

Séance de la soirée 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 7

Séance tenue le 19 mai 2005, 19 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
PRÉSENTATION PAR L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT.....	11
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
PIERRE BRISSET.....	14
PATRICK CHARETTE.....	27
RÉJEAN BENOIT.....	33
NICOLE LOUBERT.....	49
REPRISE DE LA SÉANCE.....	60
ALAIN BOUCHER.....	61
MARC LESSARD.....	72
GUY GARAND.....	83
FRANÇOIS GAGNON.....	86
NORMAND LEGAULT.....	99

## MOT DU PRÉSIDENT

### LE PRÉSIDENT :

5            Alors, mesdames et messieurs, bonsoir et bienvenue à cette septième 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           Ce soir, nous allons, bien entendu, continuer à inviter des personnes inscrites au registre à venir adresser leurs questions à la commission.

15           Pour ce qui est des demandes particulières, ma feuille n'est peut-être pas à jour, mais du côté du ministère des Transports et des personnes-ressources, si vous avez des informations, documents à déposer à la commission, je vais vous inviter à nous faire signe.

15           Du côté du ministère des Transports.

### M. HENRI GILBERT :

20           Si vous me permettez, monsieur le président, on a déposé deux documents, un qui s'intitule *Ligne écran de la rivière des Prairies flux entrant sur l'île de Montréal*, la question de la colonne 2r qui a été demandée par monsieur Perreault. On a déposé également *L'évaluation de l'impact de l'autoroute 25 sur les déplacements interurbains des véhicules lourds*. On parle bien d'interurbains.

25           Et puis pour utiliser le fameux graphique avec les flèches passant sur le pont, on n'a pas déposé de document. On n'en a pas pour ça, parce que ça fait partie des études et de nos simulations. Mais pour l'information de l'audience, c'est qu'on peut utiliser facilement comme chiffre de basse entre 5 500 et 6 500 environ. Donc, tout le monde qui veut utiliser le graphique ou les flèches avec les pourcentages en utilisant ce nombre de camions là peut arriver à décortiquer le document.

30           Il y a aussi deux, trois autres questions que j'aimerais répondre. Je vais peut-être laisser les experts parler; mais après ça, j'aimerais intervenir sur les questions de monsieur Perreault.

35

### LE PRÉSIDENT :

Très bien. Du côté des personnes-ressources.

40

### M. NORMAN KING :

Oui, côté de la Santé, j'ai déposé les documents qui manquaient en termes de nombre

45 de copies. Donc, les dépôts, c'est l'étude de Litman à laquelle on a fait référence; l'étude de Santé Canada; une copie de notre présentation PowerPoint. Et j'ai également déposé des résumés des deux autres études supplémentaires auxquelles docteur Drouin a fait référence hier soir; l'étude Pointe-aux-Trembles, j'ai déposé le sommaire exécutif, parce que l'étude au complet qui est disponible au besoin est très volumineuse; ainsi que la carte de l'île de Montréal qui démontre les cinq secteurs où on a des agrégats d'asthme. Donc, le tout a été déposé.

50 La seule chose, c'est que la semaine prochaine, je complérais avec un envoi par courriel pour que ça puisse être mis sur votre site Web.

**LE PRÉSIDENT :**

55 Très bien, merci, monsieur King.

**M. MARC BLANCHET :**

60 Peut-être juste mentionner, pour que ce soit enregistré, que j'ai donné l'information à vos recherchistes quant aux deux références sur le stationnement, qui proviennent des deux plans qui avaient déjà été déposés.

**LE PRÉSIDENT :**

65 Très bien, je vous remercie.  
Du côté de l'AMT.

**M. CLAUDE CARETTE :**

70 Oui. Nous sommes disposés, à votre aisance, à faire la présentation au niveau des achalandages au niveau des trains de banlieue et un portrait du transport collectif.

**LE PRÉSIDENT :**

75 Vous êtes en mesure de nous faire la présentation?

**M. CLAUDE CARETTE :**

80 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est combien de minutes?

85 **M. CLAUDE CARETTE :**

Cinq minutes.

90 **LE PRÉSIDENT :**

Cinq minutes à peu près. D'accord, on peut y aller. Au début, je me demandais si on attendrait une question d'un participant. Mais d'accord, allons-y tout de suite pour la présentation si vous êtes en mesure de la faire. C'est comme vous voulez, on peut attendre s'il y a une question d'un participant un peu plus tard.

95

**M. CLAUDE CARETTE :**

On peut la faire tout de suite. C'est comme vous voulez.

100 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord, faisons-la tout de suite.

**M. CLAUDE CARETTE :**

105

Donc, au niveau du transport collectif, pour faire un bref résumé au niveau de la région métropolitaine, Yves Phaneuf va vous faire une présentation au niveau de l'achalandage, mais à titre d'introduction, on peut résumer, l'offre de transport actuelle au niveau de la région métropolitaine, il y a plusieurs réseaux de transport.

110

Il y a premièrement un réseau de métro de la STM qui a 4 lignes de métro, 65 stations, dont un prolongement de trois stations à Laval; un réseau de trains de banlieue constitué de 5 lignes de train avec 49 gares; un réseau de transport métropolitain par autobus, soit des voies réservées, il y a plus de 260 circuits des organismes de transport de la région sur 85 km de voies réservées; et enfin, plusieurs réseaux locaux dont le réseau de la STM ou de la STL, par exemple, dans la région métropolitaine.

115

Il y a également différents organismes qui offrent du transport adapté. Des organismes de transport adapté, il y en a une quinzaine dans la région. C'est du paratransit. C'est du transport adapté en parallèle au transport régulier.

120

Actuellement, il y a plus de 440 millions d'usagers sur l'ensemble des réseaux, incluant le métro, les trains de banlieue et les autobus. C'est en hausse constante depuis 96. L'année dernière, il y a eu une légère baisse de l'ordre de 1.5 % sur la base des chiffres recueillis à ce jour.

125

Comme indiqué aux documents produits récemment par le secrétariat de l'enquête origine-destination 2003, il y a deux grands constats dans le fond qu'on peut tirer de la comparaison des résultats de 1998 et de 2003.

130

Tout d'abord, on note une croissance relative plus importante de l'usage du transport collectif que la croissance de l'usage de l'auto. Autrement dit, le nombre de déplacements en transport collectif a augmenté de 1.6 % par année entre 1998 et 2003. Et pour ce qui est des autos, il a augmenté de .9 % par année. Donc, la croissance est plus importante au niveau du transport en commun. Ces nouveaux déplacements proviennent principalement de l'île de Montréal à 58 %, 15 % des territoires de Laval et de la Rive-Sud, et 27 % des troisièmes couronnes.

135

140

Le deuxième constat, il y a eu une stabilisation de la part de marché du transport en commun. Donc à 22 %, entre 1998 et 2003, on a maintenu la part de marché au niveau de la pointe du matin et c'est la première fois que ça arrivait depuis 1970. Donc, il y a une stabilisation au niveau de la part de marché pour le transport collectif.

145

Je vais laisser Yves Phaneuf aller un peu plus en détail au niveau des réseaux de l'offre, autrement dit de la demande, également des derniers investissements qu'il y a eu en transport collectif dans la région.

#### **M. YVES PHANEUF :**

150

Alors, ça va être quand même un portrait assez sommaire des interventions de l'Agence métropolitaine de transport depuis sa création, ses débuts de ses opérations en 96.

155

Donc, on va regarder essentiellement deux grands aspects sur lesquels l'AMT intervient au niveau des équipements, donc le réseau de transport métropolitain par autobus qui comprend des terminus, des stationnements incitatifs et des voies réservées sur lesquelles circulent l'ensemble des AOT, donc des autobus des sociétés de transport et des CIT.

160

Alors, en 1996, le portrait de l'offre qui était disponible, lorsque l'AMT a pris ces genres d'équipements-là en charge, on comptait 5 terminus, 5 stationnements incitatifs totalisant 4 263 places. On dénotait aussi 9 axes de voies réservées. Ce sont des équipements qui ont eu un statut d'équipements métropolitains, donc qui assuraient des déplacements soit interrives ou inter AOT.

165

Quatre ans plus tard, en 2000, on voit déjà un changement quand même important. On se retrouve avec 8 terminus, 19 stationnements incitatifs, qui presque doubleraient le nombre de places à déjà 7 861 places, et 15 voies réservées totalisant 68 km, et un express métropolitain

entre le stationnement incitatif Brossard et le centre-ville passant par le pont Champlain, express opéré par le RTL pour l'AMT.

170 Et en 2004, on est rendus à 13 terminus, 21 stationnements incitatifs pour 10 657 places, 25 voies réservées sur 82.7 km et 2 express métropolitains. On le voit en rouge. Là, cette fois-là, c'est entre Laval, le Carrefour et la station de métro Côte-Vertu.

175 On va regarder au niveau comme tel de l'utilisation. Donc, ça, c'est au niveau de l'offre des stationnements incitatifs. On voit la façon que ça a évolué, on voit quand même qu'il y a eu une augmentation croissante de la demande. Et si on fait un bilan, on voit ici qu'au niveau de la capacité qui a augmenté, en bleu, on voit l'augmentation de la capacité, le taux, l'utilisation. On voit donc les stationnements, au fur et à mesure qu'on les faisait, finalement se remplissaient. Donc, on répond à une demande qui est là.

180 D'ailleurs, on avait dénoté, au niveau du plan stratégique de l'AMT en 1997, que tout le segment de marché des déplacements bimodaux, les automobilistes qui transfèrent sur des réseaux soit de métro, train de banlieue ou des voies réservées, était vraiment un segment de marché qui était en croissance.

185 Donc, on a augmenté l'offre en 8 ans de 128 %. Et la demande, on voit qu'elle, elle a augmenté de 162 %, ça a plus que doublé.

190 Au niveau des terminus métropolitains, la capacité est exprimée en nombre de quais offerts et on voit que, bon, il y a une augmentation constante et au niveau de l'achalandage aussi. Donc, si on résume en termes de offre-demande, on voit qu'on a augmenté l'offre de 63 % et la demande a suivi à 32 %.

195 Tous ces investissements-là se font, bien sûr, avec les sociétés de transport qui les utilisent. Donc, on travaille conjointement avec ces gens-là pour répondre à leurs besoins. Au niveau des voies réservées, on se retrouve sur les réseaux municipaux et, à l'occasion aussi, sur le réseau autoroutier du ministère. Donc, là aussi, on travaille en collaboration avec ces organismes-là.

200 Donc, au niveau des voies réservées, on voit ici l'augmentation de l'offre en kilomètres et l'achalandage lui aussi a suivi.

205 Alors, le bilan au niveau de l'offre, on a augmenté, on l'a plus que doublé, donc une augmentation de 123 %. Et la demande, elle aussi, a suivi. Donc, on parle, bien sûr, d'une augmentation d'offre mais c'est aussi une augmentation qualitative. Donc, les qualités des services sont aussi offertes, sont aussi augmentées en termes de fréquence et de niveau de service, bien sûr.

210 Au niveau des trains de banlieue, plus succinctement que pour les équipements, on voit que, 1996, bon, la région métropolitaine, il y avait un certain nombre de services qui avaient été abandonnés. Donc, il restait seulement 2 lignes de train, celle de Deux-Montagnes et de Rigaud, et ça répondait à un achalandage d'à peu près 6.9 millions de personnes annuellement. Le nombre de places de stationnement, environ 5 000.

215 Et en 2003, on a introduit, depuis ce temps, 3 nouvelles lignes. Donc, on se trouve à 5 services de train de banlieue. Le nombre de gares a augmenté d'à peu près 50 %. Le nombre de places de stationnement a plus que doublé lui aussi, il a triplé. On se retrouve à 13 141 places et l'achalandage a doublé.

220 Donc, on voit sur les lignes existantes, bien sûr, le ministère des Transports a réalisé la modernisation de la ligne Deux-Montagnes en 1995, si je ne me trompe pas, et on a vu l'impact que ça a eu sur l'achalandage. La ligne Rigaud, c'est resté plutôt stable, on travaille à augmenter la qualité au niveau du service dernièrement avec l'achat de nouvelles voitures.

225 On voit le succès qu'a connu la ligne de train de Blainville. Et en passant, la plupart de la clientèle qui se retrouve sur le train de Blainville sont des nouveaux usagers qu'on a retirés du réseau routier. On les capte. La plupart de ces usagers-là sont captés dans nos stationnements incitatifs.

230 Saint-Hilaire, c'est un peu le même bilan, mais en moins, si vous voulez, en moins gros. Puis Delson, la ligne la plus récente aussi.

235 Donc, globalement, on en a parlé tout à l'heure, quand on regarde au niveau de l'achalandage de l'ensemble des AOT dans la région de Montréal, on voit justement la tendance qui allait toujours à la baisse. Et là, on ne parle pas de part modale mais on parle de nombre d'usagers en chiffres absolus. Et à partir de 1995, on voit que la courbe a changé de direction pour aller vers le haut, pour se retrouver vers 441 780 000 déplacements sur une base annuelle. À comparer à 1996, on est partis de 398 millions, donc une augmentation annuellement, en forme d'achalandage, de 43 millions de déplacements de personnes.

240 Ça, ça reflète, si vous voulez, l'ensemble des efforts qui a été fait pour le transport en commun de l'AMT, des sociétés de transport, des CIT, du ministère des Transports aussi.

245 En termes d'investissements, ce que ça représente, bon, au niveau des lignes de train de banlieue, je ne vous ferai pas le détail annuellement, là, mais au total, de 1997 à 2003, c'est 155 M\$ qui ont été investis. Et pour le réseau de transport métropolitain, on parle d'environ 135 M\$, pour un total de 290 M\$. Et ça, c'est seulement les investissements qui ont été réalisés par l'AMT. Donc, il y a les sociétés de transport, bien sûr. les CIT ont fait des investissements beaucoup dans la flotte d'autobus au niveau de l'entretien, au niveau des garages, etc.



250 Nous, ici, on ne reflète que les trains de banlieue, les équipements métropolitains. Je n'ai pas présenté le métro, les investissements qui sont en cours en ce moment parce que, comme il n'est pas encore en opération, on ne pouvait pas faire un peu le rapport entre les investissements consentis et une augmentation au niveau de l'achalandage.

255 Si vous avez des questions... en passant, aussi, on a laissé la disquette de cette présentation-là. Elle a déjà été déposée.

**LE PRÉSIDENT :**

260 Très bien, monsieur Phaneuf. Nous vous remercions.

Du côté du ministère des Transports.

**M. HENRI GILBERT :**

265 Il y a trois autres questions qui nous ont été posées, qu'on aimerait tenter de répondre.

Sur la question de monsieur Perreault sur le nombre de kilomètres diminués en termes d'utilisation de voiture en 2016, juste vous rappeler qu'il y a un document qui en parlait, je pense qu'il avait la cote PR3.5. Donc, ça répond à la question.

270 Au niveau des voies réservées, on a aussi des résultats concernant l'autoroute 15. Si vous permettez, on peut peut-être, ça va prendre quelques minutes, vous dire c'est quoi les résultats de l'étude qu'on a faite là-dessus. C'était une question aussi de monsieur Perreault. Est-ce que vous voulez qu'on le fasse tout de suite, monsieur le président?

**LE PRÉSIDENT :**

280 Pour les voies réservées qu'on a discuté?

**M. HENRI GILBERT :**

Sur l'autoroute 15.

285 **LE PRÉSIDENT :**

Allons-y.

**M. HENRI GILBERT :**

290 Ça va être assez vite.

**LE PRÉSIDENT :**

295 Peut-être le plus rapidement possible.

**M. HENRI GILBERT :**

300 Je demanderais à monsieur Jean-Luc Pellerin de faire la présentation, s'il vous plaît.

**M. JEAN-LUC PELLERIN :**

305 Bonsoir. Ça va être une courte présentation sur la voie réservée aux véhicules à taux d'occupation élevé sur l'autoroute 15. D'abord, mentionner que cette voie réservée là a été mise en fonction à l'automne 1995. Elle a déboursé des coûts d'environ 1 M\$.

310 Comme on peut voir ici, elle traverse la rivière des Prairies. La voie réservée débute au niveau de Côte-Vertu et se termine un peu au sud de l'autoroute 440 qu'on voit ici. Elle a une longueur approximative de 6 km. Elle ne concerne seulement que la direction nord. Elle est en fonction de 15 h à 19 h, les jours ouvrables seulement.

315 On a réalisé, au cours de l'automne 2003 dans le cadre des enquêtes o-d de la région de Montréal, des comptages sur l'ensemble des ponts de la région métropolitaine. Ce qu'on peut voir, au niveau des derniers comptages qui ont été réalisés à l'automne 2003, c'est qu'ici, dans le bas, on montre en pointe p.m., donc en direction nord, l'utilisation de la voie réservée ici. Évidemment, cette voie réservée là est exclusive aux véhicules à deux personnes et plus, et aussi aux taxis et autobus.

320 Donc, dans cette voie-là, ce qu'on a observé, le 22 octobre 2003, on a observé le passage de 1 400 véhicules et il y avait 300 véhicules avec une personne seulement, 1 000 véhicules avec deux personnes, et 34 véhicules seulement avec trois personnes et plus, pour un taux d'occupation de 1.79, donc en deçà du taux théorique qu'on devrait s'attendre à deux personnes. C'est surtout en raison du 23 %, ici, qui apparaît de véhicules contrevenants, qui est 306 sur le 1 400.

325 On peut se poser la question: est-ce qu'une voie réservée transporte plus de personnes qu'une voie qui ne l'est pas?

330 On a fait l'exercice ici au bout de la colonne, et on arrive à un total pour, dans le cas ici on avait une heure et quarante-cinq de relevé, de 2 300 personnes ou 2 350 personnes comparativement à la voie du centre, qui était la voie où il a passé le plus de personnes, tout près de 4 600. Donc, on peut parler d'à peu près 50 % en termes de personnes qui ont été...

Non. Ce qu'il faut dire, en fait, c'est que la voie réservée au taux d'occupation élevé

335 cette journée-là a passé 50 % moins de personnes que la voie où il a passé plus de monde.

On voit que le total, ici, du taux d'occupation de l'autoroute 15 en direction nord est de 1.14 personne par véhicule. On peut se poser la question: est-ce c'est beaucoup à l'échelle métropolitaine? Donc, sur la prochaine acétate, ce qu'on voit, c'est qu'on a couvert un ensemble  
340 de ponts dans la région de Montréal et le taux de 1.14 se trouve moyen. On peut le qualifier de moyen comparativement à tous les endroits où on a fait des relevés. Ça va de 1.09 sur l'autoroute 13 au niveau de Laval, et ça va jusqu'à 1.21 au niveau du pont Papineau. C'est des données observées au cours de l'automne 2003.

345 Donc, ça conclut le complément d'information pour la voie réservée de l'autoroute 15.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien, merci.

350

**M. HENRI GILBERT :**

Il y a une dernière intervention pour répondre aux questions. Je vais demander à madame Caron de parler des trains de banlieue, l'historique un peu des trains de banlieue, pour mettre  
355 vraiment le contexte suite à la présentation de l'AMT, si vous permettez. Ça va être assez court.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Madame Caron.

360

**Mme CHRISTINE CARON :**

Oui, monsieur le président. Monsieur Perreault avait demandé qu'on dépose des prévisions d'achalandage que le ministère avait faites pour les trains de banlieue dans les années  
365 90. On n'a pas pu encore trouver ces documents-là. Par contre, je pense que son constat était surtout que le ministère avait été lent à s'intéresser au transport en commun et particulièrement aux trains de banlieue.

Alors, je voudrais simplement rajouter quelques éléments sur ce que monsieur Phaneuf disait tout à l'heure. C'est le ministère qui a initié le renouveau des trains de banlieue dans la  
370 région métropolitaine, dans la mesure où c'est lui qui a initié le service Deux-Montagnes et le service Rigaud, un investissement de 150 M\$ sur Deux-Montagnes et 85 M\$ sur Rigaud. Et une fois le transfert de la responsabilité vers l'AMT, le ministère a aussi appuyé les actions de l'AMT dans ce sens-là.

375

En fait, les premières lignes que l'AMT a mises en place, Blainville et Saint-Hilaire, l'ont

été à l'occasion aussi de mesures de mitigation sur des travaux que le ministère faisait par ailleurs et ça a été commencé comme des projets pilotes pour finalement devenir des services permanents.

380

Ce que vous avez devant vous, c'est un peu plus que les trains de banlieue. En fait, c'est les investissements comparés au niveau du routier et du transport en commun, depuis le dépôt du Plan de gestion des déplacements en 2000.

385

Comme vous pouvez le constater, en fait, il y a un total de 1 G\$ de dépensé au niveau du routier, la grande majorité au niveau de la conservation et de l'amélioration, c'est-à-dire la réfection du réseau. Et dans certains cas, l'amélioration, on peut penser entre autres à l'axe de la 15, ou encore au boulevard Taschereau à l'axe de la 10 sur la Rive-Sud, qui comprend aussi un projet de transport en commun.

390

Par contre, au niveau du transport en commun, des dépenses de 751 M\$. Et ça, c'est 95 % des dépenses qui étaient prévues au Plan de gestion des déplacements, donc un assez bon taux de réalisation. Et la majorité des investissements l'ont été au niveau du développement, c'est-à-dire de nouveaux services d'ajout d'offre. Ça, ça veut dire le prolongement du métro à Laval et ça veut dire aussi le développement des trains de banlieue.

395

Au niveau de la conservation, ce sont aussi des investissements dans le métro, qui est l'équipement métropolitain structurant en termes de transport en commun, donc conservation du métro; de même qu'au niveau des services d'autobus, achat d'autobus pour les sociétés de transport.

400

Donc, en termes d'investissement, il y a un engagement et notamment du développement de nouveaux services de transport en commun.

405

J'ajouterais par rapport à ça qu'en comparaison, l'offre de... monsieur Phaneuf a parlé de l'ajout d'offre de transport en commun. En ce qui concerne l'ajout d'offre au niveau routier, on a ajouté à peu près 250 voies-kilomètres depuis 93 dans la région métropolitaine, ce qui est très faible. Si on compare le ratio per capita au niveau des infrastructures routières de Montréal par rapport à la majorité des villes canadiennes, Montréal a le ratio le plus bas après Vancouver.

410

Je pense qu'il faudrait aussi considérer le résultat de ces investissements-là. Monsieur Phaneuf a parlé de l'achalandage, mais si on compare l'utilisation du transport en commun entre Montréal et les villes canadiennes ou nord-américaines, l'achalandage est assez intéressant. On considère que, notamment au niveau des voyages per capita, à Montréal, on a 200 voyages per capita, en comparaison de 145 à Toronto. La part modale, c'est relativement équivalent. Et en fait, en termes d'offre, à Montréal, on a 57 voies-kilomètres per capita, alors qu'à Toronto, ça s'établit à 44 voies-kilomètres.

415

420           Donc, le constat est qu'il y a un engagement tant du ministère que des partenaires au  
niveau du transport en commun. Si la commission le désire, on peut continuer la recherche des  
documents en question.

**LE PRÉSIDENT :**

425           Si vous êtes capable de mettre la main sur cette information-là. De toute façon, du côté  
de l'AMT, ils vont vérifier aussi. Donc, si vous êtes capable au début de la semaine prochaine de  
trouver quelque chose, donc on pourra à ce moment-là en faire le dépôt.

**Mme CHRISTINE CARON :**

430           D'accord.

**LE PRÉSIDENT :**

435           Je vous remercie. Ça va?

              Maintenant, nous allons procéder à l'invitation des personnes inscrites au registre. On  
m'a informé que monsieur Pierre Brisset, qui était inscrit hier, est ici ce soir, avant-hier même.  
Bonjour, monsieur Brisset!

440           **M. PIERRE BRISSET :**

445           J'aurais une question d'ordre de précision sur un des tableaux qui était fourni dans le  
rapport de 2004. C'est ce qu'on appelle la figure 4, qui est les débits de circulation au niveau de  
service. Est-ce que ce serait possible d'afficher le...

**LE PRÉSIDENT :**

450           C'était quel document exactement?

**M. PIERRE BRISSET :**

              C'est le document qui a été déposé en décembre 2004.

455           **LE PRÉSIDENT :**

              C'est ça, le PR3.4.

**M. PIERRE BRISSET :**

460

Oui, le PR3, prolongement de l'autoroute 25. Je n'ai pas de numéro de PR dessus, mais ça doit être le PR3, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

465

Je l'ai, et la figure était?

**M. PIERRE BRISSET :**

470

La figure 4. C'est celle-là ici, avec les...

**LE PRÉSIDENT :**

475

Figure 4. Donc *Débit de circulation et niveau de service, heure du pointe du matin, 2016*.

**M. PIERRE BRISSET :**

480

C'est ça, oui, exactement. Alors, d'abord, je voulais savoir, j'ai trouvé qu'il y avait quelques erreurs d'addition dans les chiffres.

485

Dans la ligne du milieu, juste à côté du numéro 25, vous avez 3 170 véhicules qui vont vers le pont. Il y a une sortie de 60... Le chiffre qui est ici, que j'ai, c'est écrit 3 400, le chiffre qui est là. Mais on part ici de 3 170 et il en quitte 60 de l'autoroute là. Alors, ce chiffre-là ne peut pas être 3 400, parce que si on enlève 60 à 3 170, on arrive à 3 110.

Je voulais savoir: est-ce que ces chiffres-là ont été faits à l'ordinateur ou mis à la main?

**LE PRÉSIDENT :**

490

Monsieur Venne.

**M. JACQUES VENNE :**

495

Monsieur le président, effectivement, il y a eu une erreur de calcul et ça a été corrigé, sauf que la figure, elle, ne l'a pas été. Parce que si vous faites le 3 170 moins 60, plus le 1 230, vous arrivez à 4 140.

**M. PIERRE BRISSET :**

500

Oui, bien, la réponse, c'est bon.

**M. JACQUES VENNE :**

505           Donc, c'est simplement une erreur de transcription. Ça fait qu'on a enlevé le chiffre de 3 400. C'est strictement...

**M. PIERRE BRISSET :**

510           Alors, c'était juste une précision, comme je vous dis.

515           La question que je voulais savoir sur cette carte-là ici, il y a une entrée de 530 véhicules de la rue montée Masson, que je crois qui va être le circuit du boulevard Villeneuve pour prendre le pont. C'est-à-dire que ça semble être un lien logique. Alors combien de ce 530 vont vers le pont et combien retournent vers Terrebonne? Est-ce que vous avez décortiqué ce chiffre-là pour donner...

520           Moi, j'avais évalué à peu près 80 % irait vers le pont et 20 % vers Terrebonne. Parce que l'intérêt de rentrer là, c'est pour prendre le pont, et je voulais savoir si c'était véridique.

**LE PRÉSIDENT :**

525           Monsieur Venne.

**M. JACQUES VENNE :**

530           Monsieur le président, il y a une division du trafic qui arrive de la montée Masson et de l'avenue Marcel-Villeneuve et qui aurait effectivement intérêt à prendre l'autoroute 440 vers l'est et d'aller chercher la bretelle d'accès vers la 25 sud.

535           C'est une partie du trafic qui va prendre ce trajet-là pour ne pas nécessairement avoir à prendre l'avenue Roger-Lortie, venir prendre le boulevard Lévesque et entrer à l'entrée où il y a 1 100 ou 1 200.

