

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

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. FRANÇOIS LAFOND, président
 M. LOUIS DÉRIGER, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE PARACHÈVEMENT
DE L'AUTOROUTE 30
ENTRE L'AUTOROUTE 15 ET L'ÉCHANGEUR JEAN-LEMAN
À CANDIAC ET À SAINT-PHILIPPE**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 30 août 2005, 19 h
Musée ferroviaire canadien
110, rue Saint-Pierre
Saint-Constant

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 30 AOÛT 2005	1
MOT DU PRÉSIDENT	1
LE PRÉSIDENT:.....	1
PRÉSENTATION DES REQUÊTES :	
DÉVELOPPEMENTS URBAINS CANDIAC INC., BRUNO PINEAU-VALENCIENNE	8
FÉDÉRATION DE L'UPA DE SAINT-JEAN-VALLEYFIELD, PIERRE CAZA	9
SYLVIE BLAIS	10
LES DÉVELOPPEMENTS IBERVILLE LTÉE, GILLES LAPERRIÈRE.....	10
NATHALIE LAMOUREUX	12
SYNDICAT DE BASE UPA SAINT-RÉMI, GUY HÉBERT	13
MUNICIPALITÉ DE SAINT-PHILIPPE, GAÉTAN BROUSSEAU.....	15
GÉRARD BOISCLAIR.....	16
WONDER WORKS, DAVID SMITH	17
FONDATION ROYAL-ROUSSILLON, YVES BELLEFLEUR	18
VILLE DE CANDIAC, ANDRÉ CÔTÉ.....	19
MRC DE ROUSSILLON, PIERRE LARGY	23
CLD DE ROUSSILLON, GINETTE LAURENCELLE	25
NORMAND COOL.....	26
MOUVEMENT AU COURANT, JOHN BURCOMBE	28
DÉPÔT DE DOCUMENTS.....	33
PRÉSENTATION PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS	35
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
PIERRE BRISSET	40
SYLVIE BOURASSA.....	42
NORMAND COOL.....	44
SYLVIE BLAIS	46
ANDRÉ DUGAS	52
ALAIN CLOUTIER	53
DANIEL ROBIDOUX	56
CHRISTIAN NANTEL	58
JULIE LÉVESQUE	60
GÉRARD BOISCLAIR.....	65
DENIS BILODEAU	69
BRUNO PINEAU-VALENCIENNE	77
JOHN BURCOMBE	79
DANIEL ABANDONATO	83
SYLVIE BOURASSA.....	87
ANDRÉ DUGAS	89

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 Mesdames et messieurs, bonsoir! Bienvenue à l'ouverture de cette première partie de l'audience publique portant sur le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman sur le territoire de la Ville de Candiac et de la Municipalité de Saint-Philippe par le ministère des Transports.

10 Mon nom est François Lafond, membre du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, plus communément appelé le BAPE. Je présiderai cette commission d'enquête et je serai assisté par mon collègue Louis Dériger, également commissaire au BAPE.

15 Il me fait plaisir de vous présenter l'équipe du BAPE en appui à la commission. D'abord, à l'avant, à votre droite, madame Stéphanie Dufresne, analyste, madame Monique Lajoie, analyste, et, absente ce soir, madame Julie Milot, également analyste.

20 Sont présents à l'arrière de la salle, madame Renée Poliquin et monsieur Jean Sébastien Fillion. Monsieur Fillion est conseiller en communication. Il sera responsable des relations avec les citoyens et avec les médias ainsi que de la tenue du registre dont je vous parlerai un peu plus tard.

25 Madame Poliquin est la coordonnatrice du secrétariat de la commission. C'est elle qui s'occupe de la logistique, de la gestion documentaire et qui assure le lien entre la commission et ses interlocuteurs. Nous serons aidés dans nos travaux par madame Marie Anctil, agente de secrétariat.

30 L'organisation technique et la logistique des séances publiques de la commission sont sous la responsabilité du ministère des Services gouvernementaux. Le responsable de la logistique est monsieur Daniel Moisan et il est accompagné de monsieur Jean Métivier, technicien du son.

35 Il est important de se rappeler que tout ce qui se dit en audience est enregistré et sténotypé. Madame Lise Maisonneuve, que vous voyez ici à l'avant, assure le travail de sténotypie.

40 Les transcriptions seront disponibles environ une semaine après la fin de la première partie de l'audience sur le site Internet du BAPE, dans la section identifiée au projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman sur le territoire de la Ville de Candiac et de la Municipalité de Saint-Philippe, et également dans les centres de consultation dont les coordonnées sont disponibles à l'arrière de la salle.

Je vais vous faire lecture du mandat reçu du ministre du Développement durable, de

l'Environnement et des Parcs.

45 *Monsieur le président,*

En ma qualité de ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et en vertu des pouvoirs que me confère le troisième alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir
50 *une audience publique concernant le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman sur le territoire de la Ville de Candiac et de la Municipalité de Saint-Philippe par le ministère des Transports et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite. Le mandat du Bureau débutera le 29 août 2005.*

55 *Je joins à la présente les demandes d'audiences publiques qui m'ont été adressées concernant ce projet.*

Veillez agréer, monsieur le président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

60 Et c'est signé: Thomas J. Mulcair.

En 1978, le gouvernement du Québec modifiait la *Loi sur la qualité de l'environnement* afin d'instituer le BAPE, de prévoir sa composition et son rôle et d'établir pour certains projets majeurs de développement une procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur
65 l'environnement faisant appel à la participation du public.

Le BAPE est un organisme gouvernemental autonome et consultatif qui relève directement du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Il a pour fonction d'enquêter sur toute question relative à la qualité de l'environnement que lui soumet le ministre afin
70 d'éclairer la décision gouvernementale dans une perspective de développement durable.

Notre mission consiste à informer la population, à l'écouter et à fournir un avis qui éclairera le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs dans la
75 préparation de sa recommandation au Conseil des ministres, qui, par la suite, prendra la décision sur l'autorisation du projet.

La notion d'environnement retenue par le BAPE et par ses commissions est une notion large, qui comprend non seulement la dimension proprement écologique ou biophysique mais également les aspects économiques, socioculturels ainsi que les conséquences d'un projet sur la
80 qualité de vie ou sur la santé des écosystèmes à court et à long termes. C'est dans cette perspective que la commission décide de l'opportunité des questions qui lui sont posées.

85 Il est important de noter que les membres du BAPE sont assermentés devant un juge de la Cour supérieure du Québec et disposent des mêmes pouvoirs que les commissions d'enquête. Les membres s'engagent, de plus, à respecter le Code d'éthique et de déontologie du BAPE. Ce code vise particulièrement à garantir la transparence, l'impartialité et la neutralité des commissions. Je vous invite d'ailleurs à le consulter à l'arrière de la salle.

90 Enfin, il est important de souligner que chaque commission du BAPE est autonome et indépendante, maître de ses décisions, de son analyse et du contenu de son rapport.

Permettez-moi de situer le contexte de cette audience publique en expliquant brièvement la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

95 Dans un premier temps, lorsqu'un projet rencontre les critères d'assujettissement à la procédure, le promoteur d'un projet dépose un avis de projet auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pour lui signifier son intention d'entreprendre la réalisation dudit projet.

100 En réponse à cet avis, le ministre émet une directive qui précise la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que le promoteur doit produire.

105 Lorsque le promoteur dépose l'étude d'impact qu'il a réalisée au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, celle-ci est alors soumise à une consultation interne au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs ainsi qu'auprès d'autres ministères et organismes gouvernementaux susceptibles d'être concernés dans le but d'évaluer la conformité de l'étude d'impact à la directive du ministre.

110 Une fois l'étude jugée recevable par le ministre, il mandate le BAPE à rendre public le dossier et de tenir une période d'information et de consultation publiques de 45 jours. Pour le présent projet, cette période s'est déroulée du 13 avril au 28 mai 2005.

115 Au cours de cette période de 45 jours, tout groupe, personne ou municipalité qui le désire peut demander la tenue d'une audience publique. Dans le cas actuel, 162 requêtes ont été adressées au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs pour la tenue d'une audience publique. Le contenu de ces dernières vous sera divulgué au terme de ma présentation d'ouverture par les personnes ou organismes qui en feront la lecture.

120 Notre mandat a débuté hier et, comme le prévoit le *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement*, la commission devra déposer son rapport au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard 4 mois après le début du mandat, soit le 29 décembre prochain. La commission pourrait déposer son rapport avant s'il avait que son enquête soit complétée. Après le dépôt du rapport de la commission, le ministre dispose alors de 60 jours pour le rendre public.

125

Il faut donc comprendre que les commissions du BAPE ne sont pas décisionnelles. Notre mandat consiste à transmettre aux décideurs politiques une appréciation sociale et environnementale du projet à la lumière des opinions émises par les citoyens, les groupes ou les organismes qui participent à nos travaux.

130

Parallèlement à l'analyse menée par la commission, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs réalise sa propre analyse environnementale. C'est donc à partir du rapport du BAPE et de l'analyse environnementale de son ministère que le ministre fait ses recommandations au Conseil des ministres.

135

Il appartient par la suite au gouvernement d'autoriser la réalisation du projet, avec ou sans modifications et aux conditions qu'il déterminera, ou encore de le refuser.

140

J'aimerais rapidement vous indiquer la démarche que nous suivons dans les prochaines semaines. L'audience que nous tenons est divisée en deux parties bien distinctes.

145

Nous amorçons ce soir la première partie. Celle-ci vise à assurer à tous une meilleure compréhension du projet, de ses impacts et du contexte dans lequel il s'insère. La commission vise à obtenir toute l'information nécessaire à une analyse éclairée de ce projet.

150

Je vous invite donc à poser toutes les questions pertinentes à l'étude du dossier, de manière à pouvoir vous prononcer de façon éclairée sur ce projet et sur ses impacts sur le milieu. Ce n'est pas le moment d'exprimer votre opinion; vous pourrez le faire le 27 septembre prochain, lors de la deuxième partie de l'audience.

155

Les séances de la première partie de cette audience publique auront cours ce soir et demain, à 13 h 30 et 19 h. Dans l'éventualité où des séances supplémentaires seraient requises, celles-ci vous seront annoncées au fur et à mesure des besoins exprimés.

160

Les documents relatifs au dossier, dont ceux qui seront déposés par la commission dans le cadre du mandat, peuvent être consultés au bureau du BAPE à Québec, à la Bibliothèque centrale de l'Université du Québec à Montréal ainsi qu'aux endroits suivants: bibliothèque de la Municipalité de Saint-Philippe, 2800, route Édouard VII; jusqu'au 25 septembre, à l'hôtel de ville de Candiac, au 100, boulevard Montcalm nord; dès le 26 septembre, à la bibliothèque de Candiac, au 59, chemin Haendel.

