste comme ça. Ça se calcule pour l'ensemble des gens qui montent dans le système, qui peuvent entrer sur l'île de Montréal et descendre sur l'île de Montréal avec la ligne de Repentigny. Et moi, je n'ai pas ce chiffre-là, ici là. Je n'ai pas le trafic bidirectionnel. Alors, on n'a pas fait ici une investigation de chacun des projets en soi.

1455 Vous savez, quand l'AMT fait des études, par exemple, sur le pont Champlain, je ne sais pas combien de millions de dollars sont dépensés en étude avec des firmes pour arriver à faire ces évaluations-là.

Si vous me demandez avec monsieur Carette de faire ça en deux-trois jours, j'ai un peu peur effectivement, parce qu'il faut tout faire en symbiose ces simulations-là, pas individuellement. Et pour ça, ça prend un plan d'ensemble qu'on va tester systématiquement.

1460 Alors, ça prend beaucoup de temps faire ces études-là, faire ces annualisations-là, faire les analyses fines des bassins de clientèles par période de la journée dans chaque corridor, les facteurs d'annualisation: est-ce qu'il y a plus ou moins de touristes ou est-ce que c'est un corridor strictement résidentiel. Il y a beaucoup de travail à faire.

1465 **LE PRÉSIDENT :**

Dans ce cas, donnez-nous ce que vous pouvez faire, mettez les bémols que vous jugez bon de mettre, pour mettre en contexte justement comment on peut parvenir ou ne pas parvenir à ce moment-là.

1470

Monsieur Garand.

**M. GUY GARAND :**

1475

Monsieur le président, quand je pense qu'on présente un projet de 383 M\$, il ne faut pas regarder juste un tronçon. La problématique, elle est régionale. La congestion, elle est régionale. Je pense qu'il faut le regarder dans un tout, en dehors de Ville de Laval, même sur la Rive-Nord. Quand je suis venu la dernière fois présenter des statistiques, c'est congestionné jusqu'à la 640 et au nord à l'heure de pointe le matin.

1480

Je pense qu'il serait important qu'on s'entende. Quand monsieur parle, c'est 57 millions de kilomètres de moins par année, mais c'est surtout le fait que ça va être des milliers d'autos qui ne rentreront pas sur l'île de Montréal. Ce n'est pas juste le fait de les contourner, c'est le fait de les stationner à quelque part pour pas qu'elles traversent, qu'elles pénètrent.

1485

Et lundi soir, le ministère des Transports nous a présenté une simulation. Et j'aimerais bien revoir cette simulation-là, mais avec les chiffres de transport qu'ils mettent dans ces tableaux et dans ces études. Parce que qu'est-ce qu'on a vu dans la simulation, c'est simplement quelques autos qui circulent et tout est en fluidité. Mais si on mettait les chiffres, les milliers d'autos en petits cubes et faire la simulation, je serais curieux de voir une simulation comment ceci s'enchaînerait sur le transport routier du parachèvement de la 25.

1490

**LE PRÉSIDENT :**

1495

Vous comprenez, disons le document a été déposé pour permettre aux gens d'en prendre connaissance et de faire leur mémoire. Le but de l'exercice, ici, n'est pas de partir des débats précis sur des points à l'intérieur d'un tableau, parce qu'on pourrait passer des semaines à en discuter.

1500

**M. GUY GARAND :**

Mais ces chiffres-là, c'est important pour l'écriture de nos mémoires à nous aussi.

**LE PRÉSIDENT :**

1505

Mais vous comprenez, le tableau est disponible. Donc, il est déposé. Il va être sur le site Internet du BAPE.

**M. GUY GARAND :**

1510

Les tableaux, oui, mais on n'a jamais vu... la simulation qu'on a vue ne représente pas les vrais chiffres qui sont sur les tableaux qu'on a ici présentement et ce serait intéressant pour la population de montrer cette simulation-là, s'il vous plaît, monsieur le président.

1515

**LE PRÉSIDENT :**

Quelle simulation?

**M. GUY GARAND :**

1520

Lundi soir, ils ont montré une simulation de la fluidité de la circulation, mais on voyait une auto, un camion. Ça a été tout.

**LE PRÉSIDENT :**

1525

Oui, mais c'est une simulation, c'est une imagerie. J'ai de la misère à vous suivre.

**M. GUY GARAND :**

1530

Oui, mais une imagerie, on peut rajouter du trafic à l'intérieur. Il y a sûrement des logiciels aujourd'hui, avec la performance qu'on a, qu'on peut faire ça. Je ne peux pas croire.

**LE PRÉSIDENT :**

1535

Mais ça va donner quoi?

**M. GUY GARAND :**

Voir comment va être la fluidité.

1540

**LE PRÉSIDENT :**

1545

Non, mais disons, monsieur Venne a dit: «Il y aurait une capacité de tant.» Ce n'est pas évident, là. Je comprends un peu ce que vous voulez dire, mais je ne vois pas quel gain on aurait, à ce moment-là, dans la présente commission. Vous comprenez?

**M. GUY GARAND :**

On en aurait peut-être...

1550

**LE PRÉSIDENT :**

1555 L'important, c'est les chiffres, c'est de voir les capacités des équipements. D'avoir une image, c'est facile, on a seulement qu'à s'en aller ici au pont Pie IX à l'heure de pointe, on va l'avoir.

**M. GUY GARAND :**

1560 Oui, mais présentement c'est congestionné. Mais quand je regarde, puis quand j'ai émis le chiffre qu'on aurait 23 voies entre Montréal et Laval avec le futur pont, puis on en aurait 16 dans le nord, la fluidité, je n'y crois pas parce qu'on s'en va vers un entonnoir.

**LE PRÉSIDENT :**

1565 Très bien. Alors, c'est une opinion que vous pourrez nous communiquer dans votre mémoire.

**M. GUY GARAND :**

1570 Oui. Deuxième question.

**M. HENRI GILBERT :**

1575 Excusez, monsieur, est-ce que je peux intervenir à la première question?

**LE PRÉSIDENT :**

C'est parce que je ne voudrais pas partir de débat.

1580 **M. HENRI GILBERT :**

Non, mais je veux juste corriger une ou deux choses. Est-ce que vous permettez, monsieur?

1585 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, brièvement.

**M. HENRI GILBERT :**

1590 Quand on a présenté le 3D, on a bien dit au début, et vous l'écouteriez sur le réseau du ministère, que ça ne représentait pas la circulation, et de un. Et de deux, quand on dit: «décongestion sur le pont et sur cet axe-là», on va le régulariser le trafic avec les péages.



1595 C'est faux de prétendre que ça va être la congestion sur ce pont-là parce que, s'il y a congestion, il n'y a plus d'attrait pour le public. Donc, c'est des choses, c'est des erreurs qu'on commet en pensant ça. Et puis le 3D, je le répète, on le met en mise en garde au début.

**LE PRÉSIDENT :**

1600 Ça, monsieur Gilbert, vous l'avez dit. C'est pour ça que je dis je veux éviter des débats. Le but de l'exercice ici, c'est d'aller chercher de l'information, c'est de donner des compléments d'information, pas de provoquer des échanges intempestifs, comme on pourrait dire.

1605 Alors, monsieur Garand, votre prochaine question, s'il vous plaît.

**M. GUY GARAND :**

1610 L'autre question, ça concerne le pont au-dessus de la rivière des Prairies et au-dessus du milieu humide. Je voudrais savoir si le ministère a prévu les impacts des déglaçants.

1615 Et je vais déposer une série de documents ici basés sur la recherche et sur un CD de Environnement Canada, et on spécifie que les déglaçants sont très toxiques pour les milieux humides, les cours d'eau et tout, et tout, et le ruissellement, et surtout quand vient la fonte des neiges au printemps.

1620 Donc, j'aimerais que le ministère... le CD, je vais le garder, parce que c'est le seul que j'ai, mais je vais déposer tous les documents ici montrant le danger sur les milieux humides et sur notre environnement avec les déglaçants, et comment le ministère prévoit entretenir ces ponts-là pour ne pas stériliser et modifier nos milieux humides et notre cours d'eau.

**LE PRÉSIDENT :**

1625 Très bien. Alors, vous pouvez déposer les documents. Nous allons adresser la question. Là, vous avez dit le milieu humide, ce serait le petit marais qui a...

**M. GUY GARAND :**

1630 Bien, le CRE de Laval, on a fait l'inventaire, la caractérisation des milieux humides. Si jamais vous voulez qu'on vous le dépose, on vous le déposera.

**LE PRÉSIDENT :**

1635 Ça va.

**M. GUY GARAND :**

1640 Ville de Laval l'a inventorié aussi. On a des divergences, mais c'est un milieu humide d'importance sur le territoire de Laval.

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, le marais et la rivière des Prairies, sur ces deux aspects-là.

1645 Donc, selon vos évaluations, on utilise des sels de déglçage, donc monsieur Gilbert, qu'en serait-il du marais? Est-ce que la qualité de l'eau du marais serait modifiée par l'usage de sels? Et aussi, dans le cadre du pont, est-ce qu'on prévoit des modifications à la qualité de l'eau de la rivière des Prairies par l'usage des sels?

1650 Et par extension aussi, je ne sais pas à qui adresser la question, mais quelle est la qualité de l'eau en hiver, en rapport avec les chlorures dans la rivière des Prairies? Actuellement, est-ce que nous avons des données?

Monsieur Gilbert, je vais vous laisser aller en premier.

1655 **M. HENRI GILBERT :**

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

1660 **M. YVES COMTOIS :**

1665 Oui, monsieur le président, j'aimerais porter à l'attention de la commission que dans les réponses aux questions et commentaires transmis par le ministère de l'Environnement en février 2002, la réponse à la question A-15 à la page 13 qui aborde ce sujet-là, et plus particulièrement le tableau 2 présente les principaux éléments polluants d'écoulement du ruissellement des routes, où on aborde entre autres les sels de déglçage et aussi, je ne voudrais pas relire tout ça, là, mais les différents choix et taux d'application.

1670 J'aimerais peut-être juste apporter l'attention de la commission sur les derniers paragraphes, où on dit que:

1675 *Tout en étant soucieux des impératifs de la sécurité routière, le ministère des Transports a élaboré et mis en oeuvre certaines mesures de contrôle des impacts de sels de déglçage sur l'environnement. Par exemple, les conditions de transport et d'entreposage du sel sont devenues beaucoup plus strictes afin d'éviter la contamination du sol et des eaux souterraines. De plus, les systèmes d'épandage permettent un contrôle des quantités et la préhumidification du sel qui en améliore l'efficacité.*

1680 Et donc, bien sûr, le ministère ici a une première mission qui est d'assurer la sécurité, bien sûr, de ceux qui utilisent les routes et les ponts. Mais bien sûr, on est conscients des impacts environnementaux que l'utilisation des sels de déglçage peut apporter.

**LE PRÉSIDENT :**

1685 Mais il peut survenir que dans un endroit particulièrement vulnérable, il y a quand même des alternatives qui doivent être utilisées aux chlorures pour un court tronçon, j'imagine. Donc, est-ce qu'il y a une problématique de chlorures dans rivière des Prairies actuellement, par exemple?

1690 On le voit sous l'angle des effets cumulatifs, c'est-à-dire si on ajoute un pont, bien, ça fait un pont de plus. Est-ce qu'il y a déjà des problématiques dans le cas de cette rivière-là, à votre connaissance?

**M. YVES COMTOIS :**

1695 À ma connaissance, non. Mais compte tenu des débits dans la rivière des Prairies, il faudrait aussi tenir compte de tout le réseau local qui se déverse dans la rivière des Prairies aussi et qui est là. Et à ce que je sache, en tout cas, ça n'a jamais été soulevé comme étant une problématique particulière.

1700

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

J'aimerais vous demander, pour ce qui est du marais lui-même, vous nous avez fait part de certaines mesures, mais est-ce qu'il va y avoir une récupération des eaux de fonte, par exemple, de printemps autour de l'autoroute et...

1705

**M. YVES COMTOIS :**

1710 Dans des situations bien particulières comme ça où il y a un enjeu plus spécifique... Écoutez, j'imagine que dans ce tronçon-là, les eaux de ruissellement, le pont qui va passer au-dessus du marais risque d'être un point haut dans le réseau. Donc, les eaux de ruissellement vont s'écouler de part et d'autre et il est assez aisé de les amener, à ce moment-là, vers le réseau de drainage de surface. Mais comme je vous dis, on n'a pas regardé ce point-là en particulier.

1715 **M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Mais ce serait une possibilité?

**M. YVES COMTOIS :**

1720

Ah! très probablement.

**LE PRÉSIDENT :**

1725

Par contre, à ce moment-là, c'est que le marais est alimenté par un bassin versant. Si l'emprise de l'autoroute constitue une partie importante du bassin versant du marais et que vous déviez des eaux chargées de chlorures pour ne pas altérer la qualité de l'eau du marais, à ce moment-là on risquerait d'assécher le marais?

1730

**M. YVES COMTOIS :**

Cette infrastructure-là n'existe pas actuellement. Donc, elle ne contribue pas dans le bassin versant du marais.

1735

**LE PRÉSIDENT :**

Bien, actuellement, est-ce qu'il serait possible d'avoir le bassin versant, que vous regardiez ça sur une carte, et quelle est la zone probable de la surface qui alimente actuellement le marais et où est l'emprise?

1740

Et si vous dites: bien, l'emprise correspond à 20 % de la superficie du bassin versant actuel, et que cette eau-là actuellement s'en va dans le marais, mais si on la dévie 20 %, il va avoir 20 % moins d'eau qui va aller dans le marais, si on envoie tout ça dans le pluvial en descendant ça vers la rivière des Prairies. Donc, est-ce que ça ne risque pas d'assécher le marais à ce moment-là?

1745

**M. ROBERT MONTPLAISIR :**

1750

Ce qu'il faut comprendre au niveau du marais, le marais, ce n'est pas un milieu qui est là depuis 100 ans. Lorsqu'on regarde les photos aériennes historiques de ce site-là, on regarde l'évolution du réseau routier et avec l'évolution du réseau routier apparaît le marais dans les années 80, selon les photos aériennes qu'on a de cette région-là.

1755

Il est possible que le marais ait été... il y a deux théories que j'ai vues. On a donné un mandat à un consultant d'évaluer la faune de ce ruisseau-là; il nous a émis une hypothèse. Il y a aussi une hypothèse, aussi qu'on peut développer en termes d'implantation du réseau routier, qu'il y a eu des blocages de drainage, que ce soit par l'activité de construction routière ou bien l'activité animale, parce qu'on a aussi une présence d'un barrage de castor à cet endroit-là. C'est un bras mort d'anciens ruisseaux où le drainage est bloqué et l'eau s'est accumulée à cet endroit-là.

1760

1765 Ce qu'il faut prévoir dans la construction de notre projet, c'est de ne pas altérer le drainage actuel pour que cet équipement-là se vide. C'est beaucoup plus ça que la question d'alimentation, parce qu'il y a une très faible alimentation en amont de ce marais-là. Il y a beaucoup de fonte de neige, c'est une dépression, la fonte des neiges et il y a un petit ruisseau qui alimente. C'est alimenté. Mais en amont, il y a très peu d'apport d'eau qui arrive à cet endroit-là.

**LE PRÉSIDENT :**

1770 À l'oeil, je dirais au moins, la grosseur, il doit avoir au moins 5, 6, 7 hectares, en tout cas probablement pas en bas de 4 hectares, sûrement pas, mais il doit avoir quelque chose comme 6, 7 hectares de bassin d'alimentation qui est autour de lui. Parce que qu'il soit alimenté que par des eaux souterraines, si c'est un terrain sableux, il doit avoir quand même sa surface d'alimentation.

1775 Si on l'imperméabilise, par exemple si on dit on met de l'asphalte et, dans les fossés, on imperméabilise les fossés pour pas que les chlorures s'infiltrent dans le sol, donc on veut tout capter pour envoyer ça vers un égout pluvial, c'est ça la question que je me pose, est-ce que ça peut impacter le niveau d'eau dans le marais. Si ça sèche, bien, ça ne sera plus un marais.

1780 Du côté de Ville de Laval, ce fameux marais-là, est-ce qu'il a été catalogué? Est-ce qu'il est classifié comme une importance écologique?

**M. GUY COURCHESNE :**

1785 Dans le secteur, je vous cite ça de mémoire, je pense que le milieu humide est à la tête de trois bassins versants. Donc, il s'en va dans trois directions différentes. Donc, quand on parle d'alimentation en eau, le bassin qui fournit l'eau de ce territoire-là en particulier, ce serait assez difficile à déterminer, d'une part.

1790 D'autre part, pour nous, on l'a identifié comme étant un secteur à conserver et à mettre en valeur parce qu'il y a un ensemble de milieux humides dans le secteur qu'on voudrait bien préserver, d'autant plus que, dans ce cas-là, c'est enclavé et particulièrement difficile à développer. Donc, c'est un territoire qui serait assez facile à mettre en valeur. Mais cet aspect-là du dossier, chez nous, n'est pas encore arrêté en termes de politique, mais c'est dans nos cartons, comme on pourrait peut-être spécifier.

1800 On pourrait sans doute avec des documents spécifier exactement, en termes de bassin versant, si évidemment on convient qu'on le fait avec la cartographie et non par des techniques d'arpentage, on pourrait délimiter les trois bassins versants qui sont dans ce secteur-là et montrer la localisation exacte du milieu humide concerné.

**LE PRÉSIDENT :**

1805            Parce que c'est toujours la question qu'on se pose. Par exemple, si on conçoit un pont par-dessus qui coûte des millions et le marais s'assèche, ça veut dire qu'il y aura des millions qui auront été investis pour rien. Peut-être que ça aurait été mieux de le remblayer et de recréer un marais 10 fois plus grand, d'une qualité 50 fois meilleure à côté ou à proximité. Il y a des questions aussi qu'il faut que se poser à ce niveau-là.