**M. PIERRE BRISSET :**

540           1 060.

**M. JACQUES VENNE :**

545           C'est ça.

**M. PIERRE BRISSET :**

545 Alors, ma présomption que environ 400, 450 de ces 530 iraient vers le pont est correcte, à peu près? Environ 400 véhicules de ces 530 iraient vers le pont? Le gros du pourcentage irait vers le pont?

**M. JACQUES VENNE :**

550 Oui.

**M. PIERRE BRISSET :**

555 Je voulais juste valider ça, parce que ce n'était pas précis.

**LE PRÉSIDENT :**

560 Un petit point, juste ne pas échanger trop rapidement, notamment pour fins des transcriptions, essayez d'attendre un petit délai avant de répondre, s'il vous plaît.

**M. PIERRE BRISSET :**

Excusez, oui.

565 **LE PRÉSIDENT :**

On avait un petit détail technique. Ça va vite des fois.

**M. PIERRE BRISSET :**

570 Oui. C'était juste des précisions que je voulais avoir sur cette carte-là.

575 Alors, ma première question. J'ai entendu lors de la présentation des chiffres d'économie de véhicules-kilomètres. Dans le premier document, en 2002, on parlait de 20 millions de véhicules-kilomètres économisés. Dans un communiqué de presse le 5 mai, on parlait de 38 millions de véhicules-kilomètres économisés. Et puis à la présentation, on parlait de 50 millions de véhicules-kilomètres.

580 Est-ce que le projet a tellement changé entre les étapes, surtout entre le 5 mai et l'ouverture du BAPE? Et surtout, c'est quoi la pertinence de ce chiffre-là, quand on parle d'un déplacement de 40 milliards de véhicules-kilomètres dans la grande région de Montréal?

Et permettez-moi, ça, c'est un chiffre qui se compare, parce que j'étais avec la CMM



585 hier et on parlait de 8,1 millions de déplacements par jour, donc 70 % par auto. Alors, on parle  
d'environ 5 1/2 millions de déplacements par jour dans la CMM, en moyenne de 20 km par  
déplacement, on arrive à environ 40 milliards. Je peux me tromper, ça peut être 35, ça peut être  
45, mais on compare des chiffres de dizaines de millions avec des chiffres de dizaines de  
milliards.

590 Alors, je me pose la question, on parle d'économie de .1 % de déplacements au complet  
de la CMM, alors je pose la question: c'est quoi la pertinence de ces constatations-là?

**LE PRÉSIDENT :**

595 Monsieur Gilbert.

**M. HENRI GILBERT :**

600 C'est certain que si on compare ça à l'ensemble de la région métropolitaine, c'est le  
pourcentage que vous avez dit, ça, c'est certain.

605 Par contre, qu'est-ce qu'on a à défendre, c'est un projet, et on regarde les impacts  
toujours, comme l'Environnement l'a dit hier, comme Santé publique l'a dit aussi, on compare les  
impacts d'un projet comme s'il n'existait pas et après ça comme s'il existe, le projet. Donc, on sort  
les impacts du projet.

610 Mais vous avez raison, ce n'est peut-être pas l'élément le plus important. Mais ce qui est  
peut-être plus important même à souligner, c'est peut-être les 11 millions d'heures sauvées  
d'attente, qui sont peut-être plus représentatives que même le 38 millions par rapport à l'ensemble  
de la région métropolitaine.

615 Mais je pense qu'on se fait dire à tous les jours à la télévision que chaque tonne de GES,  
c'est important. Ça fait qu'on parle de 38 millions de kilomètres et de 11 millions heures d'attente,  
de 11 millions, je crois, de litres d'essence. Tout ça s'ensuit là. Donc, c'est une part.

**LE PRÉSIDENT :**

620 Mais je ne voudrais pas qu'on tombe dans l'opinion à ce stade-ci. Monsieur Brisset va  
avoir une opinion; bon, monsieur Gilbert peut avoir une autre opinion. Vous comprenez, là on  
s'en tient aux faits.

**M. PIERRE BRISSET :**

625 Non, je ne veux pas débattre les opinions. Ça, je suis d'accord avec vous, monsieur le  
président. Je voulais juste relever le point devant la commission. Alors, c'est à vous à juger de

la pertinence.

**LE PRÉSIDENT :**

630 C'est fait.

**M. PIERRE BRISSET :**

635 Il y a aussi une autre série de données qui a été donnée après 1971 où on parlait que le volume de trafic entre Laval et Montréal a quasiment triplé.

640 Je voudrais préciser qu'entre 1966 et 1976, il y a eu 18 voies de route ajoutées aux 16 voies existantes. Le pont Papineau à 6 voies qui a été ajouté en 1968, l'autoroute 13 en 1976 et le doublement des ponts Papineau et Pie IX. Là, je n'ai pas les dates exactes, mais à peu près dans ce temps-là. Donc, on parle de juste une période, quand on réfère la date de référence de 1971, où il y a eu un ajout de quasiment 2 ½ fois plus de voies, de 16 à 34, et si on rajoute le pont Charles-de-Gaulle, on parle de 20 à 44 voies rajoutées entre 1966 et 1976.

645 Donc, la date médiane que vous aviez prise en 1971, c'était dans une croissance énorme de développement de réseau routier. C'est évident que quand les routes sont ouvertes, l'impact n'est pas connu tout de suite, ça prend du temps avant que la demande arrive à l'offre.

650 Alors, ça, je voulais faire cette précision pour corriger le fait que, bon, depuis 1971, il n'y a pas eu d'intervention et le volume de trafic a triplé. On sait maintenant la raison; parce qu'il y a eu beaucoup d'ajouts autour de 1971. Alors, c'était une précision que je voulais apporter.

655 Et puis évidemment, après 1976, il y a eu l'élargissement du pont Médéric-Martin de 6 à 8 voies. Il y a eu la conversion d'une voie centrale sur le pont de la 13. Et puis je pense qu'il y a eu un ajout, mais je ne suis pas certain, sur le pont Viau.

Alors, donc, on a parlé de 20 voies à 48 voies dans la période affectée entre 1971 et 2000, aujourd'hui.

**LE PRÉSIDENT :**

660 Votre question, s'il vous plaît, monsieur Brisset.

**M. PIERRE BRISSET :**

665 Alors, c'était juste de mentionner que quand on cite des chiffres, est-ce qu'il y aurait possibilité de mettre le contexte réel, dire au moins les dates?

**LE PRÉSIDENT :**

670 Mais vous comprenez, le promoteur, donc on comprend qu'il fait, comme son nom l'explique, il fait la promotion de son projet. C'est normal. Donc, on recherche les faits avant tout.

675 Et du côté des participants, bien entendu, la seconde partie de l'audience permettra aux gens de justement faire ressortir des points que les gens peuvent contester ou des opinions différentes.

**M. PIERRE BRISSET :**

680 D'accord.

**LE PRÉSIDENT :**

685 Je vais demander votre collaboration, s'il vous plaît.

**M. PIERRE BRISSET :**

Donc, il n'y a pas de question sur cet item-là.

690 On a beaucoup parlé de péage. On parle de 1 \$, le péage, 2 \$. Il faut comprendre que... combien de temps ça va durer le péage sur le pont? Parce que quand on compare avec les autoroutes à péage qui étaient établies, où c'était 25¢ dans les années 60, comprenons que 25¢ dans les années 60 vaut 2,50 \$ aujourd'hui, pas 1 \$ mais 2,50 \$, parce que le coût de vie a augmenté de dix fois.

695 Et puis on a réussi à enlever les péages sur la grandeur du réseau routier au Québec. Maintenant, on parle d'un pont entre Montréal et Laval qui va être à péage et puis tous les autres ponts autour de Montréal vont être gratuits. Combien de temps ça va survivre, ça, en termes pratico-pratique?

700

**LE PRÉSIDENT :**

705 Monsieur Gilbert. On en a discuté un petit peu, il y avait une question similaire, mais on peut quand même la rappeler. On fera le même exercice que tout à l'heure. Donc, monsieur Gilbert, pourquoi seulement le pont de la 25 serait à péage?

**M. HENRI GILBERT :**

Au niveau des partenariats privés-publics, l'orientation qui a été donnée, c'est qu'on

710 pouvait implanter le PPP ou le péage sur des nouveaux réseaux, des nouvelles sections et aussi à des endroits où on offrait des alternatives. Donc, le pont de l'autoroute 25 nous permet ces deux possibilités-là.

715 Aussi, il y a d'autres bénéfices au partenariat privé-public, puis je peux demander à madame Sultana de les énumérer, si vous voulez, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

720 Mais c'est surtout au niveau pourquoi seulement le pont de la 25 qui serait à péage? Pourquoi pas les autres ponts? Dans cette optique-là.

**M. HENRI GILBERT :**

725 Non, il n'y a pas seulement... il y a un autre projet qui s'en vient sur l'autoroute 30 aussi, parce qu'il répond à certains critères comme je viens d'énumérer. Si vous en voulez plus, on peut élaborer davantage.

**LE PRÉSIDENT :**

730 Mais on pourrait peut-être aller du côté de la Ville de Montréal. Est-ce que, par exemple, la Ville de Montréal souhaite éventuellement que tous les ponts autour de l'île de Montréal soient à péage? C'est la même question que je vous ai posée cet après-midi, mais je pense ça vaut la peine d'y répondre encore.

735 **M. MARC BLANCHET :**

Oui. En fait, c'est exactement la même question. J'ai dit qu'on s'intéressait beaucoup quand même à ce phénomène-là, on étudie ce qui se passe dans le monde et tout, mais on est loin encore d'avoir même ça comme...

740 On n'a aucun scénario présentement. Parce que dans le processus du Plan de transport, on est encore à l'étape du diagnostic et tous les scénarios seront bâtis à partir de l'automne. Donc, je ne pourrais même pas vous dire qu'il existe un scénario comme ça encore aujourd'hui, Donc, ce n'est pas envisagé pour l'instant.

745

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, ça fait partie d'une réflexion globale éventuelle. C'est ce qu'on a compris.

750 **M. PIERRE BRISSET :**

Je suis d'accord avec vous. Je ne veux pas entamer de débat, j'ai posé ma question. La commission est consciente de ma question. Alors, on va laisser à ça. C'est à vous à juger la pertinence des réponses.

755

**M. HENRI GILBERT :**

Monsieur le président, je peux donner aussi toute la série des raisons du péage en général. Mais est-ce que c'est ce que vous voulez?

760

**LE PRÉSIDENT :**

Mais je crois qu'on l'a entendu notamment lors de votre présentation initiale du projet. Donc, pourquoi le péage, c'est revenu à plusieurs reprises. Donc, on peut retrouver les motivations du ministère des Transports à plusieurs reprises au sein des transcriptions, au sein des documents déposés sur les motivations.

765

**M. HENRI GILBERT :**

Parce que je ne voudrais pas que ce soit seulement les deux raisons. Il y en a une série quand même, l'utilisateur-payeur, le financement, en tout cas. Donc, je voudrais que ce soit quand même...

770

**LE PRÉSIDENT :**

Ça a été couvert à plusieurs reprises cet aspect-là.

775

**M. MARC BLANCHET :**

Monsieur le président, juste une précision sur les péages.

780

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

785

**M. MARC BLANCHET :**

On avait quand même évoqué des deux côtés de la salle, si jamais il y avait un projet comme tel, ce serait un très, très grand débat public. Et si jamais c'était dans les scénarios, que ce soit – monsieur Gilbert le disait – au niveau du ministère mais c'est la même chose à la Ville, si jamais c'était dans un des scénarios du Plan de transport, ce qui n'est pas encore, ça

790

ferait l'objet d'une consultation publique assez large étant donné les autres impacts que ça pourrait générer. Donc, je voulais juste ramener quand même cette idée-là de consultation qui serait nécessaire.

795

**LE PRÉSIDENT :**

On avait aussi abordé la question, effectivement, d'éventuelles consultations publiques sur des plans de transport, chose qui n'est pas encore matérialisé du côté, disons, du ministère de l'Environnement, de la procédure d'évaluation. C'est des choses éventuellement aussi qui pourraient se produire. Disons que ce n'est pas fait encore. Mais il pourrait avoir des débats plus larges, un peu comme on voit...

800

Là, on a un projet ponctuel. Oui, c'est normal que les gens essaient de mettre en relation. C'est un système, veux, veux pas, c'est un réseau routier. Mais c'est difficile à partir d'un projet d'avoir le portrait exact de tout ce qui se passe et des implications, lorsque c'est assez loin du projet.

805

Oui, monsieur Brisset.

810

**M. PIERRE BRISSET :**

Alors, c'est juste la question que je dis si ça monte... j'ai vu la simulation à 2 \$. Il faut comprendre que 2 \$ équivaut à 20¢ dans les années 60, et je crois que même avec 25¢ par péage, les autoroutes étaient assez sollicitées. Sur votre simulation, je vois, à contresens, une utilisation nulle ou presque nulle, 170 véhicules.

815

Peut-être qu'il y avait une erreur de simulation, je ne sais pas, mais là on dit que si on part d'une équivalence de 25¢ des années 60 appliquée sur le pont aujourd'hui, personne n'utiliserait le pont à l'extérieur des heures de pointe, basé sur votre simulation. Peut-être c'était une simulation vite, peut-être il faut réanalyser ça. J'étais surpris de voir ce chiffre-là, que si c'était 2 \$ qui est équivalent à 20¢ des années 60, que personne n'utiliserait l'infrastructure.

820

**LE PRÉSIDENT :**

825

Ça aussi, monsieur Venne, je crois que c'est vous qui avez parlé des simulations. Est-ce que c'est monsieur Venne ou monsieur Tremblay?

**M. HENRI GILBERT :**

830

Monsieur Tremblay.

**LE PRÉSIDENT :**

835 Mais rapidement. On en a parlé déjà à deux reprises de la façon de vos hypothèses de calcul, comment vous vous êtes basés. Donc, on peut retrouver l'explication au moins à deux endroits à l'intérieur des transcriptions. Mais resynthétisez rapidement les hypothèses de travail pour arriver à vos calculs, s'il vous plaît. Monsieur Tremblay.

840 **M. PIERRE TREMBLAY :**

Merci, monsieur le président. Peut-être une petite mise au point avant de revenir sur la simulation des péages. À ma souvenance, les données que j'ai, c'est que le péage dans les années 60 était plutôt de 10¢ aux périodes de pointe et il était passé à 25¢ dans les années début  
845 70. Et l'indice des prix de la consommation, 25¢ dans les années 72, ça fait 1 \$ dans les années 2004.

Ceci dit, la façon de simuler, lorsqu'on simule à 1 \$ ou 2 \$, en fait, ce qu'on fait essentiellement, c'est qu'on va traduire le montant du péage, le tarif de péage, en pénalité de  
850 temps, en temps équivalent, en utilisant une méthode qui est basée sur l'établissement d'une valeur du temps.

Alors, la valeur du temps moyenne utilisée pour nos simulations est de 10 \$ de l'heure, si bien qu'un péage de 1 \$ ça équivaut à 6 minutes, un péage de 2 \$ ça équivaut à 12 minutes de  
855 pénalité. Alors, si le pont vous permet de sauver 6 minutes, vous allez l'utiliser parce que vous allez être prêt à payer 1 \$, donc à 10 \$ de l'heure en valeur...

Et cette valeur du temps là, en passant, est basée sur des parallèles qu'on peut faire avec d'autres endroits au Canada et au monde.

860 Par contre, c'est sûr que les éventuels soumissionnaires ou partenaires, partenariat public-privé, auront à développer d'une façon beaucoup plus précise leur évaluation de la valeur du temps des clientèles selon un paquet de dimensions, selon les motifs des déplacements, selon les heures, selon les salaires des gens ou les revenus disponibles des familles et tout ça. Et évidemment, ce sera le risque à assumer.  
865

Mais nous, on s'est basés sur une méthode assez simple, qui est celle qui était utilisée à Toronto lorsqu'ils ont fait la planification de la 407, qui utilisait les mêmes valeurs de 10 \$ de l'heure comme valeur du temps moyenne des usagers automobilistes. Et comme je vous dis, ça  
870 se traduit par soit 6 minutes à 1 \$ ou 12 minutes à 2 \$.

Alors, c'est certain que lorsqu'on calcule que de passer sur le pont, c'est comme payer 12 minutes en partant, évidemment il faut avoir l'espérance de sauver au moins 12 minutes pour pouvoir utiliser le pont. C'est assez sévère. Et effectivement, ça fait ce que vous dites dans la  
875 figure 4, où les achalandages tombent assez bas.

880 Mais ce sera au concessionnaire ou au partenaire à faire ses estimations là-dessus et à optimiser sa structure tarifaire. Peut-être que ce sera 1,12 \$, peut-être que ce sera, comme je l'ai déjà dit l'autre soir, 40 \$ par mois et vous passez tant que vous voulez. Je ne sais pas. Ça peut être toutes sortes de choses.

**LE PRÉSIDENT :**

885 Oui, monsieur Brisset.

**M. PIERRE BRISSET :**

890 Je ne voudrais pas débattre le point. Chacun a son point de vue. Alors, on va se laisser à ça.

895 La question du, j'ai juste une petite crainte, péage électronique. J'ai vu que c'était péage électronique sur vos simulations. Moi, n'ayant pas de voiture, si jamais je décide d'aller à Saint-Donat, puis c'est un beau pont, je veux le passer, etc., je passe avec ma voiture de location, comment je vais être facturé?

900 Est-ce que je vais recevoir une facture de 30 \$ plus tard parce que j'ai utilisé une infrastructure, puis je n'ai pas payé parce que je n'avais pas les moyens, puis je reçois une amende, etc.? Parce que sur les voitures louées, je ne pense pas qu'il y ait des transpondeurs, etc. Puis lecture de plaque, ça veut dire que la compagnie reçoit la facture plus tard et puis eux vont considérer...

905 En tout cas, vous voyez le portrait. Est-ce que tous les... en tout cas, bref, c'est un peu l'utilisation de l'infrastructure pour les non... ceux qui ne sont pas...

**LE PRÉSIDENT :**

Les usagers occasionnels.

**M. PIERRE BRISSET :**

910 Oui, c'est ça, usagers occasionnels, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

915 Monsieur Gilbert.



**M. HENRI GILBERT :**

920 Oui, monsieur le président. Ça va être le choix, en fin de compte, du partenaire. Il va décider, lui, comment il doit facturer les gens qui passent sur le pont. Puis si c'est une fois par mois qu'une personne passe ou une fois par deux mois, s'il calcule que l'administration lui coûte plus cher que le gain qu'il va chercher, ça va être son choix.

925 Mais il y a des exemples qu'on a connus de certaines personnes qui sont allés à Vancouver avec une auto louée et qui ont reçu une facture un mois ou deux, qu'ils ont retrouvée. On ne peut pas le déposer, mais je vous dis que c'est une expérience que quelqu'un que je connais a vécue.

**M. PIERRE BRISSET :**

930 C'est un peu ça la crainte que j'ai, qu'on reçoive une facture deux mois plus tard, puis c'est 30 \$. Parce que avec tous les frais d'administration de tout le monde en ligne, le dollar est allé loin.

935 Bon, écoutez, la dernière question que je voulais poser, c'est j'ai compris que l'ensemble du projet, le fondé du projet, c'était de relier ce que j'appelle les 3L, Laval, Lanaudière et Laurentides, sur l'axe prédominant qui est le pont tunnel, là où le facteur économique est le plus grand au Québec. La 20 vers Québec, c'est le berceau économique du Québec, c'est-à-dire que l'autoroute 20, l'entrée à Montréal, le camionnage est le plus grand au pont Louis-Hippolyte-Lafontaine. Le plus haut taux de marchandises rentre par le pont Louis-Hippolyte-Lafontaine.

940  
945 Donc, je comprends que les trois municipalités de la couronne nord, si on avait une carte, on pourrait voir la position relative pour accéder ce pont, et puis j'ai beaucoup vu les énoncés politiques pour ce projet-là, et je voulais avoir une confirmation que c'est effectivement ça une des raisons principales pourquoi on veut tenter de réaliser le projet.

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Gilbert.

950

**M. HENRI GILBERT :**

955 Excusez-moi, monsieur le président, je ne suis pas sûr d'avoir bien compris la question, mais je vais essayer quand même de la reformuler, si vous me permettez. Si un des objectifs de ce lien-là, c'est de réunir Lanaudière, Laval et Longueuil?

**M. PIERRE BRISSET :**

Les Laurentides.

960

**M. HENRI GILBERT :**

Les Laurentides.

965 **LE PRÉSIDENT :**

Avec la 20.

**M. PIERRE BRISSET :**

970

La 20 vers Québec ou la Montérégie.

**LE PRÉSIDENT :**

975

La 20 vers Québec, via le tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine.

**M. HENRI GILBERT :**

980

C'est un lien qu'on disait tantôt, c'est un réseau autoroutier, même monsieur le président vous l'avez dit, où il manquait un bout de 7 point quelques kilomètres et qui va effectivement relier Laval avec Longueuil dans un lien direct, le seul lien direct qu'il va avoir sur l'île de Montréal, qui va pouvoir réunir Longueuil à Laval.

985

Le but quand même de ce projet-là, c'est de compléter un réseau, de favoriser ou supporter les pôles économiques et aussi permettre des gains de temps et de kilomètres pour les résidents de l'est de Laval qui vont travailler vers l'est de Montréal, et vice versa. C'est ça le besoin. Mais par contre, ça intègre aussi un projet de transport en commun qui va permettre aussi une meilleure desserte de l'est via aussi le métro Radisson.

990

Donc, c'est plusieurs objectifs que je viens d'énumérer là. Mais c'est avant tout compléter un réseau routier pour répondre à un besoin.

**M. PIERRE BRISSET :**

995

Alors, juste une petite question complémentaire. Si je regarde les simulations, que va-t-il arriver avec l'énorme infrastructure que vous appelez la 440?

1000

On remarque dans l'ouest qu'elle est raccordée à la 13, et je vois que les liens sont plus ou moins similaires, les courbes, les bretelles sont à peu près pareilles entre les deux, peut-être un peu plus grandes, mais bref dans le meilleur ordre de grandeur. Qu'on a une infrastructure importante qui était supposée être une grande autoroute qui reliait les deux extrémités de la CMM, qui sont confinées entre la 13 et la 25, et qui semble être

surdimensionnée.

1005           Maintenant, la 440 est beaucoup sollicitée à cause du fait qu'il manque le pont de la 25. Le pont de la 25 va enlever beaucoup de cette circulation de la 440. Que va-t-il arriver avec la 440? Je sais qu'elle va demeurer, mais est-ce que ça ne va pas devenir un autre éléphant blanc genre Mirabel, une énorme infrastructure qui n'est plus utilisée?

1010           **LE PRÉSIDENT :**

                  Monsieur Gilbert.

1015           **M. HENRI GILBERT :**

                  On va sortir la diapositive où on voit l'achalandage de la 440 qui va augmenter versus la future autoroute 25 aussi qui va avoir plus de monde.

1020           Regardez, monsieur, la 440, comme vous voyez là, ne deviendra pas sous-utilisée. Tout ce qui est en vert, on augmente le débit de circulation sur la 440.

1025           Par contre, vous me donnez l'occasion de dire que, on parlait tantôt de rocade ou de voie de ceinture, l'autoroute 25 qui va être construite ici va permettre, s'il arrive des accidents, des déversements, de la construction sur la 40, va nous permettre quand même une façon de contourner l'île de Montréal en passant par, ici, la 25, la 440, et revenir par la 13 ou la 15 sur le réseau de la 40. Donc, c'est ce qu'on appelle une rocade qui va être permis aussi via la 440.

1030           Ça fait que ça nous donne l'occasion à nous, quand on va faire des travaux sur la Métropolitaine ou ailleurs, d'avoir une soupape pour faire cette rocade-là. Ça va permettre aussi aux camions d'éviter Montréal. Ça va permettre au-dessus de 5 à 8 000 camions en transit par semaine d'utiliser ça. Ça va permettre à 5 500 à 6 000 camions par jour d'utiliser ce réseau-là, donc de libérer l'autoroute 40, la rue Henri-Bourassa, de véhicules qui vont aller passer par la 440 et la 25.

1035           **M. PIERRE BRISSET :**

                  Si je comprends bien, vous parlez période de pointe, 6 h à 9 h. Il y a 4 000 véhicules de plus ou 4 000 véhicules total? On ne voit pas. Est-ce que c'est total ou de plus?

1040           **M. HENRI GILBERT :**

                  C'est une variation.

**M. PIERRE BRISSET :**

1045

C'est une variation. Le rouge représente la diminution et le vert représente l'augmentation.

**M. HENRI GILBERT :**

1050

C'est en plein ça, monsieur.

**M. PIERRE BRISSET :**

1055

Est-ce qu'il y aurait moyen d'avoir les débits réels avec la...

**LE PRÉSIDENT :**

Ce sont des informations qui sont disponibles. Donc, ça a déjà été traité.

1060

**M. HENRI GILBERT :**

Vous les avez, là.

**LE PRÉSIDENT :**

1065

On les a ici.

**M. PIERRE BRISSET :**

1070

Ça, c'est additionnel. Mais je veux dire, au total.

**LE PRÉSIDENT :**

Ce sont des documents qui sont déjà déposés.

1075

**M. HENRI GILBERT :**

Vous l'avez, de toute façon.

1080

**M. PIERRE BRISSET :**

Ça, c'est le volume total. On ne voit pas le chiffre en haut.

**LE PRÉSIDENT :**

1085

Ce sont des documents que vous pourrez consulter, monsieur Brisset.

**M. PIERRE BRISSET :**

1090 D'accord, très bien. Bon, écoutez, je ne vais pas vous retenir plus longtemps.

**LE PRÉSIDENT :**

1095 Nous vous remercions.

**M. PIERRE BRISSET :**

Je pense que j'ai l'information qu'il faut. Merci beaucoup, monsieur le président.

1100 **LE PRÉSIDENT :**

Nous allons maintenant inviter monsieur Patrick Charette. Bonsoir, monsieur. Alors, pour votre deuxième partie, votre deuxième question.

1105 **M. PATRICK CHARETTE :**

Bonsoir, monsieur le président. J'aimerais demander à la Ville de Montréal si vous avez fait les études sur les deux projets, parlant des trains de banlieue et puis comparer avec celui du pont, les coûts des deux, et puis si vous avez fait la différence des coûts entre les deux.

1110 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, la Ville de Montréal.

1115 **M. MARC BLANCHET :**

Il faut comprendre que dans le cas de l'autoroute 25, on n'est pas le promoteur du projet. Donc, c'est en général au promoteur à faire les études pour justifier ou expliquer son projet. Alors, vous pouvez peut-être poser la question.

1120 Concernant les études de train de banlieue, souvent on va participer aux études en cours. Donc, les études qui démarrent à l'AMT sur le train dans l'est, sûrement qu'on va participer clairement à ce projet-là, surtout qu'il est prévu que probablement même les trois-quarts des utilisateurs de la ligne de train pourraient être sur l'île de Montréal. Alors, c'est certain qu'on va avoir un grand intérêt dans ce projet.

1125 Quant à la comparaison de l'autoroute ou d'un train dans l'axe, non, ça n'a pas été étudié par la Ville de Montréal.

1130 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur Charette.