165

Vous pouvez également consulter en tout temps les documents sur le site Internet du BAPE à l'adresse suivante: www.bape.gouv.qc.ca.

Au terme de la première partie de l'audience, vous disposerez de l'information nécessaire pour vous faire une opinion sur le projet. Vous serez alors en mesure de préparer un

mémoire pour la deuxième partie de l'audience, laquelle sera consacrée exclusivement à entendre vos opinions. Afin de vous assurer d'un délai convenable pour préparer votre mémoire, nos règles de procédure prévoient un délai minimal de 21 jours entre les deux parties de l'audience. L'expression de vos opinions pourra se faire verbalement ou par écrit.

Cette seconde partie se déroulera le 27 septembre prochain ici même, à compter de 19 h. Afin d'établir le déroulement de cette séance publique, je vous invite à communiquer avec madame Poliquin, la coordonnatrice de la commission, afin de lui indiquer le plus tôt, dès cette semaine ou encore lors de la semaine qui suivra la fin de cette première partie d'audiences, votre intention de déposer un mémoire ou d'exprimer verbalement votre position sur le projet et ses impacts.

Pour permettre à la commission de prendre connaissance de votre mémoire et bien comprendre votre position, il sera opportun de transmettre votre mémoire au secrétariat de la commission au plus tard le vendredi, 23 septembre prochain, pour midi, de façon à ce que les membres de la commission puissent en prendre connaissance au cours du week-end avant de se présenter le 27 ici pour entendre vos mémoires.

Afin de mieux soutenir votre questionnement et celui de la commission, nous avons demandé à différents ministères et organismes de déléguer des représentants qui agiront à titre de personnes-ressources. Certaines de ces personnes seront présentes dans la salle alors que d'autres pourront être jointes par téléphone ou par écrit au besoin. Elles interviendront uniquement à la demande de la commission.

À l'avant de la salle, à votre droite, il y a deux tables où on se retrouvent les personnes-ressources. Il y a également des représentants de ministères et d'organismes qui sont présents dans la salle et à qui la commission référera en temps et lieu. Je vais d'abord présenter leur porte-parole.

À la table à l'avant, nous retrouvons pour le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, monsieur Éric Thomassin; pour la MRC de Roussillon, madame Lyne Dansereau; pour la Ville de Candiac, madame Marie Dupont; pour la Municipalité de Saint-Philippe, madame Claudine Cormier; pour le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, de la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de l'Estrie et de la Montérégie, madame Nicole Trépanier; pour la Direction de santé publique de la Montérégie, madame Christine Blanchette; pour l'Agence métropolitaine de transport, monsieur James Byrns; pour le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, monsieur Bernard Brouillette; pour la Direction régionale de la sécurité civile de la Montérégie et de l'Estrie, madame Dominique Gauthier; et en salle toujours, pour le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, monsieur Luc Valiquette.

Aux personnes-ressources, tant celles aux tables que celles assises dans la salle, si

210 vous désirez intervenir au cours de l'audience en réponse à des questions pour apporter toute information additionnelle utile aux travaux de la commission ou encore s'il y a un angle du dossier que vous jugez nécessaire et pertinent d'être examiné, vous n'avez qu'à me faire signe en audience ou en discuter lors des pauses avec madame Stéphanie Dufresne, analyste, ou encore avec madame Renée Poliquin, coordonnatrice de la commission.

215 Dans quelques minutes, je vais inviter les requérants à venir déposer les motifs de leur demande d'audience. Une fois ces présentations faites, le porte-parole du promoteur, monsieur Paul-André Fournier, sera invité à présenter les membres de son équipe et le projet soumis.

220 Nous prendrons par la suite une pause d'environ 15 minutes et c'est à ce moment-là que le registre d'inscription sera ouvert pour les gens qui désirent poser des questions. Le registre est sur la table située à l'arrière de la salle.

225 Au retour de la pause, les gens inscrits au registre seront invités, selon l'ordre d'inscription, à venir poser leurs questions le plus succinctement possible.

230 Je vais vous expliquer maintenant les règles de procédure à suivre. Les règles de procédure à suivre en audience seront celles-ci. Le nombre de questions permises sera en principe de deux par intervention. Si nous constatons que, ce soir, il y a 30 ou 40 personnes d'inscrites au registre, à ce moment-là je jugerai opportun qu'il y ait une seule question par personne, mais vous pourrez toujours vous réinscrire au fur et à mesure. Cette règle a pour but de permettre au plus grand nombre de participants de poser leurs questions.

235 Évidemment, toute intervention n'est pas avec un long préambule et n'est pas également avec sous-questions ou questions en volet. Donc, veuillez prendre note que la question doit être claire et limpide et rapide, donc pas de préambule.

240 Après votre intervention, vous pouvez vous réinscrire au registre pour poser des questions supplémentaires. Tant et aussi longtemps que vous aurez des questions, vous pouvez vous réinscrire et vous serez toujours les bienvenus.

245 Je vous demande d'éviter les préambules aux questions. Les seuls préambules acceptés sont ceux indispensables à la compréhension de la question. Évidemment, si jamais il y avait un préambule, je ne tolérerai pas plus un préambule de 30 secondes ou de 40 secondes. Parce que vous savez, il y en a qui ont le tour, ils commencent avec un préambule et au bout d'une demi-heure la question n'est pas encore posée. Donc, soyez brefs, très brefs si jamais vous avez un préambule.

250 Mon collègue et moi pouvons intervenir en tout temps pour obtenir de l'information additionnelle ou vous aider à compléter votre questionnement. Toutes les questions des participants et toutes les réponses du promoteur ou encore des personnes-ressources doivent

m'être adressées. Cette façon de faire évite les échanges directs entre le promoteur, les personnes-ressources et le public, ce qui contribue à maintenir un climat de respect mutuel qui doit régner lors des séances publiques pour que l'exercice soit efficace et profitable pour tous.

255 Je ne tolérerai donc aucune forme de manifestation, d'approbation ou de désapprobation, de remarques désobligeantes, de propos diffamatoires ou d'attitudes méprisantes. La meilleure façon de favoriser des débats sereins est de respecter nos règles de procédure.

260 Les questions qui ne peuvent être répondues sur le champ doivent l'être le plus tôt possible. Si la réponse ne peut être donnée immédiatement, la commission se chargera de l'obtenir et elle sera déposée dans les centres de consultation et sur le site Internet de la commission.

265 L'ensemble du dossier déposé en période d'information et de consultation publique de même que tous les documents qui seront déposés lors des séances publiques ou au cours du mandat sont et seront disponibles dans les centres de consultation et sur le site Internet du BAPE. Durant les séances publiques, cette documentation est également disponible en salle pour consultation sur place.

270 Si certains éléments d'information ou des documents demandés sont considérés comme confidentiels par la personne qui doit les déposer, celle-ci doit en faire part à la commission au moment où le document est demandé.

275 Si la commission le décide, cette information doit lui être remise avec la mention *confidentiel*. La commission fixera une rencontre et entendra les représentations des personnes concernées quant aux allégations de préjudices qui pourraient être encourus. La commission prendra ensuite une décision écrite à l'effet de rendre publique, en tout ou en partie, ou de ne pas rendre publique l'information. Les personnes concernées bénéficieront d'un délai pour réagir à cette décision.

280 Le participant qui désire déposer un document ou donner une information lors de l'audience publique, mais qui a des doutes quant à la nature confidentielle de cette information, peut s'adresser à la coordonnatrice du secrétariat qui se chargera de vérifier auprès de la commission.

285 J'inviterai maintenant à tour de rôle les requérants à venir présenter les motifs de leur demande d'audience et de présenter le groupe qu'ils représentent, le cas échéant.

290 J'inviterais maintenant monsieur Bruno Pineau-Valencienne, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Valencienne.

M. BRUNO PINEAU-VALENCIENNE :

Bonsoir, monsieur.

295

La compagnie que je représente est à l'origine de la création de la Ville de Candiac. Depuis près de 50 ans, nous avons participé à toutes les phases de développement de cette très belle ville, qui fait aujourd'hui la fierté de toute une région. Nous sommes également propriétaires de la plus grande partie des terrains qui seront touchés directement et indirectement par le projet.

300

Nous sommes tout à fait conscients que cette infrastructure est primordiale pour la vitalité économique de la grande région de Montréal et en ce sens, la construction de l'autoroute 30 doit être priorisée. Elle doit apporter également un apport important à la région et aux éléments qui la composent. Une implantation de cette importance doit maintenir, voire améliorer le potentiel économique du secteur. Elle doit être réalisée en complémentarité avec la stratégie de développement des secteurs touchés.

305

Dans ce contexte, permettez-moi de vous indiquer que le projet d'étude d'impact ne tient presque pas compte, pour ne pas dire aucunement, du potentiel de développement du secteur de Candiac, et ce, malgré toutes les représentations qui ont été faites avant le dépôt de cette étude. Les deux tracés proposés par le MTQ ne répondent pas aux objectifs des intervenants de s'assurer que le tracé par sa géométrie respecte les objectifs de fluidité, de sécurité et de maintien du potentiel de développement du quartier.

310

Depuis l'annonce du projet de relocaliser l'autoroute 30, la Ville de Candiac avec ses différents partenaires ont étudié un tracé qui réponde aux besoins du milieu, tout en respectant les orientations du promoteur. Nous croyons que vous devriez porter une très grande attention au tracé de la Ville de Candiac, qui fait l'unanimité des différents intervenants locaux et régionaux.

315

En conséquence, nous vous demandons de privilégier les orientations proposées par la Ville de Candiac qui favorisent un tracé alternatif nettement plus convivial pour ses résidents.

320

Depuis sa création, la Ville de Candiac s'est assurée que son développement soit analysé avec prudence et réflexion, toujours orienté vers la qualité; les résultats le démontrent bien.

325

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie.

330

Monsieur Pierre Caza, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Caza.

M. PIERRE CAZA :

335 Bonsoir. Alors, je représente la Fédération de l'UPA de Saint-Jean-Valleyfield ce soir, qui
occupe le territoire qui est visé par le projet qui va être analysé par votre commission. Alors, je
vais vous faire la lecture de la demande qu'on avait adressée à monsieur Mulcair.