1810            Si c'est pour assécher le marais par l'imperméabilisation de la surface de l'asphalte qui est par-dessus, parce qu'il y a juste 4 hectares qui l'alimentent et vous en enlevez 1 hectare ou 1 ½ hectare avec l'autoroute, on ne sera pas plus avancés.

1815            Je pense que c'est important quand même de regarder cet aspect-là pour s'assurer que le marais est préservé, ou si ce n'est pas possible de le préserver, comme on parle d'aucune perte nette d'habitat, mais si vous étiez prêts à mettre, je ne sais pas, moi, 5 M\$ dans un pont, bien, peut-être mettre 5 M\$ dans la création de marais.

1820            Je crois que Canards Illimités serait drôlement heureux d'avoir 5 M\$ pour faire des marais dans le secteur de Ville de Laval.

                 Monsieur Garand, oui.

1825            **M. GUY GARAND :**

                 Monsieur le président, deux, trois petits points. Un milieu humide s'identifie par les plantes, la présence des plantes aquatiques qui vivent les pieds dans l'eau dans ces secteurs-là et par la faune qui l'habite. Ce n'est pas difficile à déterminer. Qu'il ait été créé par des blocages hydrologiques ou par des barrages de castor, il s'est créé un milieu humide là.

1830            Monsieur le maire de Laval, monsieur Vaillancourt, s'est engagé perte nette zéro sur le territoire de Laval dans les milieux humides.

1835            Et si vous permettez, j'aurais deux, trois petits points à lire ici, s'il vous plaît.

**LE PRÉSIDENT :**

1840            Allez-y. Et ensuite de ça, on pourra laisser la place à une autre personne, si vous voulez, monsieur Garand.

**M. GUY GARAND :**

*Les zones présentant de telles concentrations dans le sol s'étendent jusqu'à 30 mètres*

1845 *du bord de la route et des points d'entreposage de sel, tandis que les répercussions attribuables à la dispersion dans l'atmosphère peuvent se manifester jusqu'à 200 mètres du bord des routes à plusieurs voies où l'on épand des sels pour le déglacage.*

1850 Quand on spécifiait tout à l'heure que c'est un pont aérien, mais il y a quand même par l'automobile, la circulation, ça va jusqu'à 200 mètres.

Et un dernier point, avant de terminer. Ici, un document de Environnement Canada qui dit:

1855 *Les sels de voirie ont été placés, en 1995, sur la liste des substances d'intérêt prioritaire aux termes de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement.*

Et je pense que ce serait important d'en tenir compte.

1860 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien, nous vous remercions. Oui?

**M. PIERRE BILODEAU :**

1865

Monsieur le président, j'ajouterais une chose. L'offre que monsieur Garand a faite tout à l'heure de déposer la caractérisation du marais, moi, je le cherchais depuis un bout de temps ce document-là, ça pourrait être peut-être intéressant que vous acceptiez cette offre-là.

1870 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, c'est ça. Nous avons dit à monsieur Garand qu'il pouvait déposer les documents.

**M. GUY GARAND :**

1875

Je vais le déposer et je vais déposer la caractérisation, le CRE, le Conseil régional de l'environnement de Laval.

**LE PRÉSIDENT :**

1880

Oui.

**M. GUY GARAND :**

1885

Et je vais venir à une autre séance. Peut-être pas... êtes-vous ici demain?

**LE PRÉSIDENT :**

Non. Nous terminons ce soir.

1890

**M. GUY GARAND :**

On recommence la semaine prochaine?

1895

**LE PRÉSIDENT :**

Non, non. Nous arrêtons les audiences cette semaine.

**M. GUY GARAND :**

1900

Ah! c'est déjà fini?

**LE PRÉSIDENT :**

1905

Oui, mais on peut voir qu'il y a plusieurs questions, déjà hier il y avait énormément de questions qui sont revenues. Hier, on a refait même plusieurs explications. C'est pour ça que j'essaie de couvrir les sujets qui ne l'ont pas été.

**M. GUY GARAND :**

1910

Short and sweet, comme on dit en anglais.

**LE PRÉSIDENT :**

1915

Bien, c'est dans les normes. On complète l'information, ce qu'on peut aller chercher. Alors, quand il manque de l'information, qu'il s'agisse des études additionnelles, par exemple ça peut arriver, c'est là, à ce moment-là les gens en traitent dans leur mémoire, entre autres. Les commissions disent: «Bien, il manque telle, telle étude.»

1920

Vous comprenez, le BAPE, c'est un processus ponctuel un peu dans le temps, régler en quatre mois des procédures qui durent souvent deux ans et demi, disons. Ça fait que c'est pour ça que les audiences vont se terminer ce soir.

**M. GUY GARAND :**

1925

Mais je veux juste apporter un commentaire. Quand je regarde les équipes de travail qu'il y a ici, des spécialistes pour présenter un projet de cette envergure-là, quand on se retrouve quelques biologistes ou quelques scientifiques ou ingénieurs à travailler, à essayer de



1930 faire des mémoires, il devient difficile dans le temps quand on a encore plusieurs questions à poser, interrogations, et on n'a pas toutes les données qu'on aimerait avoir et des données très précises.

Là-dessus, je vous laisse, monsieur le président. Merci beaucoup.

1935 **LE PRÉSIDENT :**

1940 Mais ce sont des bons exemples. Quand vous dites: «Il y a tel, tel types de données qui nous font cruellement défaut» et vous attirez l'attention de la commission, nous, on fait ce qu'on peut dans ce temps-là. Ça fait qu'on dit: «Ça, c'est valable» et on essaie de taper sur le clou, nous aussi, et d'insister. Vous comprenez, c'est un peu dans cette optique-là aussi qu'on fait l'audience.

**M. GUY GARAND :**

1945 Donc, si je comprends bien, le document que monsieur souhaite avoir, je vais le faire parvenir par courriel au BAPE?

**LE PRÉSIDENT :**

1950 Déposez-nous-le. Nous, nous allons, à ce moment-là, le rendre accessible.

**M. GUY GARAND :**

Merci beaucoup.

1955

**LE PRÉSIDENT :**

1960 Donc, ça, c'est un document qui appartient à votre conseil régional. Donc, si vous nous le donnez, on présume que vous nous donnez la permission de le diffuser?

**M. GUY GARAND :**

Ah! oui, oui, at large. Merci beaucoup.

1965 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup.

1970 Alors, je vais continuer à faire la lecture pour les gens qui sont inscrits au registre. Nous allons quand même inviter une personne et nous pourrons commencer. S'il y a lieu, on fera une

pause et on pourra reprendre avec la même personne. Il est déjà 14 h 35. Alors, j'ai ici monsieur Réjean Benoit. Madame Nicole Loubert. Monsieur André Porlier. Monsieur Alain Boucher.

Monsieur Robert Perreault. Rebonjour!

1975

**M. ROBERT PERREAULT :**

Rebonjour, monsieur le président. Hier, comme je vous disais, il y avait deux grandes préoccupations: celles qui tiennent à l'ouvrage lui-même, j'ai essayé d'avoir des informations, et celles qui tiennent plus aux politiques.

1980

Une première question. Monsieur le président, j'étais le président de la Société de transport de Montréal dans les années 90, au moment où on travaillait sur le projet de développement des réseaux de trains de banlieue. Et à cette époque, les prévisions qui étaient les nôtres, en termes d'achalandage, ne correspondaient pas à celles du ministère des Transports.

1985

Moi, j'aimerais savoir si le ministère des Transports peut nous déposer les prévisions qu'il avait faites sur l'achalandage des trains de banlieue, et si l'AMT peut nous déposer les résultats d'achalandage et les pressions à la hausse en matière d'achalandage qui se dessinent depuis déjà plusieurs mois.

1990

**LE PRÉSIDENT :**

Les prévisions de quelle année?

1995

**M. ROBERT PERREAULT :**

Ah! j'ai été président de 1986 à 1994, mais c'est dans les années 90 qu'on a tenté pour une première fois de développer le réseau des trains de banlieue, à l'époque où certains pensaient que la solution au problème des déplacements des personnes, c'était un pont sur la 25.

2000

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Alors, monsieur Gilbert.

2005

**M. HENRI GILBERT :**

Oui. J'aimerais que monsieur Tremblay réponde à la question, s'il vous plaît.

2010

**M. PIERRE TREMBLAY :**

2015 J'avoue que je ne sais pas si je peux vous déposer toutes les études d'achalandage qui ont été faites dans le temps sur tous les trains de banlieue. Je sais que nous, on travaille sur les projets de trains de banlieue avec l'Agence métropolitaine depuis plusieurs années. Tous ces dossiers, les études de trains de banlieue sont faites avec un travail de collaboration.

2020 On a des gens de nos équipes qui travaillent avec les gens de l'AMT et surtout avec souvent les firmes de consultants de l'AMT, et aussi avec les gens de la STM qui sont souvent aussi mandatés pour réaliser des études de transport dans les grands projets métropolitains, les gens de la Société de transport aussi, en fait, du réseau de transport de Longueuil qui participent à ça. On a aussi des partenariats avec les gens de Laval, la Société de transport de Laval, pour faire des évaluations de projets.

2025 Alors, habituellement, on arrive à s'entendre sur des résultats communs et on converge et on dépose des études sur lesquelles on partage nos résultats.

**LE PRÉSIDENT :**

2030 Monsieur Perreault, est-ce qu'il y aurait une année en particulier que vous suggérez?

**M. ROBERT PERREAUULT :**

2035 Je n'ai pas d'année. Je vais donner des exemples très concrets.

2040 Par exemple, il y a eu des débats entre la Société de transport de la CUM au moment où il a été question d'électrifier la ligne de train Deux-Montagnes. Il y avait des prévisions au ministère des Transports sur ce que devrait être et pourrait être l'achalandage sur cette ligne et puis on connaît aujourd'hui les résultats.

Est-ce qu'on pourrait sortir les chiffres qui étaient à l'époque ceux du ministère dans ses discussions avec la Société de transport et les résultats maintenant.

2045 Il y a eu des discussions au moment où l'AMT a voulu développer le réseau de train vers Blainville. Le ministère des Transports avait des analyses sur l'achalandage. On connaît maintenant les résultats et on sait également l'évolution de la demande tel que l'AMT la voit. Est-ce qu'on peut sortir ces chiffres-là?

2050 Dans le fond, je voudrais tout simplement qu'on prenne les quatre, cinq lignes de train qui ont été mises en opération malgré, je dirais d'une certaine manière, ce qui était les prévisions du ministère des Transports à une certaine époque et voir quels ont été les résultats d'achalandage sur ces lignes de train.

**LE PRÉSIDENT :**

2055

On pourrait diriger la question à l'AMT. J'imagine, la ligne qui se termine à Deux-Montagnes, quand la décision a été prise de la faire, on devait avoir à ce moment-là une projection, en disant: «Bon, on la fait parce qu'on s'attend à tant d'achalandage». Donc, ça veut dire qu'on a des chiffres de projection à ce moment-là. En quelle année elle a été mise en fonction cette liaison-là?

2060

**M. CLAUDE CARETTE :**

Blainville, je vais y aller de mémoire, c'est 98, de mémoire. Il faudrait que je vérifie. Je n'ai pas les chiffres de projection de l'époque au niveau des achalandages, mais je peux vous donner les chiffres actuellement d'achalandage sur les lignes de train.

2065

**LE PRÉSIDENT :**

Mais sans doute que si vous fouillez un petit peu dans les documents, on devrait pouvoir trouver à l'époque quand la décision, il a été dit, bon, je ne sais pas combien il avait été investi, mais il y a un décideur, il y a de l'argent à investir, il dit: «Bien, je mets ça là ou pas», disons qu'on donne le résultat attendu.

2070

**M. CLAUDE CARETTE :**

Je pourrais sortir, par exemple, ce qui était projeté pour Blainville à l'époque.

2075

Pour vous expliquer un peu comment ça fonctionne ou comment ça a fonctionné pour les nouvelles lignes de train de banlieue, c'est qu'il y a des indicateurs de performance qui avaient été sortis par l'Agence métropolitaine de transport.

2080

Par exemple, le train de Blainville est un projet pilote initialement. Il y a des indicateurs de performance, et dans la mesure où est-ce que les indicateurs de performance étaient rencontrés, un indicateur étant évidemment l'achalandage, les nouveaux clients, etc., donc la ligne a été maintenue sur la base de ça.

2085

Donc, je vais essayer de retrouver ces chiffres-là chez nous et peut-être déposer ça ici au niveau de la projection.

2090

**LE PRÉSIDENT :**

Parce qu'à ce moment-là, j'imagine dans le cas du train de banlieue, le ministère des Transports donne une aide financière de quel pourcentage au train de banlieue?

2095

**M. CLAUDE CARETTE :**

2100 Au niveau du Programme d'aide au transport en commun du gouvernement du Québec, qui est géré par le ministère des Transports du Québec, la plupart des immobilisations sont subventionnées de l'ordre de 75 %, en termes d'infrastructure.

2105 Et ça peut varier. Au niveau, par exemple, le métro, c'est une subvention, selon le programme d'aide, de l'ordre de 100 %. Donc, ça peut varier en fonction du type d'équipement, en particulier le matériel roulant. Mais grosso modo, 75 %.

**LE PRÉSIDENT :**

2110 J'imagine que, eux aussi, ils se basent sur des chiffres aussi avant de financer à 75 % un projet. Donc, il doit y avoir des chiffres à l'origine et maintenant, qu'est-ce que ça donne récemment.

Oui, monsieur Perreault?

**M. ROBERT PERREAULT :**

2115 Oui. Alors, on va avoir ces chiffres-là, monsieur le président?

**LE PRÉSIDENT :**

2120 Du côté de l'AMT, ils vont regarder ça. Du côté du MTQ, je ne sais pas si vous, vous aviez... mais dans le raisonnement, si le MTQ a subventionné 75 % du train de Blainville, c'est parce qu'à ce moment-là le MTQ devait avoir des chiffres lui aussi pour...

**M. ROBERT PERREAULT :**

2125 Monsieur le président, ce n'est pas les chiffres au moment où finalement ils ont convenu que ça valait la peine d'aller de l'avant. C'est les estimations et projections, qui faisaient que le gouvernement pendant longtemps refusait d'aller de l'avant. C'est celles-là que je veux avoir.

**LE PRÉSIDENT :**

2130 D'accord.

**M. ROBERT PERREAULT :**

2135 J'ai d'autres questions, monsieur le président.

Est-ce que le ministère est en mesure de nous dire ce qu'une voie réservée sur une

autoroute permet de «sauver» comme nombre de voitures?

2140

Je prends, par exemple, mettons, disons la voie réservée sur l'autoroute 15 à l'heure de pointe. Ça permet, dans le fond, de remplacer combien de voitures? Est-ce qu'il y a une estimation de faite là-dessus?

2145 **LE PRÉSIDENT :**

J'imagine, l'AMT doit avoir ce genre d'information. Combien on peut estimer d'efficacité de la voie réservée? On prendrait l'autoroute 15 comme exemple?

2150 **M. ROBERT PERREAULT :**

Non. Moi, je parle d'une voie réservée pour le covoiturage. Donc, c'est le ministère des Transports.

2155 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord, seulement l'autobus?

**M. ROBERT PERREAULT :**

2160

Les autos.

**LE PRÉSIDENT :**

2165

Autobus ou covoiturage?

**M. ROBERT PERREAULT :**

Covoiturage.

2170

**LE PRÉSIDENT :**

Covoiturage seulement. Oui?

2175 **M. CLAUDE CARETTE :**

Peut-être si je peux rien que spécifier quelque chose, au niveau des voies réservées pour le covoiturage, présentement dans la région métropolitaine de transport, il y en a deux, effectivement. Il y a la voie réservée pour l'autoroute 15, qui est sous la gestion du ministère des Transports du Québec, qui est covoiturage 2 et plus et également avec autobus. Tandis que la

2180

voie réservée au niveau de l'autoroute 25, en amont du projet de pont, c'est 3 et plus également avec autobus.

2185                   Donc, au niveau des gains, je pourrais revenir au niveau des gains par rapport au 3 et plus, au niveau de l'autoroute 25, avec les achalandages. On va prendre les achalandages, puis si vous voulez...

**M. ROBERT PERREault :**

2190                   Mais est-ce que le ministère des Transports a fait des analyses là-dessus?

**LE PRÉSIDENT :**

2195                   Monsieur Gilbert, dans la même veine.

**M. HENRI GILBERT :**

Monsieur Tremblay, s'il vous plaît.

2200                   **M. PIERRE TREMBLAY :**

2205                   Je ne crois pas qu'on ait fait des analyses. En fait, si vous parlez d'essayer de déterminer si les voies réservées au covoiturage entraînent une diminution du nombre d'autos solo, non, il n'y a pas, à ma connaissance, de mesures. D'ailleurs, je ne vois pas de méthode pour mesurer ces choses-là.

2210                   On sait que ces voies-là permettent aux gens qui font du covoiturage d'économiser un peu de temps, en fait, de gagner un peu de vitesse. On a actuellement seulement un petit tronçon sur l'autoroute des Laurentides, en direction nord, en pointe du soir seulement, pour les 2 et plus, et ce n'est pas un très très long corridor. Et probablement que ce n'est probablement pas assez pour créer un effet très mesurable.

2215                   Alors, les gens qui sont 2 et plus gagnent un peu de temps. Mais est-ce que ce serait suffisant pour qu'il y ait plus de gens qui covoiturent, je ne crois pas, personnellement.

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Perreault.

2220                   **M. ROBERT PERREault :**

Oui. Donc, si je comprends bien, le ministère n'a pas d'étude sur l'efficacité de la voie réservée sur la 15.