1135 **M. PATRICK CHARETTE :**

Est-ce qu'il ne serait pas mieux, avant de commencer le projet, de faire cette étude-là, à savoir si ça ne coûterait pas le même prix et puis si la 25, à ce moment-là, serait encore viable?

1140 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, si je comprends bien votre question à la Ville de Montréal, c'est si la Ville souhaite une étude comparative?

1145 **M. PATRICK CHARETTE :**

Oui, mais qu'elle soit faite avant l'acceptation de la 25.

**LE PRÉSIDENT :**

1150 On se comprend. Mais disons du point de vue de la Ville de Montréal, est-ce que la Ville souhaite une étude comparative pour voir entre un projet de pont sur la 25 et un projet de train de banlieue. C'est ce qu'on doit comprendre de votre question?

1155 **M. PATRICK CHARETTE :**

Ce serait plutôt pour contrer, autrement dit, la 25. Si vous avez des gens qui partent de l'extérieur pour rentrer à Montréal, et bien, si ça m'en coûte le même prix, on n'a plus besoin de faire la 25.

1160 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, du côté de la Ville de Montréal.

1165 **M. MARC BLANCHET :**

Comme j'ai expliqué pratiquement à chaque jour cette semaine, si c'est pour connaître la position de la Ville de Montréal sur le projet, elle n'existe pas encore. On prend acte et on cumule cette semaine toute l'information sur le projet qui est déposé ce soir, qui était dans le dossier. Et on procède aux analyses présentement au bureau dans le but de préparer la position de la Ville, qu'on déposera. Ça va nous faire plaisir de déposer l'opinion dans la deuxième partie des audiences.

1170

1175 Je pense que le processus fonctionne comme ça et, nous, on s'est ajustés aussi au processus. Et on a besoin, en fait, du temps d'analyse pour arriver à une opinion qui va être... je pense que tout le monde va attendre cette opinion-là, c'est important et on veut qu'elle soit le plus solide, crédible et cohérente avec nos politiques, nos visions, nos objectifs. Alors, ça demande un certain temps.

1180 Donc, toutes les questions d'opinion, ce soir, je ne répondrai pas.

**LE PRÉSIDENT :**

1185 Donc, la Ville se réserve une position globale en seconde partie d'audience. C'est ce qu'on doit comprendre.

Monsieur Charette.

**M. PATRICK CHARETTE :**

1190 Dans vos simulations, avez-vous prévu l'achalandage d'ici à 4, 5 ans sur le pont de la 25? Selon vos simulations, est-ce que vous prévoyez que le pont sera obstrué?

**M. HENRI GILBERT :**

1195 Toutes les simulations qu'on a montrées depuis quelques jours font état des achalandages en 2006 et en 2016. On peut les représenter si vous le désirez, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

1200 Disons, on les a présentées à quelques reprises. En substance, ce que je retiens des explications de monsieur Venne notamment, c'est que l'objectif est de maintenir une fluidité, et en 2006 et en 2016, sur le pont de la 25. C'est ce qui est l'objectif, autrement dit, du ministère des Transports. Et vous entendez éventuellement qu'une tarification soit modulée en conséquence.

1205 Ce qu'on avait compris de l'explication, c'est que si la 25 était extrêmement populaire, ça pourrait coûter plus cher pour passer dessus afin d'éviter qu'elle devienne congestionnée. C'est ce qu'on avait compris de l'explication de monsieur Venne cet après-midi.

Si vous voulez rajouter quelque chose, monsieur Venne? Ça va?

1210 **M. PATRICK CHARETTE :**

Quelles étaient vos simulations avant le projet de la 13 à ce niveau-là? Est-ce que vous

aviez prévu que la 13 serait embouteillée?

1215 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Gilbert.

1220 **M. HENRI GILBERT :**

Je demanderais à monsieur Tremblay de répondre à la question. Juste, par contre, une note en passant, c'est qu'on a dit cette semaine que les logiciels dont on dispose ne datent pas quand même d'une éternité. Mais allez-y, monsieur Tremblay.

1225 **M. PIERRE TREMBLAY :**

Oui, effectivement, souvent les gens nous demandent si on avait bien prévu le trafic sur Décarie ou sur l'autoroute 13. Dans le temps où la Décarie a été planifiée, je n'étais pas né, il n'y avait pas d'ordinateur beaucoup non plus.

1230

On a des modèles de simulation qui ont commencé vraiment... cette culture de méthode de simulation a commencé dans la région de Montréal à la fin des années 70. Vous vous rappellerez ou vous saurez peut-être que la première enquête origine-destination dans la région de Montréal a eu lieu en 1970 et elle était très partielle. C'était une partie du territoire de l'île de Montréal que la STCUM ou la CTCUM même à l'époque avait fait cette première enquête-là. Ce n'était même pas toute l'île de Montréal. Ça a été comme l'initiation d'un processus de planification, de mettre en place des outils de planification de transport dans la région de Montréal.

1235

La première fois que le ministère s'est associé à ce processus de modélisation ou de planification de transport à partir de l'enquête origine-destination, c'est suite à l'enquête de 1978. Moi, je suis arrivé au ministère au début des années 80 et on commençait à utiliser des modèles de simulation. Donc, l'autoroute 13 n'a jamais été planifiée avec des modèles de simulation.

1240

Et je vous dirais que ça ne fait pas plus que cinq ans qu'on a des modèles de simulation de transport qui sont parfaitement, je ne dis pas qu'ils sont parfaits, mais qui sont parfaitement intégrés au niveau de la prise en compte de l'automobile et du transport en commun en simultané. C'est-à-dire qui sont sensibles au jeu de transfert modal entre le transport en commun et le réseau routier. Et ça ne fait, comme je vous dis, pas plus que cinq ans qu'on a atteint une certaine confiance dans la qualité ou la précision de ces modèles-là. Et encore, c'est loin d'être parfait et on est les premiers à le reconnaître. Il y a beaucoup de travail de recherche qui se fait.

1245

1250

Et soit dit en passant, au point de vue des outils de modélisation de transport, Montréal



1255 est un chef de file à travers le monde. Les enquêtes origine-destination modernes de grande envergure qu'on fait à Montréal, ça a été inventé par la STM ou la CTCUM à l'époque. C'est suivi maintenant, c'est copié un peu partout à travers le monde. Deux des principaux logiciels de modélisation de transport utilisés à travers le monde et au ministère des Transports ont été développés à Montréal.

1260 Il s'agit du logiciel MAADITUC, modèle d'analyse des agrégés des itinéraires de transport urbain collectif, qui a été développé à l'École polytechnique de Montréal au milieu des années 80 et qui est maintenant utilisé par tous les organismes publics de transport de la grande région de Montréal et dans quelques autres villes, dont Toronto.

1265 Il y a aussi le logiciel EMME-2, le modèle de simulation routière que le ministère utilise. Il a été développé à l'Université de Montréal, au Centre de recherche en transport de l'Université de Montréal. Il est maintenant utilisé dans plus de 900 agences à travers le monde, c'est un succès commercial international et le ministère utilise cette plate-forme de modélisation pour le volet routier. Et ce, ça n'existe que depuis la fin des années 80.

1270 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien, monsieur Tremblay.

Ça vous va, monsieur Charette?

1275

**M. PATRICK CHARETTE :**

J'aimerais savoir si le coût des transpondeurs, le coût de ça est intégré dans le 383 M\$.

1280 **LE PRÉSIDENT :**

Le coût de?

1285 **M. PATRICK CHARETTE :**

Des transpondeurs et puis d'établir le réseau de transpondeurs et de vérification de plaque, le coût de ça, est-il intégré...

1290 **LE PRÉSIDENT :**

Le coût du système électronique?

1295 **M. PATRICK CHARETTE :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Gilbert.

1300

**M. HENRI GILBERT :**

Je pourrais tenter une réponse, mais je vais demander à madame Sultana qui peut être beaucoup plus précise.

1305

**Mme SANDRA SULTANA :**

Oui, le coût du système de péage est inclus dans les coûts de 383 M\$.

1310

**LE PRÉSIDENT :**

Ça vous va, monsieur Charette? Je vous ai laissé plusieurs questions connexes.

**M. PATRICK CHARETTE :**

1315

J'ai terminé.

**LE PRÉSIDENT :**

1320

Nous vous remercions. Nous allons maintenant inviter monsieur Réjean Benoit.

**M. MARC BLANCHET :**

Monsieur le président, si vous permettez, juste un commentaire.

1325

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, allez-y.

1330

**M. MARC BLANCHET :**

Tantôt, c'est au cas qu'il y ait des nouvelles personnes dans la salle, quand j'ai dit qu'on n'avait pas d'opinion, on n'émet pas d'opinion, mais je crois que vous avez pu constater durant la semaine que la Ville de Montréal est en échange d'information et qu'on a déposé beaucoup de choses. On est disponibles à partager toute l'information, d'ailleurs qui est publique chez nous, même le réseau de qualité de l'air qui est disponible sur Internet.

1335

1340                   Donc, je voulais quand même laisser une impression que la Ville de Montréal est tout à fait disposée à partager toute l'information. Je ne parlais tout à l'heure que d'opinion qui n'est pas encore disponible.

**LE PRÉSIDENT :**

1345                   Et c'est ce que j'avais souligné au début de l'audience. Donc, les personnes-ressources qui désirent présenter des mémoires, bien entendu, peuvent réserver des positions, disons, globales pour leur mémoire. Nous comprenons très bien cela. Et l'important, c'est de fournir de l'information pour éclairer la commission et les participants. Donc, il n'y a aucun problème. Donc, je suis en accord avec ce que vous dites.

1350                   Oui, monsieur Benoit, bonsoir.

**M. RÉJEAN BENOIT :**

1355                   Oui, bonsoir. Je suis effectivement Réjean Benoit, directeur de Option transport durable. Notre organisme a en sa possession un tableau Excel de l'achalandage des ponts traversant la rivière des Prairies entre 1970 et 1999. Ce tableau-là provient probablement du MTQ. C'est un tableau qui est passé de main en main et on aimerait savoir si un tel tableau existe bel et bien au MTQ, est-ce qu'il pourrait être disponible pour la commission?

1360                   Et on aimerait également avec ce tableau voir la quantité de voies d'accès traversant la rivière des Prairies au fil des années, l'évolution dont monsieur Brisset disait un peu plus tôt comme quoi qu'en 1970, il y avait environ 16 voies et qu'aujourd'hui, on est à 48 voies. On aimerait pouvoir apprécier la corrélation entre le nombre de voies et la hausse de la croissance, la hausse des volumes de circulation sur ces ponts.

1365                   **LE PRÉSIDENT :**

1370                   J'imagine qu'il doit avoir une relation entre les deux. Oui, monsieur Gilbert. Est-ce que vous avez une source sur le document?

**M. RÉJEAN BENOIT :**

1375                   Non, je n'ai aucune source. Bien, ça doit être quelque chose d'assez simple pourtant. Je peux vous donner une copie, si vous voulez.

**M. HENRI GILBERT :**

                      Vous pouvez me donner une copie, mais je ne suis pas sûr qu'on va pouvoir valider ça. Vous parlez de 1970 à 1999. On peut faire des recherches et revenir avec ça au niveau du

1380 BAPE. Mais, je veux dire, c'est quelque chose qui est pris dans le temps, je ne peux pas vous dire si on a ça. Et puis même si on l'avait de monsieur, je ne sais pas c'est où la source, donc, ce serait difficile pour nous autres de le commenter.

**LE PRÉSIDENT :**

1385 De contester le chiffre ou autre. Mais vous pourrez faire une vérification qu'est-ce que vous avez donc historiquement 1970-1999.

1390 Monsieur Brisset nous donnait effectivement des données: «En telle année, il s'est ajouté un pont», etc. Donc, on est partis, disons, de 1970 à tant de voies jusqu'à 1999 à tant de voies. Voir si c'est possible de regrouper de l'information sur un tableau qui nous donnerait une idée, si vous voulez faire des vérifications, s'il y a un document qui existe.

1395 Si votre source est bonne, donc il y a des bonnes chances qu'il existe un document qui traite de l'évolution du transport entre 1970 et 1999. Donc, on pourrait déposer les informations relatives à ce document-là.

**M. HENRI GILBERT :**

1400 Monsieur le président, si vous permettez, on va prendre la copie. Ça va augmenter d'ailleurs nos données, monsieur Tremblay va être très heureux. On va voir ce qu'on peut en faire. Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

1405 Monsieur Tremblay.

**M. NORMAN KING :**

1410 Excusez-moi. Je me demande si vous faites référence au tableau 1 à la page 15 du document *Rapport de justification*, qui parle des débits de tous les ponts entre Laval et Montréal, entre 1971 et 1999?

**M. RÉJEAN BENOIT :**

1415 C'est probable.

**LE PRÉSIDENT :**

1420 C'est quel document, ça, monsieur King?

**M. NORMAN KING :**

1425 On a dans le *Rapport de justification*, à la page 15, un tableau qui donne les débits sur tous les ponts entre 1971 et 1999. Et à la page précédente, on a une espèce de graphique avec les mêmes données. Je ne sais pas si c'est à ça que vous faites référence ou non, juste pour essayer de simplifier les recherches, je ne sais pas. Non, ce n'est pas ça?

**M. HENRI GILBERT :**

1430 On va vérifier. Est-ce que c'est votre source?

**LE PRÉSIDENT :**

1435 Est-ce que les deux tableaux correspondent?

**M. HENRI GILBERT :**

1440 On me dit: «pas tout à fait», monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

Pas tout à fait ou proche ou très éloigné?

1445 **M. HENRI GILBERT :**

Je ne les ai pas vus encore.

**LE PRÉSIDENT :**

1450 En tout cas, on a un tableau 1971-1999. Donc, on peut le retracer dans le document, qui est le PR3.1. Donc, on a ça à ce moment-là, qu'on peut travailler dessus.

**M. RÉJEAN BENOIT :**

1455 Excusez-moi, je ne connaissais pas l'existence de ce tableau. Mais j'aimerais néanmoins que le ministère mette en parallèle le nombre de voies disponibles pour chacune des années, donc de 71, 76 jusqu'à 99, combien de voies étaient disponibles pour la circulation, pour qu'on puisse voir est-ce qu'il y a adéquation entre hausse du nombre de voies et volume de circulation.

1460

**LE PRÉSIDENT :**

1465 Est-ce que ce serait possible, monsieur Gilbert, de nous rajouter une ligne à ce moment-là en dessous des années, laquelle on pourrait dire: «Bon, en 71, nous avons tant de voies» et ainsi de suite jusqu'en 99?

**M. HENRI GILBERT :**

1470 On va le vérifier, monsieur le président. On pense qu'avec les années de construction, peut-être l'ouverture des ponts.

1475 Peut-être juste une référence aussi. Sur le site informatique de la SAAQ, on a aussi le nombre de véhicules qu'il y avait v'là 30 ans. Avec la progression des nombres de permis de conduire et les nombres de véhicules, je pense que ça peut donner aussi une bonne idée de l'explosion qu'il y a eue dans ces années-là.

1480 Parce que présentement, il y a à peu près sept à huit fois plus de permis de conduire et cinq à six fois plus d'autos sur les routes par rapport aux années 70. Je n'ai pas les chiffres exacts, mais je pense que ça pourrait faire une bonne référence aussi.

**LE PRÉSIDENT :**

1485 Mais disons que vous pourriez nous rajouter une petite ligne sur le tableau 1 de la page 15 du document PR3.1, s'il vous plaît, puis on pourrait s'arranger comme ça.

**M. DORIS MERCIER :**

Si vous permettez, c'est parce que...

1490 **LE PRÉSIDENT :**

On l'aurait déjà.

**M. DORIS MERCIER :**

1495 On l'a, mais pour une année. Parce que ce que j'ai compris, c'est qu'on voulait le nombre de voies pour chacune des années. On l'a pour 1998. Mais faire l'exercice année par année, ça va être un petit peu plus long.

1500 **LE PRÉSIDENT :**

Ce qu'on peut savoir, par exemple, le pont Viau a été construit en quelle année ou est-ce qu'il était là en 1971. Comme la 13, elle a été construite en quelle année?

1505 **M. PIERRE BRISSET :**

En 1976.

1510 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, c'est ça. Ça fait qu'on est capable probablement assez facilement de savoir le nombre de voies.

1515 **M. RÉJEAN BENOIT :**

Mais il ne faut pas oublier que beaucoup de ponts ont doublé de capacité au cours de ces années-là et c'est important de savoir le nombre de voies évidemment.

1520 **LE PRÉSIDENT :**

Il ne faut pas oublier les élargissements. Tout à l'heure, je pense que c'est monsieur Tremblay qui nous a fait part qu'il y avait eu des travaux ou c'est madame Caron qui nous avait fait part de travaux d'amélioration tout à l'heure. Donc, c'est certain qu'il faut tenir compte qu'un pont a pu exister, le nombre de voies doublées dessus.

1525

**M. PIERRE BRISSET :**

... Lachapelle a été élargi de 4 voies à 6 voies en 75, ce qui fait à peu près...

1530 **LE PRÉSIDENT :**

Mais peut-être, monsieur Brisset, des fois si le coeur vous en dit, vous avez l'air d'être bien au courant de ça, vous pourriez nous faire une petite feuille et nous faxer ça?

1535 **M. PIERRE BRISSET :**

Oui.

1540 **LE PRÉSIDENT :**

On ne pourra pas le prendre en transcription, étant donné que vous n'étiez pas près du micro, mais si le coeur vous en dit, ce serait bienvenu. Vous avez l'air bien au fait du moment où les ponts ont été modifiés.

1545 Oui, monsieur Benoit.

**M. RÉJEAN BENOIT :**

1550 À ce moment-là, il faudrait que le MTQ cautionne les dires de monsieur Brisset pour que ça ait une valeur pour la commission, évidemment.

**LE PRÉSIDENT :**

1555 Un remerciement pour la contribution de monsieur Brisset.

**M. RÉJEAN BENOIT :**

Non, non, cautionne, certifier comme quoi que ses chiffres, c'est vraiment la...

1560 **LE PRÉSIDENT :**

Non, mais on va demander un petit tableau. On pourra valider les chiffres, comparer à ce moment-là le résultat.

1565 Oui, excusez-moi. Monsieur Dufour, oui.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

1570 Je me pose la question et je pense que ça pourrait être très utile: est-ce qu'il n'y a pas une recherche approfondie, une recherche historique sur le développement du transport à Montréal? Ça a dû être fait par un historien à un moment donné? Je me pose la question. Ça pourrait être intéressant de vérifier et très utile pour tout le monde.

**M. HENRI GILBERT :**

1575 Madame Caron va répondre à ça, si vous permettez.

**Mme CHRISTINE CARON :**

1580 Spécifiquement sur la question des ponts, monsieur le commissaire, effectivement, on est en train de faire une analyse de l'évolution, l'augmentation de la circulation sur les ponts avec la croissance urbaine.

1585 Si je n'en ai pas parlé, c'est que l'analyse n'est pas terminée, mais c'est ce qu'on est en train de faire. On pourrait voir si on ne peut pas accélérer le processus pour pouvoir le déposer à la commission pendant son mandat.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

1590 Du moins en partie, parce que ce n'est pas complété.



**Mme CHRISTINE CARON :**

Oui.

1595

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, madame Caron.

Monsieur Benoit.

1600

**M. RÉJEAN BENOIT :**

On sait qu'en Ontario, les routes sont généralement en meilleures conditions qu'au Québec. Et également, j'ai déjà vu une source disant qu'en Ontario, ils ont moins de kilomètres de route qu'au Québec. Pourtant, ils ont environ 50 % plus de population pour payer l'ensemble de ces routes-là.

1605

Là, vous proposez d'ajouter combien, 7 km d'autoroute au total? Compte tenu du vieillissement de la population, comment pourrions-nous garder en santé notre système de réseau routier si on ne fait que l'agrandir et on a de la misère à maintenir en qualité qu'est-ce qu'on a déjà?

1610

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Gilbert.

1615

**M. HENRI GILBERT :**

Il faut faire attention quand on parle de nombre de kilomètres de route à l'entretien de l'État et à l'entretien des municipalités, c'est très différent.

1620

Je vais peut-être demander à madame Sultana de répondre à la question, s'il vous plaît.

**Mme SANDRA SULTANA :**

En fait, monsieur Gilbert, si je peux rediriger la question à madame Caron.

1625

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, madame Caron.

1630

**Mme CHRISTINE CARON :**

1635 J'ai indiqué tout à l'heure le ratio. En fait, je pourrais donner quelques détails peut-être. C'est tiré d'une étude *Indicateur de transport urbain, troisième enquête, février 2005*, qui est réalisée par l'Association des transports du Canada.

1640 Ça ne répond pas directement à la question de monsieur, dans la mesure où ça ne porte pas sur l'ensemble du réseau routier des provinces, mais plutôt sur les réseaux routiers des milieux urbains, mais je pense que c'est pertinent à notre débat.

**LE PRÉSIDENT :**

Milieu urbain, exemple Montréal, Toronto?

1645 **Mme CHRISTINE CARON :**

Toronto, Montréal, Vancouver, Ottawa, Gatineau, Calgary, Edmonton, Winnipeg, Québec et Hamilton.

1650 **LE PRÉSIDENT :**

Effectivement.

**Mme CHRISTINE CARON :**

1655 Donc, les grandes villes canadiennes. Et en termes d'offre de transport, ce qu'on constate, si on considère les voies-kilomètres du réseau artériel et collecteur pour 1 000 personnes et les voies-kilomètres d'autoroute pour 1 000 personnes au niveau de la région de la zone urbaine, comme je le disais tout à l'heure, Montréal est au 2e rang, c'est-à-dire un ratio de 1660 2,9 voies-kilomètres par 1 000 personnes, le plus bas taux étant Vancouver avec 2,4.

1665 Donc, en termes de réseau routier urbain, le ratio de Montréal est assez bas. Le taux le plus haut qu'on constate parmi les villes que je vous mentionnais est Edmonton avec 7,9, Hamilton avec un taux à peu près similaire. C'est ça, avec un taux à peu près similaire de 7,1.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci. Oui, monsieur Benoit.

1670 **M. RÉJEAN BENOIT :**

Est-ce que la dame parle de système de kilomètres autoroutiers ou de voies, les rues résidentielles? C'est quoi la...

1675 **Mme CHRISTINE CARON :**

Les deux. C'est les voies-kilomètres d'autoroute, de même que le réseau artériel et collecteur. De fait, on peut distinguer les deux.

1680 Regardez simplement le réseau autoroutier. Sur le réseau autoroutier au Québec, on n'a pas tout à fait... en fait, on a .99 voie-kilomètre d'autoroute par 1 000 personnes dans la zone urbaine. La performance, effectivement, au niveau autoroutier, notre ratio est plus élevé, on est au 6e rang. Le ratio le plus élevé étant Québec avec 1,49, et Calgary 1,48, Edmonton 1,33. Et les réseaux les plus petits: Hamilton ,14, Winnipeg ,19, Ottawa-Gatineau ,50 et Vancouver ,49 et  
1685 Toronto ,69.

Alors, on est carrément dans la moyenne, à peu près à mi-chemin à ,99. Ça, c'est pour le réseau autoroutier donc.

1690 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Benoit.

1695 **M. RÉJEAN BENOIT :**

Oui. Une question qui s'adresserait à la STM, s'ils veulent bien répondre. Je crois qu'il y a quelqu'un ici de la STM ce soir?

1700 **LE PRÉSIDENT :**

Ou de l'AMT, l'Agence métropolitaine.

1705 **M. RÉJEAN BENOIT :**

Ou peut-être l'Agence métropolitaine, oui.

1710 **M. MARC BLANCHET :**

Oui, je le cherchais des yeux, il y a monsieur François Pépin de la STM qui est là.

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

1715 **M. RÉJEAN BENOIT :**

On aimerait savoir quel est, selon vous, le coût de la congestion routière pour la prestation de service des autobus de la STM. Par exemple, à maintes occasions, sur la rue Mont-Royal, c'est plus vite pour moi marcher que prendre l'autobus sur 1 ½ kilomètre dû à la congestion routière.

1720

Est-ce que la STM ou est-ce que l'AMT a évalué le coût de cette congestion routière que les usagers subissent, autant en argent qu'en perte d'heures pour les usagers.

1725 **M. CLAUDE CARETTE :**

De façon ponctuelle, de certains projets, on l'a fait, comme récemment sur Côte-des-Neiges, mais c'est du cas pas cas. Tout est fonction de la congestion, la congestion urbaine, la congestion autoroutière ou sur les réseaux ruraux. Donc, c'est très ponctuel.

1730

Mais à l'ensemble de la région, faire une étude de nature économique sur, dans le fond, le coût de la congestion en termes d'exploitation, l'AMT ne dispose pas de ces données-là. Mais pour des projets spécifiques, on a certaines données.

1735 **M. MARC BLANCHET :**

C'est peut-être le temps pour monsieur Pépin de parler de vitesse moyenne sur le réseau et du réseau RPM qui va être mis en place.

1740 **M. FRANÇOIS PÉPIN :**

On n'a pas non plus de données comme telles au niveau des coûts. C'est effectivement dans le cadre des projets que ces évaluations-là sont faites en termes justement pour définir la rentabilité des différents projets qu'on veut faire de mesures préférentielles.

1745

À titre d'exemple, par contre, en introduction, si vous voulez, sur les artères urbaines la vitesse commerciale des autobus, et ça comprend embarquement et débarquement des passagers, est à peu près entre 14 et 18 km/heure. Quand on va sur les artères un peu plus dans les extrémités de l'île, ça passe graduellement à 20, 25, et ça peut aller jusqu'à 30 km/heure quand on parle d'express ou de métrobus, par exemple, où il y a de longs tronçons où il n'y a pas d'arrêt pour la clientèle.

1750

Dans son plan d'affaires et son plan de développement stratégique, la STM prévoit mettre en place un réseau de mesures préférentielles sur le réseau artériel de Montréal, où effectivement ça va être des mesures préférentielles aux feux de circulation pour les autobus, justement pour aller gruger des secondes et des minutes pour permettre aux autobus de circuler un peu plus rapidement.

1755

1760 On parle essentiellement d'un feu prioritaire, ce qu'on appelle les feux cigarettes, on en a quelques-uns à Montréal, donc de l'établir sur certains axes pour que les autobus puissent quitter au feu rouge avant les automobiles ou aussi de permettre à la détection de l'autobus d'allonger un peu le feu vert pour qu'effectivement, à ce moment-là, l'autobus n'ait pas à arrêter à un feu rouge supplémentaire, donc de pouvoir éviter ce phénomène-là.

1765 Actuellement, il y a 45 km de voies réservées sur le territoire de l'île de Montréal. On parle, ici, de mesures préférentielles plus légères, mais d'ici 4 ans, ça permettrait d'avoir 160 km à peu près de rues à Montréal où le transport en commun aurait un traitement privilégié. Et c'est dans le cadre de chacune de ces études-là où effectivement on justifie les projets en allant chercher le nombre de minutes qu'on peut sauver par véhicule. En général, c'est à peu près  
1770 10 %.

Alors, si une ligne d'autobus prend 30 minutes d'aller du point A au point B, donc on sauve à peu près 3 minutes. Si on a une ligne d'autobus comme la 67 qui est aux 3 minutes, on vient de sauver 1 véhicule.