340 *Tel qu'il a été prévu dans la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur
l'environnement, nous vous demandons la tenue d'une audience publique du Bureau d'audiences
publiques sur l'environnement pour le projet cité en rubrique.*

345 *Notre fédération régionale considère qu'il est important que les agriculteurs du territoire
soient renseignés adéquatement et puissent donner leur opinion sur ce projet dont la réalisation
aura des incidences néfastes sur le territoire agricole.*

350 *Le passage d'une autoroute à cet endroit aura, certes, un effet d'entraînement amenant la
disparition d'une part importante de la zone agricole du secteur. Le ministère des Transports
minimise la valeur agricole du secteur en le qualifiant de zone rurale en transition. La perte de
milieux humides et de forêts pour y aménager l'autoroute apporte son lot de questions sur les
effets de ces pertes pour l'agriculture et la faune. De plus, la fragilisation de ce milieu agricole
amènera une pression pour y développer des fonctions urbaines incompatibles avec les activités
agricoles pour les portions enclavées. Les terres agricoles en marge du tronçon autoroutier
subiront également des pressions pour du développement commercial et industriel.*

355 *On ne peut passer sous silence l'impact direct de ce tronçon autoroutier sur les activités
agricoles, qu'il s'agisse de la variante ou du projet de référence. On parle ici de soustraction de
bons sols de catégorie 2; de perte d'accessibilité et fragilisation de bons sols; de possibilité de
problèmes avec le drainage de surface et le drainage souterrain des terres à proximité du site de
l'autoroute, de déstructuration d'exploitation agricole par le morcellement.*

360 *La Fédération de l'UPA de Saint-Jean-Valleyfield a l'intérêt requis pour formuler la
présente demande. Est-il nécessaire de rappeler l'importance du sol agricole? Le sol agricole est
une ressource rare et non renouvelable. La superficie totale de la zone agricole ne représente que
2 % de la superficie au Québec. Il est primordial d'en faire une utilisation judicieuse.*

365 *Nous sommes aussi d'avis que le développement durable du Québec passe par des choix
raisonnés en matière de tracés autoroutiers. L'étude d'impact sur l'environnement du ministère
des Transports soulève des questions, de l'incertitude et des préoccupations légitimes sur la
pérennité des terres agricoles.*

370 *Nous vous demandons respectueusement la tenue d'une audience du Bureau d'audiences
publiques sur l'environnement pour le projet de parachèvement de l'autoroute 30*

entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman sur le territoire de la Ville de Candiac et de la
Municipalité de Saint-Philippe.

375

Alors, on remercie le ministre d'avoir acquiescé à notre demande.

LE PRÉSIDENT :

380

Merci, monsieur Caza.

J'inviterais maintenant madame Sylvie Blais, s'il vous plaît. Bonsoir, madame Blais.

Mme SYLVIE BLAIS :

385

Bonsoir! En tant que citoyenne concernée, j'ai demandé à ce que des audiences
publiques soient tenues pour le projet de parachèvement de l'autoroute 30, échangeur Jean-
Leman à Candiac, parce que j'ai pris connaissance de l'étude d'impact sur l'environnement pour le
parachèvement de cette autoroute et j'avoue avoir été surprise du contenu.

390

Une fois de plus, avec la construction de cet échangeur, des terres agricoles, des boisés,
des étangs et des habitats naturels seront détruits, ce qui contrevient, à mon avis, à votre projet
de loi pour le développement durable du Québec. D'ailleurs, dans votre plan sur le
développement durable, vous nous interpellez en tant que citoyens pour qu'on adhère à ce projet
de société pour nos générations futures.

395

Dans cet esprit, je crois que des audiences publiques devraient être tenues afin que la
population puisse en comprendre les enjeux environnementaux, d'autant plus que la construction
de l'échangeur Jean-Leman n'a jamais fait l'objet de discussions lors des audiences pour le projet
de l'autoroute 30, tronçon Candiac/Sainte-Catherine, en 2002. Pour ma part, j'aimerais savoir
comment ce projet s'inscrit dans une perspective de protection des ressources et d'amélioration de
l'environnement et de la qualité de vie. Voilà.

400

LE PRÉSIDENT :

405

Merci, madame.

Monsieur Gilles Laperrière ou encore monsieur Yves Maurais.

410

M. GILLES LAPERRIÈRE :

Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

415

Bonsoir.

M. GILLES LAPERRIÈRE :

420

Gilles Laperrière. Je représente Les Développements Iberville.

LE PRÉSIDENT :

425

Bonsoir, monsieur Laperrière.

M. GILLES LAPERRIÈRE :

430

Je vais vous faire la lecture d'une lettre que nous avons adressée à monsieur Thomas Mulcair, ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

Monsieur le ministre,

435

Suite au dépôt de l'étude d'impact dans le dossier cité en rubrique et à votre demande de vous adresser notre opinion dans ce dossier, nous souhaiterions, à titre de propriétaire riverain, vous formuler nos commentaires.

440

Les Développements Iberville est propriétaire d'un terrain commercial d'un peu plus de 5 500 000 pieds carrés. L'aménagement de notre terrain s'inscrit dans le cadre du plan stratégique de développement de la Ville de Candiac. Nous sommes présentement à conclure des ententes avec plusieurs locataires commerciaux importants et tout porte à croire que les premières constructions commerciales pourraient débuter dès le printemps 2006.

445

Il faut savoir, monsieur le ministre, que cette localisation découle de discussions qui datent du printemps 2000 avec la Ville et le ministère des Transports sur la relocalisation de notre site commercial qui se trouvait alors à l'intersection de l'autoroute 15 et de la route 132. On nous mentionnait alors que l'accessibilité à ce site était limité par les aménagements prévus par le ministère des Transports et qu'il était préférable de se relocaliser à l'intersection des autoroutes 15 et 30, ces dernières étant dotées d'infrastructures requises pour y construire des immeubles commerciaux qui génèrent des déplacements importants.

450

455

Or, après l'analyse des deux tracés proposés par le MTQ dans l'étude d'impact sur l'environnement qui vous ont été déposés, nous devons vous signaler notre déception et notre désaccord tant pour l'un et l'autre des tracés. Depuis l'annonce par le gouvernement de la modification du tracé, la Ville de Candiac, avec la participation des différents intervenants du milieu, ont étudié un tracé de l'autoroute qui cherche à être le plus convivial possible, tant par sa

géométrie que par son impact sur le milieu.

460 *Pour nous, la construction du tronçon et plus particulièrement le raccordement à l'échangeur doit, à tout le moins, maintenir, voire améliorer le potentiel de développement de notre secteur. En ce sens, la proposition du tracé proposé par la Ville de Candiac répond le mieux à nos objectifs et aux objectifs suivants: maintenir l'intégralité de l'échangeur Jean-Leman sans en réduire sa capacité (la configuration projetée par le MTQ rendra beaucoup plus complexe l'accessibilité à ce site); maintenir la convivialité et la fonctionnalité de l'échangeur actuel puisque les mouvements et itinéraires demeureront les mêmes pour les usagers.*

465 *Dans cette optique, monsieur le ministre, nous souhaiterions que vous réclamiez des audiences publiques pour Les Développements Iberville limitée. Il est de première importance de positionner une infrastructure de la sorte à l'endroit qui propose le plus d'impacts positifs possible et nous croyons que les tracés du promoteur actuels ne répondent pas à cet objectif, qui devrait être celui de tous les intervenants.*

LE PRÉSIDENT :

475 Je vous remercie, monsieur Laperrière.

M. GILLES LAPERRIÈRE :

Merci.

480 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Nathalie Lamoureux, s'il vous plaît. Bonsoir, madame Lamoureux.

Mme NATHALIE LAMOUREUX :

485 Bonsoir. Je représenterai par cette lettre Léopold Lamoureux, Hélène Dauphinais, Patrice Lamoureux et moi-même, tous propriétaires de terrains agricoles qui vont être touchés par le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman. Je vais vous lire la lettre qui est adressée à monsieur Thomas Mulcair.

490 *La présente fait suite à la réalisation de l'étude d'impact sur le parachèvement de l'autoroute 30 sur le territoire de la Ville de Candiac.*

495 *Nous, signataires, sommes depuis de nombreuses années propriétaires de plusieurs terres sur le territoire de la Ville de Candiac et de la Municipalité de Saint-Philippe, toutes en zone agricole reconnue. Comme vous pouvez sûrement vous en douter, nous sommes*

d'ardents défenseurs du patrimoine agricole québécois, patrimoine qui, hélas, continue de se fragmenter au fil du temps.

500 *Nous avons pris connaissance avec la Ville de Candiac du choix des tracés proposés, c'est-à-dire ceux présentés par le ministère des Transports dans le cadre de l'étude d'impact et celui présenté par la Ville de Candiac.*

505 *À l'analyse, tous les tracés passent en zone agricole, la variation se situant au niveau des superficies impliquées. Donc, tous auront des incidences sur le milieu agricole. Compte tenu de ce fait, nous sommes d'avis que les pertes agricoles éventuelles doivent devenir les plus rentables possible pour le milieu et les intervenants qui le composent. Dans ce sens, la Ville de Candiac nous a fait la démonstration que le tracé qu'ils proposent répond le mieux aux considérations techniques, économiques et environnementales pour la partie de l'autoroute qui sera réalisée sur*
510 *son territoire. Nous ne croyons pas nécessaire de vous en faire l'énumération; les représentants municipaux, nous en sommes convaincus, sauront en faire la démonstration.*

Aussi, nous désirons vous signifier notre ferme opposition à la relocalisation du chemin Saint-André et à la nouvelle configuration du boulevard Jean-Leman. Ces modifications créeront
515 *une coupure physique majeure entre nous et les citoyens de notre ville; nous ne souhaitons pas, bien sûr, être isolés.*

De plus, nous ne sommes pas du tout convaincus que le réaménagement d'un lien routier placé au sud de la future autoroute viendrait aider à la protection de nos terres agricoles, puisqu'il
520 *créera une nouvelle route susceptible de favoriser une pression indue sur le reste de la zone agricole.*

En conclusion, nous croyons que le tracé proposé par la Ville de Candiac aura les retombées les plus positives pour nous et pour le milieu. C'est pourquoi nous sollicitons des
525 *audiences publiques pour nous permettre d'en faire la démonstration.*

LE PRÉSIDENT :

 Merci, madame Lamoureux.

530

 Monsieur Guy Hébert, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Hébert.

M. GUY HÉBERT :

535 Bonsoir, monsieur le président, monsieur le commissaire. Je représente les producteurs agricoles secteur du Syndicat de base de Saint-Rémi.