2225 Est-ce que, par exemple, il y a eu des études de faites au ministère sur les impacts possibles, disons, d'installer une voie réservée sur l'ensemble des ponts pour le covoiturage?

**M. HENRI GILBERT :**

2230 Madame Christine Caron, s'il vous plaît.

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Caron.

2235

**Mme CHRISTINE CARON :**

2240 Monsieur le président, je réfèrais hier au diagnostic que le ministère des Transports a rendu public en 98 et, à ce moment-là, il y avait eu de faite une évaluation, une analyse du potentiel des voies réservées, l'implantation de voies réservées sur le réseau autoroutier. C'est ce qui a donné lieu d'ailleurs à l'implantation de la voie réservée sur l'autoroute 15 qu'on connaît habituellement.

2245 On est à revoir ces évaluations-là. La situation ayant évolué depuis 1998, on est à revoir cette problématique-là et à regarder à nouveau, dans une perspective réseau, effectivement la possibilité d'implanter des voies réservées.

2250 J'aimerais compléter sur ce que monsieur Tremblay vient de dire. On a fait des comptages de circulation à l'automne 2003, dans le cadre de l'enquête origine-destination, et on n'a pas les résultats ici, mais on pourrait vous les apporter en début de soirée, sur le taux d'occupation de la voie réservée sur l'autoroute 15.

**M. ROBERT PERREAULT :**

2255 Est-ce que le ministère, monsieur le président, a des études sur l'impact et les analyses américaines de la mise en oeuvre des voies réservées dans la plupart des grandes villes américaines?

**LE PRÉSIDENT :**

2260

À quelle études vous faites allusion?

**M. ROBERT PERREAULT :**

2265 Les études américaines sur l'impact des voies réservées au covoiturage dans les grandes villes américaines. Il y a des voies réservées presque partout en Amérique du Nord...



**LE PRÉSIDENT :**

2270 Il y a très longtemps aussi, oui.

**M. ROBERT PERREAULT :**

2275 ... à part du Québec. Alors, est-ce que le ministère a fait une revue de la littérature là-dessus? Est-ce qu'il y a une réflexion qu'il pourrait nous déposer là-dessus suite à ces études?

**LE PRÉSIDENT :**

2280 Monsieur Gilbert.

**M. HENRI GILBERT :**

Madame Caron, s'il vous plaît.

2285 **Mme CHRISTINE CARON :**

Effectivement, on regarde l'ensemble des solutions de transport qui sont appliquées ailleurs, que ce soit aux États-Unis ou en Europe. Il faudrait qu'on voit s'il y a un document écrit. Mais c'est certain qu'on s'inspire et on consulte les expériences étrangères dans nos planifications.

2290

**LE PRÉSIDENT :**

2295 Mais vous allez vérifier si vous n'avez pas quelqu'un chez vous qui s'est penché sur ça pour faire des propositions. L'expérience, par exemple, à Boston ou en Floride, à Miami, des choses comme ça, il y en a depuis de nombreuses années. Donc, est-ce que des gens ont examiné ça et ont-ils produit des études là-dessus?

**Mme CHRISTINE CARON :**

2300 Si vous permettez, monsieur le président, ce que je pourrais rajouter, c'est que par ailleurs, avec l'AMT, on contribue à développer des projets pilotes de programme-employeur qui encouragent le covoiturage. Donc, il y a plusieurs moyens d'encourager le covoiturage.

2305 Les voies réservées, c'est une solution. Les programmes-employeurs en entreprise, c'en est une autre. Et à plus long terme, d'ailleurs, ça travaille à changer les comportements des usagers pour les amener soit vers le covoiturage ou soit vers le transport en commun.

Dans le secteur qu'on regarde dans le cadre de cette étude d'impact là, il y a un

2310 programme-employeur qui est financé par le ministère, par Transport Canada, qui est en  
implantation sur le territoire de Ville de Laval. C'est d'ailleurs le réseau de transport de Laval avec  
la Chambre de commerce et l'initiative de Laval qui a monté ce programme-là. Dans l'est de  
Montréal, il y a aussi un programme-employeur qui est financé par le ministère et supporté par  
l'AMT dans le secteur Pointe-aux-Trembles.

2315 Donc, c'est aussi des solutions de transport qui visent à encourager tant le transport en  
commun que le covoiturage et à changer sur une base permanente les comportements des  
usagers.

**LE PRÉSIDENT :**

2320

Si vous posez ces gestes-là actuellement et que vous n'avez pas encore implanté, disons,  
ou peu implanté de voies réservées, c'est parce qu'il doit avoir quelque chose qui dit quelque part:  
«Bien, le fruit n'est pas mûr. Il faut commencer à faire de la sensibilisation avant de penser à faire  
des voies réservées.» Je ne sais pas, mais il doit avoir eu quelque chose qui a été fait en disant:  
2325 «Bien, c'est un peu une forme d'étapisme.»

**Mme CHRISTINE CARON :**

2330

De fait, je n'ai pas les résultats.

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous n'avez pas un document? Il y a quelqu'un qui a dû se pencher?

2335

**Mme CHRISTINE CARON :**

Je vais vous apporter les chiffres précis en début de soirée pour l'utilisation de la voie  
réservée sur la 15. Mais de fait, l'utilisation n'est pas aussi intéressante qu'on l'aurait souhaité. Un  
des facteurs d'explication, c'est aussi la dispersion des origines-destinations qui rend plus difficile  
2340 l'implantation d'un réseau efficace au niveau des voies réservées.

C'est pour ça qu'au niveau des programmes-employeurs, on a tendance à travailler à  
partir de l'entreprise, où il y a un regroupement là déjà de personnes. C'est peut-être un lieu où  
c'est plus facile d'implanter le réflexe parce que les gens sont en contact.

2345

Mais il y a plusieurs outils dans ce sens-là qui sont à être développés, dans le fond. Il y a  
l'AMT qui intervient énormément dans la région métropolitaine par rapport à ça. Un logiciel qui  
permet le jumelage des covoitureurs est à la veille d'être rendu accessible aux usagers. Donc,  
c'est un ensemble de solutions qu'il faut considérer.

2350

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Perreault.

2355 **M. ROBERT PERREAULT :**

Oui. Je veux juste faire une remarque. J'imagine qu'aux États-Unis également, les gens proviennent de divers endroits et vont à divers endroits, ce qui ne les empêche pas d'avoir tout un réseau de voies réservées et ça a l'air de fonctionner. En tout cas, on verra. Ce que je

2360 comprends, c'est qu'il n'y a pas, au moment où on se parle, d'étude.

**LE PRÉSIDENT :**

Il ne semble pas avoir d'étude.

2365

**M. ROBERT PERREAULT :**

Et on n'est pas en mesure de nous donner des chiffres de performance possible ou d'atteinte d'objectif.

2370

Je soulevais ces questions parce que suite à mon collègue, monsieur Garand, sur la question des trains et sur le nombre de millions de kilomètres qu'on peut épargner en prenant le train, de la même façon, j'imagine qu'il y a sûrement quelques dizaines de millions de kilomètres à épargner par des voies réservées.

2375

Et ça m'amène à une question. Je veux juste être sûr...

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Perreault, s'il vous plaît, ce qu'on pourrait faire, on pourrait faire une petite pause et on pourrait reprendre avec la prochaine question.

2380

**M. ROBERT PERREAULT :**

2385 Pas de problème, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

Ça va?

2390

**M. ROBERT PERREAULT :**

Oui.

2395 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

**SUSPENSION DE LA SÉANCE**

2400 \* \* \* \* \*

**REPRISE DE LA SÉANCE**

**LE PRÉSIDENT :**

2405 Alors, monsieur Perreault, à vous la parole.

**M. ROBERT PERREAULT :**

2410 Monsieur le président, j'aimerais revenir sur une intervention hier de monsieur Gagnon, je crois, autour de l'analyse de comment il fallait comprendre le 40 millions ou 38 millions de kilomètres en moins. Je veux juste être sûr que j'ai bien saisi.

2415 J'ignore, au moment où on se parle, le chiffre si j'essayais d'établir à combien de millions de kilomètres sont parcourus sur les ponts, là, mais disons, je prends pour acquis qu'il y a un chiffre qui existe.

2420 Est-ce que je dois comprendre que dans les prévisions du ministère, avec l'intervention du pont sur la 25, par rapport à aujourd'hui, en chiffres absolus, est-ce que nous aurons, oui ou non, 38 millions de kilomètres de moins de parcourus?

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Gilbert.

2425 **M. HENRI GILBERT :**

Monsieur Tremblay, s'il vous plaît, pourriez-vous expliquer ça?

**M. PIERRE TREMBLAY :**

2430 Je pense qu'il y a eu une petite note de déposée, il y a une semaine ou deux, concernant justement ce complément d'information sur les véhicules-kilomètres économisés par le projet de la 25 en éliminant les détours.

2435 Il ne s'agit pas d'un chiffre qui montre combien il y en aura de plus ou de moins par

2440 rapport à aujourd'hui. C'est toujours par rapport à une situation de référence à l'horizon 2006, à l'horizon de demande 2006, l'horizon de projection, où on aurait une situation sans la 25, donc avec toute l'évolution tendancielle qui est déjà prévue au niveau de la demande en transport dans la région, versus une situation où l'autoroute 25 est présente, le segment est présent, avec aussi évidemment les composantes transport en commun qui vont chercher aussi une partie de clientèle.

2445 Donc, ce n'est pas un différentiel par rapport à aujourd'hui. C'est un différentiel sur un référentiel de l'année 2006 ou l'horizon à court terme par rapport à une situation où on aurait la 25 versus une situation où on ne l'aurait pas.

**LE PRÉSIDENT :**

2450 Très bien. Monsieur Perreault.

**M. ROBERT PERREAULT :**

2455 Je vais poser ma question autrement. Quand on regarde actuellement, année après année, l'achalandage sur les ponts qu'il est, la Rive-Nord à Montréal, il y a des chiffres d'indiqués. Le ministère a des prévisions. Ces prévisions-là peuvent être projetées dans le temps, j'imagine jusqu'en 2016.

2460 Est-ce que je dois comprendre que si on laisse aller, il y a un chiffre qui est estimé pour 2016, je ne sais pas si le ministère pourrait nous le donner, est-ce qu'il va y avoir augmentation ou pas? Et avec le pont sur la 25, est-ce que le chiffre auquel on va assister est supérieur ou inférieur au chiffre actuel?

**LE PRÉSIDENT :**

2465 On parle toujours, grosso modo, du 40 millions.

**M. ROBERT PERREAULT :**

2470 C'est toujours 38, 40 millions. On a parlé de 50 à un moment donné, mais mettons, je m'en tiens à 40 millions de kilomètres. Autrement dit, je veux comprendre ceci...

**LE PRÉSIDENT :**

2475 Comment il va évoluer dans le temps. C'est ça?

**M. ROBERT PERREAULT :**

Comment la demande, l'offre globale ou la demande globale évolue, d'après les

estimés du ministère, d'une part. C'est quoi le chiffre.

2480

D'autre part, le fait que le pont soit mis en oeuvre, ce que je comprends de l'analyse du ministère, c'est que ça va permettre de réduire cette évolution d'à peu près 38 millions de kilomètres, et je veux savoir le résultat net par rapport à la situation d'aujourd'hui, c'est quoi.

2485 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça, monsieur Tremblay, par exemple, bon, si le pont existait aujourd'hui, il apparaît par magie demain matin, je veux dire, ça serait quoi? J'imagine que 2006, ce n'est pas loin de 2005.

2490

**M. ROBERT PERREAULT :**

Non, monsieur le président, 2016. Pas aujourd'hui, 2016.

2495 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Maintenant, c'est ça, on part de là. Donc, assumons 48 millions. Mais 2016 ensuite de ça. Alors, monsieur Tremblay.

2500 **M. PIERRE TREMBLAY :**

Monsieur le président, j'ai présenté déjà quelques fois et dont une fois aussi hier après-midi, je crois, le tableau suivant. Encore là, je m'excuse d'avance parce qu'il y a beaucoup de chiffres, mais je pense que ça peut répondre à la première question de monsieur Perreault.

2505

En 2003, à l'automne 2003, il y a eu des comptages de nombre de véhicules entrant sur l'île de Montréal, à la hauteur de la rivière des Prairies, en nombre de véhicules pour la période de pointe du matin. Le comptage, en 2003, est de l'ordre de 110 000 véhicules entrant sur l'île.

2510

En 2006, qui est l'horizon de projection, qui n'est pas tellement loin de 2003, mais on a montré que sans la 25, on aurait 119 000 véhicules et on en aurait 120 000.

**M. ROBERT PERREAULT :**

2515

Et en 2016, c'est quoi le chiffre?

**M. PIERRE TREMBLAY :**

2520

En 2016, on en aurait 125 000 véhicules au lieu de 120 000. Il y aurait une croissance de 5 000 véhicules.

**M. ROBERT PERREAULT :**

2525

Non, non. Je veux comparer le chiffre de 2003 comptage avec le chiffre de 2016 comptage.

**M. PIERRE TREMBLAY :**

2530

Ah! bien, je ne peux pas compter d'avance le 2016.

**M. ROBERT PERREAULT :**

2535

Non, on se comprend. Ce que je veux dire, c'est sans intervention, quelles sont vos prévisions de ce que sera... le 110 000 va passer à combien en 2016? 124? Sans aucune intervention, le 110 000 passe à combien?

**M. PIERRE TREMBLAY :**

2540

121. Ici, on a une situation 3 de référence, c'est-à-dire sans le projet...

**M. ROBERT PERREAULT :**

Sans aucune intervention.

2545

**M. PIERRE TREMBLAY :**

... sans le projet de la 25... mais ici, il y a les projets de transport en commun. Il faudrait que je vous donne le 2r, mais je ne l'ai pas sorti.

2550

**M. ROBERT PERREAULT :**

Autrement dit, monsieur le président, ce que je souhaite avoir, c'est, à supposer qu'il ne se passe rien, on va être optimiste, on réussit à bloquer ce projet, il ne se passe rien, qu'est-ce qui va arriver à la demande? Quelles sont les prévisions du ministère de la demande?

2555

Ça fait dix ans qu'il ne s'est rien passé, on pourrait se trouver dans dix ans où il ne s'est rien passé non plus là. Quelle est la prévision du ministère de ce qui va se passer? Est-ce qu'on va passer de 110 à 130? Est-ce que ça va suivre la courbe des années antérieures?

2560

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Tremblay a fait un certain nombre de scénarios. Ce que je comprends, moi, comme le 3r, il n'y a pas de pont de la 25, mais il y a les interventions de transport en commun comme Mascouche. C'est ça qu'on comprend, monsieur Tremblay?

2565

**M. PIERRE TREMBLAY :**

Exactement, monsieur le président.

2570

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, il n'y a pas de pont de la 25, mais la ligne de train de banlieue de Mascouche est mise en fonction. Donc, nous aurions 121 760 véhicules entrant à la période de pointe du matin en 2016, sans le pont de la 25, par rapport à aujourd'hui, disons en 2003, 110 000. C'est ce que je comprends.

2575

**M. PIERRE TREMBLAY :**

Oui, exactement.

2580

**LE PRÉSIDENT :**

C'est exact, monsieur Tremblay?

2585

**M. PIERRE TREMBLAY :**

Exactement.

**M. ROBERT PERREAUULT :**

2590

Oui, mais ça, c'est avec un train. Moi, je veux la prévision sans train, monsieur le président. Est-ce qu'il y a moyen de la sortir? J'imagine qu'elle est faite au ministère.

**LE PRÉSIDENT :**

2595

Je pense que, monsieur Tremblay, dans un de vos tableaux, on avait la série de scénarios. Il y en a un qui...

**M. PIERRE TREMBLAY :**

2600

Oui, effectivement, je peux vous la donner. Je ne peux pas vous la donner tout de suite, mais si vous me donnez un peu de temps, ce soir, je pourrais vous donner le chiffre équivalent ou la colonne 2r qui n'est pas montrée ici, parce qu'on ne pensait pas que c'était intéressant. Mais si vous voulez, on va vous la générer. Tantôt, je reviendrai avec cette colonne-là.

2605



**LE PRÉSIDENT :**

2610 Parce que hier, monsieur Tremblay, vous avez déposé une description de l'ensemble de ces scénarios. Il y avait effectivement le scénario 2r, mais on n'avait pas les chiffres du 2r. Donc, on pourra voir celui-ci.

**M. PIERRE TREMBLAY :**

2615 Oui, ces chiffres-là existent.

**M. ROBERT PERREAULT :**

2620 Ce pourquoi je soulève la question, monsieur le président, évidemment, c'est parce que le ministère... dans le fond, il y a une problématique globale et il y a une problématique locale. Le ministère, pour l'instant, avec un projet nous présente une solution d'une problématique locale en disant: «Il y a aussi des effets plus larges. On veut réduire la pression sur d'autres ponts.»

2625 Mais il peut être utile d'avoir une idée de l'ampleur de la problématique globale pour savoir si l'intervention, compte tenu de ses coûts, compte tenu de ses effets, se justifie par rapport à d'autres alternatives. Évidemment, on s'est fait dire qu'il n'y avait pas d'étude d'alternatives, mais on va faire un effort d'en imaginer quelques-unes et de les présenter. Et donc, pour ça, il faut avoir une certaine idée de la nature de la problématique globale.

2630 Parce qu'on nous a dit, bien sûr, puis peut-être qu'il pourrait commenter là-dessus, on nous a dit: «Il y a des gens qui actuellement font un détour. Donc, ces gens-là, grâce au pont, ne feront plus de détour. Il y a donc une économie pour ces gens-là.» Mais on pourrait imaginer aussi que finalement la solution passe non pas par faire des économies pour ces gens-là, mais par exemple en faisant en sorte qu'on libère les ponts pour d'autres gens qui ne vont pas nécessairement dans la même direction et, au total, on atteint des résultats similaires.