1775

**M. MARC BLANCHET :**

D'ailleurs, monsieur Pépin, l'axe de l'autoroute 25 fait partie du projet.

1780

**M. FRANÇOIS PÉPIN :**

L'axe de l'autoroute 25 a été identifié dans le réseau que la STM voulait privilégier. On parle entre Perras actuellement et la station de métro Radisson justement, avec certains tronçons de voies réservées.

1785

Mais au sud de la 40, essentiellement ce sont des mesures préférentielles aux feux de circulation, qui permettraient aux autobus de se rendre plus rapidement via la voie de service jusqu'à la station Radisson. Et ce volet-là est incorporé dans le projet du ministère des Transports au niveau du projet de l'A-25, le projet de site propre autobus.

1790

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Benoit.

1795

**M. RÉJEAN BENOIT :**

En complémentaire. Dans le scénario optimiste – moi, je dirais pessimiste – du MTQ, il indiquait qu'il était pour avoir environ 30-35 000 voitures qui passeraient le matin sur ce nouveau pont-là. Un pourcentage appréciable va se répandre dans les rues résidentielles de Montréal.  
1800 Est-ce qu'on peut penser que ceci va contribuer à réduire la vitesse commerciale des autobus?

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Gilbert, de quelle façon le pont de la 25 va-t-il canaliser la circulation routière?

1805

Nous avons pu voir des tableaux à quelques reprises qui nous montraient la répartition. On ne voudrait pas reprendre l'explication, je pense que ça a été expliqué à trois reprises. Il y a des documents déposés, des figures qui nous montrent de quelle façon la circulation se comporterait avec la réalisation du pont par rapport à sans le pont. On a pu voir des tableaux qui nous montraient en vert, un graphique plutôt qu'un tableau, mais en vert et en rouge, qui nous montrait les différences de circulation.

1810

**M. HENRI GILBERT :**

Merci, monsieur le président. Premièrement, corrigeons tout de suite. Le matin, c'est 10 000 véhicules qui vont traverser le pont dans un sens en allant vers Montréal. Ce n'est pas 35 000. Vous parlez peut-être plus de journée plutôt que le matin.

1815

Regardez celui-là ici, vous avez le tableau devant vous, monsieur, ce qui est en rouge, c'est oui, il va avoir moins de voitures. Et en vert, c'est il va avoir plus de voitures.

1820

Comme on parlait tantôt des gains de temps importants, puis on peut confirmer par la STM, ici, regardez, Henri-Bourassa, tout le long c'est en rouge. Donc, c'est des véhicules qu'on enlève. Si vous voulez savoir à quel ton ça correspond, c'est d'après la grosseur du trait. Donc, sur Henri-Bourassa, dans ce secteur ici, on peut parler d'environ 2 000 à 3 000 voitures de moins, ce qui devrait améliorer le transport en commun et tout, la qualité de l'air dans ce coin-là, en tout cas c'est ce qu'on présume, et une bonne partie même à l'est de la 25.

1825

Ensuite, bien, là, en fin de compte, c'est facile à comprendre, c'est que tous les gens qui partent d'un peu partout sur le nord de Laval ou sur la couronne nord ou même complètement à l'ouest vont gagner du temps parce que, le pont, il va prendre 10 000 véhicules, le nouveau pont ici, donc il va libérer un peu partout les autres ponts.

1830

Mais par contre, on va concentrer davantage les véhicules sur la 440 et sur la 25. Mais ça, ça fait en sorte qu'on vient hiérarchiser le réseau qui va permettre de passer sur des liens autoroutiers plutôt que des liens locaux.

1835

Donc, juste pour faire peut-être un peu de pouce sur la santé, c'est que les autoroutes étant plus larges, plus loin des résidants, donc on devrait en théorie avoir moins de pollution et moins d'effet sur la santé. Je dis bien «en théorie» parce qu'il y a bien des facteurs qui peuvent être considérés.

1840

**LE PRÉSIDENT :**

1845 Monsieur Benoit, une dernière question, s'il vous plaît.

**M. RÉJEAN BENOIT :**

1850 Oui. Ce scénario est conditionnel à ce qu'il y ait, au maximum, combien de nouvelles résidences qui s'ajoutent à l'intersection de la 440 et de la 25?

**M. HENRI GILBERT :**

1855 Tout ça, c'est tenu en compte dans les tendances de nos simulations. Les simulations font en sorte qu'on prévoit des accroissements de population, des tendances. Donc, ça tient compte de différentes choses. C'est une simulation qui est très complexe, qui tient compte de beaucoup, beaucoup d'éléments. Donc, c'est ça, ça tient compte de tout ça et c'est les résultats que ça nous donne.

1860 Comme on disait tantôt, c'est fait à partir des enquêtes d'origine-destination qui sont quand même très précises, parmi les meilleures en Amérique du Nord.

**M. RÉJEAN BENOIT :**

1865 Oui, mais là, on parle de 2016. Il va avoir de la construction résidentielle dans la MRC des Moulins, à l'est de Laval. Vous supposez qu'il va avoir combien de nouvelles résidences, une nouvelle population, dans cette région-là?

**M. HENRI GILBERT :**

1870 Si vous permettez, monsieur le président, on pourrait justement répondre à la question au niveau de l'étalement urbain. Si vous permettez, madame Caron pourrait y répondre.

**LE PRÉSIDENT :**

1875 Oui, rapidement, s'il vous plaît.

**Mme CHRISTINE CARON :**

1880 Pour ce qui est de la MRC des Moulins, c'était votre première question, la MRC des Moulins, comme taux de croissance, a connu entre 1991 et 2001 un taux de croissance de 28 % au niveau des ménages, ce qui veut dire en termes absolus 9 420 ménages de plus.

1885 Ce que au niveau du scénario prévisionnel du ministère on prévoit, c'est de 2001 à 2021, une poursuite de la croissance de 24,7 %. Donc, ça, c'est en fonction des tendances

qu'on connaît jusqu'à maintenant en termes de croissance urbaine.

1890 Si on compare par rapport à Laval, Laval, de 1991 à 2001, a connu une croissance de 11,5 % au niveau des ménages. Et ce qu'on prévoit pour 2001-2021, c'est également 11.7. En termes absolus, ça voudrait dire, de 2001 à 2021, 2 100 ménages.

1895 Alors, il y a quand même une différence importante au niveau des taux de croissance et au niveau de ce que ça signifie comme ampleur de développement. Ça ne tient pas compte, ce n'est pas l'effet du pont là. C'est les tendances normales de la croissance, selon ce qu'on connaît depuis les dernières années. C'est sur ces prévisions-là que les prévisions de déplacement sont basées.

1900 Par ailleurs, bon, on sait que l'ISQ a publié dernièrement des nouvelles statistiques, qu'on n'a pas eu le temps encore d'intégrer dans nos modèles, de nouvelles prévisions, en fait, en termes de démographie où, pour la région métropolitaine, on prévoit un taux de croissance beaucoup plus important que ce qu'on prévoyait, nous, au niveau des modèles prévisionnels.

1905 Nous, pour l'ensemble de la région métropolitaine, on prévoit de 2001 à 2021 une croissance de 12,4 %. Par contre, l'ISQ prévoit 26 %. En termes de ménage, pour l'ensemble de la région métropolitaine, ça veut dire 365 000 ménages.

1910 Et je voudrais faire un lien avec les plans de développement de l'ensemble des partenaires et les capacités d'accueil. On a vu au niveau du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal que la Ville prévoyait construire d'ici 2014 environ 60 à 75 000 logements. En fait, la Ville a évalué comme capacité totale de croissance une capacité de 130 000 ménages pour l'ensemble du territoire de l'île de Montréal. Alors, si on regarde les prévisions de l'ISQ, ce que l'ISQ prévoit pour le territoire de Montréal, c'est 165 000 des 365 000 au total que la région métropolitaine devrait connaître.

1915 En fait, ce que ça veut dire, c'est que le territoire de Montréal, les espaces disponibles, le territoire de Montréal n'a pas la capacité pour accueillir la croissance qui est prévue par l'ISQ, si jamais ça se réalisait. En fait, la capacité de 130 000 qui est identifiée au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, ça tient compte des terrains vacants – et les gens me corrigeront si j'ai mal interprété, mais je ne pense pas – les terrains vacants, les sites à redévelopper.

1920 Alors, on serait dans une situation, là, où finalement l'ajout de résidences sur le territoire de Laval, je pense que Laval a parlé d'une capacité de 6 à 8 000 logements pour le secteur, dans un secteur qui est déjà en partie desservi par les infrastructures et qui est en continuité avec le tissu urbain existant, je pense que ça pourrait devenir une nécessité.

1925 Ce qu'on constate de façon générale dans la région métropolitaine, c'est que le territoire de la CMM perd de la population au profit des régions périphériques. Alors, il y a un déficit qui



1930 est, entre autres, lié à la croissance, bien sûr, mais aussi à la disponibilité, à la capacité d'accueil des territoires, mais aux conditions de ces territoires-là en termes d'accessibilité à la résidence.

Ce qu'on constate, c'est qu'il y a un phénomène de déplacement qui part de Montréal qui va vers Laval, qui part de Laval qui va vers la couronne et éventuellement à l'extérieur de la couronne. C'est un phénomène qu'on connaît depuis plusieurs décennies. Ce n'est pas un phénomène...

1935 En fait, on parle d'étalement depuis fort longtemps, mais je pense qu'on n'est plus non plus à l'époque de l'après-guerre où, là, on a connu carrément une phase de croissance qu'on pourrait qualifier de sauvage, dans la mesure où on avait une croissance démographique extrêmement forte en l'absence de toute structure de planification ou absence relativement... en fait, assez peu de contrôle de l'utilisation du sol. On n'est plus dans cette situation.

1940 Il y a un taux de croissance qui est ralenti, mais il faut quand même constater que les capacités d'accueil sont aussi limitées et qu'il y a, au niveau des ménages, il y a des choix qui se font, qui se sont toujours faits depuis des décennies de choisir leur localisation en fonction de leurs revenus, en fonction aussi de la disponibilité du coût des terrains, du coût des taxes.

1945 Alors, ça répond, je pense, à monsieur, mais ça situe aussi un peu la question. Mais je pense qu'il faut baliser la question de la problématique de l'étalement urbain, la remettre à des proportions actuelles.

1950 **LE PRÉSIDENT :**

Mais il faut convenir que les gens ont plusieurs définitions. Je ne pense pas que c'est dans le cadre de cette présente audience qu'on va réussir à trouver un consensus sur les définitions de l'étalement urbain.

1955 **Mme CHRISTINE CARON :**

Non, je n'essaierais pas. D'ailleurs, même les experts s'y perdent.

1960 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dufour.

1965 **M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Ce serait pour demander au représentant de Ville de Laval, il y a combien de fronts d'urbanisation à Laval actuellement, des fronts actifs d'urbanisation?

1970

**M. GUY COURCHESNE :**

Vous voulez dire des pôles de développement?

1975

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Ce que vous appelez des pôles de développement, oui, ça va, actifs.

1980

**M. GUY COURCHESNE :**

Bien, écoutez, il reste dans la zone blanche,... je vais vous sortir un chiffre. Territoire disponible, c'est environ 12 % de l'ensemble de l'île qu'il reste disponible pour le développement ou, si on se limite à la zone blanche, ce serait 18 % de la zone blanche.

1985

Donc, actuellement, le territoire à développer à Laval est à la hauteur de 82 % environ. Donc, il n'en reste pas beaucoup. Et c'est tout partout où il y a... et c'est des petits pôles, parce qu'il n'y a plus de grandes zones, à l'exception de la zone est qui est mal desservie en infrastructures de toutes sortes. Et là, je ne parle pas juste routier, on peut penser à l'alimentation en eau en particulier où ça pose des problèmes. Donc, c'est sûr que le développement dans le secteur est beaucoup plus dispendieux qu'ailleurs, ce qui retarde son développement. Mais éventuellement, c'est le seul secteur qu'il va rester à développer à la Ville de Laval.

1990

Parce que Sainte-Dorothée est pratiquement complétée. Fabreville, il reste des petites poches de développement. Et Chomedey, au centre, il y a un bon secteur encore à développer, mais il n'en reste plus beaucoup. Il reste un secteur à Duvernay nord qu'on peut appeler, juste au nord de la 440, entre la 19 et le boulevard Pie IX, où il y a un bon secteur qui est en développement actuellement. Donc, c'est un peu à travers le territoire. Il y a des demandes pour différentes choses.

1995

2000

Au niveau industriel, notre parc industriel est pratiquement complet. Il reste le parc industriel qu'il reste à développer et où il y a une extension qui est prévue. On est vraiment dans des limites donc de développement, actuellement.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

2005

D'accord, merci.

**LE PRÉSIDENT :**

2010

Très bien, merci.

Alors, ça vous va, monsieur Benoit?

**M. RÉJEAN BENOIT :**

2015 Oui.

**M. MARC BLANCHET :**

2020 Peut-être un complément pour Montréal, si je peux me permettre. Mon expert en urbanisme n'est pas présent, donc, je ne m'aventurerai pas dans les chiffres qui ont tous été déposés.

2025 Par contre, il y a une problématique particulière dans l'est de Montréal, madame a parlé des terrains vacants, mais il y a tout le redéveloppement des terrains industriels. Et dans l'est, on pense surtout aux anciennes raffineries qui sont des terrains contaminés. Donc, c'est des terrains qui ont des coûts de développement très élevés et donc peu compétitifs par rapport à d'autres terrains en périphérie. Alors, c'est sûr que c'est une problématique exposée dans notre Plan d'urbanisme, qui devient un enjeu dans le cadre d'un projet routier.

2030 **LE PRÉSIDENT :**

Nous vous remercions.

**M. RÉJEAN BENOIT :**

2035 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

2040 Alors, nous allons maintenant inviter madame Nicole Loubert.

**Mme NICOLE LOUBERT :**

2045 Bonsoir, monsieur le président, messieurs les commissaires. Je suis Nicole Loubert du Collectif en environnement Mercier-Est.

Avant de poser ma question, j'aimerais prendre deux minutes, si vous le permettez, pour mettre en contexte ma question, parce que je pense qu'elle n'aura pas tout le même sens après ça.

2050 D'abord, je suis du quartier Mercier-Est. Pour bien situer le quartier Mercier-Est, on a d'un côté, on pourrait peut-être même avoir une carte, mais d'un côté on a la 25... parce que c'est un quartier enclavé et c'est un peu ce que je veux essayer de démontrer avant de poser ma question. Alors, ici, vous avez le quartier Mercier-Est avec la 25 qui est ici, avec l'échangeur

2055 Anjou qui n'est vraiment pas très loin de chez nous, c'est à peine un peu plus haut. Donc, la 40 qui est là.

2060 Ici, on a tout le milieu industrie lourde, avec un projet de boulevard Bourget-Forget qui passerait quelque part par ici. On a aussi le projet de la 25 qui est ici. On vient d'entendre parler d'un projet de réservoirs pétroliers qui viendraient s'ajouter ici. On entend parler d'un site d'enfouissement. Peut-être que la carrière qui est ici pourrait avoir, en tout cas on en parle, peut-être des matières résiduelles. Mais on n'en veut pas et on va se battre fort. Alors, tout ça pour vous dire qu'on est très, très enclavés.

2065 Et le port ici, qui est là, lors d'un Bureau d'audiences publiques, il y a plusieurs années, on avait réussi à avoir que... ici, là, on a réussi à enlever les sels et, enfin, d'autres activités industrielles pour avoir une porte ouverte sur le fleuve.

2070 Donc, depuis tout le temps, on se bat continuellement pour préserver notre quartier résidentiel. Et ce qu'il faut savoir, c'est qu'ici, ça a complètement coupé Mercier-Est et Mercier-Ouest. Et encore une fois l'échangeur Anjou, mais aussi tout le viaduc à Sherbrooke, là, que je repère mal, alors sur Sherbrooke, ici, il y a encore une fois une coupure qui se fait là. Alors, notre quartier est vraiment enclavé.

2075 Ensuite si je prends aussi Souigny, que je repère mal, alors, ici, en tout cas à Souigny, on vient d'avoir un aménagement. Ça arrête chez nous là, mais il reste qu'on vient d'avoir un élargissement de Souigny et c'est une voie qui est de plus en plus fréquentée, même par les gens de chez nous, pour se rendre vers Dickson et tout ce coin-là qui éventuellement va être réaménagé.

2080 Alors, il n'y a pas un mois de ce temps-là où on n'entend pas parler d'un projet qui a un impact sur la qualité de vie de notre quartier. Alors, on vient d'entendre justement que le lien nord-sud, Laval et Longueuil, passerait justement le long de la 25.

2085 Ce qu'il faut savoir aussi, je vais donner un exemple, quand je veux me rendre chez moi et que je veux prendre la 25 à l'heure de pointe, je fais tout pour surtout ne pas la prendre parce que si j'embarque dessus, je risque d'être coincée. Ce qui me prend deux minutes en temps normal, ça me prend une demi-heure, arrêtée et coincée tout le temps.

2090 On remarque aussi beaucoup, beaucoup de débordement dans notre quartier. C'est un trafic de transit, mais qui déborde de plus en plus dans les rues avoisinantes est-ouest, tout le long de la 25 près de chez nous. Donc, on ne sait pas où on s'en va avec ça. Je ne sais pas jusqu'à quel point...

2095 Je vais regarder mon papier pour être sûre, je ne veux pas oublier rien. Les vents dominants. Quand les vents dominants viennent de l'ouest, ce qui est en temps normal, bien, là, on a... jadis, il y a à peu près une dizaine d'années, on disait 100 000 voitures qui passaient

2100 sur la 25. Après ça, j'ai entendu parler récemment de 130 000 voitures. Et avec le projet de la 25, je ne sais pas exactement combien il va en avoir de plus. Donc, les vents dominants venant de l'ouest, ça va. Quand les vents dominants viennent du nord-ouest...

2105 C'est l'échangeur, ici, d'Anjou. Et l'échangeur Anjou, il n'y a pas longtemps, le ministère de l'Environnement Canada, je crois, a mis des capteurs pour savoir quelle est la pollution, entre autres, au niveau des matières particulaires. Alors, les matières particulaires ont beaucoup d'effet, entre autres, sur la santé respiratoire et aussi, si je ne me trompe pas, le benzène. En tout cas, il y a une étude canadienne importante à ce niveau-là.

2110 Quand les vents changent de côté, bien, là, on a tout l'impact du secteur industriel lourd qui arrive chez nous. Alors, que le vent soit à peu près de n'importe quel côté, on est gagnants. Donc, il y a l'entrée du tunnel, l'échangeur Anjou qui est souvent congestionné.

2115 Alors nous, ce qu'on voudrait savoir, c'est, finalement, est-ce qu'on a vraiment évalué cet impact? Qu'est-ce que ça va nous donner, nous, en plus par rapport à notre qualité de vie qu'on essaie de protéger et qu'on se bat depuis 15 ans, entre autres, pour essayer de maintenir. Et comme je vous dis, on est toujours, toujours obligés de se battre pour empêcher que notre quartier soit envahi par tout ça autour.

**LE PRÉSIDENT :**

2120 Nous vous remercions.

2125 Oui, monsieur Gilbert, est-ce que vous avez débordé, dans votre étude d'impact, le long de la 25 vers le sud pour évaluer l'impact notamment, comme on dit, dans le quartier Mercier-Est?

**M. HENRI GILBERT :**

2130 L'impact, on l'a montré tantôt au niveau des véhicules de plus. Au niveau de l'étude de bruit, on vous a dit ce matin qu'il n'y a pas eu d'étude de bruit au sud de l'échangeur Anjou.

Puis ce qu'on peut aussi vous dire, c'est qu'au niveau entre l'échangeur Anjou et Sherbrooke, on parle en direction sud, dans les trois heures de pointe du matin, qu'il devrait y avoir 1 100 véhicules de plus, et en direction nord, 310 véhicules de moins.

2135 Donc, c'est certain que c'est 800 véhicules de plus, si on fait le total des deux côtés, sur trois heures de pointe du matin, ce qui donne à peu près 275, 280 véhicules par heure de plus dans ce secteur-là, si on parle uniquement de la 25.

2140 Je pense que je n'ai pas besoin de redire que, par contre, on enlève dans des axes, peut-être pas dans Mercier-Est par contre, mais dans les autres secteurs, on a même quand

même des gains au niveau du réseau municipal où il devrait avoir un petit peu moins de monde. Mais rendu à ce niveau-là, c'est quand même, je dirais pas négligeable parce qu'il n'y a jamais rien de négligeable, mais quand même des faibles quantités.

2145           Donc, notre étude porte surtout sur l'achalandage.

**LE PRÉSIDENT :**

2150           Du côté de la Santé publique, monsieur King, qu'est-ce que vous pouvez nous dire sur le quartier Mercier-Est précisément?

**M. NORMAN KING :**

2155           Hier soir, docteur Drouin a présenté les taux d'asthme, ce qu'on appelle des agrégats, dans cinq quartiers montréalais. J'ai déposé tous les documents. J'aimerais ça peut-être reprendre une copie, si vous permettez.

**LE PRÉSIDENT :**

2160           Oui.

**M. NORMAN KING :**

2165           Je vous remercie de votre indulgence. Alors, c'est parce que ma géographie de Montréal-Est n'est pas très bonne, mais le secteur Hochelaga-Maisonneuve, ça, c'est plus à l'ouest. Ce n'est pas tout à fait Mercier-Est?

**Mme NICOLE LOUBERT :**

2170           On est entre Montréal-Est et, disons, la 25.

**LE PRÉSIDENT :**

2175           Est-ce qu'on peut revoir la figure?

**M. NORMAN KING :**

2180           Selon cette carte-là, vous êtes en partie dans les quartiers ou proches. Mais il y avait l'autre étude qu'on a faite dans Pointe-aux-Trembles, mais on a débordé aussi sur Mercier-Est aussi, au niveau du taux d'hospitalisation pour des problèmes respiratoires.

          Je pense que la chose la plus simple pour moi, ce serait de pouvoir fournir des données un peu plus précises. Et je pense que les audiences se terminent ce soir, alors je pourrais

fournir au BAPE des données plus précises sur ce quartier au cours de la semaine prochaine?

2185

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, effectivement. Et nous, aussitôt que nous aurons les données, nous les déposerons sur le site Internet ainsi que dans les centres de consultation. Donc, ce serait des données sur la qualité de vie, donc qualité de l'air.

2190

**M. NORMAN KING :**

Donc, si j'ai bien compris, ce qu'on recherche, c'est le plus d'information sur les données sanitaires notamment. C'est sûr que le type de maladie qu'on regarde le plus en lien avec la qualité de l'air, ce sont les maladies respiratoires. Donc, ce qui est recherché, c'est qu'on puisse documenter quel est l'état de la santé respiratoire de la population de Mercier-Est?

2195

**Mme NICOLE LOUBERT :**

Mais aussi au niveau de la qualité de l'air, est-ce qu'on peut dire que de passer de 100 000, comme on était, à 130 000, quel a été l'impact? Est-ce qu'on a des données là-dessus? Est-ce qu'on est capable de dire où on est rendus et où est-ce qu'on va être avec l'ajout?

2200

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur King, vous avez fait référence d'ailleurs aux données d'Environnement Canada, je crois hier, si je me souviens bien. Est-ce que vous avez eu accès aux données des stations de mesures de qualité de l'air?

2205

2210

**M. NORMAN KING :**

Mais nous, on travaille en collaboration avec le réseau de surveillance de la qualité de l'air de la Ville de Montréal. C'est eux qui ont les stations qui sont placées à différents endroits et ça nous permet de suivre l'évolution de la qualité de l'air dans l'ensemble, mais aux endroits où il y a des postes d'échantillonnage. Mais ça, c'est plus municipal, je crois, qui a ces informations-là.

2215

Et entre autres ce matin, j'ai discuté avec un représentant de la Ville concernant le poste d'échantillonnage près de l'échangeur Anjou. Donc, ça pourrait être une information. Ce n'est pas tout à fait votre quartier, mais vous avez mentionné que vous êtes proche. C'est peut-être une information qui pourrait être fournie plus par la Ville, à ce moment-là, au niveau des postes d'échantillonnage les plus proches du quartier.

2220

**LE PRÉSIDENT :**

2225

Du côté de la Ville de Montréal.

**M. MARC BLANCHET :**

2230

Oui. Je pense que c'est bon que le public et la commission sachent que la Ville de Montréal est responsable de gérer et d'entretenir le réseau de suivi de la qualité de l'air, et toutes les informations sont publiques, disponibles sur un site Internet qui est [www.rsqa.qc.ca](http://www.rsqa.qc.ca).

2235

La station de qualité de l'air la plus proche du projet, parce que c'est de l'information que j'avais extraite avant de venir ici, est située à 3 km à l'est de l'emplacement d'un éventuel futur pont et cette station-là est située dans un milieu qui est à peu près similaire à celui de l'emplacement du pont. Donc, ça peut être un bon comparable.

2240

Ce qu'on dit, c'est que la qualité de l'air y est bonne l'été, en dehors des périodes de smog sur l'île en général, mais qu'elle est affectée surtout l'hiver à cause du bois de chauffage. C'est fréquent d'avoir localement des niveaux. On parlait des  $PM_{2.5}$  qui sont élevés à cause du bois de chauffage.

2245

En 2004, c'est intéressant de noter qu'il y a eu 36 journées qui ont été classées de mauvaise qualité de l'air à cette station-là et c'est la fréquence la plus élevée sur l'île de Montréal.

**M. NORMAN KING :**

2250

Juste une dernière petite précision. Un des secteurs touchés par des agrégats d'asthme, on appelle Mercier-Est, Pointe-aux-Trembles. C'est bien indiqué sur la carte.

2255

Et il y a un élément de la question que madame a posée, que je ne sais pas exactement c'est qui qui pourrait répondre, mais si j'ai bien compris, vous vous intéressez de connaître quel serait l'impact, au niveau de la qualité de l'air, de l'ajout de tant de véhicules. Ce n'est pas nous en santé publique qui faisons ces simulations-là, je ne sais pas trop c'est qui qui les fait, mais en tenant compte évidemment des vents dominants et tout le reste.

**LE PRÉSIDENT :**

2260

Très bien. Du côté du ministère du Développement durable, qu'est-ce que vous pouvez nous dire à ce sujet-là, sur l'évaluation donc, on pourrait dire, d'une cumulation de voitures?

**M. LUC VALIQUETTE :**

2265

Dans l'évaluation environnementale du projet, il va avoir consultation des experts du ministère en qualité de l'air qui vont pouvoir faire une estimation sur le projet, les principaux



impacts. Et on note bien votre préoccupation pour Mercier-Est.

**LE PRÉSIDENT :**

2270

Vous allez prendre ça en compte dans l'analyse environnementale du projet?

**M. LUC VALIQUETTE :**

2275

Effectivement.

**LE PRÉSIDENT :**

2280

Très bien, je vous remercie.

Oui, madame Loubert.

**Mme NICOLE LOUBERT :**

2285

Il y a un autre secteur qui nous préoccupe beaucoup, c'est le métro Radisson.

2290

Parce qu'il faut savoir que le métro Radisson est situé sur la rue Sherbrooke, enfin collé sur la rue Sherbrooke et que c'est déjà un secteur qui est facilement engorgé. Et aux heures de pointe et aux périodes de magasinage du temps des Fêtes, c'est un défi de sortir des stationnements dans ce coin-là et de voyager sur Sherbrooke dans ce coin-là.