Tel que prévu dans la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur

540 *l'environnement, nous vous demandons la tenue d'une audience publique du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) pour le projet sus-mentionné.*

545 *Le Syndicat de base de Saint-Rémi considère qu'il est important que les agriculteurs de notre territoire soient renseignés adéquatement et puissent donner leur opinion sur ce projet dont la réalisation aurait des incidences néfastes sur le territoire agricole.*

550 *Le passage d'une autoroute à cet endroit aura un effet d'entraînement menant à la disparition d'une part importante de la zone agricole de ce secteur. Le ministère des Transports minimise la valeur agricole de ce secteur en la qualifiant de «zone rurale en transition». La perte des milieux humides et de forêts pour y aménager l'autoroute apporte son lot de questions sur les effets de ces pertes pour l'agriculture et la faune. De plus, la fragilisation de ce milieu amènera une pression pour le développement d'activités urbaines incompatibles avec les activités agricoles pour les portions enclavées. Les terres agricoles en marge du tronçon de cette autoroute subiront des pressions pour le développement commercial ou industriel.*

555 *On doit aussi tenir compte de l'impact direct de ce tronçon autoroutier sur les activités agricoles: soustraction de bons sols de catégorie 2; perte d'accessibilité et de fragilisation de bons sols; possibilité de problème de drainage de surface et de drainage souterrain des terres à proximité de l'autoroute; destruction d'exploitation agricole par le morcellement.*

560 *Le Syndicat de Saint-Rémi a l'intérêt requis pour vous acheminer la présente demande, ne serait-ce que pour vous rappeler l'importance du territoire agricole de cette ressource rare et non renouvelable. La superficie totale de la zone agricole ne représente que 2 % de la superficie du Québec. Il est essentiel d'en faire une utilisation judicieuse.*

565 *Nous sommes d'avis que le développement durable du Québec passe par le choix raisonné en matière de tracés autoroutiers. L'étude d'impact sur l'environnement du ministère des Transports soulève des questions et de l'incertitude et des préoccupations légitimes sur la pérennité des terres agricoles. Nous vous demandons respectueusement la tenue d'une audience publique du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement pour le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman sur le territoire de la Ville de Candiac et de la Municipalité de Saint-Philippe.*

570 *Espérant le tout conforme, acceptez, monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments distingués.*

575 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup, monsieur Hébert.

580 **M. GUY HÉBERT :**

Merci.

585 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Gaétan Brosseau, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Brosseau.

M. GAÉTAN BROSSEAU :

590 Bonsoir, monsieur le président. Je m'adresse à vous à titre de maire de la Municipalité de Saint-Philippe. Nous avons fait des demandes auprès du ministre de l'Environnement et j'aimerais vous communiquer la nature des demandes que nous avons faites à ce sujet.

595 *Monsieur le ministre, il m'est agréable de vous informer des demandes de la Municipalité de Saint-Philippe qui seront exposées lors d'un processus d'audiences publiques concernant ledit tronçon de l'autoroute.*

600 *Le tracé du ministère ne permet pas de garder la continuité du rang Saint-André. Selon ce concept, les automobilistes qui désirent se destiner au stationnement incitatif de l'AMT et au secteur du quadrant sud-est de l'échangeur A-15/A-30 doivent effectuer un détour d'environ 2 km en passant par la nouvelle voie collectrice et par trois intersections de plus.*

605 *Le rang Saint-Joseph est également discontinué. Les automobilistes doivent d'abord tourner à droite à l'échangeur et ensuite à gauche, puis à droite pour accéder au boulevard Jean-Leman.*

Les nouvelles intersections situées de part et d'autre de l'échangeur ne sont pas très conviviales et sécuritaires pour les usagers.

610 *Les intersections sont situées environ 5 mètres au-dessus du terrain naturel, ce qui n'est pas souhaitable pour le réseau local.*

615 *Le profil de l'autoroute 30 proposé par le ministère est vallonneux et pourrait être amélioré. L'autoroute 30 devrait passer au-dessus de l'autoroute 15, en dessous du chemin de fer et au-dessus de l'autoroute 30 existante. De cette façon, il y a une descente, une montée et ça permet de conserver le réseau routier local existant plus près du niveau du terrain naturel.*

620 *Le tracé proposé Saint-Philippe, qui correspond en tous points à celui présenté par Candiac, permet d'épargner la maison située à la jonction du rang Saint-André et du boulevard Jean-Leman près du stationnement incitatif de l'AMT.*

625 *Le tracé proposé par Saint-Philippe représente un tracé de compromis en regard à l'impact sonore pour les quartiers résidentiels de Saint-Philippe et le futur secteur résidentiel de Candiac.*

Le tracé proposé par Saint-Philippe permet de conserver la continuité du rang Saint-André en y ajoutant un pont d'étagement.

630 *Selon le concept de Saint-Philippe, les itinéraires existants et les habitudes des gens sont préservés via Jean-Leman, Saint-André et Saint-Joseph.*

Nous souhaitons qu'il y ait un tracé pour une piste cyclable sur le viaduc reliant Saint-Philippe et Candiac.

635 *Le conseil de la Municipalité de Saint-Philippe vous demande de prendre en considération les recommandations qui sont d'une importance capitale pour le bien-être des populations de Saint-Philippe et de Candiac.*

640 *Veillez agréer, monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.*

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Brosseau.

645 Monsieur Gérard Boisclair, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Boisclair.

M. GÉRARD BOISCLAIR :

650 Bonsoir. Citoyen de Saint-Constant, 106, Masson, je viens vous demander de penser que le tronçon Jean-Leman que vous proposez est situé au bout de la route 132. À Candiac, il vise à faciliter la fluidité de la circulation sur l'autoroute 30.

655 Comme je demeure sur la rue Masson, je ne peux y avoir accès sans subir des inconvénients, des embouteillages et des feux de circulation de la route 132. Le problème est similaire du côté ouest. Donc, pour les citoyens, il n'y a pas de voie d'accès direct à cette autoroute. Elle est inutile.

660 Or, comme tout le monde le sait, la 132, c'est un record d'accidents qu'il y a sur la 132, qui bat les records de l'autoroute de Montréal, la voie élevée. Or, comme l'ensemble de la population vieillit et que très souvent des personnes sont transportées d'urgence à l'hôpital Anna Laberge, nous sommes retardés par la congestion de la route 132, d'où les conséquences mortelles possibles pouvant être occasionnées par ce lien routier inapproprié.

665 Monsieur le président, je voudrais savoir pourquoi que le gouvernement du Québec ne respecte pas sa promesse de réaliser l'autoroute 30 sur la 132 afin de permettre aux citoyens des quatre villes concernées d'avoir un accès rapide et sécuritaire tel que promis lors de la construction de l'hôpital Anna Laberge.

670 Quelle est la mesure compensatoire prévue pour remédier à ce besoin si vous construisez le tronçon Jean-Leman loin dans les terres agricoles.

Merci, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

675

Merci, monsieur Boisclair.

Monsieur David Smith, s'il vous plaît.

680

M. DAVID SMITH :

Bonsoir, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

685

Bonsoir, monsieur Smith.

M. DAVID SMITH :

690

Je suis David Smith et je suis ici et je représente la compagnie Wonder Works, studio de cinéma qui va se construire à côté de votre autoroute projetée. Donc, nous avons fait la demande d'audience publique parce que finalement on est touchés par votre autoroute directement.

695

Nous projetons d'être en construction pour le studio dès le mois de septembre de cette année, d'ici deux, trois semaines. Nous avons choisi notre site pour sa quiétude et son accessibilité facile, qui est très important pour nous autres. On aurait pu construire n'importe où dans la grande région de Montréal, mais on a choisi Candiac à cause de cette raison.

700

Le tracé du MTQ nous amènerait du bruit, de la poussière et nous questionnons sévèrement son impact sur l'environnement et surtout sur les zones humides qui entourent le site. C'est à cause de ça que nous supportons le tracé de la Ville de Candiac parce que finalement ça fait contourner plus loin notre site, et ça contourne aussi les zones humides et les forêts qui sont autour, et aussi ça amènerait une réduction du bruit d'une autoroute.

705 Donc, je ne suis pas ici pour lire notre demande au ministère, à monsieur Mulcair, juste pour présenter notre position. Merci.

LE PRÉSIDENT :

710 Merci, monsieur Smith.

 Monsieur Yves Bellefleur, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Bellefleur.

M. YVES BELLEFLEUR :

715 Bonsoir, monsieur le président. Donc, c'est une demande adressée au ministre Mulcair datée du 25 mai dernier.

Monsieur le ministre,

720 *Notre organisme, la Fondation Royal-Roussillon pour la protection du patrimoine, existe depuis 1990. Organisme sans but lucratif, notre mandat est de promouvoir la protection et la mise en valeur du patrimoine culturel et naturel du territoire de la MRC de Roussillon.*

725 *Dernièrement, nous avons pris connaissance de l'étude d'impact sur l'environnement du projet cité en rubrique. Nous vous demandons la tenue d'audiences publiques du BAPE sur ce projet d'autoroute élaboré par le ministère des Transports du Québec.*

730 *Lors des audiences du BAPE en 2002 portant sur le projet de construction de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15, ce tronçon de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac et à Saint-Philippe n'existait pas. De plus, le rapport 164 du BAPE n'en soufflait pas un seul mot. Notre organisme se questionne sur la transparence du ministère des Transports du Québec au sujet de l'ensemble du projet de l'autoroute 30 affectant les territoires de Candiac, Saint-Philippe, de même que Delson et Saint-Constant.*

735 *Par ce projet, l'État remet en question l'intégrité de la zone agricole permanente du Québec en ne donnant pas l'exemple de la conservation de celle-ci par le choix du tracé de cette autoroute. Cependant, il existe une alternative au tracé sur les terres agricoles de Candiac, de même que celles de Saint-Constant, soit l'autoroute 30 sur l'axe de la route 132.*

740 *Nous nous inquiétons qu'un autre secteur de la Montérégie subisse la destruction certaine de l'habitat d'au moins six espèces fauniques à statut particulier. Analysée globalement, l'éventuelle construction de ce tronçon de l'autoroute 30 s'articulera, dans la destruction des milieux de vie, à son prolongement situé au sud de la zone urbanisée de Saint-Constant. Ainsi,*
745 *les milieux humides, la plaine inondable et le boisé du secteur de la rivière de la Tortue ainsi que*

750 *le boisé du secteur de la montée de la Saline, secteur localisé à Saint-Constant, seront voués à une destruction partielle, mais néanmoins certaine. De plus, le patrimoine culturel (biens, lieux et paysages) de Saint-Constant sera considérablement altéré par la réalisation de l'ensemble de ces tronçons de l'autoroute 30. Notre organisme s'oppose à cette agression environnementale et culturelle.*

755 *Nous vous demandons des audiences publiques du BAPE sur ce projet de l'autoroute 30. Celui-ci doit être scruté dans son ensemble sous la grille d'analyse des grands principes structurants du Plan de développement durable du Québec tel qu'énoncé par le gouvernement du Québec en novembre 2004.*

Merci.

760 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie infiniment, monsieur Bellefleur.

765 Maintenant, je vais demander au représentant de la Ville de Candiac. Monsieur André Côté, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Côté.

M. ANDRÉ CÔTÉ :

770 Bonsoir, monsieur le président, monsieur le commissaire. Effectivement, la Municipalité de Candiac, le 25 mai dernier, écrivait une lettre à monsieur le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs afin de lui demander des audiences publiques concernant le projet du parachèvement de l'autoroute 30 pour le tronçon Jean-Leman.

775 Je ne vous lirai pas la lettre puisqu'elle est quand même passablement volumineuse, mais je vais quand même faire un résumé et replacer le dossier dans son contexte.