2635 Évidemment, ce n'est pas les mêmes usagers qui en tirent les bénéfices individuels. On n'aurait peut-être pas le maire de Terrebonne présent aux assemblées. On aurait peut-être plutôt le maire de Blainville. Mais enfin, ça, c'est un autre débat. Mais il reste que c'est une question qui mérite d'être analysée, en termes d'impact, par rapport à une comparaison de coûts. Je parlais des voies réservées tantôt, concernant le coût d'implantation d'une voie réservée, on n'est pas du tout dans le même ordre de grandeur.

2640 Alors, nous, on veut être capables d'établir s'il y a un problème à ce point urgent local à régler ou bien si finalement on n'est pas devant une demande globale sur la Rive-Nord, qui peut aussi être réglée d'autre manière. Enfin, c'est pour ça que j'ai besoin de ces chiffres-là. C'est pour ça je fais une demande.

**LE PRÉSIDENT :**

2650 C'est ce qu'on va essayer d'obtenir, s'ils sont disponibles. Mais dans le cas du scénario 2r, bon, ils sont disponibles.

**M. ROBERT PERREAULT :**

2655 Monsieur le président, je n'ai peut-être pas vu passer, est-ce qu'on a déposé une étude camionnage origine-destination?

**LE PRÉSIDENT :**

2660 De mémoire, il y avait des transparents qui montraient spécifiquement le camionnage transitant dans le noyau, vers l'axe, on pourrait dire, le pivot du pont.

**M. ROBERT PERREAULT :**

2665 Mais ma question, c'est: est-ce qu'il s'agit d'une étude origine-destination tel qu'on les fait, par exemple, pour les usagers, pour les automobilistes?

**LE PRÉSIDENT :**

2670 Monsieur Gilbert.

**M. ROBERT PERREAULT :**

2675 Puis est-ce qu'elle est déposée?

**M. HENRI GILBERT :**

2680 Dans notre présentation au début, on avait un transparent où on voyait l'origine-destination en fonction d'un pont sur la 25. On est en train de le sortir.

**M. ROBERT PERREAULT :**

2685 Mais ce n'est pas le transparent, monsieur le président. Je veux savoir si l'étude est déposée.

**LE PRÉSIDENT :**

2690 Ce que je me souviens, c'était l'étude d'origine-destination de 1998. C'était les données issues de cette étude-là, si je me souviens bien, donc étude qui est disponible.

**M. ROBERT PERREAULT :**

Vous me dites, il y a une étude origine-destination de camionnage qui est disponible, déposée?

2695

**LE PRÉSIDENT :**

Ce que je dis, c'est de mémoire, donc j'imagine. Parce que tous les chiffres qu'on a vus à date, à part quelques-uns, sont issus de l'étude origine-destination faite en 1998. Monsieur Tremblay nous a donné certains chiffres de l'étude de 2003, mais qui sont toujours en compilation. Donc, l'étude devrait être disponible au complet vers la fin de 2005.

2700

**M. ROBERT PERREAULT :**

D'accord. C'est une étude qui, du point de vue méthodologique, est équivalente, mettons, à celle qu'on fait origine-destination pour les automobilistes ou les gens du transport public. Est-ce que la méthodologie était dans l'étude?

2705

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Gilbert.

2710

**M. HENRI GILBERT :**

Monsieur Tremblay, s'il vous plaît.

2715

**M. PIERRE TREMBLAY :**

Il n'existe pas d'enquête origine-destination de camionnage au sens traditionnel où on l'entend, où on interviewe.

2720

Dans le cas des enquêtes personnes, on fait des entrevues auprès des ménages et on enquête un échantillon de 5 % des logis de l'ensemble de la région de Montréal, ce qui représente 70 000 logis, où les gens nous décrivent l'ensemble des déplacements qui ont été faits par tous les membres du ménage pour la journée précédant l'appel. On fait ça à tous les cinq ans dans la région de Montréal et dans chacune des régions urbaines du Québec.

2725

Dans le cas du camionnage, évidemment, on ne peut pas interviewer des marchandises et il faudrait interviewer des expéditeurs, et c'est extrêmement complexe. Alors, en réponse à la question de monsieur Perreault, il n'existe pas d'enquête origine-destination pure auprès des expéditeurs. Ça coûterait une fortune faire ça.

2730

Alors, on est obligés de se rabattre sur des moyens d'estimations qui sont basées sur

2735 des enquêtes partielles, des enquêtes générales de patrons de déplacements de camionnage pour certains types d'industrie. Et par des méthodes d'ajustement de matrices, on fait l'ajustement de ces matrices d'ensemencement, les matrices origine-destination, des patterns d'origine-destination qui sont ajustés sur les comptages de camions dont on dispose pour environ 600 stations de comptage dans la région de Montréal.

2740 Alors, on arrive à synthétiser de façon... on parle d'une matrice origine-destination synthétique qui reproduit les patrons de chargement du réseau routier pour le camionnage. Et c'est à partir de ces matrices origine-destination synthétiques qu'on évalue l'intérêt potentiel de projets. Et en analyse de différentiel d'achalandage, c'est tout à fait correct pour apprécier l'ordre de grandeur des flux.

2745 Évidemment, il y a des marges d'erreur importantes pour le camionnage, mais quand même, on est capables d'apprécier lorsqu'on fait... par exemple, un diagramme comme celui qui est à l'écran, où on a des grands secteurs agrégés, l'ordre de grandeur de ces pourcentages-là est sans doute près de la réalité. Mais il n'y a pas de façon d'en être parfaitement sûr.

2750 **M. ROBERT PERREAU :**

Mais par exemple, monsieur le président, je regarde dans... d'abord, j'imagine que les chiffres absolus existent pour ces tableaux qu'on voit?

2755 **M. PIERRE TREMBLAY :**

Effectivement.

2760 **LE PRÉSIDENT :**

Excusez-moi, est-ce que ces chiffres-ci sont intégrés à l'étude d'origine-destination de 1998? Non?

2765 **M. PIERRE TREMBLAY :**

Si vous me permettez, monsieur le président, non, parce que c'est deux mondes, deux univers complémentaires.

2770 **LE PRÉSIDENT :**

Ils sont séparés.

**M. PIERRE TREMBLAY :**

2775

Toutes les simulations qu'on fait sont basées à la fois sur le chargement des déplacements de personnes basé sur l'enquête o-d de 98 et sur la matrice, si on veut, ou la demande synthétique de camionnage, aussi calculée et calée sur la situation de 98. Et ces deux composantes-là, en termes de véhicules, s'additionnent sur le réseau et sont soumises au modèle de simulation des déplacements sur le réseau, les deux ensemble.

2780

Évidemment, les camions prennent une partie de la capacité du réseau routier. Évidemment, ils viennent occuper le réseau supérieur et les automobiles utilisent la capacité résiduelle du réseau supérieur.

2785

**M. ROBERT PERREAULT :**

Mais, par exemple, j'imagine qu'on a les chiffres en nombre absolu également? Je donne un exemple.

2790

On dit, mettons, 39.5 % du camionnage va venir de la MRC des Moulins, mais on doit avoir un chiffre ça représente combien de camions. Et puis deuxièmement, évidemment, là, le dessin les fait tous passer par le pont. Mais j'imagine que quelques-uns d'entre eux font partie peut-être de ceux qui vont dans l'île de Montréal ouest ou dans le sud-ouest. Pour l'instant, ils passent par le pont. Mais ces données-là font partie de l'étude et du document, on peut les retrouver?

2795

**M. HENRI GILBERT :**

2800

Monsieur Perreault, c'est certain que ceux qui sont indiqués là, c'est ceux qui vont passer sur le pont. Et il y en a d'autres sur les autres ponts. Ça, c'est bien entendu. Mais ceux qui sont indiqués là, c'est ceux qui vont passer sur le pont.

**M. ROBERT PERREAULT :**

2805

C'est strictement, dans le fond, à partir de votre enquête, que vous concluez comment étant ceux qui devront passer ou, en tout cas, qui auraient intérêt à passer sur le pont.

**M. HENRI GILBERT :**

2810

Exact. Parce que les autres ponts vont quand même subir leur charge de...

**M. ROBERT PERREAULT :**

2815

Mais ces données-là, vous les avez en chiffres absolus dans l'étude et...

**M. HENRI GILBERT :**

On a les chiffres absolus, oui.

2820

**M. PIERRE TREMBLAY :**

Si je peux préciser, effectivement, le nombre de camions usagers du pont à cet endroit-là, dans ce diagramme-là, c'est 5 300 camions en absolu, dont les pourcentages s'appliquent sur le 5 300, qui est un estimé du trafic quotidien, qui est fait pour l'analyse sélective de ce lien-là comme résultat du processus d'affectation routière.

2825

Évidemment, en amont de ça, il y a une matrice, si on veut, qui couvre l'ensemble du territoire et qui donne un estimé du nombre de déplacements pour chaque paire origine-destination et il y a 1 500 origines-destinations sur le territoire. Et on a une estimation de la matrice de camionnage pour l'ensemble du territoire. Mais il n'y a pas d'étude publiée sur cette matrice-là, ce sont des données de travail dont on dispose.

2830

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, les données, on peut les retrouver à quel endroit exactement, les données écrites?

2835

**M. PIERRE TREMBLAY :**

On parle de la banque de données qui estime...

2840

**LE PRÉSIDENT :**

Non, je veux dire les chiffres, par exemple le 39 %, ça se traduit à combien de camions?

2845

**M. PIERRE TREMBLAY :**

Est-ce qu'on retrouve ça dans les documents déposés? Je ne sais pas, non.

2850

**M. ROBERT PERREAU :**

Ce serait important, monsieur le président. Parce que dans le fond, il y a comme deux enjeux.

2855

Je comprends, effectivement, puis là-dessus le ministère a raison, on ne peut pas faire passer les marchandises dans le train ou dans le métro. Je reconnais bien ça. Mais donc, c'est important de bien évaluer la nature différente des enjeux. Est-ce que le pont est d'abord fait pour

2860 des questions de transport des marchandises? Est-ce que, dans les faits, il est surtout fait pour  
accommoder les usagers quotidiens de navettage? Et d'où vient ce monde? Et quand on voit  
39 %, bien, je comprends que 39 % vient des Moulins, mais ça représente combien de camions?  
Quelle est la nature de leurs activités?

2865 Enfin, il me semble, je ne sais pas, est-ce qu'on a ces données-là?

**LE PRÉSIDENT :**

2870 Là, c'est loin, je me souviens avoir vu des chiffres comme des pourcentages de  
camionnage, mais je ne sais plus c'est où. Donc, figure 10 dans le document 3.1, figures 10 et  
11, document 3.1 de l'étude d'impact, on aurait des chiffres sur le camionnage.

**M. HENRI GILBERT :**

2875 En tout cas, monsieur Perreault a raison, dans le sens que ce pont-là intègre justement le  
transport des camions, transport routier et transport en commun.

**LE PRÉSIDENT :**

2880 Très bien. Monsieur Perreault.

**M. ROBERT PERREAULT :**

2885 Oui. Monsieur le président, loin de moi l'idée de mettre en doute les chiffres du ministère,  
mais quand même je vais m'essayer. Je ne peux pas refaire le calcul évidemment, mais quand  
même, le ministère, j'imagine, quand il a planifié l'agrandissement de l'autoroute 15, quand il a  
planifié l'agrandissement de l'autoroute 20, l'élargissement, quand il a planifié l'autoroute 13...

2890 Je lisais récemment un communiqué de presse du ministère des Transports au moment  
de l'implantation de l'autoroute Décarie, c'était pour enlever les voitures dans les rues de Montréal  
et pour rendre le trafic fluide à jamais pour Montréal. Dans le fond, il est arrivé au ministère des  
fois d'un peu sous-évaluer les impacts de ses projets à terme.

2895 Si je comprends bien, dans le cas du pont, on nous dit que dès le départ, à toute fin  
pratique, à 10 000 voitures en heure de pointe, 2 voies, il est pratiquement à son plein. Est-ce  
que je me trompe dans sa capacité?

**M. HENRI GILBERT :**

2900 Vous permettez? Monsieur Venne, s'il vous plaît.

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Venne.

2905 **M. JACQUES VENNE :**

Monsieur le président, on a dit que le pont à 10 440 véhicules en direction sud était à 3 voies de circulation, donc fonctionnait au niveau de service «C». C'est pour ça qu'on l'a mis à 3 voies entre Perras et Lévesque.

2910

Si le projet, on parle au nord du pont, au nord de la bretelle du boulevard Lévesque, on parle d'environ 3 170 véhicules sur un 2 voies directionnel, donc avec un niveau de service début de «D». Ça fait qu'à partir de là, c'est pour ça que le ministère a planifié le pont à 3 voies, comme je vous l'expliquais, pour avoir une section d'entrecroisement, entrée-sortie et convergence-divergence, de façon adéquate.

2915

**LE PRÉSIDENT :**

Mais vous visez un pont qui aurait une heure de pointe le matin, une circulation fluide mais dense. C'est ce que je dois comprendre de votre explication.

2920

**M. JACQUES VENNE :**

Quand on fait une planification en transport, il faut faire attention à une chose en particulier, c'est d'essayer de ne pas sauter deux niveaux de service, c'est-à-dire de ne pas passer d'un niveau de service «C» à un niveau de service «E». Parce qu'à ce moment-là, il y un freinage brusque, il y a des manoeuvres dangereuses et c'est extrêmement pénalisant pour la sécurité de l'usager. C'est pour ça que quand on planifie les limites de «C» et début de «D» sur l'ensemble de notre projet, on assure une vitesse presque constante sur tout le tronçon.

2925

2930

**M. ROBERT PERREAULT :**

Mais si vous me permettez, d'après le dessin que j'ai vu, j'en ai manqué des bouts, si je comprends ce que vous nous dites, c'est que sur le pont, il va en avoir 5 000 sur 3 voies.

2935

**M. JACQUES VENNE :**

Sur le pont, il va y avoir 4 140 véhicules à l'heure de pointe du matin.

2940

**M. ROBERT PERREAULT :**

C'est ça, sur les 3 voies. Il va en avoir donc un peu moins en amont et en aval...



**M. JACQUES VENNE :**

2945

Effectivement.

**M. ROBERT PERREAULT :**

2950

... à cause, dans le fond, de l'entrée et de la sortie. Et dans le fond, c'est sur ce kilomètre que va se régler le différend entre les deux.

**M. JACQUES VENNE :**

2955

Effectivement.

**M. ROBERT PERREAULT :**

2960

Sans conflit.

**M. JACQUES VENNE :**

Quand vous dites: «sans conflit»...

2965

**M. ROBERT PERREAULT :**

Dans le fond, ce que je comprends, c'est que, à toutes fins pratiques, vous avez 2 voies, vous prévoyez 2 000 quelques véhicules. C'est vos prévisions. Puis tout d'un coup, sur le pont, compte tenu de l'entrée vous ajoutez une voie, compte tenu de la sortie vous ajoutez une voie.

2970

Mais là, concrètement, les gens qui vont rentrer, certains vont se tasser à gauche pour continuer vers Laval. D'autres vont venir de Montréal, vont se tasser à droite pour sortir à la sortie. Enfin, il y a un mouvement de croisement et ça représente presque 2 000 sur 4 000. C'est beaucoup.

2975

Vous êtes sûrs de vos prévisions là? Il n'y aura pas de problème de...

**M. JACQUES VENNE :**

2980

Actuellement, ce que je peux vous dire, c'est que tous les calculs de capacité sont faits avec HCS. Donc, c'est un modèle de planification, de calcul de capacité. C'est un modèle qui est utilisé en Amérique du Nord. Ça vient aussi du Highway Capacity Manual pour l'explication en tant que telle de toute la façon de calculer.

2985

Et oui, quand on vous dit qu'effectivement, il va y avoir 4 140 véhicules à l'heure de

pointe, ça vient de 40 % sensiblement de 10 440 pour le trois heures. Quand on dit qu'effectivement, ça va très bien fonctionner sur le pont, on a dit que la capacité du 3 voies était une capacité d'environ 6 600 véhicules/heure.

2990 Quand on parle de géométrie, et je ne suis pas un ingénieur, je suis un agent de recherche qui fait des calculs, en termes de géométrie, il y a des distances. Quand on parle d'une entrée, distance de convergence. Quand on parle du musoir d'entrée, du biseau d'entrée pour arriver à la voie, à ce moment-là, il y a une distance à calculer. Quand on parle d'une section d'entrecroisement, elle a une distance sur le pont.

2995 Je vous ai parlé, hier, que le pont avait 1.16 kilomètre de long. Donc, 1.2 kilomètre entre l'entrée et la sortie, c'est suffisamment long pour permettre l'entrée et la sortie sur la voie qui est ajoutée, pour que ça se fasse en toute sécurité.

3000 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, c'est pour ça d'ailleurs que vous projetez 3 voies sur le pont.

**M. JACQUES VENNE :**

3005 Effectivement. Si le ministère avait fait une entrée....

**LE PRÉSIDENT :**

3010 Si vous aviez conçu 2 voies...

**M. JACQUES VENNE :**

3015 ... suivie d'une sortie, on aurait eu besoin d'environ 450 ou 500 mètres pour l'entrée et environ la même chose pour la sortie. Donc, on aurait entrée sur un biseau, pour tout de suite reprendre la voie de sortie.

3020 C'est dans ce sens-là qu'on dit qu'il était préférable d'ajouter une voie, compte tenu qu'on a redessiné aussi l'accès à Laval, de façon à amener le développement de Laval à l'échangeur du boulevard Lévesque, plutôt que de l'amener dans un échangeur entre deux autoroutes, au niveau de la 440 et de la 25 un peu plus au nord.