2295

Et là, on veut ramener encore, concentrer une grande quantité d'autobus. Enfin, je ne connais pas exactement les quantités, mais je me demande vraiment comment on va faire pour gérer le secteur du métro Radisson dans le contexte actuel de problèmes à certains moments.

**LE PRÉSIDENT :**

2300

Je crois que ce serait du côté de la Ville de Montréal qui pourrait répondre à ce point?

**M. MARC BLANCHET :**

Je vais redemander à François Pépin de répondre.

**LE PRÉSIDENT :**

2305

Oui.

**M. FRANÇOIS PÉPIN :**

2310 Oui. Comme ça a été dit tout à l'heure ou aux journées précédentes, la majorité des clients dans le corridor de la A-25 sont des gens de Rivière-des-Prairies et de l'est de Montréal. On parlait d'à peu près 3 400 personnes qui utiliseraient les services d'autobus vers la station Radisson.

2315 Ce qu'il faut comprendre, c'est que ce sont des circuits qui existent déjà, qui sont déjà à la station Radisson, nommément la ligne 148 métrobus Maurice-Duplessis et la 194 métrobus Rivière-des-Prairies. Et déjà, ces deux lignes-là transportent effectivement près de 3 000 personnes à tous les matins vers la station Radisson.

2320 Donc, au niveau de Montréal, on parle essentiellement d'une augmentation de véhicules de l'ordre, à peu près, de moins de 10 % au niveau de la station à l'intérieur des horaires et des emplacements déjà prévus à cet effet-là.

**M. CLAUDE CARETTE :**

2325

Je peux peut-être rajouter un point également. Au niveau du terminus, au niveau des infrastructures, le terminus Radisson, qui est géré par l'AMT dans ce cas-ci, il a des réserves de capacité pour prendre des autobus supplémentaires.

2330 Au niveau du stationnement Radisson toutefois, il y a un stationnement incitatif Radisson, je pense, ou...

**Mme NICOLE LOUBERT :**

2335

Il y en avait un.

**M. CLAUDE CARETTE :**

2340 Il y en avait un. Il a disparu, il est réapparu. Il a été agrandi récemment. Donc, il a une capacité de 527 places, puis il est utilisé présentement à capacité à peu près par autant des gens de Montréal que de la banlieue, en particulier la banlieue de Repentigny et non pas de Terrebonne.

**LE PRÉSIDENT :**

2345

Oui, madame Loubert.

**M. FRANÇOIS PÉPIN :**

2350

Une précision supplémentaire, parce que vous parliez du nombre d'autobus.

**LE PRÉSIDENT :**

Allez-y.

2355

**M. FRANÇOIS PÉPIN :**

Actuellement, l'heure où il y a le plus d'autobus au niveau de la 148 et de la 194, on parle de 9 autobus à l'heure, donc des autobus à peu près aux 7, 8 minutes. Et effectivement, si on rajoute à peu près 10 %, ça veut dire qu'on serait à peu près à 10 autobus au lieu de 9 à l'heure.

2360

Donc, les deux lignes ensemble, ça ferait une vingtaine d'autobus, alors qu'actuellement il y en a 18. Et tout ça peut être géré sur les deux quais qui sont actuellement en place.

2365

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Loubert.

**Mme NICOLE LOUBERT :**

2370

Une dernière question. Parce que si j'ai bien compris, l'échangeur Anjou, on a parlé des études du ministère, du fédéral? Parce que ce que je voudrais savoir, c'est pourquoi on a établi des points d'échantillonnage particuliers à l'échangeur Anjou.

2375

**LE PRÉSIDENT :**

Dans ce cas-ci, on nous a dit qu'il y avait une station de mesure opérée par la Ville de Montréal dans le secteur. Personne n'est revenu sur la station d'Environnement Canada. Est-ce que quelqu'un peut confirmer l'existence de cette station?

2380

**M. GUY COURCHESNE :**

Écoutez, je vais essayer de répondre pour mes collègues de la Ville de Montréal, mais je pense, connaissant les gens, je pense que vous faites une erreur au niveau de qui gère la station d'échantillonnage. Je suis pas mal certain que la station d'échantillonnage ou toutes les stations d'échantillonnage de qualité de l'air sur le territoire de la Ville de Montréal sont gérées par l'équipe du Service d'environnement de la Ville de Montréal. Je doute qu'il y ait des...

2385

**Mme NICOLE LOUBERT :**

2390

Transmis à Environnement Canada.

**M. GUY COURCHESNE :**

2395 Ça peut être transmis à Environnement Canada, mais je pense que la gestion des stations est en propre avec le Service d'environnement de la Ville de Montréal. Mais je ne crois pas qu'il y ait quelque chose de spécial vis-à-vis Environnement Canada.

2400 Moi, à ma connaissance, je n'ai pas d'information là-dessus, sauf peut-être pour ce qui est des stations météorologiques, il y en a peut-être qui sont gérées par Environnement Canada. Mais les stations de qualité de l'air, je pense c'est juste la Ville de Montréal qui en a actuellement.

**M. MARC BLANCHET :**

2405 J'ai la même compréhension, monsieur le président. Je peux me tromper, mais c'est la compréhension que j'en ai. Pour aider les gens à se rappeler de quel réseau il s'agit, c'était le réseau de la Communauté urbaine de Montréal, qui a été intégré depuis la fusion à la Direction de l'environnement de la Ville de Montréal.

2410 **LE PRÉSIDENT :**

Ça vous va, madame Loubert?

**Mme NICOLE LOUBERT :**

2415 Juste une dernière chose.

**LE PRÉSIDENT :**

2420 Oui.

**Mme NICOLE LOUBERT :**

2425 Est-ce qu'il ne vaudrait pas la peine de suggérer aux propriétaires de maisons qui longent les autoroutes d'avoir des filtres particuliers dans les maisons?

2430 Je pose la question parce que j'avais entendu ça, il y a quelques années, dans une rencontre de consultation publique à la Communauté urbaine de Montréal, où, suite aux chiffres qui avaient été relevés, je crois par l'École polytechnique, on donnait que les maisons en bordure des autoroutes devraient avoir des filtres particuliers pour la santé.

**LE PRÉSIDENT :**

2435 On pourrait adresser cette question-là à monsieur King.

**M. NORMAN KING :**

2440 Question un peu embêtante. La notion de filtre pour une maison, un lieu résidentiel quelconque ou n'importe quel bâtiment, que ce soit une école, pourrait théoriquement être pertinente uniquement si le bâtiment en question est muni d'un système de ventilation mécanique sans fenêtre qui ouvre. Parce qu'un bâtiment muni de cette façon-là dépend de son système de ventilation pour l'apport d'air frais de l'extérieur et à ce moment-là un filtre peu influencer la qualité de l'air.

2445 Dès qu'on est dans un bâtiment où on ouvre les fenêtres, même avec une moustiquaire, toute utilisation de filtre, à mon avis, ne devient pas pertinent parce que l'apport d'air vient par la fenêtre. Donc, à première vue, ça ne me semble pas réaliste, surtout que les maisons déjà existantes sont des bâtiments assez âgés. Donc, ils ne sont pas propices pour l'installation d'un tel système.

2450 Dans le fond, il y a deux problématiques: les maisons déjà existantes versus des nouveaux développements. C'est sûr qu'avec les données qu'on a présentées hier soir, qui démontrent que les gens vivant le long des artères sont plus à risque d'hospitalisation pour maladies respiratoires pour les 60 ans et plus, tout nouveau développement de milieu résidentiel devrait tenir compte de ces facteurs-là pour avoir une distance minimale entre les logements et l'artère principale.

2455

**LE PRÉSIDENT :**

2460 Ça vous va?

**Mme NICOLE LOUBERT :**

2465 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, nous vous remercions pour vos questions.

2470 Il est 21 h. Nous allons faire une pause de 15 minutes. Donc, nous allons reprendre à 21 h 15.

**SUSPENSION DE LA SÉANCE**

\* \* \* \* \*

2475 **REPRISE DE LA SÉANCE**

**LE PRÉSIDENT :**

2480 Alors, nous allons reprendre la séance en invitant les personnes qui ce soit inscrit au registre. Comme j'ai mentionné cet après-midi, donc nous allons mettre fin à la première partie de l'audience publique ce soir.

2485 Bien entendu, s'il y a des personnes qui ont des questions, notamment dans la foulée de ce qui s'est dit ce soir, auraient des questions, la commission va accepter des questions par écrit la semaine prochaine. Donc, on sait que lundi, c'est la Fête des patriotes, c'est congé. Mardi, mercredi, donc, les gens qui le désirent pourront envoyer des questions écrites à la commission soit par fax, soit par courriel.

2490 Bien entendu, jeudi prochain, la commission va être de retour ici sur le terrain, pour une visite de terrain. Il y avait un nombre limité de places, mais je crois qu'il restait peut-être encore quelques places. S'il y a des gens qui n'étaient pas au courant, que ça intéresse, peuvent aller s'inscrire auprès de madame Anne-Lyne Boutin en arrière de la salle, notre coordonnatrice du secrétariat de la commission. Donc, ils pourront avoir le détail des modalités de cette visite technique de terrain.

2495 Ce n'est pas la commission en tant que telle d'audience, ce n'est pas l'audience qui se transporte sur le terrain, mais c'est une visite technique à laquelle la commission va également participer et c'est pour voir physiquement l'endroit où le promoteur prévoit faire ses aménagements.

2500 Pour ce qui est des questions, finalement, bon, ça peut arriver que trois personnes écrivent une question semblable. Donc, nous allons éviter d'acheminer trois fois la question pour avoir trois fois la réponse similaire. Donc, surprenez-vous pas si la commission fait des regroupements de questions, à ce moment-là. Et les questions, bien entendu, lorsque vous les envoyez à l'attention du BAPE, il faut le faire à l'attention de madame Anne-Lyne Boutin. Alors, si vous avez son adresse courriel, vous lui envoyez directement. Sinon, si c'est pour le fax, veuillez le mentionner à son attention.

2510 Alors, maintenant je vais faire le tour. Il peut y avoir des personnes que je vais nommer qui ne sont pas ici ce soir. La prochaine personne que j'avais au registre, c'est monsieur André Porlier. Il n'est pas ici ce soir.

J'avais monsieur Alain Boucher. Alors, bonsoir, monsieur.

2515 **M. ALAIN BOUCHER :**

Bonsoir! Je suis un résidant de Saint-Vincent-de-Paul. Je vais être affecté assez directement par ce projet-là. J'aurais une question à adresser au ministère des Transports, c'est au sujet de la confidentialité du système de péage électronique.

2520

Si je comprends bien, c'est une entreprise privée qui va lire les plaques d'immatriculation et qui va transmettre la facture à l'utilisateur. Ça, ça veut dire que l'entrepreneur privé va avoir accès aux listes confidentielles de la Société d'assurance-automobile du Québec. Donc, on a à ce moment-là un problème de confidentialité. Est-ce qu'on peut me répondre là-dessus?

2525

**LE PRÉSIDENT :**

Oui. Ministère des Transports.

2530 **M. HENRI GILBERT :**

Madame Sultana, s'il vous plaît.

**Mme SANDRA SULTANA :**

2535

Oui. Dans le contexte effectivement du prélèvement de la perception des revenus de péage, il y a un échange d'information qui se fait avec la Société d'assurance-automobile du Québec.

2540

Donc, c'est sûr, il y a un contrat et, dans le contrat, il y a les clauses de confidentialité et de la protection de la vie privée. Les éléments qui sont échangés, c'est des éléments vraiment simplement sur la plaque et sur... évidemment, il y a une facturation qui est correspondante à cette plaque-là, mais ce sont des éléments qui sont contraints dans des clauses très spécifiques dans l'entente de partenariat.

2545

**M. ALAIN BOUCHER :**

C'est dans la même question encore. Est-ce que ces clauses vont être publiques ou ça va demeurer confidentiel entre l'entrepreneur privé et le ministère des Transports?

2550

**LE PRÉSIDENT :**

Ce qu'on comprend justement dans le système que vous prévoyez, c'est-à-dire que l'entrepreneur va avoir un accès limité, qui se limiterait donc au nom de la personne et son adresse?

2555

**Mme SANDRA SULTANA :**

Effectivement.

2560

**LE PRÉSIDENT :**

Ce que vous prévoyez, c'est qu'il ne pourrait pas réussir à accéder aux autres éléments de la base de données.

2565

**Mme SANDRA SULTANA :**

Non, non, définitivement, il n'accéderait pas au dossier, à votre dossier. Puis ça, c'est la Société de l'assurance-automobile qui gère ces éléments-là. Donc, ce qu'ils ont avec la correspondance de la plaque minéralogique, c'est l'adresse et le nom.

2570

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur Boucher.

2575

**M. ALAIN BOUCHER :**

Au sujet d'une autre question encore adressée au ministère des Transports. L'argument que le ministère utilise toujours pour me convaincre que c'est un projet de développement durable, c'est la diminution supposément du kilométrage effectué par les véhicules automobiles qui vont faire des moins grands détours.

2580

Mais je me demande si le ministère se rend compte que la construction d'une autoroute, ça constitue une nouvelle barrière. Une rivière, c'est une barrière naturelle. Une autoroute, c'est une barrière artificielle qui oblige les citoyens à faire souvent des grands détours pour contourner cette barrière-là.

2585

Donc, en construisant une autoroute supposément à faire sauver du kilométrage, on est obligés de faire d'autres détours pour contourner cette nouvelle barrière-là. Donc, on fait un pont pour passer par-dessus une barrière naturelle, mais on crée une barrière artificielle, la belle affaire!

2590

Aussi, évidemment, les autoroutes, ça amène de l'étalement urbain, ce qui fait en sorte que moi, comme chez nous à Saint-Vincent-de-Paul, tous les commerces de quartier ont fermé parce qu'ils ont ouvert des grandes surfaces le long des autoroutes. Donc, maintenant, je suis obligé d'avoir une auto pour aller chercher mes biens essentiels. Ça me prend 15 minutes. Je risque d'avoir un accident, je risque de me tuer, alors qu'avant, je pouvais y aller à pied puis ça me prenait 5 minutes ou 2 minutes. Encore la belle affaire! on en sauve du kilométrage!

2595



2600           Donc, je me demande si le ministère est sensible à ces questions-là.

**LE PRÉSIDENT :**

2605           Donc, si je comprends votre question, elle se rapporte, par exemple, on implanterait une nouvelle autoroute. Dans le secteur où la 25 serait implantée, est-ce qu'il y a des rues, par exemple, actuellement utilisables qui seraient bloquées et qui obligeraient des détours? Est-ce qu'il y a des sentiers, des passages piétonniers reconnus ou intensément utilisés?

**M. HENRI GILBERT :**

2610           Monsieur le président, on va commencer par le côté de Montréal. Les liens est-ouest sont reproduits au-dessus de l'autoroute, qu'on parle de Henri-Bourassa, qu'on parle de Maurice-Duplessis, qu'on parle du boulevard Perras.

2615           Si maintenant on va du côté où monsieur demeure à Laval, justement le projet qui a été légèrement modifié par rapport à celui de 2002, on prévoit de reconstruire à l'extrémité est de l'emprise la rue Roger-Lortie, qui va permettre les déplacements à aller jusqu'à Marcel-Villeneuve et d'autres connexions aussi possibles. Donc, on reproduit la trame, je dirais la trame routière de façon à ce que ce soit aussi facile et c'est suite même à une demande des gens de l'agriculture pour ne pas nuire aux opérations agricoles.

2620           À part ça, on ne coupe pas d'autres liens.

**LE PRÉSIDENT :**

2625           Oui, monsieur Boucher.

**M. ALAIN BOUCHER :**

2630           Oui, mais au sujet du problème de l'étalement urbain, qui fait en sorte que les commerces de quartier disparaissent au détriment des grandes surfaces et donc de ces axes routiers là, on peut... je ne parle pas que le projet de la 25. En fait, tous les axes autoroutiers – la 440 à Laval, c'est typique – amènent toujours ce genre de développement-là.

2635           L'histoire le prouve. Je n'ai pas besoin de mettre de chiffres. On a juste à s'ouvrir les yeux là. On n'est pas des gens aveugles. C'est toujours ça qui se produit. C'est invariable. Puis ce projet-là va encore empirer la situation. Il ne l'améliorera pas. Il va rendre les gens encore plus dépendants envers l'automobile, donc nous obliger à faire du kilométrage supplémentaire. Parce qu'avant, on n'était pas obligés de le faire, on pouvait y aller à pied.

2640           Je parle, ma question, c'est à ce niveau-là, au niveau de l'étalement urbain. Le

développement qui se fait le long des autoroutes, ça a ça comme conséquence. J'aimerais savoir si vous êtes au courant de ça et si vous êtes sensibles à ça. Quelle solution vous voulez amener à ce genre de développement-là.

2645

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Gilbert.

2650

**M. HENRI GILBERT :**

Le but de l'exercice ou de ce bout de route-là, le 17 km, en fin de compte, c'est de permettre justement d'éviter des kilomètres aux gens qui viennent travailler à Montréal, qui font 7 km. On ne parle pas du dépanneur, on parle des gens qui viennent travailler à Montréal, qui empruntent à tous les matins, à tous les soirs le pont Pie-IX ou le pont Charles-de-Gaulle. Donc, c'est ça.

2655

Après ça, il reste le développement qui peut se faire. Mais ça, ce n'est pas instantané non plus. Et il y a aussi nos partenaires des municipalités qui doivent aussi faire des plans et contrôler ou voir à gérer l'aménagement. Ça, ça va se faire.

2660

Mais il n'y a pas, je dirais, de bris de lien prévu avec l'autoroute 25. On reconduit toutes les trames urbaines et toutes les trames du réseau routier local.

2665

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, ce que vous nous dites, monsieur Gilbert, aussi, surtout dans le secteur de Laval, en fonction des terrains développables, ça peut dépendre beaucoup aussi du Plan d'urbanisme de la Ville de Laval.

2670

**M. GUY COURCHESNE :**

Actuellement, dans le secteur de la 25, il n'y a pas de lien est-ouest, à l'exception du boulevard Lévesque et de l'avenue Marcel-Villeneuve. Donc, là, il y aura un lien nord-sud par l'avenue Roger-Lortie.

2675

Et après ça, le développement est situé à l'est de ce secteur-là. À l'ouest de la 25, il y aura un développement industriel qui jouxtera la montée Masson actuelle. Et un peu plus au sud, près du boulevard Lévesque, il y a un secteur qui est voué au développement résidentiel, mais qui est actuellement desservi par le boulevard Lévesque.

2680

Donc, il n'y a pas de bris de lien routier est-ouest qui va être causé par la 25. Ça va dans le sens de ce que monsieur Gilbert a dit. Puis le secteur qui va être plus à l'est de la 25, là, évidemment, il y aura toute une trame urbaine qui va se faire, qui est planifiée dans ce secteur-

2685 là et qui va se faire au fil de la demande pour de nouvelles résidences.

**LE PRÉSIDENT :**

2690 Et du côté, vous avez dit industriel, résidentiel, il n'y a pas de commercial de prévu à grande surface, par exemple?

**M. GUY COURCHESNE :**

2695 Ce à quoi monsieur Boucher fait référence, c'est que le long de la 440 actuellement, pour ceux qui vont visiter le territoire, entre la 19 et le boulevard Pie IX, il y a actuellement un développement commercial qui est en train de se faire à cet endroit-là. Donc, le long de la 19, au nord de la 440, et le long de la 440 entre Pie IX et la 19, il y a un projet commercial d'importance qui est en train de se faire là.

2700 **LE PRÉSIDENT :**

Mais pas le long de la 25.

**M. GUY COURCHESNE :**

2705 Le long de la 25 actuellement, il n'y a absolument rien de prévu, au moment où on se parle, au niveau des projets. Ça n'exclut pas la possibilité parce qu'il y aura évidemment des zones de desserte plus locales, mais il n'y a pas de projets de développements commerciaux d'envergure dans ce secteur-là qui sont prévus.

2710 Donc, il y a un mini-centre d'achats dans le secteur Saint-François. Il y aura aussi du commerce dans ce qu'on appelle, on appelle ça ce secteur-là Duvernay Est, du long des anciennes municipalités. Donc, dans ce secteur-là, il y aura aussi du commerce qui va être développé, il y en a un peu. Mais avec le développement, il va s'en ajouter sans doute, il y en a de prévu.

2715 Mais il n'y a pas de projet majeur du même type que monsieur Boucher mentionne le long de la 440. Donc, ça, ça devrait satisfaire la demande, selon notre connaissance actuelle.

2720 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, surtout du commerce local, à desserte locale.

**M. GUY COURCHESNE :**

2725 Dans le secteur Duvernay Est, oui, c'est ce qui est prévu, de la desserte locale par des petits centres commerciaux et non des centres commerciaux d'envergure ou des mégacentres

2730 qu'on appelle maintenant, qui sont les Winners, Wal-Mart et Réno, Rona, Canadian Tire, qui ont leur propre bâtiment plutôt que d'être intégrés du type Carrefour Laval. Donc, les nouveaux centres commerciaux sont plutôt des mégacentres et c'est ce qui est en train de se faire le long de la 440 actuellement pour le secteur est.

**LE PRÉSIDENT :**

2735 Très bien, je vous remercie.

**M. ALAIN BOUCHER :**

2740 Que je condamne, que je dénonce, parce que ça oblige les gens à utiliser essentiellement l'automobile. On devient dépendant de ça. On est esclave d'un mode de transport qui est délétère envers l'environnement.

2745 Puis je repose encore au ministère des Transports, est-ce qu'ils se rendent compte des conséquences du développement autoroutier?

**LE PRÉSIDENT :**

2750 Mais vous comprenez, monsieur Gilbert a répondu. Ce que vous dites ici relève en grande partie d'une opinion de votre part également, qui peut être communiquée dans un mémoire lors de la seconde partie de l'audience. Vous comprenez, monsieur Boucher?

**M. ALAIN BOUCHER :**

2755 Oui, je comprends. Encore, c'est au sujet du problème du kilométrage, supposément du kilométrage qu'on veut faire économiser. Pourquoi, plutôt que de faire un pont, on n'utilise pas le 383 M\$ pour investir essentiellement dans le transport en commun? Et là, on économiserait vraiment du kilométrage et on briserait la dépendance envers l'automobile.

2760 Donc, je m'adresse encore au ministère des Transports. Pourquoi, avant de construire ce pont-là, on ne développe pas le transport en commun, le train Mascouche-Montréal, le train de l'est? Puis après ça, on verra.

**LE PRÉSIDENT :**

2765 C'est votre question?

**M. ALAIN BOUCHER :**

2770 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Gilbert.

2775 **M. HENRI GILBERT :**

Le projet qui est devant vous, monsieur le président, c'est un projet qui intègre le transport en commun. On parle des gains de transport en commun pour l'est de Ville de Laval, qui se situent entre 57 minutes, presque une heure à aller jusqu'à quelques minutes pour les gens de l'île de Montréal, qu'on a déposé ici depuis probablement les trois dernières journées.

2780

Donc, il intègre vraiment un projet de transport en commun à l'intérieur de ce projet-là, qui va quand même avoir des gains très importants en temps pour les gens de l'est de Ville de Laval et la couronne nord, et des gains aussi pour les gens qui vont utiliser le pont. C'est un projet qui répond à un besoin, à une demande de ce secteur-là.

2785

Je me répète, mais c'est une des conditions de la diffusion de la population au nord à Laval et la diffusion à Montréal qui est très importante pour un transport lourd comme un train ou développer quoi que ce soit, donc le moyen de transport en commun qui est le plus efficace pour les besoins actuels. Dans ce secteur-là précis de l'est de Laval, ça prend ce moyen de transport en commun flexible, qui amène les gens rapidement à un transport plus lourd qui est le métro Radisson.

2790

Donc, on ramène les gens vers un transport lourd et rapidement. Il y a des gains importants qui sont faits au niveau du transport en commun.

2795

**M. ALAIN BOUCHER :**

On ne serait pas mieux de les amener vers la gare Saint-Martin par le train de banlieue Mascouche...

2800

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Gilbert.

2805

**M. HENRI GILBERT :**

Monsieur Dorais, s'il vous plaît.

2810

**M. DANIEL DORAIS :**

Monsieur le président, vous permettez, on a expliqué longuement la façon que les gens se destinent vers leur pôle d'emploi. On a également fait la remarque, pour donner un bon

2815 service dans un secteur en développement comme ça, pour ce qui est des origines, la flexibilité de l'autobus est plus intéressante dans le cadre du projet qu'on présente. Alors, les gains de temps sont présentés, etc.

2820 Alors, quand on fait une étude d'achalandage comme telle d'un futur axe, on a démontré également que la capacité des gens de se déplacer vers Radisson va s'effectuer beaucoup plus rapidement, parce que la distance est plus courte de se rendre à Radisson que de se rendre au centre comme tel, vers une station de métro de Laval comme telle, les futures stations de métro.

**M. ALAIN BOUCHER :**

2825 Oui, mais le problème à votre projet, c'est qu'il est couplé à un projet autoroutier qui va encore favoriser l'automobile. On se tire dans le pied.

**LE PRÉSIDENT :**

2830 Monsieur Boucher, c'est parce que ça donne beaucoup dans l'opinion. Vous comprenez, on souhaite avoir des questions pour compléter l'information manquante, par exemple, dont vous auriez besoin. Quand même, vous donnez beaucoup dans l'opinion en ce moment. Je vous demanderais si vous avez une autre question, d'adresser la question, s'il vous plaît.

2835 **M. ALAIN BOUCHER :**

Je m'excuse de mes opinions, mais je les ai pareil. J'ai une question précise et pas une question d'opinion. C'est au sujet de la... est-ce que je peux adresser les deux en même temps, la mettre dans la même question?

2840 C'est au sujet de la voie réservée par autobus. Je voudrais savoir, si j'ai bien compris, les autobus, une fois qu'ils arrivent du nord, ils sont sur une voie réservée. Puis quand ils arrivent sur le pont, ils se mêlent au trafic. Ça veut dire que s'il y a un embouteillage sur le pont, les autobus vont être pris dans l'embouteillage pareil comme le restant des véhicules.

2845 Et l'autre question qui touche un peu aussi au pont, dans le projet de 2002, il y avait une piste cyclable, une piste multifonctionnelle. Puis là, c'était comme plus clair s'il y en avait une. On parlait de piste multifonctionnelle ou bien donc d'une navette. C'était un ou l'autre.

2850 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, c'est la même explication que nous avons eue concernant le...

**M. ALAIN BOUCHER :**

2855

Ça, c'est une question.

**LE PRÉSIDENT :**

2860

Ce n'était pas décidé encore pour ce qui est de la piste cyclable ou d'une navette. C'est encore en évolution qu'on nous a dit.

Pour la voie réservée, qu'est-ce qu'on peut en dire? Est-ce qu'il y a un risque d'embouteillage qui pourrait compromettre la circulation des autobus?

2865

**M. HENRI GILBERT :**

Monsieur Venne, s'il vous plaît.

2870

**M. JACQUES VENNE :**

Bon, ce qu'on a montré depuis lundi, si on veut, on peut réafficher simplement ce qu'on a présenté dans la première présentation. En rouge, c'est la pointe du matin, et en jaune, c'est la pointe du soir.