On sait tous que le dossier de l'autoroute 30 est en planification depuis de nombreuses années et que ce tracé avait comme origine et correspondait jusqu'à tout récemment à l'axe de la route 132. Effectivement, on ne serait pas ici ce soir si le projet d'origine était encore en place.

780 Il importe donc aujourd'hui de préciser et d'expliquer clairement la position de la Ville de Candiac par rapport à la venue du nouveau tronçon, communément appelé le tronçon Jean-Leman, qui, jusqu'en avril 2003, n'existait tout simplement pas. En considération de cette prémisse, on pourra mieux comprendre l'intervention de la municipalité dans son contexte de développement.

785 Depuis 1957, la Ville de Candiac s'est toujours développée selon des principes et des objectifs en fonction de plans d'aménagement qui étaient prévus dès son origine. Plus

790 récemment, soit à partir du début de l'an 2000, nous avons travaillé étroitement avec tous les intervenants du milieu pour développer un concept plus spécifique d'aménagement du secteur en cause, soit le quadrant sud-est, tenant compte des objectifs de développement prévus depuis la création de la municipalité.

795 Tel que je l'ai mentionné précédemment, ce n'est qu'en avril 2003 qu'est apparu le segment Jean-Leman. La localisation alors proposée par le ministère des Transports a nécessité de la part de la municipalité une réévaluation de ses plans d'aménagement. C'est à partir de ce moment que nous avons travaillé à parfaire le concept de développement du quadrant sud-est en y intégrant une nouvelle donnée, soit celle du raccordement autoroutier entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman, constituant un segment important dans la continuité de l'autoroute 30 au sud sans recourir à l'utilisation d'un tracé de transit constitué de l'autoroute 15. La démarche a
800 donc donné lieu à l'élaboration de plusieurs documents de planification qui feront l'objet d'une attention particulière dans le mémoire qui vous sera éventuellement présenté dans la deuxième partie des audiences.

805 On aimerait aussi souligner le travail de collaboration des représentants du ministère des Transports avec les représentants de la Municipalité de Candiac à l'élaboration du tracé Jean-Leman. Même si le ministère a tenu compte de certaines composantes du plan stratégique de développement de la Ville, les tracés proposés à l'étude d'impact ne tiennent pas compte de l'ensemble des conditions nécessaires à l'optimisation du développement de ce secteur, ayant un impact tant sur le milieu municipal que sur l'ensemble de la région.

810 Les objectifs de la municipalité dans la conception de son tracé. Afin de concevoir un tracé qui soit le plus adapté aux différentes composantes du concept de développement, nous avons pris en considération les principes suivants: une continuité dans l'axe est-ouest sans emprunter l'autoroute 15;

815 réduire les impacts sonores, visuels et de poussière que créeront la construction et, par la suite, l'utilisation de l'autoroute;

820 maintenir l'intégrité du réseau local et de l'échangeur 99 de l'actuelle autoroute 30 à Candiac;

assurer une géométrie plus sécuritaire du raccordement 15/30;

825 considérer l'ajout d'un échangeur en complémentarité avec la gare qui éventuellement aura un mode de fonctionnement intermodal, le tout dans le but de rentabiliser les investissements déjà effectués dans nos infrastructures;

830 et finalement, maintenir, voire améliorer le potentiel de développement économique du secteur tel qu'établi en partenariat avec nos intervenants régionaux, soit la MRC, les CLD et la CMM.

835 Notre plan stratégique de développement s'est aussi concrétisé avec l'avancement de certains projets, notamment un projet de lotissement résidentiel, qui présentement est approuvé par la municipalité, dont le début de la construction est prévu pour l'automne 2005, ce qui veut dans les faits dire que la construction du projet sera largement amorcée au moment même que la construction de l'autoroute débutera; aussi le plan d'implantation commerciale au niveau de commerces d'importance qui déjà ont confirmé leur implantation; et finalement, malgré tout ce qui a été dit à ce jour, la réalisation d'un projet de studio de cinéma, dont les promoteurs nous confirment l'éminence du début des travaux.

840 Le promoteur nous présente dans son étude d'impact deux tracés, un tracé de référence et un tracé alternatif, alors que la Municipalité de Candiac privilégie un troisième tracé plus à l'est. Ces trois tracés sont tous situés en territoire agricole. Les tracés du ministère ne manquent pas d'intérêt. Celui de la Municipalité de Candiac génère des retombées encore plus positives, à notre avis. Le tracé de la Ville rencontre aussi des objectifs de mise en valeur du territoire pour toutes les vocations, y compris l'utilisation et le développement agricole.

850 Or, c'est pourquoi, à la lecture et à l'examen de l'étude d'impact, on constate que le critère de la superficie d'enclavement dans la zone agricole constitue le principal critère d'analyse sans égard à l'utilisation, aux activités agricoles et à leur mise en valeur. Et c'est ce seul motif, à notre avis, qui fait en sorte que l'on rejette le tracé de Candiac.

855 En opposition, notre examen et notre analyse vient faire en sorte qu'en partenariat avec nos partenaires, on considère, bien sûr, le critère agricole, mais on va quand même bien au-delà de ce seul critère. Afin d'assurer un tracé optimal et qui génère le plus de retombées positives, la Ville s'est donné quatre critères d'évaluation, les critères ont ensuite été utilisés pour les analyses réalisées par nos divers experts, lesquels se commandent sommairement de la manière suivante.

860 En matière agricole, que ce soit pour l'un ou l'autre des trois tracés, il appert que la pérennité d'une partie importante de zone agricole à cet endroit-là ne soit pas assurée et que, en conséquence, l'impact sur l'agriculture, peu importe le choix de l'un ou l'autre des tracés, est semblable ou similaire.

865 En matière d'environnement, on évite l'expropriation d'un domaine dont la valeur n'est pas à démontrer. On évite la destruction d'un étang et de sa faune et de sa flore. On évite la destruction d'un boisé à l'est du boulevard Jean-Léman. On limite les impacts sonores, visuels et de poussières, compte tenu de son éloignement et de sa configuration face au nouveau secteur résidentiel de Candiac.

870 Quant à la géométrie, le tracé de Candiac est facilitant dans le sens où il permet de simplifier la géométrie des échangeurs, de maintenir le réseau local des rues. Vous

875 remarquerez que le tracé du ministère vient scinder en deux parties le territoire de la Ville de Candiac. Maintenir un accès adéquat à la gare de l'AMT; conserve la capacité de l'échangeur 99 et maintient les itinéraires utilisés par les usagers; et simplifie les mouvements de circulation pour les résidants de Candiac et de Saint-Philippe.

880 En matière de développement économique, il importe de mentionner que la Ville de Candiac a déjà investi dans ses infrastructures pour toute la desserte de ce secteur. Que ce soit au niveau des infrastructures d'aqueduc et d'égouts au niveau des infrastructures routières, c'est plus de 3 M\$ d'investissement consenti à ce jour.

885 Aujourd'hui, nous nous devons donc de rentabiliser ces investissements, le tout à l'intérieur du cadre de développement prévu par la Ville. Il importe aussi de poursuivre les projets déjà acceptés par la municipalité et qui sont en voie de réalisation.

890 L'orientation de la Ville, en fin de compte, tient compte, dans le fond, des plans de développement approuvés par les instances de la MRC, du CLD et du CRE, et vise à maintenir le potentiel d'implantation du projet de plate-forme logistique reconnue par les intervenants de la région.

895 L'ensemble des éléments mis de l'avant dans mon propos m'amène à demander à la commission dans le cadre du mandat qui lui a été confié non seulement d'analyser les deux tracés proposés par le promoteur, mais aussi celui privilégié par la Municipalité de Candiac.

900 De même, l'analyse de notre tracé devra inclure deux éléments importants, à savoir: prévoir un accès via l'autoroute au réseau local visant à garantir la mise en place de la gare intermodale tel que convenu avec l'AMT et revoir l'aménagement de la 15/30 afin que celui-ci reflète mieux la distribution du trafic de transit par rapport au projet antérieurement accepté.

905 En conclusion, c'est donc pour ces motifs et c'est dans ce sens que la Ville de Candiac entend faire ses représentations lors de la seconde période du processus démocratique des audiences publiques.

910 Nous croyons fortement que le tracé proposé par la Ville de Candiac a été étudié à son juste mérite et qu'il rencontre les objectifs de nombreux intervenants avec lesquels nous avons travaillé au cours des dernières années. Pour la Ville de Candiac, il est de première importance de positionner un tel équipement à l'endroit qui propose le plus de retombées positives pour la région.

915 Nous croyons à l'importance du territoire agricole et notre approche prévoit une place pour cette activité au même titre que les autres activités qui contribuent au développement économique d'une ville, au développement économique d'une région.

Nous croyons que dans une perspective de développement durable, une infrastructure

915 telle qu'une autoroute doit contribuer à l'épanouissement de notre territoire par son éventuel apport économique et non pas se restreindre à un impact limité par une simple voie de contournement de la ville-centre sans retombées pour la région.

920 Nous souhaitons enfin que la commission tiendra compte de l'ensemble des composantes qui feront du projet du tracé Jean-Leman Roussillon celui qui répondra au mieux à tous les éléments qui seront soulevés au cours des audiences publiques.

Monsieur le président, je vous remercie.

925 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Côté.

Monsieur Pierre Largy de la MRC de Roussillon.

930

M. PIERRE LARGY :

Bonsoir, monsieur le président.

935 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir.

940 **M. PIERRE LARGY :**

Je m'adresse à vous en tant que représentant de la MRC de Roussillon, l'organisme municipal régional qui regroupe l'ensemble des villes de ce secteur en partant de LaPrairie jusqu'à Châteauguay et Léry. Alors, évidemment, tout le territoire à l'étude pour le projet du promoteur est dans le territoire de la MRC de Roussillon.

945

Je vais vous lire la résolution du conseil de la MRC de Roussillon, qui a été adoptée le 25 mai dernier, qui demandait la tenue d'audiences publiques.