**M. ROBERT PERREAULT :**

3025 Est-ce que, monsieur le président, le ministère a fait évaluer par des gens en circulation, en trafic un peu à partir de quel moment s'il devait avoir... encore une fois si, par malheur, nos prévisions devaient se réaliser et qu'il y avait un peu plus d'autos, un peu plus de circulation sur

le pont, l'impact de ce type d'aménagement, est-ce qu'il y a une étude qui démontre à partir de quand ça devient saturé, à quel niveau ça devient saturé ce type d'aménagement?

3030

Parce qu'il reste quand même, en tout cas, je suis automobiliste aussi comme tout le monde...

**LE PRÉSIDENT :**

3035

Quand est-ce qu'on atteint le niveau «F».

**M. ROBERT PERREAULT :**

3040

1 kilomètre, on rentre, on sort, on traverse. Il y a des gens qui s'en viennent tout droit. Il y a des gens qui vont sortir. Il rentre du monde. Dans le fond, c'est assez rare qu'on voit à l'entrée et à la sortie d'un pont ce type... à ma connaissance, c'est le seul endroit au Québec où on aura ce type d'aménagement.

3045

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Venne.

**M. JACQUES VENNE :**

3050

Monsieur le président, vous l'avez sur le pont Pie IX. Vous avez une perte de voie en direction nord à la sortie du boulevard Concorde, si je ne me trompe pas, actuellement. On passe de 3 voies à 2 voies. Et ça existe à plusieurs endroits.

3055

Mais quand vous demandez quelle est la limite de la capacité, par coeur, là, je ne pourrais pas vous le dire. Il faudrait faire la sortie, mais on pourrait vous donner... là, ça doit être aux environs de... sur un 3 voies, environ de...

3060

Passer du niveau «E» au niveau «F», bien, ça, c'est la capacité en tant que telle. On a parlé d'environ 6 600 véhicules. Mais quand on parle de niveau «E», qui est un niveau aussi qui est tout près de la congestion, bien, on a quand même une bonne marge de partage entre le 4 400 qui passe sur un 2 voies et le 6 600 qui passe sur le 3 voies. C'est dans ce sens-là.

3065

Par contre, il faut comprendre une chose et on le dit depuis le début, c'est un pont à péage avec une restriction qui nous permet de ne pas justement amener ce pont-là à la congestion. On ne veut pas qu'il arrive à la congestion et on veut limiter le nombre de véhicules. Si on ne limite pas le nombre de véhicules, il est évident, et on vous l'a dit, il faut respecter les deux extrémités de l'autoroute 25 sur Montréal et Laval.

3070 **LE PRÉSIDENT :**

Si j'ai compris, ça veut dire que le ticket modérateur, c'est le prix. S'il est extrêmement populaire, le prix monterait. Est-ce que c'est ça que je dois comprendre? Ça coûterait plus cher passer dedans, s'il y a beaucoup de monde.

3075

**M. JACQUES VENNE :**

Effectivement, c'est ce qu'on dit depuis le début, c'est qu'on va limiter l'achalandage sur le pont, de façon à respecter l'ouvrage d'art et sa capacité.

3080

**M. ROBERT PERREAULT :**

Alors, je dois comprendre que le contrat va exclure toute possibilité d'ajouter une troisième voie, monsieur le président, en amont et en aval?

3085

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Venne encore ou monsieur...

3090 **M. JACQUES VENNE :**

À venir à date, vous avez dans l'étude une autoroute à 4 voies, avec possibilité à très long terme l'extensibilité à 6 voies, on a le terrain nécessaire. Le ministère veut la limiter et a refait le modèle de son autoroute de façon à ne pas avoir besoin à court ou moyen terme d'une autoroute à 6 voies de circulation sur terre ferme. Le pont est à 6 voies dès le point de départ pour permettre aux autobus et aux véhicules de circuler en toute liberté.

3095

**LE PRÉSIDENT :**

3100

Mais éventuellement, c'est ça, si on venait qu'à rajouter des voies sur la route, ça veut dire que là, on ajouterait de la capacité en amont et en aval du pont, on se comprend, par contre.

**M. JACQUES VENNE :**

3105

Il faut faire attention. Si vous avez un achalandage qui vient plus de l'est de Laval, à partir de ce moment-là, vous ne pourrez pas extensionner le 4 voies à 6 voies au nord de Lévesque parce que vous allez entrer en compétitivité avec ce que le ministère vise.

**LE PRÉSIDENT :**

3110

Donc, les gens seraient refoulés, à moins qu'ils veulent payer, mais ils seraient refoulés

sur la 440.

**M. JACQUES VENNE :**

3115

Ils seraient refoulés pas sur la 440. Ils seraient refoulés, en fin de compte, sur le boulevard Lévesque. Ils seraient refoulés sur Roger-Lortie. Ils seraient refoulés sur l'autoroute 25.

**M. ROBERT PERREAULT :**

3120

Mais est-ce qu'il ne serait pas utile, monsieur le président, à ce moment-ci...

J'ai vu un peu le concept du ministère pour justifier la troisième voie sur le pont. J'ai mes... comment dire... la rumeur publique me donne un certain nombre de raisons d'interpréter pourquoi on a juste deux voies de chaque côté pour l'instant.

3125

Est-ce qu'il ne serait pas utile pour tout le monde que le ministère dépose une étude qui projette divers scénarios possibles et qu'on comprenne qu'est-ce qui peut arriver? Il y a des spécialistes en matière de circulation.

3130

Le ministère nous dit: «Il n'y a pas de problème. On va tout régler ça simplement par la tarification.» Peut-être, sûrement. J'imagine que si on met ça à 10 \$ du passage, il n'y a pas de problème. Mais il reste quand même que ça vaudrait la peine qu'on puisse voir qu'est-ce qui arrive et c'est quoi l'avis des experts advenant, par exemple, qu'on devrait, tel que le prévoit le projet, ouvrir une troisième voie. Est-ce qu'il faut faire à ce moment-là une quatrième voie au pont? Est-ce que c'est ça le scénario?

3135

Je ne sais pas. Parce que quand on regarde, monsieur le président, l'horizon des prévisions du ministère, pour Décarie, pour la 15, pour la 13, ils se sont toujours trompés. Et systématiquement, ces voies ont été pleines systématiquement en peu d'années.

3140

Alors, je suis d'accord avec le ministère, le lendemain de l'ouverture, quand le ministre de l'Environnement aura coupé le ruban puisqu'il est le promoteur de ce projet, il n'y aura peut-être pas blocage du pont. Mais on peut penser qu'au bout de quelques années, et peut-être pas beaucoup d'années, on se retrouve dans la situation des autres ponts.

3145

Et là, on peut-tu comprendre un peu quels sont les scénarios, à partir du moment où toute la fluidité repose sur cette espèce d'entrée et de sortie d'une voie supplémentaire à chaque extrémité du pont, et comprendre ce qui peut se passer. Est-ce qu'une telle étude existe? J'imagine que le ministère a réfléchi un peu à ce qui peut arriver?

3150

**LE PRÉSIDENT :**

3155 Là, je peux comprendre, monsieur Gilbert, si vous avez envisagé de conserver une  
emprise pour rajouter 3 voies, par exemple, dans le coin de Montréal, dans la région de  
Montréal, donc vous avez dû faire un estimé de capacité d'une infrastructure à 3 voies, par  
rapport au pont qui serait à 3 voies, ça donne quoi comme capacité. Est-ce qu'on peut avoir cette  
information-là?

3160 **M. HENRI GILBERT :**

3165 Le projet qui est devant le BAPE, aujourd'hui, c'est un projet à 2 voies de part et d'autre.  
C'est ce qu'on s'entend à faire et c'est ce qu'on va faire. Le péage vient limiter l'accès justement  
ou l'intérêt pour les gens de circuler sur ce tronçon-là. Puis on a des limites aussi physiques au  
niveau de l'échangeur avec la 440, la 25 nord et aussi au sud. Donc, on veut justement limiter et  
rendre ce pont-là attrayant. Parce que ça devient une alternative de transport en commun qui ne  
coûtera rien, une alternative pour les automobilistes aussi. Donc, le projet est vraiment un projet  
de 4 voies, 2 voies de chaque côté.

3170 **M. ROBERT PERREAULT :**

Mais monsieur le président, je vous signale que les documents ne disent pas ça.

**LE PRÉSIDENT :**

3175 C'est un peu ça aussi. C'est parce que ça me revient à l'esprit, je ne sais pas si c'est  
vous, monsieur Gilbert, qui nous aviez écrit lorsqu'on a mis sur le site Internet du BAPE la  
description du projet, on s'était collé à la description qu'il y avait dans le document.

3180 Donc, ce qu'on avait de plus récent, nous, au BAPE, c'était le document de décembre  
2004. Quelqu'un nous avait dit: «Bien, écoutez, on n'a plus l'intention de le faire à 6 voies.» Donc,  
ça avait communiqué via madame Boutin. La réaction que j'ai eue là-dedans, j'ai dit: «Bon, bien,  
est-ce qu'on peut avoir quelque chose qui nous confirme ça et aussi qui va nous expliquer ça veut  
dire quoi l'intention?» Parce qu'on ne modifiera pas un site Internet du BAPE, encore une fois à  
3185 partir de documents qui sont absents, mais on se base à partir de la documentation la plus  
récente.

3190 Mais aussi, on se posait la question à l'époque, quand on avait reçu la fameuse lettre du  
ministère, ça voulait dire quoi: «on n'a pas l'intention». Là, vous nous l'avez éclaircie cette  
question-là en audience en nous disant: «Bien, on ne projette pas de le faire mais on se garde  
cette réserve-là éventuellement.»

Mais néanmoins, il doit avoir un document quelque part qui nous dit: «Bien, à 3 voies  
chaque bord, ça a telle capacité. Ça va se comporter de telle façon dans le pont.»

3195

**M. HENRI GILBERT :**

Oui, on pourra vous fournir les capacités à 3 voies chaque côté, pas de problème. Sauf que notre intention, c'est de le faire à 2 voies.

3200

Puis quand on a dit ce qui était prévu, au BAPE, que c'était un 4 voies extensible à 6, c'est parce qu'on avait déjà présenté un 6 voies. Donc, on ne pouvait pas dire que ce n'était pas extensible; il l'était. Il est là, là. Sauf que notre intention, à court et à moyen termes et à long terme, c'est un 4 voies et puis c'est ce qui est présenté aujourd'hui devant le BAPE.

3205

**LE PRÉSIDENT :**

Mais c'est pour ça, je vais regarder les documents, parce qu'on a déjà vu ça depuis un certain temps, le document de décembre 2004, qu'est-ce qu'il dit par rapport à la configuration. Parce que disons, c'était plus clair au point de vue d'intention, on disait: «Éventuellement, on élargira à 3 voies de chaque bord.»

3210

**M. ROBERT PERREAULT :**

Parce que l'explication qu'on nous fournie, monsieur le président, c'est que c'est possible d'avoir 3 voies sur le pont sans problème, parce qu'il y a 2 voies en amont et en aval. À partir du moment où on fait 3 voies en amont et en aval, les entrées et les sorties existent toujours sur le 1.16 kilomètre dont on vient de parler et le croisement existe toujours.

3215

3220

Quel est l'avis des experts dans un tel contexte? Moi, j'aimerais ça avoir là-dessus quelques informations.

**LE PRÉSIDENT :**

3225

C'est ça, on pourra voir à ce moment-là si on prévoit 3 voies parce qu'on prévoit un débit de temps, ça donne quoi sur le pont et ça donne quel niveau de service sur le pont, effectivement. Là, on pourra voir.

**M. ROBERT PERREAULT :**

3230

Je comprends, il y a un bout créatif, mais si c'est devenu un pont à 8 voies, il faudrait le savoir. Parce que s'il faut que ça devienne un pont à 8 voies pour faire 6 voies en aval et en amont, il faudrait le savoir.

3235

**LE PRÉSIDENT :**

Parce que j'avais compris, j'imagine que dans le temps de l'étude de décembre 2004,

3240 on parlait d'étendre éventuellement à 3 voies mais sans élargir le pont. Je me souviens, c'est ce qui était dans le document à l'époque, en tout cas les dernières modifications qu'il y avait eues en décembre 2004.

**M. HENRI GILBERT :**

3245 La plus belle garantie que monsieur Perreault peut avoir, c'est que le pont va être fait à 3 voies.

**LE PRÉSIDENT :**

3250 Mais monsieur Perreault craint qu'on puisse élargir le pont à 4 voies de chaque côté.

**M. HENRI GILBERT :**

3255 Je pense que monsieur Perreault sait que si on devait élargir un pont à 4 voies, il faudrait revenir devant le BAPE.

**M. ROBERT PERREAUULT :**

3260 Mais même de ça, monsieur le président, je ne suis plus certain. Même de ça, je ne suis plus certain. Il va falloir aller devant les tribunaux pour l'établir, mais je ne suis plus certain.

3265 Une autre question, monsieur le président. On présente ce pont comme pour compléter ce qu'on appelle, en tout cas si j'ai bien compris, un chaînon manquant. On a beaucoup expliqué que quelque part dans les cartables du ministère, il y a des cartes et des lignes et puis que, dans les années 60, on avait prévu faire cette ligne-là. Juste une question. Est-ce que...

3270 Puis les gens du ministère aussi dans l'explication, la présentation de ce projet, on a beaucoup parlé de voie de contournement. On a soulevé des questions, parce que c'est directement proche du territoire agricole est de Laval, mais aussi le territoire agricole ouest de Laval où il y a un chaînon manquant. Et c'est le raccordement de l'autoroute 440 en traversant l'Île Bizard vers Montréal. Je voudrais savoir, monsieur le président, si, dans l'esprit du ministère, c'est le même genre de chaînon manquant.

**LE PRÉSIDENT :**

3275 Vous parlez de la fameuse rocade?

**M. ROBERT PERREAUULT :**

3280 Parce qu'on nous a présenté ça comme, en partie, une voie... je vais le prendre autrement.



**LE PRÉSIDENT :**

Oui, je comprends votre question.

3285

**M. ROBERT PERREAULT :**

Est-ce que oui ou non, pour le ministère, ce projet correspond à des préoccupations de voie de contournement de Montréal?

3290

**LE PRÉSIDENT :**

On pourrait interroger, justement, globalement, il y a eu un plan quinquennal de transport qui a été développé pour la région de Montréal. Est-ce qu'il y en a eu un plan?

3295

**M. HENRI GILBERT :**

Excusez, je n'ai pas saisi votre question.

3300

**LE PRÉSIDENT :**

Un plan quinquennal de transport pour la région de Montréal, vous avez fixé des orientations. Donc, un peu dans ce sens-là, vous mentionnez le pont de la 25. Parce que ça, on revient avec la question de la – c'est un mot que j'ai pris le dictionnaire quand je l'ai vu pour la première fois – rocade. Donc, ça veut dire avoir une radiale, une autoroute entrant dans le centre-ville.

3305

Donc, rocade, on fait le tour de la région de Montréal, en tout cas, au moins de la périphérie du centre de l'agglomération, pour reprendre la terminologie du ministère. Donc, la fameuse rocade, donc ce que j'ai compris de l'explication, vous êtes plus familier que moi avec la région de Montréal, donc la 440 à l'ouest de l'île de Laval, à un moment donné se termine dans un champ?

3310

**M. ROBERT PERREAULT :**

C'est la même situation.

3315

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, est-ce qu'éventuellement, on va compléter? Hier, je crois que c'était madame Caron, on avait un graphique qui nous montrait une rocade complète, ultime, terminée. Donc, ça doit être ça. Peut-être que si on avait la figure, on pourrait mieux discuter. Ce serait ça idéalement, on aurait la figure, je pourrais mieux visualiser Laval ouest.

3320

3325 **M. HENRI GILBERT :**

On va chercher la figure, monsieur le président. Madame Caron va intervenir et puis j'aimerais aussi parler de la rocade après.

3330 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. On pourra mieux voir de quoi on parle.

**M. ROBERT PERREAULT :**

3335

Est-ce que, dans ce contexte-là, monsieur le président, tantôt je demandais l'étude d'origine-destination du camionnage, est-ce que le ministère a évalué exactement, d'après lui, la nature du potentiel d'éliminer sur le boulevard Métropolitain une partie du camionnage et l'impact de ce projet en ce sens-là, de façon concrète?

3340

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, les fonctions de la rocade.

3345 **Mme CHRISTINE CARON :**

Sur la question de la rocade, monsieur le président, ce que je vous ai présenté hier, c'est la proposition de la Communauté métropolitaine de Montréal, qui fait effectivement l'axe de la 25, qui rattache au niveau de la 640, qui revient sur la 13 pour se brancher sur la 40, et revenir avec le prolongement de la 30 sur la Rive-Sud, et se rattacher ici à l'intersection de la 30 et de la 25.

3350

Alors, ça, c'est la proposition de la Communauté métropolitaine de Montréal.

**M. ROBERT PERREAULT :**

3355

Maintenant, la proposition du ministère, est-ce que le ministère a définitivement abandonné dans ses cartables... j'ai souvent entendu parler de projet de prolonger la voie à Laval vers l'ouest de l'île de Montréal à la 440.

3360 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça, ce qui est la 440, donc la pointe ouest.

**Mme CHRISTINE CARON :**

3365

En fait, c'est pour répondre à la question que vous avez soulevée aussi. Le plan de gestion des déplacements, qui est le document de planification dans la région métropolitaine du ministère des Transports, qui a été publié en 2000, ne faisait pas du tout mention d'un prolongement sur l'Île Bizard dans l'axe de la 440. Par contre, le prolongement de la 25, le projet qu'on regarde aujourd'hui, était vu effectivement pour compléter le réseau routier supérieur. C'était présenté comme ça.