2875

Donc, si on veut, à partir de Terrebonne, c'est une voie réservée qui est sur l'accotement actuellement en direction sud, qui va permettre de sortir sur le réseau local, de prendre potentiellement des gens au niveau de l'avenue Marcel-Villeneuve et de montée Masson, et d'entrer sur une voie réservée en site propre, c'est-à-dire une voie où il y a seulement des autobus.

2880

À partir de Lévesque, il va potentiellement y avoir un stationnement incitatif dans le secteur du chemin de fer ou d'une gare multimodale, dont on a parlé régulièrement depuis le début, et à partir de ce moment-là, en entrée sur le pont, à travers les véhicules, un gain de voie – on pourrait réexpliquer le gain de voie – qui permet et qui assure une fluidité due au péage qui va gérer l'achalandage. Et à partir de la sortie pour le boulevard Perras, et on retourne à une voie réservée en site propre avec des mesures préférentielles aux autobus pour les intersections, de façon à se rendre jusqu'au boulevard Henri-Bourassa. Et ensuite, on s'insère à la 25 pour s'en aller jusqu'à la station Radisson.

2885

2890

Le soir, ce qu'on montre, c'est qu'il peut y avoir la possibilité d'utiliser la voie réservée en site propre. Mais pour certains autobus comme la STM, il peut être intéressant de rester sur le chemin de service du côté est, compte tenu qu'il est directionnel, pour pouvoir avoir accès soit à l'avenue Maurice-Duplessis, à l'avenue Perras et après ça peut continuer, si c'est un autobus qui serait plus régional, vers Terrebonne.

2895

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Venne.

2900

**M. ALAIN BOUCHER :**

Donc, si je comprends bien, si le pont est bloqué par un embouteillage, les autobus vont l'être aussi?

2905

**LE PRÉSIDENT :**

C'est certain, s'il y avait un embouteillage, un accident par exemple, bon, le service d'autobus serait bloqué.

2910

**M. ALAIN BOUCHER :**

Puis juste une précision. Le service de navette, ça consiste à quoi exactement?

2915

**LE PRÉSIDENT :**

Du côté de la navette, ça consistait en quoi au lieu de la piste cyclable? Si ce n'est pas une piste cyclable, c'est une navette. Ce serait quel genre de navette, ça?

2920

**M. HENRI GILBERT :**

Monsieur Venne.

**M. JACQUES VENNE :**

2925

La navette en tant que telle peut être considérée... ça existe à d'autres endroits. Ça existe aussi pour d'autres types de traversée. On peut penser à des traversées pour des VTT ou des ski-doos sur des ponts qui sont très longs, comme le pont Pierre-Laporte. C'est-à-dire que d'un côté, si c'était une navette terrestre, ça pourrait être tout simplement un véhicule adapté avec remorque ou autre qui permet de traverser à la demande l'utilisateur.

2930

Ça peut être aussi avec les partenaires, comme les municipalités, la mise en valeur des îles, et une navette fluviale comme il existe sur la Rive-Sud vers les îles de Boucherville. Dépendamment du besoin qui sera identifié, des soumissions qu'il y aura eues de la part du partenaire privé, on verra en collaboration avec la Ville de Montréal et la Ville de Laval de quelle manière on va desservir le plus adéquatement possible ce lien multifonctionnel.

2935

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

2940



**M. ALAIN BOUCHER :**

2945 Donc, il n'y aurait pas de trottoir, par exemple. Il pourrait avoir une navette, mais pas de trottoir et les piétons ne pourraient même pas traverser.

**LE PRÉSIDENT :**

2950 Sur le pont, il n'y aura pas de trottoir de prévu?

**M. DORIS MERCIER :**

2955 Non. On parle du lien multifonctionnel, il est autant pour les cyclistes que pour les piétons. Si c'est une navette, les piétons peuvent traverser avec la navette. Si c'est un équipement qui est fixe sur le pont, à ce moment-là ils vont traverser sur le pont.

**LE PRÉSIDENT :**

2960 Dans le cas de la navette, c'est ça.

**M. ALAIN BOUCHER :**

Donc, il pourrait ne pas avoir de trottoir du tout.

2965 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça, il pourrait ne pas y avoir de lien piétonnier, cycliste. C'est ça qu'on doit comprendre.

2970 **M. DORIS MERCIER :**

C'est bien ça.

**M. ALAIN BOUCHER :**

2975 Comme le pont Papineau, par exemple, où il n'y a pas de navette.

**LE PRÉSIDENT :**

2980 Ça vous va?

**M. ALAIN BOUCHER :**

C'est beau.

2985

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, je vous remercie.

2990

**M. ALAIN BOUCHER :**

Je vais laisser la place.

**LE PRÉSIDENT :**

2995

Je voudrais inviter maintenant monsieur Daniel Jean. Monsieur Claude Morin. Monsieur Marc Lessard. Bonsoir, monsieur.

**M. MARC LESSARD :**

3000

Bonsoir, monsieur le président. Le premier point, c'est une préoccupation que j'avais. Je pensais être un peu hors d'ordre mais, tout à l'heure, le représentant de la Ville de Montréal en a parlé. Donc, je me sens à l'aise d'en reparler.

3005

L'île de Montréal en fait, historiquement, c'est le berceau de l'industrialisation et ça fait depuis 150 ans que l'industrie s'est développée et elle a essaimée à partir de l'île dans beaucoup de régions au Canada, mais c'est le berceau au Canada. Ce qui fait qu'il y a beaucoup de terrains contaminés, et très contaminés sur l'île de Montréal. Il faut voir que c'est à une époque où il y avait aucune loi environnementale, il y avait aucun contrôle.

3010

Maintenant, ce que le représentant de la Ville disait tout à l'heure, le fait d'augmenter en quelque sorte l'accessibilité de régions où il n'y a pas de terrains contaminés, des terrains qui sont, déjà en partant, moins chers qu'à Montréal mais, en plus, ils ne sont pas contaminés, j'ai une crainte à ce niveau-là. J'ai l'impression qu'on va se retrouver, à Montréal, avec une quantité de terrains contaminés qui ne seront pas réhabilités parce qu'il n'y aura pas de preneur, il n'y aura pas de promoteur.

3015

Il y a évidemment certains projets, je pense à l'Université McGill, le Centre hospitalier de l'Université McGill, ils n'iront pas à Longueuil, je ne pense pas, enfin c'est choisi. Donc, ils doivent décontaminer. D'ailleurs, leur site est très contaminé.

3020

Je pense, entre autres, au stade de l'Impact de Montréal. Si vous avez suivi un peu, c'en était même un peu dramatique, je pense. Le matin, on nous apprenait qu'il y aurait un state à un endroit; l'après-midi, on nous apprend que les terrains sont contaminés. Le promoteur dit: «Ce n'est pas grave, on ne creuse pas, on va construire par-dessus sans toucher au terrain.» Et en fin de journée, à la fois le maire de Montréal et le promoteur ont dû corriger le

3025

tir et admettre que, effectivement, c'était très contaminé. Et à ma connaissance, je dis ça de mémoire, c'est plusieurs millions que ça va coûter de décontamination.

3030 Il y a des promoteurs comme ça qui vont rester sur l'île de Montréal, mais il y en a beaucoup qui ont le choix, et ma crainte, elle est là, qu'on se retrouve à Montréal avec des terrains contaminés et qu'on ne réhabilitera pas.

3035 Je ne sais pas, je m'adresse à la Ville ou au ministère de l'Environnement, est-ce qu'il y a des projets de prévus. Un, est-ce que ça a été envisagé? Je pense que oui, le représentant le citait tout à l'heure. Maintenant, est-ce qu'il y a des projets qui sont envisagés pour tenir compte de ça et éventuellement réhabiliter?

**LE PRÉSIDENT :**

3040 On pourrait adresser la question et à la Ville de Montréal et au ministère du Développement durable. Donc, concernant les terrains contaminés, il y avait un programme qui existait pour encourager des promoteurs à redévelopper ces terrains-là. C'est dans ce sens-là votre question, monsieur Lessard?

3045 **M. MARC LESSARD :**

3050 Oui. Comme il le mentionnait tout à l'heure, on ne sera plus compétitif. On ne l'est déjà pas à Montréal, mais on va l'être encore moins avec ces terrains-là. Maintenant, comment on va faire pour réhabiliter ces terrains-là s'il y a aucun promoteur...

**LE PRÉSIDENT :**

3055 Donc, qui veut prendre la question en premier? Monsieur Valiquette, question de potentiel de développement sur l'île de Montréal, dans cette optique-là que vous répondez à la question.

**M. MARC LESSARD :**

3060 Qui risque d'échapper à Montréal.

**M. LUC VALIQUETTE :**

3065 Je vais devoir m'informer pour être plus précis. Il y aurait un programme au ministère de l'Environnement et aussi en relation avec la Ville de Montréal. Il y a une Politique de réhabilitation des sols contaminés. Il y a des critères qui existent pour l'usage des sols contaminés selon leur niveau de contamination, soit certains usages sont permis ou ils doivent être carrément décontaminés.

3070 Sur la politique, je pourrais en parler plus, mais sur le programme qui viserait toute l'île de  
Montréal, ça, il faudrait que j'aie aux renseignements. Alors, je peux le faire et déposer à la  
commission une réponse.

**LE PRÉSIDENT :**

3075 Si monsieur Lessard désire avoir de l'information sur le programme.

3080 Du côté de la Ville de Montréal, qu'est-ce que vous pouvez ajouter? Est-ce qu'il s'est fait  
beaucoup de réhabilitation de terrains à Montréal ces dernières années et dans quel cadre ça s'est  
fait?

**M. MARC BLANCHET :**

3085 Je n'ai pas cette information-là avec moi. Il faudrait que je fouille aussi de mon côté. Mais  
j'aurais pensé que monsieur aurait surtout adressé sa question au ministère des Transports ou que  
vous l'auriez adressée, parce que monsieur parle des impacts de la compétitivité des terrains  
contaminés en relation avec l'arrivée du pont. Donc, ça, nous, ce ne sont pas des analyses  
qu'on possède. C'est un enjeu qu'on devra traiter dans les prochaines semaines, mais ce ne sont  
pas des analyses que, nous, on a faites.

3090 **LE PRÉSIDENT :**

3095 Ce n'est pas dans ce sens-là que je comprenais la question de monsieur. Effectivement,  
actuellement, c'est s'il y a une pression de développement à l'extérieur de l'île de Montréal alors  
qu'il y aurait des terrains à redévelopper et que ces terrains-là ne sont pas décontaminés parce  
que ça coûterait trop cher, ça veut dire qu'un éventuel développeur n'a pas le choix que d'aller à  
l'extérieur de l'île si le terrain qui est disponible n'est pas compétitif. C'est dans ce sens-là que  
monsieur Lessard posait plutôt sa question.

3100 **M. MARC BLANCHET :**

Oui, c'est exactement l'enjeu que j'avais soulevé précédemment.

**M. MARC LESSARD :**

3105 Oui, mais il reste que c'est Montréal qui va être pris avec ces terrains-là. Et que va faire  
Montréal avec ces terrains-là? Vont-ils devenir des zones «no man's land» interdits à... je ne sais  
pas. Qu'est-ce qu'il va se passer avec ces terrains-là suite à, évidemment, cette migration qui  
serait peut-être induite par ce pont.

3110

**M. MARC BLANCHET :**

3115 Je ne sais pas si quelqu'un de mes collègues a des réponses à ça parce que, malheureusement, mon spécialiste du Plan d'urbanisme était là durant presque toute la durée des audiences, mais n'est pas là ce soir. Alors, ce n'est pas un enjeu que je maîtrise personnellement.

**LE PRÉSIDENT :**

3120 Ce que je me souviens du programme, c'est que le ministère donnait une certaine proportion, ça variait, 50 %, 60 %, le ministère du Développement durable dans un programme donnait, mais il y avait une certaine modulation en fonction de la technologie utilisée pour décontaminer.

3125 Mais ce que je me souviens, c'est que ces sommes-là d'argent étaient versées à la municipalité, donc dans le cas de la Ville de Montréal, si c'était sur l'île de Montréal maintenant. Et la Ville, après ça, refinançait le promoteur qui avait développé le terrain. Et dans certains cas, bien, la Ville pouvait aussi donner une contribution. C'est ce que je me souviens des grandes, grandes, grandes lignes du programme.

3130

**M. MARC BLANCHET :**

Oui. Je pense qu'on fait référence au programme Revisol.

3135

**LE PRÉSIDENT :**

Revisol, exactement.

**M. MARC BLANCHET :**

3140

Et d'après ce que j'en comprends, c'est que les sommes disponibles dans Revisol sont nettement insuffisantes pour s'attaquer à une problématique de cette ampleur-là.

**LE PRÉSIDENT :**

3145

De très grands terrains, c'est ça.

**M. MARC BLANCHET :**

3150

Donc, il y a des discussions qui auront à avoir lieu entre la Ville et les différents ministères pour trouver une solution à ça. On parle vraiment d'ampleur d'un autre niveau au niveau monétaire.

**LE PRÉSIDENT :**

3155

C'est ça. Donc, pour les très grands terrains, ce sont les problématiques de revitalisation des villes centres. À Québec, il y en a, à Trois-Rivières également, à Shawinigan entre autres. Oui?

3160

**M. GUY COURCHESNE :**

J'ai juste un complémentaire d'information. Il n'y a plus d'argent dans Revisol. C'est terminé.

3165

**LE PRÉSIDENT :**

3170

Ça fait un certain nombre d'années, j'avais travaillé sur le programme. Donc, il n'y a plus d'argent du tout? Très bien pour l'information. Mais ça soulève encore une problématique globale des villes qui ont un passé industriel, au XIXe siècle entre autres, début du XXe. Donc, plusieurs villes du Québec sont dans cette situation-là, effectivement Sherbrooke, Trois-Rivières, Shawinigan comme j'ai dit, certains quartiers de Québec également.

Oui, monsieur Lessard.

3175

**M. MARC LESSARD :**

Oui. J'ai d'autres points sur le pont, sur l'autoroute directement. Je vais revenir sur une discussion de cet après-midi, puis je parle du projet initial tel qu'il apparaît dans le document *Rapport de justification*.

3180

Dans ce projet, qui a été déposé en 2001, le projet initial prévoyait une autoroute à 6 voies, un pont à 6 voies, donc une autoroute sur l'île de Montréal à 6 voies, le pont à 6 voies, et l'autoroute à Laval aussi à 6 voies.

3185

Du côté de Laval à ce moment-là, il n'y avait pas de voie réservée au transport en commun. On disait simplement, si ma mémoire est bonne: «C'est prévu sur l'emprise et c'est pour être développé ultérieurement ce projet de transport en commun, la voie réservée pour le transport en commun.»

3190

Cette semaine, j'ai appris que les voies diminuaient. On passe de 6 à 4 voies du côté de Laval et du côté de Montréal. Le pont, lui, demeure à 6 voies. On nous a donné une explication cet après-midi. Bon, je n'y ai rien compris, je dois l'avouer, mais je ne veux pas revenir sur cette explication-là.

3195

Par contre, je vais ramener certaines choses. Entre autres, le parallèle qui a été fait

avec le pont Pie IX, selon moi, ne peut pas tenir. Le pont Pie IX, la voie supplémentaire qui est juste sur le pont, ça se trouve à être la continuité de la 25. C'est Henri-Bourassa qui se rabat sur le pont. Donc, c'est la 25, beaucoup de trafic.

3200 Et de l'autre côté, je ne connais pas beaucoup Laval, mais c'est Saint-Vincent-de-Paul et puis un autre quartier qui sont relativement peuplés, assez densément peuplés, je pense, pour Laval, alors qu'autour de l'autoroute 25, il n'y a pas de quartier aussi peuplé. Donc, on ne peut pas faire le même rapprochement pour cette voie-là.

3205 Ce qui est nouveau aussi maintenant, c'est qu'il y a la voie réservée qui va être disponible, qui va être construite en même temps, qui va être disponible. Donc, le premier réflexe que j'ai eu, ça a été de me dire: «On passe de 6 voies à 4 voies mais, cette fois-ci, on intègre, on développe le transport en commun.» Ça fait que je me suis dit: «C'est sûrement cette voie réservée au transport en commun qui explique le fait qu'on laisse tomber des voies sur l'autoroute.» Est-ce que je me trompe?

3210

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Venne?

3215

**M. HENRI GILBERT :**

Oui, c'est justement, monsieur Venne.

3220

**M. JACQUES VENNE :**

Ce n'est pas à cause de la voie réservée, c'est à cause de la modification dans l'échangeur du boulevard Marcel-Villeneuve et de l'autoroute 25, 440, comme j'ai expliqué cet après-midi.

3225

Par contre, effectivement que l'ajout de l'avenue Roger-Lortie, entre le boulevard Marcel-Villeneuve et le boulevard Lévesque, permet de concentrer les mouvements locaux, c'est-à-dire les mouvements provenant de Saint-François, entre autres choses, où y habitent 51 000 personnes, et ça nous permet à ce moment-là d'entrer et de sortir tous les gens de ce quartier-là de l'est de Laval à l'échangeur avec le boulevard Lortie et boulevard Lévesque, et ce n'est pas pour la voie réservée strictement.

3230

Par contre, l'ajout de la voie réservée permet effectivement aux autobus de Ville de Laval, provenant soit de la montée Masson vers Laval nord-est, si vous voulez, et de Marcel-Villeneuve de pouvoir avoir accès à la voie réservée pour accéder, après ça, au pont par l'entrée du boulevard Lévesque.

3235

**LE PRÉSIDENT :**

3240 Monsieur Lessard.

**M. MARC LESSARD :**

3245 Je vais rester sur cette voie réservée. Je vais tenter une explication, on me corrigera, je serai sûrement dans l'erreur.

3250 On disait cet après-midi que pour contrôler l'accès, on pouvait jouer sur le péage. S'il y a trop de circulation, on augmente le prix du péage et, de la sorte, on peut contrôler l'accès à cette autoroute, au pont.

3255 Maintenant, à l'inverse, j'ai cru comprendre aussi qu'au niveau contractuel, le promoteur, le ministère des Transports, va assurer un minimum d'achalandage. Sinon, le concessionnaire ne fera pas ses frais. Donc, j'imagine, à l'inverse, s'il n'y avait pas assez d'achalandage pour une raison X mystérieuse, on va jouer sur le transport en commun. On va diminuer l'offre. On pourrait diminuer l'offre de transport en commun pour augmenter l'achalandage sur l'autoroute.

**LE PRÉSIDENT :**

3260 Monsieur Venne.

**M. JACQUES VENNE :**

3265 Monsieur le président, c'est de porter des drôles d'idées au ministère des Transports. Au contraire, on investit 7 M\$ dès le point de départ pour faire une voie réservée pour autobus, ça serait très illogique de vouloir enlever les autobus et de diminuer le service de transport en commun.

3270 Au contraire, c'est au partenaire à bien évaluer les risques du contrat qu'il voudra signer avec le gouvernement pour avoir à exploiter ce pont-là. Simplement que nous, le ministère, on privilégie et il n'est pas question qu'on diminue l'offre. Et je ne pense pas non plus que Ville de Laval, la STL ou le CIT des Moulins veuille diminuer son offre pour permettre à un promoteur ou à un partenaire de faire un profit. Ce n'est pas le but visé; au contraire.

**LE PRÉSIDENT :**

3275 Monsieur Lessard.



**M. MARC LESSARD :**

3280 Je vais rester un petit peu sur l'achalandage, et puis les prévisions que vous faites au niveau de l'achalandage.

3285 Vous nous avez expliqué un petit peu, bon, vous avez un logiciel, vous avez tenu compte de toutes sortes de facteurs démographiques, la population vieillissante, les femmes au travail, le péage sur le pont. Et puis le péage sur le pont, on voit bien qu'il est majeur. Entre s'il y a aucun péage et si on charge 1\$, si j'ai bien lu, il y a une différence de tout près de 35 %. Ça, ça a un impact sur l'achalandage autour de 35 %. C'est-à-dire à 1\$, il y aurait 33 % à 35 % moins de véhicules qui iraient sur le pont. Est-ce que je me trompe?

3290 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Venne.

**M. JACQUES VENNE :**

3295

Je pourrais sortir les chiffres, mais de mémoire, ce qu'on dit, c'est que le pont va être à péage. Il n'est absolument pas question qu'il n'y ait pas de péage.

3300 Donc, on avait fait une évaluation en 2001 de façon à donner – comment je pourrais vous expliquer – le besoin maximal qu'il pourrait y avoir dans cet axe-là s'il n'y avait pas eu de péage. Et ce n'est pas ce que le ministère veut avoir, parce qu'on a dit qu'on voulait assurer une fluidité aux extrémités aussi du projet.

3305 Donc, l'achalandage projeté est toujours entre 48 000 et 62 000. C'est vrai que si on fait référence à l'étude de 2001, on avait évalué certaines choses, et on a apporté un complémentaire en 2004 pour justement ajuster le projet et les débits de circulation.

**LE PRÉSIDENT :**

3310 Monsieur Lessard.

**M. MARC LESSARD :**

3315 Effectivement, je le prends à titre indicatif, dans le sens que... et puis vous le disiez, on pouvait passer de 1 \$ à 2 \$, ça aurait un impact majeur.

Ce que je veux faire ressortir, c'est qu'une augmentation du péage a un impact majeur sur l'achalandage. Les coûts ont un impact majeur. Maintenant, dans vos prédictions, vous avez tenu compte de tous ces facteurs-là. Vous avez fait beaucoup de scénarios avec tout ça.

3320

Avez-vous tenu compte aussi du prix de l'essence? Dans les prochaines années par exemple, il va y avoir une augmentation peut-être très importante. Avez-vous considéré le prix de l'essence, quel serait l'impact sur l'achalandage si le prix de l'essence augmentait de façon importante?

3325

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Gilbert.

3330

**M. HENRI GILBERT :**

Monsieur le président, on va demander à monsieur Tremblay de nous parler de ses évaluations, s'il vous plaît.

3335

**M. PIERRE TREMBLAY :**

Nos modèles ne tiennent aucunement compte de l'évolution du prix d'essence ou de l'évolution du coût d'opération des véhicules.

3340

C'est une hypothèse qu'on peut discuter. Nous, ce qu'on prétend, c'est que, historiquement, les prix de l'essence évidemment ont toujours augmenté un peu, mais en dollar constant, je pense que, même, on peut dire que le coût de l'essence a diminué depuis 30 ans.

3345

C'est sûr que s'il y avait soudainement une hausse du prix de l'essence du simple au double, mettons, c'est certain qu'on observerait probablement un effet, un impact rapide. Peut-être que la population s'ajusterait en choisissant des véhicules plus économiques et tout ça.

3350

Mais nos modèles ne tiennent pas compte de ce genre de scénario de changement drastique dans les prix d'essence qui remettrait en question les comportements des gens. Il y a une adaptation qui se fait en continu. Alors, essentiellement, non, on n'a pas simulé des scénarios catastrophes, soit de taxes ou de hausse du prix de l'essence. Nos modèles ne sont pas sensibles à ça.

3355

**LE PRÉSIDENT :**

Une dernière question, s'il vous plaît, monsieur Lessard.

**M. MARC LESSARD :**

3360

Une dernière? À ce moment-là, je vais aller vers le ministère de l'Environnement. On ne ressent pas, du côté de l'Environnement, un leadership par rapport à Kyoto. Kyoto a des cibles. Les accords de Kyoto obligent les pays à atteindre des cibles qui sont quand même

assez sévères, particulièrement le Canada qui est très sévère.

3365 Et ce qu'on ressent, ce que j'entendais, entre autres, aujourd'hui ou hier, c'est que, actuellement, le Québec se préoccupe surtout à négocier avec Ottawa pour faire valoir son bilan – et c'est vrai qu'il est très bon au Québec, notre bilan à ce niveau-là, il est très bon par rapport aux autres provinces – et d'essayer de s'en sortir uniquement avec ce bilan qui est très positif pour l'instant.

3370 Je vous rappelle que dans quelques mois, en novembre, Montréal va recevoir les pays signataires de l'Accord de Kyoto pour probablement faire le point sur cet accord-là assurément, et pour discuter de l'après-Kyoto. Et l'après-Kyoto, ce qui se dessine actuellement, c'est que ça va être beaucoup plus sévère que ce que Kyoto nous imposait.

3375 Maintenant, au niveau du ministère de l'Environnement, est-ce qu'il y a une préparation à ça? Est-ce qu'il y a un certain leadership qui est assuré pour qu'on ne soit pas devant le fait accompli? Un peu comme actuellement avec le Canada, on est mis devant un fait accompli et il semblerait qu'on n'y arrivera pas avec les coûts que ça va impliquer, et il y a des coûts énormes si on n'atteint pas nos cibles.

3380 Donc, est-ce qu'il y a au niveau du ministère de l'Environnement un certain, je ne sais pas, leadership et des stratégies pour éventuellement amener le Québec à diminuer ses gaz à effet de serre qui proviennent en grande partie du transport.

3385 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Valiquette?

3390 **M. LUC VALIQUETTE :**

Oui. Écoutez, quand vous dites leadership ou stratégie, plus tôt cette semaine, je parlais effectivement qu'il y avait des négociations avec le gouvernement fédéral.

3395 Le Protocole de Kyoto, c'est un protocole signé entre plusieurs pays. On sait que le Protocole de Kyoto, c'est à peu près le dixième de l'effort nécessaire pour stabiliser l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre, mais que même si on le réussit, il va y avoir des changements climatiques. Ils sont commencés et ça évolue. Donc, on sait qu'il va y avoir des changements climatiques.

3400 Il y a un plan au niveau du ministère de l'Environnement, un plan sur les changements climatiques, qui contient des recommandations du type en transport, encourager l'achat de véhicules alternatifs, réduire l'achat de véhicules fortement émetteurs, poursuivre l'amélioration du transport en commun, limiter les stationnements commerciaux, favoriser le covoiturage. Et il y a une liste d'activités de ce type-là.

3405

3410 Sinon, au-delà de la négociation fédérale-provinciale, on l'a fait valoir dans d'autres dossiers lors d'audiences publiques, je pense à la rue Notre-Dame, où on disait: «Même si on a une performance au Québec qui est deux fois meilleure que celle du Canada, le Canada et les États-Unis aussi émettent à peu près dix fois plus de gaz à effet de serre que l'habitant moyen de la planète.» Alors, c'est beaucoup, ça.

3415 Et on sait qu'il y a une certaine relation, pas exactement linéaire, mais il y a une certaine relation entre l'émission de gaz à effet de serre et les dépenses d'énergie qui contribuent à l'amélioration de la qualité de vie. Autrement dit, dans les pays chauds, peut-être qu'ils ne se chauffent pas, mais ils auraient besoin de se climatiser. Ils l'ont un peu, ils ne l'ont pas beaucoup.

3420 Alors répondre, il y a une question de sensibilisation, parce qu'on entend souvent des arguments du type: «Même si on fait un effort ici, ce n'est que 2 %, disons, d'augmentation», ou: «Ce n'est pas beaucoup», ou: «Aux États-Unis ou en Chine, à chaque semaine, ils construisent une centrale au charbon de 800 MW», c'est certain, mais on devrait peut-être donner un exemple, commencer par avoir une meilleure performance au niveau mondial, améliorer notre performance. On a du chemin à faire.