950 *ATTENDU QUE le ministère des Transports projette de compléter l'autoroute 30 et propose à cette fin la réalisation du projet autoroutier en plusieurs tronçons;*

ATTENDU QUE le MTQ propose de réaliser un tronçon situé dans la MRC de Roussillon, sur le territoire de la Ville de Candiac, entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman, soit à la sortie 99 sur l'autoroute 30;

955

ATTENDU QUE la MRC de Roussillon est responsable de produire un schéma d'aménagement et de développement pour son territoire et que la construction d'une autoroute

représente un élément fondamental dans l'aménagement du territoire;

960 *ATTENDU QUE la MRC de Roussillon et la Ville de Candiac suivent ce projet gouvernemental avec beaucoup d'intérêt compte tenu de la nature structurante que représente une autoroute pour accéder au territoire et soutenir le développement des communautés;*

965 *ATTENDU QUE dans le cadre de nombreux échanges techniques et politiques avec les représentants du MTQ, la MRC et la Ville ont signalé que le tronçon proposé pour l'autoroute 30 situé entre l'autoroute 15 et la sortie 99 traverse un territoire unique et stratégique pour le développement de notre région;*

970 *ATTENDU QUE le secteur traversé par le projet autoroutier correspond à un site identifié comme pierre angulaire de notre stratégie de développement régional, soit un parc logistique intermodal, et qu'il fait consensus entre toutes les municipalités de la région et la plupart des intervenants économiques;*

975 *ATTENDU QUE la Ville de Candiac a proposé un tracé autoroutier alternatif au MTQ qui préserve ledit site stratégique régional et répond aux critères de conception autoroutiers du MTQ;*

ATTENDU QUE la MRC de Roussillon appuie entièrement le tracé alternatif proposé par la Ville de Candiac pour le tronçon de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et la sortie 99;

980 *ATTENDU QUE le tracé alternatif proposé par la Ville de Candiac s'inscrit dans une approche de développement durable en maximisant les potentiels de création de la richesse collective et en permettant à un équipement de transport intégré, transport par rail, route et eau, soit le parc logistique intermodal, de voir le jour à l'endroit le plus avantageux pour la région métropolitaine de Montréal;*

985 *ATTENDU QUE les représentants du MTQ ont préféré rejeter notre proposition de tracé alternatif sans explication claire en soulignant que nos propos pourraient être débattus dans le cadre d'audiences publiques;*

990 *en conséquence, il est proposé par le conseiller de comté Yves Monette, appuyé par le conseiller de comté Georges Gagné, que le conseil de la MRC de Roussillon demande au ministre de l'Environnement de tenir des audiences publiques ou d'entreprendre une démarche de médiation concernant le tronçon de l'autoroute 30 dans la MRC de Roussillon situé à Candiac, entre l'autoroute 15 et la sortie 99.*

995

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie, monsieur Largy.

1000

Madame Ginette Laurencelle, s'il vous plaît. Bonsoir, madame Laurencelle.

Mme GINETTE LAURENCELLE :

1005 Bonsoir, monsieur le commissaire. Je suis directrice générale du Centre local de développement de Roussillon. Je vais vous lire la lettre adressée à monsieur Mulcair en mai dernier touchant le projet de parachèvement de l'autoroute 30.

1010 *Monsieur le ministre, la présente fait suite à la réalisation de l'étude d'impact et de l'ensemble du dossier relatif au parachèvement de l'autoroute 30, entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac et à Saint-Philippe, étude qui a fait l'objet d'un dépôt à Québec le 13 avril dernier.*

1015 *Ce dossier est, et vous le comprendrez aisément, d'une très grande importance pour le Centre local de développement de Roussillon, organisme dont le mandat est de soutenir et d'optimiser le développement économique, l'emploi et l'entrepreneuriat sur le territoire de la MRC de Roussillon, comme il l'est également pour chacune des 11 municipalités de son territoire.*

1020 *Dans cette optique, monsieur le ministre, nous désirons réclamer la tenue d'audiences publiques. À la lecture de l'étude d'impact réalisée par le promoteur et suivant les recommandations qui sont formulées dans ce rapport, notamment en regard du choix du tracé, le CLD de Roussillon en concertation avec les principaux partenaires de la MRC a des réserves significatives à vous adresser.*

1025 *En effet, plusieurs dizaines de décideurs économiques, sectoriels et municipaux, sinon davantage, sont en désaccord avec le tracé mis de l'avant par le promoteur, soit le MTQ, lequel tracé viendra nuire considérablement au développement économique du territoire de Roussillon et ne respecte pas la vision et les priorités de développement durable que le milieu s'est données.*

1030 *Nous sommes donc actuellement à préparer avec les décideurs municipaux et les partenaires du milieu un avis sur le dossier. Cet avis revêt pour le CLD de Roussillon une grande importance compte tenu des retombées inhérentes au parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman, retombées qui se feront sentir à plusieurs niveaux, à savoir développement économique, développement résidentiel, développement commercial, industriel, développement de l'emploi, et qui auront des incidences sur le développement des entreprises et la qualité de vie des citoyens de la MRC de Roussillon, pour ne nommer que ces quelques aspects.*

1040 *Le parachèvement de l'autoroute 30 revêt également beaucoup d'importance compte tenu des grandes orientations stratégiques qui ont été adoptées par le CLD et la MRC de Roussillon en 2004-2005, orientations qui définissent certaines perspectives de développement durable pour le territoire de la MRC au cours des prochaines années, principalement au niveau*

du développement du transport, de la mise en valeur du plein potentiel du développement du secteur bioalimentaire, du développement des plans d'eau et enfin du développement industriel et commercial de la région.

1045

Espérant le tout à votre entière satisfaction, nous vous ferons parvenir l'avis de positionnement du CLD en regard de l'étude d'impact au moment opportun et dans le respect des règles qui sont établies à cet effet.

1050

Nous vous prions d'agréer, monsieur le ministre, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

LE PRÉSIDENT :

1055

Merci, madame Laurencelle.

Mme GINETTE LAURENCELLE :

Merci.

1060

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Normand Cool, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Cool.

1065

M. NORMAND COOL :

Bonsoir, monsieur le président. D'abord, bienvenue dans la Ville de Saint-Constant. Je me présente, Normand Cool, maire suppléant de la Ville de Saint-Constant, mais je vais vous présenter la lettre que j'ai expédiée à monsieur Mulcair à titre personnel. Et bienvenue dans notre salle, qui est la salle de la municipalité en partenariat avec le Musée ferroviaire et que, soit dit en passant, nous sommes très fiers.

1070

Donc, lorsqu'on a entendu parler qu'il y aurait possibilité de faire des demandes d'audiences publiques, j'ai soumis un projet au ministre Mulcair.

1075

Donc, je suis résidant de la région concernée par le projet de l'échangeur Jean-Leman et de façon plus globale par le projet de l'autoroute 30, et ce, pour plusieurs raisons.

1080

Premièrement parce que, là, on n'identifie aucun tracé alternatif dans ce projet autoroutier alors qu'il en existe un, soit la route 132, le tracé nord. De plus, je considère qu'un tel projet aura des effets négatifs sur la qualité de vie de l'ensemble de la population: bruit, pollution, aucun lien structurant régional, toujours une problématique de congestion sur la 132.

Deuxièmement, parce que je suis un utilisateur des infrastructures routières et que je

1085 suis pris quotidiennement en otage dans les embouteillages. Moi, je travaille à Montréal, puis je suis pris continuellement dans ces embouteillages-là, le matin et le soir. Et le projet actuel de l'autoroute 30, tracé sud avec l'addition de Jean-Leman, ne règle rien mon problème.

1090 Donc, que vous mainteniez par votre inefficacité en tant que gouvernement à prendre des décisions rationnelles et non partisans dans ce dossier, la règle du gros bon sens n'est certes pas un principe qui a guidé votre gouvernement en mettant de l'avant une promesse partisane, voire aveugle, sans jamais avoir au préalable pris connaissance du consensus régional en faveur de l'implantation de l'autoroute 30 sur le tracé nord.

1095 *Monsieur le ministre,*

1100 *Je crois que des audiences publiques s'imposent. La population a besoin de savoir pourquoi la recommandation du BAPE de 2002 ne tient plus la route. Comment se fait-il qu'une telle alternative n'ait pas fait l'objet d'une analyse d'impact dans sa globalité? Donc, le projet devrait être étudié dans l'ensemble de sa globalité. Et à titre d'exemple, le ministère des Transports ont dépensé plusieurs millions à faire des études additionnelles après les audiences de 2002 pour le tracé sud, évidemment le tronçon Jean-Leman.*

1105 *Je crois que si les arguments du ministère des Transports sont recevables pour le tronçon Jean-Leman pour des questions de continuité, de fluidité et de sécurité, les mêmes arguments devraient être invoqués à la jonction de la 132 et de l'actuelle 30 en direction de Châteauguay.*

1110 *Plusieurs études que possèdent le ministère des Transports démontrent que les deux tiers des véhicules de transit devront se diriger vers l'ouest de l'île de Montréal, le West-Island, quand on sait pertinemment que c'est à cet endroit que 50 % de l'économie du Québec est et l'ensemble des terminus de véhicules lourds.*

1115 *D'ailleurs, à cet effet, on mentionne dans la présente étude d'impact, et je cite, il importe également de donner aux automobilistes et aux camionneurs en transit vers l'ouest de la Montérégie et vers le pont Honoré-Mercier un itinéraire efficace et simple afin de contourner le milieu urbanisé. Doit-on comprendre que d'autres bouts de projet sont une fois de plus cachés à la population?*

1120 *En tant que ministre responsable de l'environnement, vous devez procéder à des audiences publiques afin de permettre à la population d'obtenir une vue globale du projet et de ses impacts sur la qualité de vie des citoyens, bruit, pollution, lien structurant régional, ainsi de suite. La protection des terres agricoles, il y a eu deux jugements favorables au maintien de la zone agricole qui sont, soit dit en passant, des terres de catégorie 2 les plus belles au Québec. La conservation des milieux humides et des autres milieux naturels, le volet retombées économiques pour le territoire des villes concernées, l'étalement urbain, résidentiel et*

1125

commercial, le coût du projet dans son ensemble, l'option tracé nord étant de loin beaucoup plus économique, éviter l'expropriation et les pertes d'emploi inutiles.

1130 *En terminant, monsieur le ministre, le projet de la variante Jean-Leman n'a pas sa raison d'être puisqu'un tracé alternatif existe, soit l'alternative de l'autoroute 30, tracé nord. Cette alternative n'a peut-être pas le mérite d'être parfaite, mais a le net avantage d'être un projet rassembleur et mobilisateur, de créer un lien structurant du développement économique et commercial, de respecter les orientations en matière d'aménagement, notamment l'orientation*
1135 *visant à protéger le territoire agricole et à intégrer le secteur agroalimentaire à l'économie métropolitaine et surtout d'améliorer la situation existante d'une route nationale de catégorie F – la catégorie F, c'est la pire cote que le ministère des Transports donne à une route et c'est ce que la route 132 a actuellement – par la construction d'une autoroute qui répond aux besoins et exigences de la population en général.*

1140 *J'espère que vous donnerez suite à ma demande d'audiences publiques pour le bien-être des générations futures et également pour les questions de transparence, monsieur le ministre.*

Donc, c'était la lettre que j'adressais. Merci.

1145 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup, monsieur Cool.

1150 Monsieur André Dugas, s'il vous plaît. Monsieur John Burcombe. Bonsoir, monsieur Burcombe.

M. JOHN BURCOMBE :

1155 Bonsoir, monsieur le président. Je représente le groupe Mouvement au Courant et je vais lire des éléments de notre lettre.