3370

Et ce qu'on disait aussi, c'est qu'on pouvait le considérer à ce moment-ci, dans la mesure où c'était aussi pour desservir Laval, le pôle de Laval, et qu'on le considérait dans la mesure où ça s'accompagnait de mesures de gestion du territoire, donc des orientations au niveau des partenaires, des orientations et des mesures de contrôle de l'utilisation du sol de la part des partenaires régionaux et municipaux.

3375

**LE PRÉSIDENT :**

3380

Dans cette optique-là, donc, il n'y a pas de plan, dans les plans quinquennaux ou les projections à long terme, il n'y a pas de prolongement de la 440, disons, à l'ouest en s'en allant vers le sud-ouest à l'extrême pointe et vers l'Île Bizard.

3385

**Mme CHRISTINE CARON :**

Ce n'est pas dans la planification. Au-delà du plan de gestion des déplacements qui portait jusque... en fait, c'était...

3390

**LE PRÉSIDENT :**

Ce n'est pas envisagé.

**Mme CHRISTINE CARON :**

3395

C'était 2010. Ce n'était pas envisagé et ça ne l'est pas depuis dans notre planification quinquennale.

**LE PRÉSIDENT :**

3400

Et dans le cas de la rocade ici, donc ça veut dire, on voit, il manque le pont de la 25.

**Mme CHRISTINE CARON :**

3405

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

Il manque, bien entendu, des portions de l'autoroute 30 en bas.

3410

**Mme CHRISTINE CARON :**

Exact.

3415

**LE PRÉSIDENT :**

À part ça, est-ce qu'il manque d'autre chose?

**Mme CHRISTINE CARON :**

3420

Non. La rocade qui est proposée par la CMM, effectivement, les sections à faire, c'est ce qu'on regarde aujourd'hui et le prolongement de la 30, le raccordement ici au niveau de la 40.

**M. ROBERT PERREAULT :**

3425

J'ai entendu madame Caron parler de l'horizon du plan triennal des cinq prochaines années. Est-ce qu'il y a un autre horizon?

Autrement dit, est-ce que ce qu'on me dit, c'est que le ministère n'étudie d'aucune façon, et les gens sont prêts ici à soutenir que le ministère n'étudie d'aucune façon aucun projet, je ne parle pas à court terme, mais de compléter le réseau lavallois sous forme de rocade ou autrement vers l'ouest?

3430

**LE PRÉSIDENT :**

3435

Madame Caron.

**Mme CHRISTINE CARON :**

3440

En fait, les partenaires municipaux et régionaux sont à mettre à jour leur planification en matière d'aménagement du territoire. C'est ce que le ministère des Transports, quand le plan de gestion des déplacements a été rendu public, déplorait d'ailleurs, c'est qu'au niveau des partenaires municipaux, il n'y avait pas de priorisation, il n'y avait pas de choix en matière d'aménagement du territoire. Le ministère a donc été obligé de suppléer jusqu'à ce que la Cadre d'aménagement du gouvernement soit rendu public en 2000.

3445

Maintenant, ce sont les partenaires municipaux qui mettent leur planification à jour. Et à l'occasion de cette planification-là, il va y avoir discussion entre le ministère et les partenaires

3450 justement pour prioriser les projets et s'entendre sur un arrimage transport-aménagement du territoire qui réponde aux préoccupations.

Mais pour répondre directement à la question, il n'y a pas d'étude sur le prolongement de...

3455 **LE PRÉSIDENT :**

La 440.

**Mme CHRISTINE CARON :**

3460

... la 440 sur le territoire de Laval.

**LE PRÉSIDENT :**

3465

Du côté de Ville de Laval, que pouvez-vous nous en dire?

**M. GUY COURCHESNE :**

3470

Actuellement, au même titre que toute modification, le prolongement vers l'ouest serait soumis à une étude d'impact sur l'environnement, donc devrait sans doute revenir devant le BAPE. Et à la Ville de Laval, pour le moment, il n'y a rien dans les cartons pour implanter un boulevard urbain à 4 voies vers l'ouest ou le prolongement de l'autoroute 440.

3475

C'est clair que dans les acquisitions des emprises qui ont été faites dans les années 60, il y avait une prévision dans ce sens-là, mais il y en avait également une, pour vous le rappeler, qui allait à Repentigny, au même titre qu'il y en avait une qui allait à l'Île Bizard.

3480

Ça fait que si on commence à ressortir tous les dossiers des placards, bien, je pense qu'on ne finira pas ce soir parce qu'il y en avait beaucoup à l'époque. Donc, si je veux juste simplifier, actuellement dans les projets autoroutiers à Laval, le seul qui est prévu, c'est le projet du pont de la 25.

**LE PRÉSIDENT :**

3485

Très bien. Ça vous va, monsieur Perreault?

**M. ROBERT PERREAULT :**

3490

Enfin, évidemment, c'est important de savoir, parce que dans le fond, ce qui se dessine derrière ça, c'est un peu comment on va structurer l'organisation des déplacements

dans la région de Montréal. Évidemment, il y a des débats sur la voiture, mais d'autres alternatives, et c'est difficile de discuter de Notre-Dame d'un coup, la 25 d'un coup...

**LE PRÉSIDENT :**

3495

C'est effectivement difficile de saisir, dans le cadre d'un projet spécifique...

**M. ROBERT PERREAULT :**

3500

Dans quelle perspective les choses se dessinent.

**LE PRÉSIDENT :**

... de tout voir en même temps.

3505

**M. ROBERT PERREAULT :**

J'ai compris, monsieur le président, je ne veux plus prendre trop de temps, j'ai fini, j'ai bien compris que sur le 38 millions de kilomètres en moins, j'ai compris qu'on nous présenterait des chiffres de projection de l'achalandage prévu, indépendamment de l'intervention du ministère, que les chiffres vont venir. Mais est-ce qu'on m'a donné une réponse à savoir si c'est 38 millions de moins par rapport à maintenant?

3510

Autrement dit, il y a actuellement, mettons, 1 milliard de kilomètres parcourus. Parce que quand on va avoir fait la 25, si on ne fait rien d'autre, avec le temps, on va se retrouver effectivement avec 38 millions de kilomètres en moins.

3515

Je soulève la question pour la raison suivante. C'est que notre conviction, c'est que tous les chiffres du ministère depuis des années vont dans le sens d'une augmentation régulière et systématique du nombre de véhicules sur les routes dans cette région chaque année.

3520

Là, le ministère nous arrive avec un scénario où il n'y en aurait plus. Il fait un pont, puis ça va être tout simplement un réaménagement de la circulation. Il n'y a pas de voitures supplémentaires, sinon à la marge.

3525

**LE PRÉSIDENT :**

Mais ce n'est pas tout à fait de cette façon-là que je comprends leur 38 millions.

3530

**M. ROBERT PERREAULT :**

Moi non plus. C'est pour ça que...

**LE PRÉSIDENT :**

3535

Toutes choses étant égales par ailleurs, sans pont de la 25, ça donnerait ça. On fait le pont de la 25, ça fait 38 millions de moins. C'est ce que je comprends. Mais toutes choses étant égales par ailleurs, donc horizon 2016. Uniquement on peut varier, c'est une analyse...

3540

**M. ROBERT PERREAULT :**

Donc, il n'y a pas de diminution de 38 millions de kilomètres par rapport à la situation présente. On se comprend?

3545

**LE PRÉSIDENT :**

3550

Bien, ce que je comprends, si le pont apparaissait comme par magie demain matin, c'est-à-dire que j'en comprends si quelqu'un... il y avait un petit quartier dans Saint-François, par exemple, l'ancien village de Saint-François, il y a un quartier résidentiel qui est là. Ce que je comprends de l'explication, s'il y a quelqu'un qui travaille à Montréal, qui est dans ce quartier-là actuellement, je ne sais pas, il part, il s'en va vers le pont Pie IX. Mais si demain matin, comme par magie, le pont de la 25 apparaît, c'est cette personne-là qui est dans le quartier Saint-François, qui va passer tout de suite par...

3555

**M. ROBERT PERREAULT :**

Oui, ça, je le comprends.

3560

**LE PRÉSIDENT :**

Il va sauver, disons, 10 kilomètres.

3565

**M. ROBERT PERREAULT :**

Oui.

3570

**LE PRÉSIDENT :**

C'est comme ça que je comprends l'explication du ministère.

3575

**M. ROBERT PERREAULT :**

Mais est-ce qu'on ne pourrait pas avoir le chiffre plus... est-ce qu'on ne peut pas réussir à comprendre tout simplement, dans le fond, actuellement, dans la région de Montréal – Rive-Nord, on s'en va vers quel niveau de demande en termes de transport en voiture. Ça, c'est une

des interventions possibles. Et si celle-là était faite, je comprends que le ministère estime qu'il y a là une diminution de kilomètres.

**LE PRÉSIDENT :**

3580

Nous allons l'avoir.

**M. ROBERT PERREAULT :**

3585

Mais en même temps j'essaie d'anticiper, est-ce que l'effet net, d'après le ministère, va être une diminution par rapport à maintenant ou pas, ou si tout simplement, c'est qu'il y a une augmentation moins grande?

**LE PRÉSIDENT :**

3590

C'est qu'on a des tableaux qui ont été déposés. Monsieur Tremblay a décrit les tableaux. Il y avait un scénario que monsieur Tremblay appelle son 2r. Il va le rajouter pour qu'on puisse voir à ce moment-là pour 2016 qu'est-ce que ça fait, donc le 2r qui ne tient pas compte du métro, par exemple, de... je ne me souviens plus du nom de la gare. Mais c'était pas d'autres interventions en transport en commun avec et sans la 25.

3595

**M. ROBERT PERREAULT :**

3600

Parce que je ne reviendrai plus, monsieur le président, évidemment j'ai déjà abusé du temps de la commission. C'est parce que dans le fond, ce qui ne nous est pas possible d'évaluer à ce moment-ci, c'est la pertinence de cette solution, parce qu'il ne nous est pas possible d'apprécier l'ampleur du problème.

3605

Je comprends que les gens du ministère disent: «Il y a des gens qui habitent à Saint-François, puis qui veulent aller voir leur fille à Longueuil, puis qui vont sauver un détour», je comprends ça. Et c'est sûrement quelqu'un qui doit être très heureux aujourd'hui s'il peut faire ça.

3610

Mais ce qui est important pour nous, semble-t-il, c'est d'apprécier l'ampleur du problème et de voir en quoi ce projet constitue une solution réelle, significative, par rapport à d'autres alternatives. Et ça, si on n'est pas capables d'avoir les chiffres sur la nature du problème... d'autant plus, c'est d'autant plus compliqué que le ministère prend la peine de nous dire qu'il veut un pont mais il ne veut pas que ça marche trop fort. Parce que si ça marche trop fort, ça ne marchera pas du point de vue du partenaire privé. Alors, ça devient d'autant plus important de savoir c'est quoi le volume total attendu.

3615

Est-ce que ça représente 5 % de la solution des problèmes à venir? 10 %? 20 %? 50 %? Et c'est quoi l'investissement nécessaire pour solutionner cette partie de la



problématique? Et ça, on n'est pas capable de l'évaluer sans avoir ces prévisions.

3620 Et moi, ce que je souligne à cette commission, si vous regardez les chiffres d'augmentation de la circulation automobile et de la demande depuis les 10, 20 dernières années dans la région, et si vous regardez d'autre part le rythme de congestion des routes, et bien, moi, j'estime que nous allons nous retrouver avec un problème évident et d'où, après ça, les discussions sur la géométrie du pont, sur l'augmentation des voies, sur...

3625

**LE PRÉSIDENT :**

C'est des choses que vous pourrez mettre en lumière dans un mémoire.

3630

**M. ROBERT PERREAULT :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

3635

Je vous remercie.

**M. HENRI GILBERT :**

3640

Est-ce que je pourrais ajouter un commentaire, monsieur le président?

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, un bref commentaire.

3645

**M. HENRI GILBERT :**

Bref commentaire, parce qu'on a des choses à déposer et des choses que monsieur Perreault a dites qu'on pourrait quand même éclaircir par beaucoup.

3650

Quand on parle du 38 point quelques millions, qu'on parle après ça de démographie, de croissance, mais le 38 millions en question, là, c'est un certain nombre de gens qui restent à Laval-Est, qui s'en vont à Montréal-Est. Peu importe la croissance, peu importe le développement, ces gens-là vont toujours sauver au moins 38 millions, parce que c'est constant, ça. C'est des gens qui ne déménageront pas demain matin. Juste pour dire ça. C'est sûr qu'il va avoir d'autre chose à sortir, mais...

3655

**LE PRÉSIDENT :**

3660

Je ne veux pas repartir de débat sur cette question-là. Je vous remercie.

Nous allons inviter maintenant madame Patricia Clermont. Bonjour, madame.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

3665

Bonjour, messieurs. Donc, j'aurais encore des petites questions à propos aussi du péage puis, en fait, du contrat avec le partenaire privé aussi.

3670

Je voudrais savoir s'il est prévu, en fait, il est certain qu'il y aurait une clause qu'il y aurait toujours un péage sur ce pont-là ou bien si ça ne fonctionnait pas ou s'il arrivait quoi que ce soit, n'importe quel scénario, au bout de quelque temps, quelques années, le péage pourrait disparaître ou c'est coulé dans le béton. C'est juste au niveau du contrat. Mais après, c'est parce que j'ai une autre question qui va avec.

3675

**LE PRÉSIDENT :**

On peut voir dans les hypothèses, j'imagine. Bon, le ministère, vous faites des hypothèses. On va essayer de répondre à la question. Monsieur Gilbert.

3680

**M. HENRI GILBERT :**

Je pense qu'on a déjà répondu souvent à ce type de question, même de madame. C'est qu'on parle d'un contrat de 35 ans et puis comme n'importe quel contrat, il peut avoir des faillites, il peut avoir n'importe quoi qui peut se passer dans un contrat, mais c'est excessivement rare.

3685

Ce qui arrive dans un contrat de même, c'est qu'il y a des garanties qui sont exigées et c'est un complexe même financier qui s'établit, un consortium avec des garanties, Quand quelqu'un va là-dedans, c'est pour faire des profits, bien entendu. Donc, tout est calculé. Tout va être mesuré. Mais par contre, ils vont prendre une part de risque, c'est certain.

3690

Donc, vous dire ce qui va arriver dans 50 ans ou dans 20 ans, je n'ai pas de boule de cristal, sauf qu'on parle d'un contrat à long terme avec des garanties que le ministère va exiger dans ses contrats.

3695

**LE PRÉSIDENT :**

3700

Mais par contre, on ne le souhaite pas, mais disons il arrive une récession importante et jumelée à un recours accru au transport en commun et, tout d'un coup, bon, les hypothèses d'achalandage ne tiennent plus. Donc, le concessionnaire se retourne en disant: «Ce n'est plus viable.» Ça fait, disons, cinq ans qu'il exploite, puis là il refait ses projections, il dit: «Bien, dans 30 ans, ça va nous coûter 2 G\$ en perte de revenus, disons. Ça fait qu'on ne peut plus continuer.» Qu'est-ce qui arrive?

**M. HENRI GILBERT :**

3705

Vous avez bien raison, c'est un partenariat, c'est un contrat, puis il va avoir des clauses qui vont garantir certain achalandage. Comme n'importe quoi, on ne demande pas à un partenaire, même si c'est un partage de risque, de rentrer là les yeux fermés. Il va avoir un risque à prendre, mais il va avoir des garanties. Peut-être que madame Sultana pourrait rajouter.

3710

**LE PRÉSIDENT :**

Un certain partage de risque. Madame Sultana.

3715

**Mme SANDRA SULTANA :**

En fait, ce qu'on considère, c'est que, pour répondre à votre question, oui, la clause de maintenir un péage, ça fait partie du contrat. Donc, oui, ça va être là. Le péage devient...

3720

Monsieur le président, vous faisiez un commentaire si jamais l'achalandage n'y était pas. Bien, ça fait partie du risque que le partenaire privé doit assumer. Alors, lui, il a fait sa proposition, l'entente est faite avec un certain maximum garanti et tout ce qui est moindre ou plus devient la responsabilité du partenaire privé. Donc, s'il y a un manque à gagner, c'est sa responsabilité. C'est là, quand on parle de partage de risque ou de transfert de risque, c'est là où on en vient.

3725

**LE PRÉSIDENT :**

Ça, je comprends. Au point de vue financier, bon, les gens vont viser des retours sur l'investissement. Je ne sais pas quels seront les objectifs d'un partenaire privé, mais souvent sur l'avoir propre, les gens vont chercher des rendements de 13 %, 14 %, 15 %, 16 %, 17 %. Plus le risque est élevé dans leur perception, plus ils vont chercher, exiger, en tout cas, à atteindre et à construire en fonction d'un rendement élevé. Ça, on comprend ça.

3730

3735

Mais des fois, la réalité peut faire très mal. Il peut se produire toutes sortes de choses. Des faillites, on en a vu quand même. Il y en a des milliers. Quand on regarde les statistiques mensuelles au Canada, il y en a beaucoup de faillites.

Oui, monsieur Dufour.

3740

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Oui. J'allais justement poser la question à monsieur Gilbert. Est-ce que ça veut dire, parce que les PPP, les projets en partenariat, on en a entendu parler beaucoup depuis

3745 quelques années, est-ce qu'à ce moment-là les profits sont garantis pour le concessionnaire, les profits garantis? Est-ce que s'il y a des pertes, c'est l'État qui les assume? Mais lui va pouvoir continuer à faire des profits à un moment donné, il va se reprendre sur les profits. Alors, il y a toute cette problématique qui est toujours derrière les PPP entre le partenaire et le gouvernement.

3750 **M. HENRI GILBERT :**

Tantôt, madame Sultana m'a repris, puis avec raison, au niveau des garanties d'achalandage. C'est vraiment le concessionnaire qui va les assumer ces possibilités-là.