3425 Alors, il y a un plan. C'est une question extrêmement complexe où, d'une part, regarder ce que le voisin fait, c'est une chose, mais où on peut prendre effectivement, comme vous dites, un leadership puis essayer de s'améliorer, indépendamment de ce que font les voisins.

3430 **M. MARC LESSARD :**

Et à l'intérieur de votre propre gouvernement, puis de vos ministères...

**M. LUC VALIQUETTE :**

3435 Évidemment, ça fait partie à l'intérieur de nos propres gouvernements, c'est certain.

**LE PRÉSIDENT :**

Ça va, monsieur Lessard?

3440

**M. MARC LESSARD :**

Oui, merci.

3445 **LE PRÉSIDENT :**

Nous vous remercions.

Je vais maintenant inviter monsieur Guy Garand. Bonsoir!

3450

**M. GUY GARAND :**

Monsieur le président, membres de la commission, bonsoir. Je veux juste porter à votre attention un point. C'est le document que vous m'avez demandé cet après-midi sur le milieu humide de l'est de Laval.

3455

**LE PRÉSIDENT :**

Excellent.

3460

**M. GUY GARAND :**

Je viens de le déposer ce soir. Puis je tiens à porter à votre attention que, dans l'inventaire, il y a quatre espèces qui font partie de la liste des plantes vasculaires susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables au Québec. Donc, elles sont dans ce milieu humide là et il y en a quatre.

3465

Le milieu humide a une superficie de 4,28 hectares aussi. Puis c'est un milieu que nous, au CRE, on en a visité dans la zone blanche quasiment la totalité. Laval en a inventorié 700 d'une différente manière; nous, on en a vu 200 quelques. Et parmi nous, notre inventaire, on en avait retenu 106 de grande valeur écologique. Et ce milieu-là a été classé troisième. Et si jamais vous désirez avoir la méthodologie scientifique, on va vous la fournir.

3470

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie. Alors, votre première question, s'il vous plaît.

3475

**M. GUY GARAND :**

La première question, ça serait de voir, quand on parle de ménages, est-ce qu'il y a une différence entre les ménages et les logements?

3480

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Gilbert.

3485

**M. HENRI GILBERT :**

Madame Caron, s'il vous plaît.

3490

**Mme CHRISTINE CARON :**

Non, un ménage à équivalent à un logement.

3495 **M. GUY GARAND :**

C'est parce que tout à l'heure, monsieur le président, quand madame parlait... j'ai les chiffres du schéma d'aménagement de Ville de Laval qui sont de juillet 2004 et ceux de la Communauté urbaine de Montréal, mars 2005.

3500

L'affectation résidentielle est de 1 922 hectares de superficie nette développable à Laval. Le secteur est en comprend 865.

3505 Et la densité, quand on regarde le schéma d'aménagement de la CMM, on parle de 20,7 logements à l'hectare, ce qui totalise 17 905 logements à venir dans l'est de Laval. Ça, c'est dans les schémas d'aménagement.

3510 Et la moyenne des automobiles par logement est à peu près, et un chiffre très conservateur à Laval, 1,5 dans les documents. Donc, ça veut dire que, juste pour le secteur de Laval, on parlerait de 26 857 véhicules de plus.

3515 Comment le ministère entend gérer ça sur le territoire avec les ponts, puis sans parler de la rive nord, dans les mêmes calculs, avec les mêmes chiffres dans les schémas d'aménagement – c'est après-midi, j'ai été faire ça – on parle d'une possibilité de 92 460 véhicules de plus sur la couronne nord. Parce qu'il y a 4 600 hectares de vacants pour le résidentiel, puis une capacité seulement de 13,4 logements à l'hectare.

**LE PRÉSIDENT :**

3520 Monsieur Gilbert, concernant la conciliation entre les différents chiffres.

**M. HENRI GILBERT :**

3525 Ce qu'on a dit aussi au courant des trois dernières journées, c'est qu'un emploi sur deux sur la couronne nord était dans la couronne nord. Donc, ce ne sont pas tous les gens qui traversent les ponts. Même avec les développements qu'on a connus, l'emploi commence à être, pas autosuffisant, mais au moins un sur deux.

3530 Puis il y a d'autres petites statistiques qu'on pourra aussi sortir, qu'on a sorties pendant trois jours. Je demanderais à madame Caron peut-être de compléter mon explication.

**Mme CHRISTINE CARON :**

3535 Je ne questionne pas les chiffres que monsieur donne au niveau des superficies qui sont dans les schémas d'aménagement. Ce que j'ai donné, c'est, en fait, des chiffres qui viennent de Statistiques Canada au niveau de l'augmentation du nombre des ménages pour ce qui est de la période 1991 à 2001. Et pour ce qui est de la période 2001-2021, des prévisions.

3540 Quand j'ai parlé des capacités, c'était à partir des données du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. Pour ce qui était des prévisions de ménages, ce sont les prévisions de l'ISQ.

3545 Ce que peut-être on pourrait rajouter aussi, vous parlez du projet de schéma de la CMM, la CMM a une proposition qui vise à augmenter la densité et je pense que c'est aussi un élément. Quand on parle de capacité d'accueil et quand on parle de croissance urbaine, ça fait partie des solutions qui sont d'augmenter les densités.

Mais je ne conteste pas du tout vos chiffres en termes de ce qu'on trouve dans les schémas d'aménagement. C'est sur cette base-là effectivement que la CMM fait ses prévisions.

3550 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Garand.

**M. GUY GARAND :**

3555 Parce que pour pouvoir pondre un mémoire exact, il faudrait qu'on s'entende sur les chiffres. Présentement, on parle de densité tant à l'hectare. Je sais aussi... puis les gens sont ici dans la salle de Ville de Laval, on peut le mentionner, puis on peut renforcer les chiffres, c'est qu'on veut densifier à 24 logements par hectares. Donc, si on densifie encore plus, puis si c'est 3560 1,5 véhicule par logement, on va encore augmenter le taux de mobilisation des personnes par logement.

**LE PRÉSIDENT :**

3565 Vous comprenez, ce n'est pas seulement le seul facteur. C'est évident que si on dit: «Je veux faire des tours d'habitation de dix étages», bien, je pourrais augmenter de beaucoup la densité.

**M. GUY GARAND :**

3570 Les voitures aussi.

**LE PRÉSIDENT :**

3575           Donc, je pourrais avoir plus que 20 logements, je pourrais avoir 40 logements à l'hectare, ça dépend toujours. Mais ce que je semble comprendre de la réponse de madame Caron, c'est que, selon les projections de population, il faut qu'il y ait des acheteurs de ces logements-là. Ça, je comprends aussi, il va falloir que ça puisse balancer.

3580           Après ça, bien, il y a toujours la nuance apportée, à savoir il y a de l'emploi qui peut se créer sur la couronne nord. Donc les gens, à ce moment-là, vont résider dans le même secteur qu'ils vont travailler.

3585           Donc, il peut y avoir toutes sortes de facteurs qui rendent l'exercice aussi complexe. Peut-être que les gens peuvent effectivement arriver avec des interprétations différentes, mais ça peut être sur les mêmes chiffres. Donc, les gens peuvent être d'accord sur les mêmes bases, effectivement, mais ils peuvent arriver à des conclusions différentes. Il y a ça aussi.

**M. GUY GARAND :**

3590           Je vais me fier aux chiffres des schémas d'aménagement. Merci, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

3595           Il n'y a pas de problème. Si vous faites un mémoire, effectivement vous nous dites: «Selon telle source, voici ce que ça donne», ça nous fera plaisir d'examiner ça.

**M. GUY GARAND :**

3600           Merci. Bonne fin de soirée.

**LE PRÉSIDENT :**

3605           Vous aussi.

              Nous allons maintenant inviter monsieur François Gagnon.

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

3610           Bonsoir!

**LE PRÉSIDENT :**

3615           Bonsoir!



**M. FRANÇOIS GAGNON :**

3620 J'ai cherché un peu dans la littérature pour voir s'il y avait des gens qui prétendaient que l'augmentation des capacités routières, comme le prétend le MTQ, va favoriser la congestion, donc une décongestion durable, comme ils appellent ça dans le plan de gestion des déplacements.

3625 Une des places où j'ai cherché, c'était alentour des audiences publiques sur la Commission Montréal-Rive-Sud qui proposait justement l'ajout d'un nouveau pont entre Montréal puis sur la Rive-Sud.

3630 J'ai trouvé une citation... bien, il y a plusieurs personnes qui se sont prononcées, mais toutes les personnes que j'ai trouvées ont dit que l'ajout d'un nouveau lien allait congestionner plus que décongestionner quoi que ce soit au réseau.

Je peux nommer peut-être monsieur – j'oublie son nom – Lewis, je pense, qui est professeur à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal, qui disait un peu ce que je vous raconte là.

3635 Il y a aussi monsieur James Byrns, puis j'ai sorti une citation de lui, puis il présente l'essence de l'AMT parce que monsieur Byrns est le vice-président de l'AMT en 1995, je ne sais pas s'il l'est encore, puis ma question va partir de sa citation. Donc:

3640 *En 1995, le diagnostic concernant la circulation et les problèmes de circulation pour l'ensemble de la région de Montréal étaient déjà connus. Et les questions qui étaient à l'ordre du jour, c'est: «Qu'est-ce qu'on fait avec ces problèmes de congestion?»*

3645 *C'était évident qu'on ne pouvait pas s'en aller, puis faire à outrance le développement du réseau routier métropolitain. Alors, quand on regarde les approches potentielles, il y avait l'approche traditionnelle qui, justement, comptait sur l'augmentation de la capacité routière.*

3650 *Alors, ça implique des investissements majeurs, surtout dans les quartiers bâtis. Ça implique aussi une croissance des capacités, mais qui est juste temporelle. Encore, on sait que quand on augmente la capacité, souvent, il y a une demande qui suit et, après un cycle d'environ huit ans, on arrive au même point.*

Donc, c'est les transcriptions de la Commission Montréal-Rive-Sud, séance du 1er juin 2001 à la page 15.

3655 Donc, ma question serait à l'AMT. Est-ce que l'AMT a révisé sa position sur l'augmentation des capacités routières comme devant favoriser la décongestion, quoi?

**LE PRÉSIDENT :**

3660            Alors, du côté de l'AMT, est-ce que vous pouvez nous en dire sur votre position?

                 C'est un ancien président ou président actuel qui était monsieur...?

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

3665            Vice-président, monsieur James Byrns.

**LE PRÉSIDENT :**

3670            Monsieur Carette.

**M. CLAUDE CARETTE :**

3675            Oui, monsieur le président. Oui, monsieur Byrns est toujours à l'emploi de l'AMT. Évidemment, le mandat ici est à titre de personne-ressource et non pas pour émettre une opinion quant à la congestion ou les effets de la congestion.

3680            Par rapport à ça, il y a un document qui a été déposé à votre demande, monsieur le président, au niveau des effets de l'augmentation de l'offre versus, dans le fond, le retour de la congestion ou quoi que ce soit, un document qui a été déposé au niveau des points sur la congestion, donc un document qui fait un rapport avec ce qui a été déposé ici. Donc, vous pouvez référer à ce document-là.

**LE PRÉSIDENT :**

3685            Donc, le DB.11. Donc, le document déposé DB.11 selon le système de codification de la commission.

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

3690            Puis est-ce que je peux avoir une idée générale de la conclusion à ce propos-là ou...

**LE PRÉSIDENT :**

3695            Bien entendu, on n'a pas pu encore en prendre connaissance, il a été déposé cette semaine.

                 Monsieur Carette, avez-vous le document sous la main?

3700 **M. NORMAN KING :**

Pendant qu'il cherche, je ne sais pas si je pourrais référer monsieur à la présentation hier soir où on a présenté... nous, on avait demandé une consultation complètement extérieure au Québec pour être complètement indépendants. Et le graphique qu'on a présenté résume les travaux de monsieur Litman et qui démontre exactement ce phénomène-là d'ajout de structure et l'impact sur le trafic induit ou généré, si on veut. Ce n'est pas notre opinion, c'est l'analyse faite par un expert externe. Puis ça aussi, ça a été déposé hier soir.

3710 **M. CLAUDE CARETTE :**

Essentiellement au niveau de ce document, les grandes conclusions, si vous voulez, de ce document-là, c'est qu'il y a deux conditions, dans le document qui est émis ici, deux conditions qui sont nécessaires et suffisantes pour freiner la progression, dans le fond, de l'automobile et favoriser durablement le TC, qui consiste essentiellement, la première condition, de développer des alternatives attractives et performantes à l'automobile solo, donc développer des services de transport collectif. Et la deuxième condition, c'est de réduire les avantages réels ou perçus de l'automobile.

Donc, évidemment ici, si on parle, par exemple, de l'autoroute 25, quels sont les avantages réels ou perçus de l'automobile? Tout est fonction évidemment des o-d, des origines-destinations, de l'est vers l'est, de l'est vers le centre-ville s'il faut regarder un peu plus, et aussi de l'effet du péage qui, comme le disait monsieur Tremblay, qui a des perceptions évidemment négatives au niveau de l'offre de transport par la demande, donc par les utilisateurs.

Les modèles qui sont utilisés, donc on impute une pénalité au niveau du péage qui est perçu négativement également, donc qui réduit l'avantage de l'automobile dans ce cas-ci. Effectivement, le péage est un mode de contrôle de l'offre de transport.

Tout comme dans le transport en commun, lorsqu'on augmente le tarif du transport en commun, on s'attend, par effet d'offre-demande, de réduire évidemment l'offre ou, dans le fond, de freiner l'augmentation de la demande.

C'est la même chose dans le transport routier, comme dans tout modèle économique d'offre et de demande, tout est une question de jouer avec le contrôle sur l'offre.

3735 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Gagnon.

3740 **M. FRANÇOIS GAGNON :**

Si on postule qu'il y a un certain retour de congestion dans un horizon plus ou moins éloigné, peut-être 2016 ou 2020, donc s'il y a un retour de congestion, les effets qui sont disons bénéfiques, si on veut, d'un retrait sur la tendance éventuelle, ces effets-là, si je comprends bien, rediminuent.

3745 Comme, par exemple, les débordements dans les rues résidentielles, sur les artères, rediminuent. Donc, l'avantage du retrait, il est un peu annulé à terme, si je comprends bien le processus général de comment ça se passe dans l'ajout d'infrastructures.

3750 Donc, ma question, c'est: si on ajoute aux 380 véhicules de plus qui sont sur Notre-Dame, par exemple, si on ajoute à ça 600 ou 800 véhicules de plus à terme, il y a un certain retour de congestion. Il y a déjà une congestion sur Notre-Dame. Est-ce qu'on a déjà prévu des débordements dans les quartiers adjacents selon ces modèles-là?

3755 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce qu'on peut nous renseigner sur le projet? Rue Notre-Dame, il semble qu'on a posé certaines questions sur la rue Notre-Dame pour comprendre et le projet final ne semble pas encore arrêté. Mais je vais laisser aller monsieur Gilbert sur ce point-là, sous les réserves qu'on ne sait pas encore c'est quoi le projet qui va être implanté.

Monsieur Gilbert.

3765 **M. HENRI GILBERT :**

Nos hypothèses sont basées sur ce qu'on a présenté depuis quelques jours, en 2006-2016, pour faire des suppositions. Là, on parle d'une supposition hypothétique de recongestion en deux mille X. On peut faire des suppositions, mais il faut toujours se baser sur quelque chose.

3770 On me demande au ministère qu'est-ce qu'il va arriver si ça monte à 600 véhicules ou 700 véhicules. C'est hypothétique là. Les calculs qu'on a faits pour 2016, on parle de moins de 450 véhicules en surplus. C'est ça qu'on parle.

3775 Mais quand on me demande ce qu'il va arriver si on augmente la congestion, ça, je ne peux pas vous répondre.

**LE PRÉSIDENT :**

3780 Ça, monsieur Gilbert, je comprends ça. Si la Ville de Montréal permet l'implantation de,

je ne sais pas, moi, 20 000 nouveaux stationnements dans le centre-ville de Montréal, on peut s'attendre à ce que ça peut inviter... et on se mettait à subventionner les stationnements dans le centre-ville, ça enverrait des signaux.

3785 Je pense que la situation, c'est organique. Je peux comprendre cette question-là aussi, monsieur Gilbert. Mais de chaque côté de notre table, on a des acteurs qui, chacun de leur côté, ont une certaine influence à long terme ou à court terme sur des tendances, disons.

3790 Après ça, il y a d'autres facteurs externes, j'en conviens. S'il arrivait un boom économique ou l'inverse, une récession, on peut le voir, quand il y a des récessions, il y a moins d'emplois et il y a moins d'autos. Alors, ça, on l'a vu aussi. Mais quand il y a croissance, il y a beaucoup d'autos. Donc, on peut faire une relation avec l'emploi également.

3795 Je comprends que c'est très complexe, mais on ne peut quand même pas nier que traditionnellement, lorsqu'il y a croissance économique continue, on se retrouve effectivement disant: «Bien, là, il y a un nouveau pont et on rajoute un pont à tous les dix ans», disons. Là, il y a six ponts. Je ne sais pas quand est-ce que le premier pont a été installé, moderne, parlons. Et probablement que c'est un pont par décennie qui s'est implanté sur la rivière des Prairies.

3800 Mais on comprend que ce n'est pas évident non plus à saisir. S'il n'y avait pas de croissance économique, bien, il n'y aurait pas de nouveau pont, mais peut-être qu'il y aurait plein de chômage, je ne sais pas.

3805 La question est complexe, j'en conviens avec vous, mais il reste qu'il y a des phénomènes qu'on observe de congestion et je pense que les gens ont la crainte toujours... c'est parce que si on dit que le passé est garant de l'avenir, bien, c'est-à-dire, est-ce qu'on va recommencer encore avec un nouveau projet dans dix, douze ans d'un huitième pont sur la rivière des Prairies? Je pense que la crainte peut être légitime si on se fie au passé. Ça fait que je pense que c'est dans ce sens-là que monsieur Gagnon posait sa question.

3810

**M. HENRI GILBERT :**

3815 Si vous me permettez, monsieur le président. C'est que l'hypothèse qui était faite de 800 véhicules au lieu de 650, ou 700, ou 550 sur Notre-Dame sur trois heures n'a pas un impact en partant.

Deuxièmement, on parle d'un contrat à long terme avec un partenaire privé. On parle de 30, 35 ans. Donc, on parle de contrôler le débit sur le pont à longue durée quand même.

3820 On peut faire d'autres calculs pour essayer de voir ce que ça va apporter, mais vos hypothèses de base sont sur un certain nombre de véhicules. On peut extrapoler.

**LE PRÉSIDENT :**

3825           Qu'est-ce qu'on connaît sur la rue Notre-Dame? Par exemple, est-ce que les gens peuvent être portés à prendre des raccourcis si Notre-Dame... est-ce que ça va être facile de déborder sur les rues secondaires sur Notre-Dame? Parce que, là, on ne connaît pas le projet exact, mais qu'est-ce qu'on peut en dire à ce sujet-là?

3830           **M. HENRI GILBERT :**

          Les conditions du décret, monsieur Valiquette en a parlé ce matin, puis il pourrait peut-être même le dire mieux que moi, c'est qu'il y avait des conditions au décret de réduire la circulation sur les rues locales. C'est ça, je crois.

3835           Donc, tout ça va être pris en considération dans le projet Notre-Dame, parce que ce sont des conditions du décret. Donc, c'est encore trop tôt pour en parler, mais le projet devra tenir compte de ces facteurs-là.

3840           **LE PRÉSIDENT :**

          Et monsieur Valiquette nous a dit que le rôle du ministère, lors des permis pour construire, serait de s'assurer de la conformité avec le décret.

3845           C'est ça, monsieur Valiquette?

**M. LUC VALIQUETTE :**

3850           Oui. S'il y a un projet modifié, il va falloir s'assurer, dans un premier temps, de la conformité avec le décret. Et lequel décret, il y a une condition pour que le ministère des Transports, et je pense, de mémoire, que c'est de concert avec la Ville de Montréal, effectue un suivi sur l'utilisation des rues résidentielles justement dans un quadrilatère qui est bien nommé, pour que les mesures d'apaisement de la circulation dans les quartiers résidentiels soient fonctionnelles, qu'on vérifie leur efficacité, puis qu'on prenne des mesures supplémentaires, si  
3855           c'est nécessaire, si elles ne sont pas assez performantes. C'est l'esprit de la condition du décret.

**LE PRÉSIDENT :**

          Monsieur Gagnon?

3860

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

          Oui. Toujours en lien avec ça, sur la capacité de la Ville de Montréal à vraiment

3865 contrôler le débit sur les artères ou les volumes de circulation, vous avez dit que le passé était garant de l'avenir et j'aimerais savoir sur quelles artères à Montréal on a déjà retiré une capacité sur une artère justement?

3870 Est-ce que vous comprenez ma question? J'aimerais savoir sur quelle artère on est intervenus, à la Ville de Montréal, pour retirer de la capacité après avoir fait ce type d'intervention-là, de canalisation autrement dit.

**LE PRÉSIDENT :**

3875 S'il y a des précédents, si on compare ça avec la rue Notre-Dame.

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

3880 Oui, c'est ça. On ajoute des voies sur le pont Pie IX, on dit que ça va canaliser la circulation en quelque part. J'imagine que c'était le même principe dans la construction des autres autoroutes.

**LE PRÉSIDENT :**

3885 Effectivement, j'imagine qu'on a fait la 13 ou...

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

C'est ça, pour canaliser...

3890 **LE PRÉSIDENT :**

... Décarie, à l'origine, on devait vouloir canaliser.

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

3895 C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

3900 Quand la congestion est revenue, les gens ont recommencé à s'en aller sur le réseau artériel.

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

3905 C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ce que j'en comprends.

3910

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

Oui, c'est ça. Donc, est-ce qu'on a déjà fait des interventions sur le réseau artériel pour diminuer la capacité sur ce réseau-là finalement, à la Ville de Montréal.

3915

**LE PRÉSIDENT :**

À la Ville de Montréal.

3920

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

Moi, je connais aucun exemple. C'est pour ça que je pose la question.

**LE PRÉSIDENT :**

3925

Alors, Ville de Montréal, pouvez-vous nous donner des précisions à cet effet-là?

**M. MARC BLANCHET :**

3930

Je n'ai pas toutes les informations, mais je ne sais pas si mon collègue de la circulation a ce qu'il faut pour répondre maintenant ou plus tard.

**LE PRÉSIDENT :**

3935

Oui. Si vous pouvez vous nommer, s'il vous plaît.

**M. GILLES LALONDE :**

3940

Gilles Lalonde de la Division de la circulation. En fait, il y a plusieurs exemples à la Ville de Montréal où la Ville a enlevé la capacité routière aux automobiles pour en donner au transport en commun. Il y a plein de voies réservées aux autobus: Côte-des-Neiges, Pie IX, René-Lévesque.

3945

Et dans certains quartiers même, il y a l'exemple de la rue Hochelaga dans l'est où on a réduit la chaussée de la rue Hochelaga, pas pour la donner au transport en commun, mais pour la redonner aux riverains, où on a construit un mail central sur Hochelaga. Donc, on réduit parfois les chaussées des rues pour l'enlever à l'automobile.



**LE PRÉSIDENT :**

3950

Très bien. Je vous remercie.

Monsieur Gagnon, ça va?

3955

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

3960

Oui. En même temps, dans le cas de Pie IX, par exemple, très particulièrement, il y avait une voie réservée sur Pie IX. Il est arrivé des incidents malheureux, qui ont fait en sorte qu'on a enlevé cette voie réservée-là. Mais on dirait que toutes les discussions achoppent autour justement de la capacité que si on mettait la voie réservée sur le côté droit de la voie, donc on enlèverait la capacité aux automobiles. Là, on cherche à remettre la voie réservée au centre en direction opposée pour ne pas enlever de la capacité aux automobiles.

3965

Donc, il y a toujours cette espèce de tension-là sur le réseau artériel qui, en tout cas, tend à laisser penser que les interventions sont assez rares. Bon, on a deux ou trois exemples à travers les années et je pense que les augmentations de capacité sur le réseau artériel sont beaucoup plus nombreuses que les réductions de capacité. Puis on ne sait pas toujours où se prennent les décisions à ce propos-là.

3970

Je ne suis pas très rassuré personnellement, puis j'aimerais ça qu'on me rassure plus fortement que ça à la Ville de Montréal.

**LE PRÉSIDENT :**

3975

Mais vous comprenez, c'est ça, disons qu'on a eu...

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

3980

C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

Ce sont les réponses que nous obtenons de la Ville.

3985

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

C'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

3990

Mais si vous n'êtes pas rassuré, vous pouvez nous en faire part dans un mémoire.

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

3995 Je vais certainement le faire.

**LE PRÉSIDENT :**

4000 Une dernière question, s'il vous plaît.

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

4005 Une dernière, oui. Ça serait sur une documentation possible au Service de l'environnement du MTQ, qui aurait fait des études au cours desquelles il y aurait eu simplement des discussions au Service d'environnement du MTQ.

4010 J'ai entendu dire que le Service de l'environnement du MTQ lui-même n'était pas tout à fait d'accord avec les analyses qui avaient été produites, qu'il y avait des analyses qui étaient plutôt portées à être d'accord avec celles de la Santé publique. Puis je me demandais si on avait des documents, si on avait des résumés, des transcriptions de discussions ou des résolutions de comités de travail ou quelque chose comme ça au MTQ.

**LE PRÉSIDENT :**

4015 C'est une question qui est embêtante, parce qu'on n'a pas affaire à une situation précise. On peut adresser la question du côté de monsieur Gilbert. Là, on parle de qualité de l'air?

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

4020 Non. Bien, on parle des évaluations environnementales qui ont été faites à propos du projet.

**LE PRÉSIDENT :**

4025 Donc, l'évaluation des impacts?

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

4030 Oui, c'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

La méthodologie, la conclusion sur les impacts, par exemple, sur le milieu physique ou des choses comme ça.

4035

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

Oui. En clair, ce que j'ai entendu, c'est que les analyses ne tenaient pas la route selon des gens au Service de l'environnement même du MTQ. Donc, j'aimerais savoir si c'est réel, si c'est une rumeur, s'il y a des traces de ces discussions-là ou d'autres analyses auxquelles on n'a pas accès, qui auraient été déposées ou faites.

4040

**LE PRÉSIDENT :**

On pourra poser la question, par exemple, lorsque le ministère donne un contrat à des consultants pour développer des impacts, comment ça se passe?

4045

Vous avez un chargé de projet qui traite avec la firme qui fait les impacts. Les professionnels de la firme arrivent... je parle pour moi-même, j'en ai fait. J'avais affaire à des chargés de projet du ministère. Alors, nous soumettons des copies préliminaires au ministère des Transports, copies qui sont commentées par le chargé de projet.

4050

Mais au-delà de ça, le chargé de projet, souvent ce n'est pas nécessairement quelqu'un du Service de l'environnement. Au-delà de ça, ça fonctionne de quelle façon? Est-ce que vous faites une analyse critique des études d'impact faites par les consultants par votre service de l'environnement? Est-ce que vous faites faire ça? Monsieur Gilbert.