1160 *Par la présente, le Mouvement au Courant demande la tenue d'audiences publiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement sur le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman.*

L'intérêt du Mouvement au Courant dans ce dossier découle de ses buts principaux, soit de veiller à l'utilisation rationnelle des ressources naturelles et de promouvoir la participation publique dans les processus décisionnels.

1165 *Nous notons que le tronçon de Jean-Leman de l'autoroute 30 est nécessaire suite à la décision du gouvernement de changer le tracé du tronçon Sainte-Catherine-Candiac.*

Le gouvernement a décidé d'abord, suite à des audiences publiques du BAPE en 2002,

1170 que le tronçon Sainte-Catherine-Candiac devrait suivre l'axe de la route actuelle, 132, communément appelé le tracé nord, tel que prévu par le ministère des Transports qui a acquis sur 30 ans les terrains requis pour l'emprise. Dans ce cas, il n'y aurait pas besoin du tronçon Jean-Leman.

1175 Cependant le gouvernement a changé d'idée au printemps 2003 pour privilégier plutôt un tracé au sud. En examinant la demande de changement de tracé, le ministère de l'Environnement mentionne, et je cite: «L'initiateur, le ministère des Transports du Québec, a déposé à l'automne 2003 des analyses complémentaires et des mises à jour requises pour compléter l'information continue dans l'étude d'impact, puisque l'alternative au sud n'avait pas fait l'objet d'une étude aussi approfondie dans l'étude d'impact initiale».

1180 En effet, le nouveau décret de mai 2004 autorisant le tracé sud pour l'autoroute 30 fait référence à 18 nouveaux documents au-delà des documents examinés lors des audiences du BAPE tenues en 2002.

1185 Étant donné que le tronçon Jean-Leman n'est qu'une partie intégrante du tracé sud, dans l'intérêt de la transparence, nous croyons que tout document lié à l'autoroute 30 entre l'échangeur à l'ouest de Saint-Constant et l'échangeur Jean-Leman, qui n'est pas déjà déposé dans le cadre du dossier 164 du BAPE, tous ces documents devraient être déposés, examinés dans le présent dossier.

1190 Et j'ai annexé à ma lettre une liste préliminaire de ces documents. Merci, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

1195 Merci, monsieur Burcombe.

1200 Il y a également certaines personnes qui ne veulent pas présenter, mais qui ont donné leur consentement à ce que je lise leurs requêtes qui ont été envoyées au ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et je vais vous faire lecture de ces lettres-là.

1205 En fait, dans la majorité des cas, il s'agit de lettres circulaires qui ont été envoyées par chaque personne. Dans ce cas ici, celle de monsieur Mario Robidoux, il y a également 7 autres personnes qui ont transmis la même lettre à monsieur Mulcair. Donc, je vous fais lecture.

Monsieur le ministre,

1210 *Je suis résidant de Saint-Constant et je m'intéresse de près à tout ce qui peut affecter mon environnement et ma qualité de vie. J'ai pris connaissance de l'étude d'impact sur*

l'environnement concernant l'échangeur Jean-Leman intitulé «le parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman».

1215 *Personnellement, je trouve que ce projet ne tient pas compte du cadre d'aménagement et d'orientation gouvernementale de la région métropolitaine de Montréal 2001-2021. Un des objectifs visé par ce cadre d'aménagement est d'optimiser les espaces actuellement disponibles en milieu urbain. Je considère qu'un projet comme celui de l'échangeur Jean-Leman va à l'encontre de cet objectif. De toute évidence, un tel projet va accroître l'étalement urbain dans ce secteur.*

1220 *En tant que citoyen, je suis préoccupé par la question de l'étalement urbain et des coûts de société que cela engendre. Afin d'être mieux éclairé sur cette question, je vous demande de procéder à des audiences publiques afin d'éclairer la population sur cette question.*

1225 *Une autre lettre circulaire qui est signée par madame Pierrette Robidoux et dont 17 autres personnes ont transmis la même lettre au ministre Mulcair. Et je lis:*

1230 *J'ai pris connaissance de l'étude d'impact sur l'environnement concernant le projet de l'échangeur Jean-Leman. Par la présente, je vous demande de procéder à des audiences publiques sur ce nouveau tracé.*

1235 *À ma connaissance, ce tracé n'a pas fait l'objet de discussions aux audiences du BAPE de 2002 et encore moins du rapport rendu public par ce dernier. Je me questionne sur la transparence du ministère des Transports et surtout ce qui n'a pas encore été dit et présenté à la population concernant l'autoroute 30.*

À mon avis, ce projet aura une fois de plus des conséquences irréversibles sur notre environnement malgré les mesures d'atténuation que vous proposez, un environnement qui sera déjà très hypothéqué par le projet de l'autoroute 30 en territoire agricole au sud de Saint-Constant.

1240 *Je suis d'avis que la population doit être mieux informée des impacts environnementaux, notamment sur la qualité de vie, la sécurité, le transport et les gaz à effet de serre qui en découlent ainsi que sur les pertes additionnelles des meilleures terres agricoles au Québec. Mes motifs s'appuient également sur le fait qu'on a caché à la population et au BAPE ce tracé lors des audiences de 2002. Ce manque de transparence a, comme vous le savez sans doute en tant*
1245 *qu'administrateur des fonds publics, ses effets pervers lorsqu'il s'agit de prendre des décisions.*

J'espère, si l'on en croit les fondements de votre politique du développement durable, que vous donnerez suite à ma demande d'audience publique.

1250 *Vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, acceptez, monsieur le ministre, mes respects.*

Et c'est signé: madame Pierrette Robidoux, résidante de Saint-Constant.

1255 Une autre lettre également qui a été envoyée par 14 autres signataires, donc le même type de lettre, mais par 14 personnes différentes.

1260 *Après avoir pris connaissance de l'étude d'impact sur l'environnement concernant le dossier précité, je vous demande par la présente de procéder à des audiences publiques sur ce nouveau tracé.*

1265 *En tant que citoyen responsable, je suis préoccupé par toute question touchant l'environnement et je trouve que l'étude d'impact qui nous est présentée véhicule plusieurs incohérences, notamment sur les points suivants:*

la mission du ministère des Transports;

l'objectif du projet (continuité, fluidité et sécurité de la circulation);

l'autoroute de contournement de l'île de Montréal, la destination des véhicules de transit versus le choix du tracé;

1270 *l'alternative proposée aux audiences publiques en 2002 qui est remise en cause dans cette étude;*

la destruction des terres agricoles, des milieux naturels, des boisés et des milieux humides versus le développement durable;

l'absence de tracé alternatif versus la Loi sur la protection du territoire agricole;

1275 *l'impact du projet sur l'étalement urbain versus les objectifs poursuivis dans le cadre d'aménagement et d'orientation gouvernemental de la région métropolitaine de Montréal 2001-2021.*

1280 *Vous comprendrez, monsieur le ministre, qu'autant d'incohérence demande des explications. J'espère que vous donnerez suite à ma demande et que lors des audiences publiques, j'aurai l'occasion d'élaborer ces incohérences et d'émettre publiquement mon point de vue.*

1285 *Ma démarche vise des principes de transparence, de respect de la démocratie et d'écoute d'une population qui, j'en suis sûr, sera lourdement hypothéquée par ce projet.*

Je vous remercie de l'attention que vous porterez à ma demande et au plaisir de partager mon point de vue.

1290 Et c'est signé monsieur Réjean Montpetit.

Il demeure encore une autre lettre où il y a également 18 mêmes lettres qui ont été envoyées au ministre et je vais vous la lire.

1295 *En tant que citoyen de Saint-Constant, je me sens concerné par ce projet et préoccupé sur les questions touchant le développement économique, social et durable pour notre milieu. J'ai pris connaissance de l'étude d'impact sur l'environnement concernant le dossier précité et je vous demande la tenue d'audiences publiques sur ce nouveau tracé.*

1300 *Dans l'étude précité, le ministère des Transports nous indique que sa mission est, et je cite: «... d'assurer sur tout le territoire du Québec la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement économique, social et durable du Québec.»*

1305 *À mon avis, ce projet que vous appelez le parachèvement de l'autoroute 30, pour ne pas dire de la promesse électorale de votre gouvernement de construire l'autoroute 30 au sud de Saint-Constant, ne permettra pas un transport efficace et sécuritaire et n'aura aucun impact positif sur le développement économique, social et durable pour notre milieu.*

1310 *Ma demande de tenir des audiences publiques permettra à la population de notre milieu d'être mieux informée sur les enjeux de ce nouveau tracé. Je profiterai de cette occasion pour déposer à ces audiences un mémoire faisant état de mes préoccupations.*

1315 *Espérant que vous donnerez suite à cette demande d'audiences publiques dans le respect de notre démocratie, je vous remercie à l'avance de l'attention que vous porterez à ma demande.*

Et c'est signé monsieur Raymond Létourneau.

Et finalement, une dernière lettre ici d'un monsieur Laurent Bellefleur.

1320 *Monsieur le ministre, par la présente, je vous fais la demande de tenir des audiences publiques afin de permettre à la population de bien comprendre les enjeux de ce projet (tronçon Jean-Leman de l'autoroute 30) qui n'a pas fait l'objet d'études et de discussions lors des audiences publiques de 2002.*

1325 *Faisant suite à votre projet de politique de développement durable, qu'on m'explique en quoi ce projet s'inscrit dans une perspective de protection des ressources, de l'environnement et de la qualité de vie, quand une autre alternative à ce tracé d'autoroute est proposée depuis longtemps.*

1330 *Espérant une réponse favorable à ma demande d'audiences publiques pour le bien-être des générations futures, acceptez, monsieur le ministre, mes remerciements.*

Et c'est signé monsieur Laurent Bellefleur.

1335

Avant de donner la parole au porte-parole du promoteur, je vais demander au porte-parole des personnes des ministères et organismes de nous indiquer s'ils ont des documents à déposer. Monsieur Éric Thomassin, s'il vous plaît.

1340

M. ÉRIC THOMASSIN :

Non, je n'ai pas de documents à déposer.

1345

LE PRÉSIDENT :

Madame Dansereau.

Mme LYNE DANSEREAU :

1350

Il y a des documents qui ont été déposés à madame Poliquin. C'est des extraits du schéma d'aménagement révisé de la MRC de Roussillon adopté en juin dernier, juin 2005. Également, tel qu'il avait été demandé par madame Poliquin ou vous-même, des extraits du projet de schéma d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal.

1355

LE PRÉSIDENT :

Merci, madame Dansereau. Madame Dupont.

1360

Mme MARIE DUPONT :

On n'a pas encore déposé de documents, mais ils sont ici ce soir. Alors, à la demande de madame Poliquin de la commission, nous pouvons lui remettre les documents ce soir.

1365

LE PRÉSIDENT :

Donc, vous déposerez ce soir, madame Dupont?

Mme MARIE DUPONT :

1370

Absolument.