3755 Lui, ce qu'il va faire, c'est qu'il va regarder les comptages, il va regarder les projections, ses propres projections même pour voir si c'est rentable ou pas, puis il va nous faire des propositions. Mais c'est là qu'est le risque. On est certain que nous autres, une fois qu'il va nous avoir fait l'offre, et avec les taux de croissance qu'il va nous proposer et ainsi de suite qu'on va avoir à justifier, c'est là qu'il prend le risque.

3760 Madame Sultana, s'il vous plaît, vous voulez rajouter?

**Mme SANDRA SULTANA :**

3765 Je vais vous donner un exemple, le pont de la Confédération, le pont qui relie l'Île-du-Prince-Édouard au Nouveau-Brunswick.

3770 Le partenaire privé a fait une proposition pour un coût pendant, je ne me souviens pas de la durée, mais je pense que c'était 35 ou 40 ans, sur la durée de l'entente, une contribution qui demandait une contribution de la part du gouvernement, en fait du gouvernement et fédéral et provincial, de 47 M\$ sur une durée de 30, 35 ans, 47 M\$ par année. Ça, c'est l'entente qui est intervenue au moment de la construction, de la signature de l'entente. Donc, la proposition permettait d'entrevoir une contribution gouvernementale de 47 M\$ pendant 30, 35 ans, 40 ans. Je ne me souviens plus, comme je vous dis, de la durée de l'entente.

3775 Le risque que le coût de l'infrastructure soit plus élevé est le risque du partenaire privé. Et c'est effectivement ce qui est arrivé, le coût avait été évalué par le partenaire privé, le coût de l'infrastructure avait été évalué à 800 M\$ et le partenaire privé a dû assumer un 200 M\$ de plus qui était de son risque. Donc, l'infrastructure lui a coûté 1 G\$. C'était un risque qu'il a assumé.

3780 Donc, le gouvernement a signé pour un prix fixe garanti et c'est la contribution qui, à travers le temps, est la même. Le risque de dépassement des coûts, le risque de quoi que ce soit d'autre, d'achalandage, c'est le risque du partenaire privé.

3785 **M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Merci. Je reviendrai.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

3790

Mais il me semble qu'il y a d'autres exemples où est-ce que ça a moins bien marché. Mais ma question surtout, c'était que le ministère a dit, ce que j'ai compris, c'est que le péage était là pour contrôler l'achalandage notamment, puis pour faire participer les utilisateurs-payeurs. Mais moi, je me demande pourquoi alors on ne pourrait pas...

3795

Parce que ma question précédente, c'était que si, par exemple, ce pont-là, tout à coup les coûts étaient plus élevés et que les gens, les utilisateurs prévus décidaient, même si on semble nous le garantir, mais il me semble que les comportements c'est très difficile à garantir, s'ils devaient éviter l'infrastructure pour aller sur les autres ponts, est-ce que ce ne serait pas intéressant alors de prévoir des péages sur tous les ponts, ce qui pourrait refléter les vrais coûts et, par exemple, en améliorer l'entretien et aussi contrôler l'achalandage justement.

3800

Parce qu'on nous dit qu'il n'y aura pas d'afflux d'automobiles parce que le péage va faire contrôler l'achalandage. Je me dis, bien, ce serait très souhaitable pour les Montréalais. Hier soir, il y a eu une présentation qui a montré aussi les inquiétudes reliées à la santé publique pour les Montréalais aussi, puis je pense que peut-être ce serait une avenue. J'aimerais ça savoir si ça a été exploré.

3805

**LE PRÉSIDENT :**

3810

Avant de la diriger au ministère des Transports, j'aimerais quand même la diriger du côté de la Ville de Montréal, si la Ville de Montréal serait en faveur de péage, par exemple, sur l'ensemble des ponts autour de l'île. Parce que là, ça veut dire, on englobe pas seulement la rivière des Prairies, mais pensons aussi à ceux sur le Saint-Laurent.

3815

Donc, êtes-vous en faveur d'une éventuelle politique de péage sur tous les ponts autour de Montréal?

**M. MARC BLANCHET :**

3820

Pour l'instant, on n'a pas du tout cette politique-là. Dans le cadre du plan de transport, c'est sûr que ça peut rentrer dans une réflexion, mais ce n'est pas du tout à un niveau de scénario encore à l'étude.

3825

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous ne vous êtes jamais penchés sur cette question-là?

**M. MARC BLANCHET :**

3830

Pas spécifiquement dans le cadre d'un Plan de transport pour une gestion de la demande comme ça. Oui, on connaît la technique, on connaît la méthode, on s'informe de ce qui se passe ailleurs, mais ce n'est pas encore dans nos scénarios, puisque les scénarios vont venir à l'automne.

3835

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Gilbert.

3840

**M. HENRI GILBERT :**

C'est certain que ce n'est pas dans les orientations actuelles du ministère. Il y a beaucoup de partenaires, il y a beaucoup de conséquences au niveau, je dirais, économique d'un tel... ce n'est pas dans nos orientations présentement, mais il faudrait consulter l'ensemble de la population et nos partenaires. Il y a de nombreux partenaires économiques dans ce dossier-là.

3845

**LE PRÉSIDENT :**

Comme par exemple, monsieur Valiquette, hier, a mentionné éventuellement peut-être que des plans quinquennaux du ministère des Transports pourraient être soumis à la consultation publique dans le cadre d'une Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement. Donc, j'imagine, c'est le genre de sujet qui pourrait être abordé dans une consultation comme ça.

3850

Monsieur Valiquette.

3855

**M. LUC VALIQUETTE :**

Soit une évaluation environnementale stratégique qui porterait sur un plan régional de transport, disons, région de Montréal, tout à fait. Cette évaluation devrait se pencher pour déterminer quels sont les grands enjeux associés au transport. Mais on les aborde dans le cadre des commissions comme la présente ou celle sur la rue Notre-Dame.

3860

**LE PRÉSIDENT :**

C'est effectivement toujours la difficulté qu'on a. On est sur un projet précis. On essaie, bien entendu, nous-mêmes de comprendre qu'est-ce qui se passe globalement. Mais c'est toujours difficile parce que l'information n'a pas été préparée en fonction d'une région, mais en fonction d'un projet. C'est toujours un peu la difficulté que nous avons à faire sortir toute

3865

l'information dans des cadres de considération élargie.

3870

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

J'aimerais savoir si derrière votre question, vous pensez que les péages seraient incitatifs au transport en commun, amener les gens à utiliser davantage le transport en commun, donc à libérer aussi tous les ponts pour le transport en commun.

3875

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

Bien, ça pourrait être une avenue intéressante. Puis d'ailleurs, en fait, aussi ce qui est difficile pour le transport en commun, c'est qu'on attend encore le cadre financier, je pense que c'est en janvier prochain, mais c'est certain que ça pourrait faire partie des mesures qui pourraient inciter. Mais à la condition, par contre, qu'il y ait des sommes qui rendent le transport collectif rapide, performant, attractif aussi. C'est une vision, je crois.

3880

Je reviens un petit peu sur ma question précédente. C'est surtout que je me disais: est-ce qu'il pourrait arriver à un moment donné des pressions des utilisateurs à un moment donné, qui, par exemple, se plaindraient que c'est trop cher ou qu'ils ne veulent plus ou qu'ils sentent qu'il y a une injustice qui est faite à leur égard de toutes sortes de façons? C'est pour ça que je demandais si c'était garanti qu'il y aurait toujours un péage sur le pont de la 25.

3885

3890

**LE PRÉSIDENT :**

Effectivement, j'ai à l'esprit, il y a plus de 20 ans, lorsque les péages ont été enlevés sur l'autoroute 10, moi, je viens des Cantons-de-l'Est, je me souviens de ce fameux débat-là qui était, bon, les gens de Montréal... d'ailleurs, nous sommes envahis par les Montréalais notamment depuis que le péage a été enlevé sur l'autoroute 10, soit dit en passant.

3895

Mais je crois que c'était une décision politique, monsieur Gilbert, si je me souviens bien.

3900

**M. HENRI GILBERT :**

Oui. À l'époque, il y avait quand même de la controverse et puis il y avait eu une décision qui a été prise d'enlever les péages à ce moment-là. Les péages n'étaient pas sur toutes les autoroutes, il y en avait quelques-unes, et puis ça a été une décision politique.

3905

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, en théorie, ça pourrait arriver la même chose. C'est-à-dire si le politique décidait dans 10 ans, le pont existe, il y a quelqu'un qui part une campagne électorale, il dit: «Je m'engage à enlever le péage», mais il compenserait, ça voudrait dire, le concessionnaire. C'est

3910

ce que je dois comprendre. Parce que là, le concessionnaire serait lié avec un contrat de 35 ans, lui dirait: «Un instant. Vous avez mis votre signature au bas du contrat. Il me reste des clauses d'indexation. Ça vaut tant.»

3915 **M. HENRI GILBERT :**

Des hypothèses, monsieur le président, on peut en faire beaucoup, beaucoup. Sauf que le phénomène des partenariats privés-publics gagne en popularité un peu partout dans le monde. Il s'en passe un peu partout à tous les jours, il s'en développe. Donc, c'est une approche qui fait  
3920 en sorte qu'on veut que le partenaire public participe avec un profit à différentes constructions considérant les finances des différents gouvernements dans le monde. Il est de plus en plus populaire.

Donc, c'est une avenue qui est intéressante pour financer certains projets. On a qu'à  
3925 regarder en Europe, en France combien il y a d'autoroutes en concession avec des risques partagés. Autour de nous, il y a trois provinces qui en ont.

Il y a des bonnes expériences. Il y a des mauvaises expériences. Par contre, on essaie de s'instruire des bonnes expériences pour monter nos devis.

3930

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

3935 **M. DORIS MERCIER :**

Si vous me permettez...

**LE PRÉSIDENT :**

3940

Oui.

**M. DORIS MERCIER :**

... dans le cadre des PPP, au départ, il y a eu la *Loi sur le partenariat public-privé* qui a  
3945 été adoptée. Elle a été adoptée à l'Assemblée nationale à l'unanimité. Donc, tous les partis politiques étaient d'accord avec cette façon de procéder là.

Deuxièmement, quand on va dans un contrat comme ça avec un concessionnaire, ce  
3950 sont des concessionnaires majeurs. On parle de sommes très importantes avec des financiers importants. On ne peut pas aller dans ce genre de contrat comme ça avec des clauses très très floues au niveau du financement.



3955 Quand on veut enlever du péage sur des routes comme ça dans des contrats comme ceux-là, c'est très compliqué et les pénalités sont très importantes. Donc, quand on décide d'embarquer dans un contrat comme celui-là, généralement, il faut aller jusqu'au bout; sinon, ça va être très coûteux. Et comme je vous disais, à l'Assemblée nationale, ça avait passé à l'unanimité la *Loi sur le partenariat public-privé*.

3960 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Madame Clermont.

3965 **Mme PATRICIA CLERMONT :**

Je vais garder d'autre chose pour mon mémoire justement.

3970 J'aimerais savoir aussi, il y a des études de bruit qu'on nous a présentées qui étaient faites à 100 km/heure, mais on sait qu'au Québec, le 100 km/heure c'est un petit peu indicatif, il y a une zone de tolérance assez largement utilisée, j'aimerais savoir s'il y a des simulations faites à 120 km/heure.

3975 Puis je vous dis ça simplement parce qu'il y a à peu près trois semaines, je suis allée prendre une marche au parc de l'Île-de-la-Visitation, puis en partant dans l'est, j'ai marché longtemps pour être près du pont Papineau, puis là je peux vous dire qu'il y avait une énorme dissonance cognitive en ce que je voyais, parce que j'étais dans un parc-nature, et ce que j'entendais, puisque j'imagine que c'était des courses de moto qui se faisaient, puis je peux vous dire que c'était très, très, très fort.

3980 Alors, c'est pour ça que la zone de tolérance, elle est au moins utilisée; sinon, souvent dépassée. J'aimerais ça savoir si on a tenu compte de ces comportements-là qui sont actuels.

**LE PRÉSIDENT :**

3985 Monsieur Gilbert, pour l'étude de bruit, je crois qu'on a quelqu'un ici cet après-midi sur le bruit qui peut répondre de façon complémentaire aux questions que nous avons hier?

**M. HENRI GILBERT :**

3990 C'est exact, monsieur le président. Justement, notre spécialiste ne pourra pas être ici ce soir. Donc, ce serait intéressant de la faire passer tout de suite pour répondre aux questions de madame et aux questions que monsieur a posées hier.

**LE PRÉSIDENT :**

3995

Très bien. Justement en rapport avec le bruit, lorsque les simulations sont faites ou même les calibrations des modèles, bien entendu, j'imagine que les spécialistes en bruit, même s'ils voient une pancarte «50 km/heure», lorsqu'ils calibrent leurs modèles vont tenir compte de la vitesse réelle des automobilistes.

4000

Donc, de quelle façon vous simulez à la suite de ça en retour le bruit dans une zone de 100 km/heure. Alors, je vous laisse aller. Pouvez-vous vous identifier, s'il vous plaît?

**Mme LYNE GAMACHE :**

4005

Lyne Gamache. Lorsque l'on fait les études sonores, effectivement, on utilise soit la vitesse légale, la vitesse affichée, ou la vitesse réelle si elle est vraiment très très différente de la vitesse affichée.

4010

Par exemple, sur les autoroutes à Montréal où on affiche 70 km/heure, c'est évident que ce n'est pas 70 qu'on utilise mais plutôt 100 km/heure. Parce qu'en moyenne, c'est plus cette vitesse-là qui est la vitesse réelle. Mais c'est très, très rare qu'on va simuler au-delà de 100 km/heure, mais c'est arrivé qu'on peut utiliser des vitesses moyennes de 100, 110; mais 120, ça, jamais.

4015

Parce que de toute façon, sur le flot de véhicules, si on prend la vitesse moyenne, il y a des gens qui circulent à une vitesse inférieure du 100 km/heure, il y a des gens qui vont aller plus vite. Mais en moyenne, on n'est pas très, très loin de la vitesse légale.

4020

**LE PRÉSIDENT :**

Lors du suivi, vous vous apercevez, disons, il y a un peu plus de bruit que prévu, peut-être parce qu'effectivement les voitures vont un peu plus vite que vous aviez pensé, qu'est-ce que vous faites dans ce temps-là, s'il y a des habitations à proximité et que votre norme est dépassée?

4025

Vous allez réintroduire de nouvelles mesures d'atténuation?

**Mme LYNE GAMACHE :**

4030

Vous parlez d'un suivi à la suite de la construction d'une nouvelle route, par exemple?

**LE PRÉSIDENT :**

4035

C'est ça. Disons que vous aviez prévu, au niveau de telle résidence, ça pourrait être 55, mais finalement c'est 60. Donc, vous vous êtes trompés parce que justement, comme madame Clermont dit, disons que les autos vont plus vite. Vous faites quoi dans ce temps-là?

**Mme LYNE GAMACHE :**

4040 La vitesse n'a pas une si grande influence sur le niveau sonore global. En fait, c'est plus les volumes de circulation qui peuvent influencer grandement. Parce que si on passe à une différence de vitesse, par exemple, de 10 km/heure, on ne va même pas chercher 1 décibel de différence. Alors, ce n'est pas une composante qui est si importante.

4045 Lors de suivi suite à la construction de projets routiers, c'est très, très rare qu'on a pu observer des différences majeures par rapport avec ce qui a été évalué avant. Mais si jamais on constate de telles différences, première chose, c'est de vérifier: est-ce que c'est dû à des estimations de débit qui pouvaient être peut-être inférieures à ce qui est la réalité? On peut toujours réajuster à ce moment-là les mesures d'atténuation.

4050 Mais pour les projets que, moi, j'ai eu à étudier ou à suivre, de tels ajustements n'ont pas vraiment été nécessaires.

**LE PRÉSIDENT :**

4055 Existe-t-il des rapports de suivi, des rapports unifiés de suivi en disant: «Voici, on avait prévu dans le cadre de 5 ou 6 projets, on avait prévu ces niveaux de bruit là à l'ouverture, après ça, peut-être dans 10 ans. Et maintenant, on est allés voir dans la réalité pour savoir si nos prévisions étaient les bonnes.» Est-ce qu'il y a une étude comme ça qu'on pourrait prendre connaissance?

4060

**Mme LYNE GAMACHE :**

4065 Il y a certains rapports, oui, qui ont été déposés au ministère de l'Environnement. Je n'ai pas les projets comme tels en tête, mais je pourrais trouver l'information.

**LE PRÉSIDENT :**

4070 Si vous pouviez nous trouver des références de suivi pour voir s'il y a une justesse, quelle est la justesse des simulations par rapport à l'ouverture et 10 ans plus tard, pour voir si jusqu'à maintenant la performance du ministère est bonne.

4075 En passant, j'aurais une question. Parce qu'on a abordé brièvement le bruit, hier. Là, vous avez établi un niveau de bruit équivalent pour 24 heures. Vous avez échantillonné aussi des niveaux de bruit 1 heure. Habituellement, la pratique du ministère dans ce cas-ci spécifiquement de la 25, est-ce que ça a été fait de façon analogue vos échantillonnages de bruit et vos simulations par rapport aux autres projets routiers comme Notre-Dame? Est-ce qu'il y a des différences?

Par exemple, habituellement, est-ce que vous mettez des niveaux de bruit, par

4080 exemple, équivalant 1 heure la nuit pour savoir à quel niveau le bruit peut descendre? C'est quoi vous donnez comme information habituellement? Et est-ce que c'est la même chose aussi dans le cas de la 25, par rapport aux autres dossiers?