4055

**M. HENRI GILBERT :**

Oui. Premièrement, moi, je peux vous dire que je ne suis pas au courant d'aucune étude dans ce sens-là ou d'aucun rapport.

4060

Monsieur Montplaisir, qui s'est occupé du rapport d'environnement, va vous répondre.

4065

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur Montplaisir.

**M. ROBERT MONTPLAISIR :**

La façon dont on gère les études d'impact, c'est les directions territoriales qui sont responsables de la gestion des études d'impact depuis 1994.

4070

Les directions territoriales se sont dotées de personnel qualifié en environnement. Chaque direction territoriale du ministère a un responsable en environnement. Il est certain que chacune de ces personnes-là n'a pas toutes les compétences pour couvrir l'ensemble d'une étude multidisciplinaire. La façon dont on fonctionne, on s'associe des personnes dans d'autres

4075

directions territoriales pour certains aspects.

4080 Par exemple, nous, c'est la Direction Laval qui a assuré la gestion de l'étude d'impact, mais on s'est associé des gens à la Direction de l'île de Montréal pour vérifier certains aspects de l'étude d'impact. Comme, par exemple, l'analyse acoustique, madame Gamache a assuré un suivi qualité sur cet élément-là.

4085 On peut, au niveau du Service d'environnement, si on a besoin... dans ce cas-là, ce n'est pas ça qui est arrivé, mais on peut aller chercher de l'expertise à l'intérieur des unités centrales du ministère sur certains aspects. Mais il n'en demeure que c'est les directions territoriales maintenant qui assurent la qualité des études d'impact.

4090 Le Service d'environnement a un rôle conseil et un rôle au niveau de l'application des politiques en environnement au ministère. Il a un rôle de moins en moins opérationnel depuis 1994.

**LE PRÉSIDENT :**

4095 Et est-ce que, par exemple, il y a eu des avis défavorables à l'étude d'impact? Dans ce temps-là, comment ça se passe? Comment vous intégrez les commentaires, par exemple, si vous référez à des points précis? Donc, dans ce cas-ci, c'était vous qui deviez gérer cette situation-là, si je comprends bien?

4100

**M. ROBERT MONTPLAISIR :**

Moi, je gérais l'information et je transmettais les commentaires du ministère au groupe conseil qui a réalisé l'étude d'impact.

4105

**LE PRÉSIDENT :**

4110 Est-ce qu'il y avait eu des problématiques majeures ou des désaccords majeurs dans l'évaluation des impacts? Parce que c'est fréquent que les gens aient des discussions. J'en ai déjà eu, moi aussi, chacun tient son bout. Mais est-ce qu'il y a eu des problèmes majeurs dans ce cas-ci?

**M. ROBERT MONTPLAISIR :**

4115 Il est certain qu'il y a certaines divergences qui peuvent survenir dans le cadre de certaines évaluations, mais dans le cas de ce projet-là, il n'y a pas eu de divergence majeure. Je pense que monsieur Comtois peut confirmer.

**M. YVES COMTOIS :**

4120

Absolument, monsieur le président, on tombait vite d'accord sur l'appréciation des impacts du projet.

**LE PRÉSIDENT :**

4125

Donc, pas de problématique majeure, c'est ce qu'on doit comprendre. Donc, monsieur Gagnon, c'est la réponse, mais si vous avez quelque chose de plus précis que ça...

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

4130

Non, non, mais...

**LE PRÉSIDENT :**

4135

Parce que, vous comprenez, je ne peux pas...

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

4140

C'est pour ça que je posais la question, parce que j'ai rien de plus précis que ça.

**LE PRÉSIDENT :**

Bien, je vous remercie.

4145

**M. FRANÇOIS GAGNON :**

Si j'avais autre chose de plus précis, je vous l'aurais donné. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

4150

Merci.

La dernière personne inscrite au registre est monsieur Normand Legault. Bonsoir, monsieur.

4155

**M. NORMAND LEGAULT :**

4160

Bonsoir, monsieur le président, bonsoir, messieurs les commissaires. Ça fait suite à ma requête, j'aimerais ça si on pouvait revoir au niveau d'une diapositive sur le secteur de Laval, dans le secteur qu'on voyait tantôt, la 440, une direction.

On a parlé de l'heure de pointe du soir. Et je ne suis pas familier du tout là-dessus, moi, étant plus dans ma fonction producteur agricole. Plus vers le nord, on voyait tantôt la montée Saint-François, la montée Sainte-Marie, boulevard des Mille-Îles.

4165

**LE PRÉSIDENT :**

Vous, vous voulez voir jusqu'à la rivière des Mille-Îles?

4170

**M. NORMAND LEGAULT :**

Bien, c'est-à-dire qu'on voit l'extrémité. C'est parce qu'on parlait tantôt qu'on veut... oui, on a bien expliqué par des réponses tantôt qu'on se soucie quand même de la fluidité à l'extrémité du projet. Je présume qu'on n'arrête pas nécessairement à hauteur de la rencontre de la 440 et du futur prolongement.

4175

Et présentement, comme j'expliquais, il y a déjà quand même une appropriation de la circulation locale, soit la 125, c'est pour ça qu'on pourrait voir, en tout cas la montée Masson, et du côté aussi de la montée Saint-François à l'intersection de l'autoroute 25 présentement.

4180

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

4185

**M. NORMAND LEGAULT :**

En tout cas, peut-être un jour, on la verra. Et présentement, je veux dire, on vit cette congestion-là. Et je pense, le projet l'a fait jusqu'en 2016. Je me demandais, pour permettre la fluidité... j'avais posé cette question-là lors de la première séance, puis je n'ai pas trouvé nécessairement... puis même à l'époque, on m'avait expliqué qu'on ne savait pas qu'il y avait un débordement sur la circulation locale au niveau de l'heure de pointe du soir.

4190

**LE PRÉSIDENT :**

Bien.

4195

**M. NORMAND LEGAULT :**

Et avec le nouveau projet, je ne l'ai pas épluché de long en large, mais je n'ai rien vu, disons, comme quoi on m'expliquait. C'est sûr qu'on le voyait sur certains tableaux l'heure de pointe du soir, mais je voulais savoir: est-ce qu'on a tenu compte de ça, de cette...

4200

**LE PRÉSIDENT :**

4205 D'un problème de refoulement qui était plus au nord?

**M. NORMAND LEGAULT :**

4210 Exactement, pour l'heure de pointe du soir.

**LE PRÉSIDENT :**

4215 On va voir si on peut avoir une figure pour voir. Nous ne sommes pas familier avec le secteur.

**M. NORMAND LEGAULT :**

Exactement.

4220 **LE PRÉSIDENT :**

On va faire une petite visite la semaine prochaine. Vous êtes-vous inscrit pour faire la visite avec nous le 26?

4225 **M. NORMAND LEGAULT :**

Bien, si vous passez près de chez nous faire une visite de mes champs, mais je ne pense pas. Même ce soir, ça a été de peine et misère que j'ai pu me libérer.

4230 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

**M. NORMAND LEGAULT :**

4235 Ce n'est pas de votre faute. Le mois de mai, disons qu'un producteur qui n'est pas dans ses champs, c'est qu'il n'est pas dans la bonne saison.

**LE PRÉSIDENT :**

4240 Non, je comprends. En ce temps-ci, c'est ça.

**M. NORMAND LEGAULT :**

4245 On se comprend bien, mais je voulais absolument manifester ce point-là.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

4250

**M. NORMAND LEGAULT :**

Et j'aurais aimé avoir une réponse là-dessus, si c'était possible.

4255

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça. On peut peut-être avoir une figure qui nous montre la montée Masson vers le nord.

4260

**M. HENRI GILBERT :**

On essaie d'en trouver une qui va être assez...

**M. NORMAND LEGAULT :**

4265

Vous l'avez illustrée tantôt dans une des présentations précédentes. Je comprends qu'il y en a eu beaucoup de présentées; je comprends ça.

**M. HENRI GILBERT :**

4270

Ça s'en vient, on va y aller avec la bonne vieille méthode.

**LE PRÉSIDENT :**

4275

Allons-y.

**M. NORMAND LEGAULT :**

4280

Moi, quand je parle ici, on part ici de la 25. Ça, c'est la Montée Saint-François. Moi, je demeure juste ici à l'extrémité, la montée avenue des Perrons. Après ça, vous avez la montée Sainte-Marie, boulevard des Mille-Îles, et la 25 est ici, je présume. On vient reprendre la bretelle.

4285

Donc, on court-circuite toute la partie de la 25 qui est existante ici présentement. Et nécessairement, bien, avec la venue du prolongement, bien, il y a aussi la 125 ici qu'on utilise. Parce qu'on a vu, quand le vieux pont de Terrebonne a été fermé pendant une période de temps, il y avait un achalandage ici, c'était même quasiment difficile de voyager vers le nord à ce moment-là.



4290 Et c'est pour ça que je pose la question. On présume le soir, en tout cas, on a dû étudier cette possibilité-là qu'il y ait un accroissement, parce qu'on fait un nouveau pont pour relier Laval à Montréal, mais il y a rien d'autre qui va relier du côté Laval à la rive nord.

**LE PRÉSIDENT :**

4295 C'est ça. Et on voit un accroissement de la circulation, du trafic, et aucune modification ne serait faite.

4300 Monsieur Venne, que se passe-t-il dans les rues secondaires justement lorsqu'il y a des problèmes de congestion? Donc, monsieur Legault semble nous dire que les gens empruntent les chemins ruraux qui ne sont pas construits pour ça.

**M. JACQUES VENNE :**

4305 Effectivement, monsieur le président, lorsqu'il y a de la congestion, il y a du débordement dans les rues locales, ainsi que sur les rangs ou les rues qui sont un peu plus en zone agricole dans ce secteur-là, qui sont la montée Sainte-Marie et le chemin des Mille-Îles.

4310 Il faut comprendre que Ville de Laval a aussi un rôle à jouer lorsqu'il y a une certaine hiérarchisation du réseau. Il n'y a pas simplement une autoroute, il y a d'autres rues. Il y a la montée Masson qui est l'ancienne route 125, c'est-à-dire, ici, c'est la montée Masson avec le vieux pont de Terrebonne. Le ministère des Transports a un projet de reconstruction du vieux pont de Terrebonne qui a connu des problèmes dans les dernières années.

4315 De plus, c'est comme j'ai expliqué hier, je pourrais reprendre l'autre figure qui explique le phénomène des deux voies, une voie par direction, de façon à s'assurer que, effectivement, il n'y aura pas congestion monstre sur la 440, puisqu'il y a une partie du débit qui va maintenant provenir de l'autoroute 25.

4320 De façon à ne pas pénaliser non plus indûment ces véhicules-là, le ministère fait en sorte de mesurer le plus possible, par ses simulations, les impacts qu'on a sur le réseau actuel.

4325 Il est évident qu'on a dit qu'on ne voulait pas augmenter la capacité de l'autoroute 25 en direction ni en provenance de Terrebonne, de façon à obliger les gens le plus possible à utiliser le transport en commun. C'est quand même un outil qu'on veut le plus possible mettre en place. Et on veut aussi que le développement de Laval se serve de cette infrastructure de transport en commun là.

4330 Donc, la Ville a à planifier aussi son développement. On a parlé de TOD. On a parlé de toutes sortes de types de développements qui permettent justement aux villes de planifier des quartiers urbains qui sont peut-être un peu plus orientés vers le transport en commun.

4335 On ne dit pas que le projet de la 25 résout tous les problèmes dans Laval. Bien au contraire, le ministère des transports est en train de réaliser, pour les deux prochaines années, une étude sur la 440, sur sa longueur totale. Il faut comprendre que c'est une artère importante de Laval et il ne faut pas non plus s'organiser pour que cette artère-là ne puisse pas jouer son rôle. C'est une autoroute de premier plan et il faut garder la possibilité de la rocade, comme a parlé depuis le début.

4340 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça. On peut constater, c'est souvent un phénomène de dominos. C'est-à-dire Montréal est pris avec des problèmes de gestion peut-être d'automobilistes qui viennent au-delà de son territoire. Laval, donc, a un problème similaire.

4345 Oui, monsieur Legault.

**M. NORMAND LEGAULT :**

4350 Si je comprends bien, il n'y a pas de données de plus que depuis la première présentation.

**LE PRÉSIDENT :**

4355 Si on comprend, rien de nouveau, données statistiques précises.

Mais du côté de Laval, effectivement, qu'est-ce que vous pouvez nous dire sur ces problématiques-là? Est-ce que vous avez eu beaucoup de plaintes par le passé justement de citoyens qui vivent sur ces routes-là et qui se plaignent éventuellement de trafic intense?

4360 **M. GUY COURCHESNE :**

4365 Ce dont parle monsieur Legault, évidemment, sur le boulevard des Mille-Îles ou montée Sainte-Marie, avenue des Perrons, il y a ce secteur à caractère champêtre qui va le rester pour les prochaines années aussi.

Donc, c'est bien sûr que la capacité du boulevard des Mille-Îles pour la circulation ou la montée Sainte-Marie, ce sont des capacités limitées. Ce sont des anciens rangs agricoles. Ils sont d'ailleurs encore dans la zone agricole et ils vont le demeurer.

4370 Disons qu'il n'y a pas de projet d'ajout de voie de circulation, ni à l'ouest ni à l'est de la 25, au nord de la 440. Donc, à ce moment-là, on va rester avec les mêmes situations. La montée Masson, c'est la même chose. Donc, on est carrément dans le secteur agricole de la ville.

4375 Au sud de 440 ou Marcel-Villeneuve, bien sûr, c'est un secteur qui va être développé. Il y  
aura des routes et des voies de circulation qui seront ajoutées. Mais au nord, il n'y a rien de prévu  
là. Donc, à la situation, les gens ne pourront pas l'emprunter davantage qu'ils l'empruntent  
aujourd'hui puisque, si c'est déjà congestionné, ça va rester au même niveau. Il n'y aura pas  
d'ajout de capacité de transport dans ce secteur-là.

4380 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Legault?

4385 **M. NORMAND LEGAULT :**

Oui. Bien, disons que je présume qu'on ne changera pas aussi les rangs agricoles, puis  
je le souhaite en tout cas qu'il n'y ait pas une autoroute, mais moi, je me demandais l'impact, si  
on peut planifier pour le projet pour 2016, puis j'aurai aimé avoir des renseignements additionnels  
là-dessus.

4390

J'avais une autre question si vous permettez. Dans la présentation tantôt, on a parlé  
qu'on était en train de faire l'inventaire sur l'historique des ponts et des voies rapides, hormis que  
j'aie mal saisi l'élément qui a été fourni par le ministère des Transports.

4395 **LE PRÉSIDENT :**

4400 Tout à l'heure, donc de mémoire, on a vu des données sur l'achalandage. Disons que  
dans l'étude, on avait des données 1971-1999 sur l'achalandage sur les ponts. Et là, le ministère  
des Transports a dit qu'il regarderait la possibilité de rajouter une ligne pour nous indiquer, bon,  
en 1971, nous avions, disons, dix voies et, en 1976, on en avait douze, et ainsi de suite pour  
arriver aux chiffres actuels. Donc, c'est à ça que vous faites allusion?

**M. NORMAND LEGAULT :**

4405 Exactement. Et ça aurait été plus qu'important d'avoir connu ces éléments-là pour que,  
tout le monde, on puisse avoir l'information et l'heure juste là-dessus. Si on veut prendre une  
décision, il faut connaître aussi toutes les données là-dessus.

**LE PRÉSIDENT :**

4410

4415 C'est ça. Mais il faut faire attention, le fameux tableau, c'est le PR3.1, qui est un  
document qui date d'avril 2001, donc on retrouve ça. Je comprends, souvent ça demande  
beaucoup de temps pour quelqu'un qui veut décortiquer l'étude d'impact au complet. C'est  
souvent le problème avec les études d'impact, on a beaucoup, beaucoup de renseignements,  
mais c'était un tableau qui existe depuis, à ce moment-là, quatre ans, qui était là lorsqu'il y a eu

la période d'information des consultations publiques du BAPE. Je ne me souviens plus la date exacte pendant laquelle elle s'est tenue, mais en 2002. Donc, ce document-là était là intégralement.

4420 **M. NORMAND LEGAULT :**

Une dernière question. Comment le ministère des Transports va concilier le Plan de transport de Montréal qui a été déposé, je crois, il y a quelques mois où est-ce qu'on priorise, entre autres, l'achalandage du transport en commun, la diminution de l'utilisation de l'automobile et aussi l'incitatif au transport actif.

Je comprends que c'est Montréal, mais le nouveau lien qu'on crée entre Laval et Montréal, comment on l'intègre ce Plan de transport-là? Je crois que vous en avez eu connaissance, je présume?

4430 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

4435 **M. NORMAND LEGAULT :**

Il y a peut-être une question qui a été posée précédemment?

4440 **LE PRÉSIDENT :**

Sous cet angle-là, non. Monsieur Gilbert.

**M. HENRI GILBERT :**

4445 Madame Caron, s'il vous plaît.

**Mme CHRISTINE CARON :**

Je pense, monsieur le président, qu'on réfère au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal dans la mesure où le Plan de transport est présentement en élaboration. Mais il demeure que, de fait, dans le Plan d'urbanisme, il y a des orientations en matière de transport.

Comme je le disais, la Ville est en train de préparer un Plan de transport pour donner suite à ces orientations-là. On collabore au plan technique avec la Ville dans cet exercice-là.

4455 Et, par ailleurs, le ministère est aussi en train de faire le point sur le bilan du plan de gestion des déplacements dont j'ai parlé à quelques reprises aujourd'hui notamment. Et l'objectif est de réunir les partenaires qui sont en train de finaliser ces exercices de planification-là, donc

4460 la CMM, la Ville de Montréal et l'AMT qui bientôt va devoir réviser son plan stratégique, et les autres municipalités, les autres agglomérations de la région métropolitaine pour développer des consensus sur les orientations.

4465 Je pense que l'ensemble des partenaires partage les grandes orientations. Le ministère s'est déjà positionné dans le plan de gestion de déplacements, et encore récemment dans son plan stratégique, en faveur du transport en commun dans les milieux urbains.

4470 Le ministre a d'ailleurs, ces derniers mois, fait une consultation auprès des milieux municipaux, des organismes en transport en commun, sur la façon de réviser le programme d'aide au transport en commun.

4475 Donc, il y a un consensus au niveau des grandes orientations. Par ailleurs, il y a probablement un consensus à préciser sur les interventions, les façons de réaliser ces objectifs-là, et le choix des interventions, et la priorisation de ces actions-là compte tenu des limites budgétaires de l'ensemble.

**LE PRÉSIDENT :**

4480 Du côté de la Ville de Montréal, qu'est-ce que vous pouvez ajouter à ceci? Dernièrement, la Ville a publié des informations sur des orientations de développement durable et autres en transport. Qu'est-ce que vous pouvez nous dire à ce stade-ci?

**M. MARC BLANCHET :**

4485 Mais je peux peut-être juste rappeler, je crois que c'était hier, qu'on a fait une présentation des différents éléments du Plan d'urbanisme qui touchaient le développement des réseaux routiers vers le nord.

4490 On a aussi fait une lecture de la page qui touchait spécifiquement la connaissance du dossier de l'autoroute 25 et des études à venir en vue de positionner la Ville. L'ensemble des documents sont déposés à la commission et sont accessibles sur Internet aussi.

4495 Donc, je ne suis pas en mesure de reprendre la présentation, parce que mon spécialiste n'est plus là, mais ça a été traité et toute l'information est maintenant disponible.

Et le ministère aussi est bien au fait de toute la documentation. Et, effectivement, on travaille ensemble à l'élaboration de notre Plan de transport. Le ministère collabore avec la fourniture, entre autres, de données et de modélisations, d'analyses d'enquêtes o-d avec les gens de mon service.

4500 **LE PRÉSIDENT :**

Également, vous avez mentionné que la Ville se réservait une position à venir concernant le projet de la 25 au mois de juin. Alors, ça aussi, on respecte ça. On respecte la volonté de la Ville. Alors, c'est pour ça qu'on n'a pas cherché à dire: «C'est quoi la position?» Ils vous nous la  
4505 communiquer en juin.

Ils vont déposer aussi par écrit des questions. Donc, la commission va servir certainement de courrier. Donc, des questions de la Ville vont être déposées au ministère des Transports; le ministère des Transports va déposer des réponses au BAPE. Dans les deux cas  
4510 donc, les questions et les réponses vont être accessibles au public.

Les questions, on ne les a pas encore vues. On fait confiance à la Ville de Montréal pour les questions, bien entendu, et on fait confiance au ministère des Transports pour les réponses. Mais le processus va être donc transparent, les gens vont pouvoir prendre connaissance des  
4515 questions qui sont adressées et prendre connaissance des réponses.

Et subséquemment, j'imagine que ces réponses-là serviront éventuellement à la Ville pour finaliser sa position face au projet de la 25. C'est ce que je comprends de l'exercice.

4520 Oui, monsieur Legault.

**M. NORMAND LEGAULT :**

Oui, dernier point. C'est parce qu'on a parlé du projet de schéma d'aménagement de la CMM ou on en a fait allusion, je présume. Puis comme vous disiez dans votre présentation je  
4525 pense que c'est lundi soir, que malheureusement les représentants de la Communauté métropolitaine de Montréal... parce que dans le document, on parle justement d'éviter de faire du développement qu'on appelle «à saute-mouton». Et est-ce que le prolongement du pont de la 25 ne peut pas inciter justement à favoriser cet élément-là?

4530 **LE PRÉSIDENT :**

Pour la CMM, on aurait aimé les avoir. C'était leur choix. Ce sont des invitations. Parce que, effectivement, la commission a des pouvoirs d'assignation, mais le pouvoir d'assignation,  
4535 ça fonctionne de la façon suivante. C'est qu'on avertit les gens. On a alloué une plage, on leur envoie des questions qu'on veut leur adresser, donc les champs. On peut poser des sous-questions en rapport avec ça, mais on dit: «Ce sont les trois questions qu'on veut vous poser.»

Donc, je pense que ça n'aurait pas été adéquat de convoquer ces gens-là contre leur gré  
4540 mais, néanmoins, nous allons leur adresser des questions par écrit. Et c'est un exemple de questions qu'on devrait leur adresser très prochainement. Ils auront le loisir de pouvoir répondre à l'aise à ce stade-ci. Et on aura respecté leur choix, étant donné aussi qu'ils étaient en train de

consulter cette semaine. Souvent le hasard, c'est comme ça.

4545            Nous, on s'exécute en fonction des mandats que l'on reçoit et eux probablement aussi, bien, c'était programmé depuis un certain temps. Alors, on a respecté le fait qu'ils étaient absents, même si on aurait aimé ça qu'ils soient présents, mais on va leur adresser des questions par écrit, dont probablement ce que vous nous suggérez.

4550            **M. NORMAND LEGAULT :**

                 Bien, c'est parce qu'on a quand même une vision, je pense, puis le but, je pense, des audiences ici, c'est de voir comment on peut intégrer tout ça dans une vision d'avenir. Puis si le projet de schéma d'aménagement a aussi une interrogation, bien, je pense bien aussi qu'il  
4555            faudrait voir comment ça s'intègre dans tout ça.

**LE PRÉSIDENT :**

                 Oui. Avant de venir, j'ai pris connaissance, j'ai lu le projet de schéma métropolitain  
4560            d'aménagement. J'ai pu le lire. Donc, c'est pour ça que j'avais quelques questions que je voulais leur adresser déjà, mais ils ne sont pas venus. Mais on va les leur adresser par écrit.

**M. NORMAND LEGAULT :**

4565            Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

                 Ça vous va?  
4570

**M. NORMAND LEGAULT :**

                 Oui.

4575            **LE PRÉSIDENT :**

                 Merci. C'était la dernière personne qui était inscrite au registre. Ceci met donc fin à la période de la première partie de l'audience publique qui était destinée à compléter l'information sur le dossier en séance, bien entendu.  
4580

                 Comme je l'ai mentionné tout à l'heure, il y a une possibilité, pour ceux qui le désirent, d'adresser des questions à la commission. Nous allons faire un traitement de la façon suivante. Alors, si on reçoit des questions similaires, nous allons les regrouper de façon à ce que la réponse soit faite dans un seul temps.

4585

Et ce que je demande, c'est la collaboration des gens. Donc la semaine prochaine, ceux qui ont des questions par écrit, de nous les faire parvenir mardi, mercredi, effectivement. Nous, on essaierait tout ce qu'on peut pour faire un traitement mercredi en fin de journée parce que, jeudi, nous revenons ici à Montréal pour une visite de terrain publique. Donc, certains membres de la commission vont être là et cette visite était ouverte au public et guidée par des représentants du ministère des Transports. C'est une visite technique. Donc, ce n'est pas pour faire des débats.

4590

4595

Bien entendu, on va essayer d'éviter... des fois qu'il peut y avoir des questions à l'emporte-pièce, des réponses à l'emporte-pièce, mais on va essayer d'empêcher ça. Je vous le dis, c'est une visite technique. Aussi, je crois que les représentants du ministère du Développement durable vont être là également.

4600

Alors, je crois qu'il y a peut-être encore de la place. Alors, ceux qui sont intéressés peuvent signifier leur intention et donner leurs coordonnées à madame Boutin qui a plus d'informations que moi sur les modalités fines.

4605

Donc, également, je tiens à remercier, bien entendu, les participants. Je comprends qu'il y a beaucoup moins de monde que la première séance. On avait quelque chose comme 400 personnes. Donc, je remercie néanmoins ceux qui sont ici ce soir et particulièrement ceux qu'on a vus à plusieurs reprises, donc qui ont pris à coeur le présent mandat.

4610

Je remercie également les personnes-ressources pour leur disponibilité et leur diligence à répondre aux questions, ainsi que tous les représentants du ministère des Transports. J'imagine aussi, il y a peut-être eu d'autres personnes du ministère qu'on n'a pas vues, qui ont travaillé à trouver de l'information, vous les remercieriez également de notre part.

4615

Alors, également les gens du support technique, aussi les gens de la commission, je veux remercier tout le monde. Même aussi à l'arrière, je ne veux pas oublier notre coordonnatrice du secrétariat à la commission, madame Boutin, qui s'assure toujours qu'on pense à l'imprévu toujours.

4620

Alors, sur ce, je vais vous souhaiter une bonne fin de soirée et je vous invite, bien entendu, à nous faire parvenir vos mémoires. Signifiez vos intentions de mémoire à madame Boutin le plus tôt possible, ça vous nous permettre de vérifier la logistique.

Oui, monsieur Gilbert.

**M. HENRI GILBERT :**

4625

Excusez-moi, monsieur le président. J'aimerais, moi aussi, également remercier les gens de la commission, les personnes-ressources et surtout le public d'être venu ici pour poser



des questions et nous permettre de continuer à améliorer le projet. On va être à l'écoute encore de ce qu'il va se passer, parce qu'on veut que notre projet soit quelque chose qui s'intègre bien dans l'environnement.

4630

Donc, merci beaucoup à tout le monde.

**LE PRÉSIDENT :**

4635

Très bien. Alors, sur ça, ceux qui veulent faire des mémoires, faites-nous-le savoir le plus tôt possible, ça vous nous aider dans notre planification. Alors, bonne fin de soirée.

\*\*\*\*\*

4640

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

4645

ET J'AI SIGNÉ:

---

**LISE MAISONNEUVE, s.o.**