**Mme LYNE GAMACHE :**

4085

La méthode qui a été utilisée dans ce cas-ci pour réaliser l'étude d'impact sonore, c'est la même qu'on va étudier pour les autres projets. Il n'y a pas eu de différence quant à la méthode.

Vous me parliez des niveaux sonores la nuit, je crois?

4090

**LE PRÉSIDENT :**

La nuit, oui.

4095

**Mme LYNE GAMACHE :**

Le ministère utilise toujours un Leq, c'est un niveau sonore moyen évalué sur un 24 heures pour déterminer la gêne que vont subir les résidents à proximité d'une route. Ce n'est pas dans la pratique habituelle de déterminer les niveaux sonores de nuit.

4100

Et il faut dire aussi que dans le cas d'une route qui n'existe pas, plus on nous demande de raffiner, de déterminer, par exemple, les niveaux sonores de nuit ou à des heures très particulières, ça augmente beaucoup l'imprécision du résultat parce que c'est toujours basé sur des débits de circulation, des estimations de débit de circulation, alors qu'on préfère utiliser un Leq 24 heures, qui est un bon indicateur de la gêne sonore ressentie globalement par les riverains. Et on base sur nos estimations de mesures d'atténuation sur cet indicateur-là.

4105

Et ce n'est pas seulement le ministère qui dit que cet indicateur-là est intéressant, mais il y a quand même d'autres organismes qui l'utilisent. Et l'OMS reconnaît aussi que le Leq est un indicateur qui est intéressant pour évaluer la gêne des populations.

4110

**LE PRÉSIDENT :**

Mais on voit quand même, si on lit les derniers rapports du BAPE dans le domaine des transports, bon, les commissions reviennent régulièrement avec ce qui se ressemble au niveau de la méthode pour apprécier l'impact sonore. Il y a la question justement des niveaux minimum la nuit, les Leq peut-être 1 heure. Il y a aussi la différence entre les bruits continus et les bruits, disons, intermittents ou tapageurs. Donc, on voit qu'il y a quand même toujours...

4115

4120

Aussi, les gens de la Direction de la santé publique sont revenus encore hier en

mentionnant qu'ils avaient une position différente de celle du ministère des Transports. Ça fait qu'on est conscients qu'il existe quand même un certain débat au niveau de l'appréciation de l'impact sonore.

4125 Oui, madame Clermont.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

4130 J'avais une dernière question. C'était au sujet de... je n'ai pas, j'ai oublié le document avec moi aujourd'hui.

4135 Mais dans une partie du projet, on dit que les usagers du transport en commun vont être amenés à la ligne... bien, du métro Anjou, ce n'est pas possible, puisqu'on a décidé de le faire malheureusement à Laval à la place. Mais donc, ils vont être amenés au métro Radisson. Donc, ça va faire beaucoup, beaucoup d'usagers sur la ligne verte qui est pourtant très saturée à l'heure actuelle. Parce que, par exemple, si on regarde au métro Viau, ça arrive très souvent que c'est très, très plein, puis ce n'est pourtant pas très éloigné de Honoré-Beaugrand.

4140 Alors, je me disais que justement ça n'allait pas vraiment nécessairement aider à rendre le transport en commun attractif parce que les gens, des fois, ils ont l'impression justement que le transport en commun, c'est étouffant, ce n'est pas efficace, c'est plein.

4145 Puis d'autre part, de toute façon, il va avoir des autos qui ne vont pas aller dans Montréal-Est, mais qui, par exemple, vont prendre le Métropolitain, une direction ouest. Puis ça, ça va quand même être quelques centaines d'autos.

4150 Donc, j'aimerais ça savoir qu'est-ce que le ministère dit à propos de ça, parce que ça m'apparaît être un projet qui génère aussi des problèmes. Il est supposé en régler, mais il en produit aussi.

**LE PRÉSIDENT :**

4155 Sur les patrons de circulation routière, on a pu voir des tableaux. Donc, l'élément vraiment non abordé, c'est la question à partir de la ligne Radisson, c'est ça que vous dites, et pour aller vers Viau, c'est achalandé?

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

4160 Bien, c'est-à-dire que quand on va vers le centre-ville, il y a quand même beaucoup de gens. Le centre-ville, c'est une destination fréquente. Donc, ces gens-là vont arriver sur la ligne verte assez près du terminus, donc qui va contribuer à la saturation du réseau qui est dans les 90 %, si je me rappelle bien les chiffres, mais je ne les ai pas sous la main aujourd'hui.

4165           Donc, la ligne verte est déjà très congestionnée. Il y a des mesures à apporter. Et là, on va amener un afflux de gens que, bien sûr, on veut qu'ils utilisent les transports en commun, mais il y a un problème à ce niveau-là. Et c'est pour ça que la ligne bleue était souhaitable.

**LE PRÉSIDENT :**

4170           C'est intéressant ce que vous mentionnez là. Donc, il y a un certain paradoxe là. C'est-à-dire, on veut amener les gens à prendre le métro, mais il y a un manque de capacité à l'heure de pointe.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

4175           Bien, ça les décourage.

**LE PRÉSIDENT :**

4180           Effectivement.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

4185           Juste pour vous donner mon expérience, quand je prends le métro, bon, bien, souvent les gens justement vont descendre parce qu'ils sont exaspérés, puis à ce moment-là parce que c'est plein. Alors, dans ce temps-là, ça va contre le fait...

4190           Et malgré ça, pourtant, on a vu, je pense c'était la dernière enquête origine-destination qui disait quand même que ça c'était stabilisé, les gens sont intéressés à prendre les transports en commun, mais ils en endurent beaucoup déjà.

**LE PRÉSIDENT :**

4195           Donc, la question du métro. Oui, du côté de monsieur Gilbert. Le métro est congestionné, comment on fait pour décongestionner un métro?

**M. HENRI GILBERT :**

4200           Je pense qu'il y a quelqu'un de la STM dans la salle, monsieur le président, qui pourrait peut-être répondre à la question.

**LE PRÉSIDENT :**

4205           Très bien.

**M. MARC BLANCHET :**

Oui, on a François Pépin de la STM qui nous accompagne, qui pourrait donner l'information qu'on a.

4210

**M. FRANÇOIS PÉPIN :**

Bonjour.

4215

**LE PRÉSIDENT :**

Bonjour, monsieur.

**M. FRANÇOIS PÉPIN :**

4220

En fait, au niveau du réseau de métro actuellement, il y a effectivement des zones qui sont saturées, mais on parle quand même effectivement d'un taux d'à peu près 90 %.

4225

La ligne 1 est saturée essentiellement entre la station Berri-UQAM et la station McGill, donc dans la partie centre-ville. Il y a de la capacité résiduelle, même s'il semble y avoir beaucoup d'achalandage, au niveau de la section S de la ligne 1, c'est-à-dire entre Honoré-Beaugrand et Berri-UQAM.

4230

Le tronçon critique du réseau de métro, actuellement, c'est la ligne 2 orange entre les stations Jean-Talon et Mont-Royal. D'ailleurs, la ligne 5 venait effectivement soulager la ligne 1 un peu, mais pouvait amener certains problèmes au niveau de la saturation de la ligne 2.

4235

Donc, tout projet, qui fait une diversion des clientèles et qui amène plus d'usagers vers la ligne verte au niveau de Radisson – Honoré-Beaugrand, vient à ce moment-là aider pour avoir un meilleur confort ou un peu de capacité résiduelle sur la ligne orange qui est la ligne la plus achalandée du réseau.

**LE PRÉSIDENT :**

4240

Donc, en rapport avec la question de madame Clermont, ça signifie quoi à ce moment-là si le pont de la 25 serait fait et des gens affluent via des autobus à la ligne Radisson? Ça grossit pas mal ou ça règle le problème?

**M. FRANÇOIS PÉPIN :**

4245

À ce moment-là, ça améliore effectivement la situation, parce que ça assure une meilleure répartition des points de saturation au niveau du métro. C'est-à-dire au niveau de la

4250 ligne 2, c'est presque à 100 %, et au niveau de la ligne verte au centre-ville, il y a quand même un peu de capacité résiduelle. Donc, ça améliore la situation en termes d'équilibre de charge dans le métro actuel.

**LE PRÉSIDENT :**

4255 Donc, le pont de la 25 pourrait avoir un effet positif à la congestion du métro qui est présentement observée.

**M. FRANÇOIS PÉPIN :**

Oui.

4260 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Oui, madame Clermont.

4265 **Mme PATRICIA CLERMONT :**

Mais je veux juste être certaine. Vous avez quand même dit que la ligne verte est à 90 %. Ça fait que ce n'est pas 50 %, c'est 90 %.

4270 **M. FRANÇOIS PÉPIN :**

90 %, mais entre les stations Berri-UQAM et McGill.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

4275 Simplement.

**M. FRANÇOIS PÉPIN :**

4280 Simplement. Parce qu'effectivement, à l'est de Berri, on pourrait déposer les chiffres en termes de profil de charge, mais effectivement on est en bas de 75 % à l'est de Berri.

**LE PRÉSIDENT :**

4285 Donc, c'est possible quelques informations pour le métro? Ce serait apprécié.

Alors, madame Clermont, oui, ça vous va?



**Mme PATRICIA CLERMONT :**

4290

Il y avait juste l'autre volet pour le trafic qu'on génère aussi sur la Métropolitaine en direction ouest. Parce que tout le monde ne s'en va pas à Montréal-Est.

**LE PRÉSIDENT :**

4295

L'aspect métropolitain, si on peut adresser ça à monsieur Gilbert.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

4300

Qui est déjà achalandé aussi, très.

**LE PRÉSIDENT :**

4305

L'achalandage sur Métropolitain, direction ouest. C'est ça?

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

Oui, direction ouest.

4310

**M. HENRI GILBERT :**

Excusez. Vous parlez de l'effet de la 25 sur le nombre de voitures en direction...

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

4315

Ouest.

**M. HENRI GILBERT :**

4320

... ouest?

**LE PRÉSIDENT :**

4325

Ouest sur Métropolitain.

**M. HENRI GILBERT :**

4330

Ouest sur Métropolitain. C'est une augmentation qu'on a à partir de la 25 de 270 véhicules sur le trois heures de pointe, donc 90 véhicules de plus de l'heure.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

Direction ouest.

4335 **M. HENRI GILBERT :**

Par contre, si on regarde en direction est, on parle de moins 1 360 véhicules.

4340 **Mme PATRICIA CLERMONT :**

Mais ils vont quand même s'ajouter à tous les gens qui sont sur...

**LE PRÉSIDENT :**

4345 Mais en direction ouest, ça ajoute un petit peu de monde en direction ouest, selon votre modèle.

**M. HENRI GILBERT :**

4350 Oui. Ça, c'est à l'ouest de la 25. Regardez ce qu'on a aussi à l'est de la 25, qui est très quand même favorable pour le projet.

**LE PRÉSIDENT :**

4355 Mais disons que le matin, par contre, sur Métropolitain, si je mets Métropolitain, le tronçon qui est au sud-ouest de la 25, on a néanmoins en direction est, on a une diminution de trafic. Mais en direction ouest, on a une augmentation de trafic.

**M. HENRI GILBERT :**

4360

Une légère augmentation, monsieur le président. Puis regardez, déjà quand on arrive passé Pie IX, on tombe avec des réductions.

**LE PRÉSIDENT :**

4365

Madame Clermont.

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

4370

Ça va être tout pour le moment, merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Ça va être tout? Alors, je vous remercie.

4375

**Mme PATRICIA CLERMONT :**

Je vous remercie.

4380

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, nous allons mettre fin à la séance de cet après-midi.

4385

**M. HENRI GILBERT :**

Monsieur le président, excusez-moi.

**LE PRÉSIDENT :**

4390

Oui?

**LE PRÉSIDENT :**

4395

On avait madame Lyne Gamache qui était ici pour le bruit, puis comme elle ne pourra pas être ici ce soir, il y avait des questions d'un monsieur concernant Anjou et les murs d'antibruit qui ont été installés sur la 40 et sur la 25, il y a 20 ans ou 25 ans.

**LE PRÉSIDENT :**

4400

La question spécifique sur ces murs-là?

**M. HENRI GILBERT :**

4405

Oui. Est-ce qu'on peut relire la question?

**LE PRÉSIDENT :**

4410

Vu qu'elle ne sera pas là, on peut à ce moment-là procéder, madame Gamache, pour expliquer ça succinctement.

**M. HENRI GILBERT :**

4415

Monsieur, celui qui posait...

**LE PRÉSIDENT :**

La personne d'hier n'est pas là?

**M. HENRI GILBERT :**

4420

Non, elle n'est pas là. Par contre, monsieur, hier, faisait référence à des études qui avaient été faites, qui avaient justifié à l'époque des murs antibruit sur la 40 et sur la 25. Donc, il disait, avec l'apport additionnel de circulation, est-ce que ça ne viendrait pas... puis il parlait aussi des voies de desserte qui étaient l'autre côté du mur.

4425

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, je me souviens. Oui, madame Gamache.

4430

**Mme LYNE GAMACHE :**

Pour répondre à la question de l'intervenant, c'est sûr que la zone d'étude du présent prolongement de l'autoroute 25 ne s'est pas étendue au sud de l'échangeur Anjou. Toutefois, il y a des écrans antibruit qui ont été construits à partir du pont tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine jusqu'à l'échangeur Anjou du côté est. On le voit sur l'acétate, c'est ce qui est inscrit en rouge. Il y a également un écran antibruit qui a été construit en bordure de l'autoroute 40, de l'échangeur jusqu'à la fin du secteur résidentiel d'Anjou.

4435

Le premier écran qui a été construit, c'est celui en bordure de la 25 à Anjou, entre l'échangeur et la fin de Ville d'Anjou, à ce moment-là qui est près de la rue Chénier, je crois. L'étude a été réalisée en 81 et le mur a été construit en 86. Lorsqu'on a réalisé cette étude-là, c'est sûr que le prolongement de la 25 n'était pas dans l'air, alors ce prolongement-là n'a pas été considéré.

4440

Lorsqu'on fait une étude qui amène à la construction d'un écran antibruit, on va utiliser les débits existants sur la route et non pas des débits probables dans 10 ans ou 20 ans. C'est la pratique courante.

4445

En 81, lors de l'étude, ce qui a été utilisé pour déterminer les dimensions de l'écran nécessaire, ce sont des débits moyens qui ont été majorés de 25 %. Pourquoi? C'est pour tenir compte de l'avenir, quand même. Parce que lorsqu'on fait un écran, on essaie qu'il soit efficace pendant 20 ou 30 ans, pendant le temps de sa vie utile finalement. Donc, en 81, les débits qui ont été utilisés sont de l'ordre de 95 000 sur l'autoroute 25 par jour.

4450

Lorsqu'on a fait le deuxième projet en bordure de la 25, mais du côté de Montréal, donc à partir du tunnel jusqu'au nord de Sherbrooke, finalement là où se terminait dans le temps la Ville de Montréal, les débits sur la 25, les débits journaliers moyens étaient de l'ordre de 140 000 véhicules, aux environs. C'est sûr que ça va augmenter entre les deux études.

4455

4460 Il faut dire toutefois que lorsqu'on construit un mur, on a un objectif de réduction sonore qui est d'environ 10 décibels, ce qui correspond à la moitié du bruit. On peut réduire le bruit de moitié environ.

4465 Pour que l'efficacité d'un écran commence à diminuer parce que les débits augmentent de façon importante, je vous dirais qu'il faudrait que les débits doubles, au moins. Parce qu'à ce moment-là, on va aller chercher des augmentations d'environ 3 décibels et ça peut commencer à réduire l'efficacité du mur.

4470 Donc, je vous disais que les débits de 81 sont d'environ 94 000. Il n'y a pas eu de doublement de débit. Et même si on pense que le prolongement de la 25 peut augmenter légèrement les débits sur l'autoroute, ce qui n'est pas vraiment ce qui est évalué, mais disons même de 10 %, ça ne va pas altérer l'efficacité du mur qui a été mis en place, même celui de 86. Le premier à Anjou a été construit en 86.

4475 Il faut dire également que ce mur-là à Anjou, les panneaux ont été changés en 1999 lorsqu'on a construit le mur en bordure de la 40 parce qu'ils présentaient un vice de fabrication. Les panneaux se fissaient et pouvaient causer des problèmes de sécurité pour les usagers. Ils pouvaient tomber sur la chaussée. Alors, on les a donc remplacés par un matériau qui, cette fois-ci, est absorbant du côté résidence, donc du côté de la voie de service, ce qui permettait de  
4480 réduire un peu le bruit des véhicules qui circulent sur la voie de service.

Plutôt que réfléchir sur le panneau – avant, c'était juste un béton – maintenant, il y a une partie de ce bruit-là qui est absorbée et qui ne retourne pas donc vers les habitations. Également, les panneaux sont plus étanches que le concept initial, ce qui fait qu'on a été chercher quand  
4485 même une petite augmentation d'efficacité de ce mur-là.

Et pour ce qui est des voies de service, les débits sur les voies de service, je n'ai pas de données. Par contre, du côté d'Anjou, ce n'est pas une voie de service qui est très, très  
4490 achalandée.

Je pense que l'intervenant, hier, disait qu'il y avait eu un ajout de voie sur la voie de service, ce qui n'est pas le cas. Nos projets d'écran n'ont jamais impliqué d'ajout de voie sur les  
voies de service.

4495 Je ne sais pas si ça répond bien à la question?

**LE PRÉSIDENT :**

Je croirais que oui, de mémoire. Donc, je vous remercie.

4500

**Mme LYNE GAMACHE :**

D'accord.

4505 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, nous allons mettre fin à cette sixième séance. Alors, nous vous invitons à assister aux travaux de la commission ce soir, à compter de 19 h.

4510 \* \* \* \* \*

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

4515 Et, j'ai signé :

\_\_\_\_\_  
4520 **LISE MAISONNEUVE, s.o.**