LE PRÉSIDENT :

1375

Merci beaucoup. Madame Cormier.

Mme CLAUDINE CORMIER :

1380 Donc, pour la Municipalité de Saint-Philippe, nous n'aurons aucun document à vous remettre ce soir.

LE PRÉSIDENT :

1385 Madame Trépanier. Madame Christine Blanchette.

Mme CHRISTINE BLANCHETTE :

Je n'ai pas de documents à déposer.

1390 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Et monsieur Byrns, aucun document. Monsieur Bernard Brouillette.

M. BERNARD BROUILLETTE :

1395 Aucun document. On se réserve le droit d'en déposer au cours des audiences, s'il vous plaît.

LE PRÉSIDENT :

1400 Parfait. Merci, monsieur Brouillette.

Et maintenant, je vais demander au porte-parole du ministère des Transports de nous présenter son équipe dans un premier temps et par la suite à expliquer en une quinzaine de minutes environ son projet. Monsieur Fournier.

1405

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1410 Monsieur le président, l'équipe d'abord. À ma gauche, monsieur Bernard Caron, qui est le directeur territorial pour l'ouest de la Montérégie pour le ministère des Transports. Monsieur Caron est responsable du territoire dont on parle maintenant. À ma droite, monsieur Bernard McCann, qui est le responsable de l'étude d'impact environnementale. Et à mon extrême droite, Julie Morin, qui est une agente de communication et qui va assurer la logistique pour nous ce soir.

1415 Il y a un ensemble d'autres personnes, d'autres spécialistes qui sont dans la salle et à qui je pourrai faire appel et que j'identifierai à mesure que je ferai appel à leurs services.

Alors, monsieur le président, avant de passer à la présentation, je prends 30 secondes

1420 pour cadrer le projet du ministère. Je veux rappeler que le ministère possède deux décrets du
gouvernement qui l'autorisent à construire l'autoroute 30 de Vaudreuil-Dorion jusqu'à l'autoroute 30
existante à Candiac. Et donc, ce que le ministère recherche ce soir, c'est une autorisation, en
fait une consultation sur un tout petit bout, sur un 3.4 km qui fait déjà l'objet d'autorisation dans les
décrets qu'on a. C'est-à-dire qu'on aurait pu faire un lien entre la 30 au sud et l'échangeur 15/30
ou 15/132, si vous voulez, existant.

1425 À la lumière des analyses qu'on a faites quand on a raffiné notre projet pour aller au niveau
des plans et devis, on s'est rendu compte que la solution de faire chevaucher la 15 et la 30 était
sous-optimale et on a cherché une meilleure solution, et c'est ce qu'on présente ce soir.

1430 Donc, mon point, c'est que la 30, au sud de Sainte-Catherine/Delson et Saint-Constant,
c'est une réalité. C'est en réalisation pour le ministère. Et ce dont on parle maintenant, c'est
vraiment le 3.4 km, qui est un complément de ce projet-là et une alternative à un tracé qui est déjà
autorisé dans les décrets qu'on possède.

1435 Ceci étant dit, je vais demander à monsieur McCann de procéder avec la présentation du
ministère, la présentation du projet.

M. BERNARD McCANN :

1440 Bonsoir!

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, monsieur McCann.

1445

M. BERNARD McCANN :

1450 Le projet pour lequel on vient vous présenter ce soir s'inscrit dans le cadre général du
projet de l'autoroute 30, qui comprend un tracé à l'ouest du territoire complètement, pour lequel
on possède un décret d'autorisation de réalisation depuis 1999; c'est le tronçon
Châteauguay/Vaudreuil/Dorion. Un autre tracé au sud de Saint-Constant/Delson et Candiac pour
lequel on possède un décret d'autorisation de réalisation depuis 2004. Et le projet concerné par
les audiences, le projet de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman sur le territoire des
municipalités de Candiac et de Saint-Philippe, pour lequel on prévoit recevoir un décret
1455 d'autorisation de réalisation en 2006.

La présentation se divise en cinq parties: la justification du projet; le projet comme tel; les
répercussions de ce projet sur le milieu; les mesures d'atténuation proposées dans l'étude
d'impact; et finalement le suivi, les coûts et l'échéancier de réalisation.

1460

Les objectifs du projet de parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à

1465 l'échangeur Jean-Leman sont de quatre ordres: d'abord, doter Montréal d'une voie de contournement par le sud; structurer l'ensemble du réseau autoroutier montréalais, c'est-à-dire les autoroutes existantes doivent être reliées entre elles par un tronçon, une autoroute comme celle de la 30; desservir l'ouest de la Montérégie, il y a des MRC dans l'ouest de la Montérégie qui ne sont pas tout à fait desservies ou desservies partiellement par le réseau autoroutier; et finalement, améliorer la circulation sur la route 132 en dissociant le trafic de transit du trafic de circulation locale.

1470 Il y a un large consensus sur le parachèvement de ce tronçon autoroutier là et un consensus aussi sur le fait d'en faire une autoroute de contournement. Plusieurs études ont été publiées au cours des dernières années, qui font de la 30 et qui veulent faire de la 30 d'abord une autoroute de contournement de la région de Montréal.

1475 D'abord, le plan de gestion des déplacements du ministère des Transports, qui, en l'année 2000, faisait de l'autoroute 30 une intervention dans sa stratégie prioritaire et qui avait pour but justement de soulager le réseau routier supérieur montréalais.

1480 Le rapport du BAPE de 2002, où on disait qu'il était nécessaire et urgent de terminer ce tronçon-là à des fins de contournement de la région de Montréal.

1485 Une étude de la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain inc. qui ont la tâche de gérer les deux ponts, publiée en 2004, et qui font de l'autoroute 30 une nécessité pour justement soulager les ponts menant à Montréal.

Le rapport de la Commission Nicolet qui était chargée d'étudier des liens entre la Rive-Sud et Montréal, qui lui aussi recommande l'autoroute 30 comme un début de bouclage de la région métropolitaine.

1490 Et enfin, l'entente Canada-Québec sur le financement global du projet de l'autoroute 30, qui fait de ce projet-là d'abord une autoroute de contournement.

1495 Parmi les perspectives de circulation qu'on observe dans le secteur, en 2003, on observait, sur la route 132, 45 000 véhicules, dont 5 900 camions et dont 16 000 véhicules en transit qui partageaient cette route-là avec des véhicules de circulation locale.

1500 En 2021, sur la route 132 et sur l'A-30, dans cet axe est-ouest, nos perspectives de circulation prévoient 96 800 véhicules, dont 12 600 camions et 37 300 véhicules en transit. Donc, il devient important de bien dissocier le trafic de transit de toute la circulation locale dans le secteur.

Pour Jean-Leman, il s'agit de permettre à l'autoroute 30 de jouer pleinement son rôle en améliorant la continuité de l'autoroute, en améliorant la lisibilité de ceux qui y font des déplacements, de faire de l'A-30 la principale artère de la Montérégie en vue de favoriser la

1505 fluidité de la circulation et principalement la sécurité des usagers.

La démarche. Le 19 mai 2004, le ministère décida d'aller de l'avant avec ce projet autoroutier. Donc, un avis de projet a été envoyé au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. L'étude d'impact a été complétée le 16 mars 2005. L'objectif de l'étude d'impact, c'est d'étudier un certain nombre de variantes afin de voir et de vérifier les impacts que ces variantes-là peuvent avoir sur le milieu d'insertion, de proposer des mesures d'atténuation et surtout d'identifier la variante, identifier le tracé de moindre impact.

1515 Donc, l'avis de recevabilité a été émis le 23 mars 2005 et le mandat d'information et de consultation publiques a été donné le 30 mars 2005, mandat d'information avec lequel l'examen public de l'étude d'impact commence et demeure sous la responsabilité du BAPE.

1520 La zone d'étude, évidemment c'est une zone rurale où on observe actuellement peu de population. Les quartiers résidentiels se situent pratiquement à la limite de la zone d'étude. L'essentiel du territoire est composé de friches, quelques habitations sur le boulevard Jean-Leman et sur le rang Saint-André, et une exploitation agricole d'envergure au sud du territoire.

1525 Les enjeux environnementaux sont peu nombreux, mais quand même réels. Au nord de l'autoroute 30, évidemment, il y a des populations, des quartiers résidentiels, comme dans Saint-Philippe. À l'ouest du boulevard Jean-Leman, une zone blanche à la toute veille d'être développée, un territoire agricole où les sols sont de bonne qualité au centre du territoire. Et ici, des résidences, des étangs, quelques milieux humides et d'autres résidences à la limite est du rang Saint-André.

1530 Le ministère a donc développé un tracé préliminaire et une variante qui s'est avérée le tracé recommandé, essentiellement parce que, idéalement pour localiser une infrastructure comme une route, idéalement c'est de localiser cette route-là près soit d'une limite naturelle, une limite physique ou encore une limite géographique.

1535 La variante ou le tracé recommandé se situe à la limite de la zone blanche, dans la zone agricole cependant, et commence ou débute à l'échangeur prévu depuis 2004. Il franchit la voie ferrée du Canadien Pacifique en dépression, croise le rang Saint-André et se fond dans l'échangeur Jean-Leman qui est réaménagé expressément pour desservir les mêmes fonctions qu'actuellement.

1540 Le rang Saint-André, lui, est poursuivi par un lien créé à cet effet pour rejoindre le rang Saint-Joseph Sud, avec lequel le ministère va acquérir une servitude de nonaccès afin de préserver à la fois le lien routier et les terres agricoles qui lui sont adjacentes.

1545 Parmi les répercussions du projet, évidemment, il y a quelques friches, plusieurs petits milieux humides, mais aucune espèce à statut précaire n'a été observée pendant les études qui ont eu lieu en 2004 et en 2005.

1550 Les acquisitions nécessaires, 6 propriétés, dont une propriété résidentielle qui se compose non seulement de la résidence, mais aussi de deux puits et d'un étang.

1555 Au niveau du climat sonore, les études ont démontré qu'en 2021, les impacts vont être nuls à faibles dans les secteurs adjacents à l'autoroute 30 actuelle parce que, bon, actuellement le niveau de circulation est suffisamment intéressant, va demeurer suffisamment important, donc l'impact nul à faible.

1560 Au niveau du secteur de Saint-Philippe, dont le développement est à la veille d'être complété, on va observer des impacts faibles à moyens et un impact fort au niveau du boulevard Jean-Leman, actuellement un quartier résidentiel relativement tranquille.

1565 Au niveau de l'utilisation du sol, pour les besoins de l'autoroute, environ 23 hectares sont requis en territoire agricole. Un espace de 9 hectares de la zone agricole se trouve isolé entre le boulevard Jean-Leman et l'autoroute actuelle. Environ 7 hectares de l'exploitation agricole au sud du rang Saint-André se retrouvera scindé de l'exploitation principale. Et enfin, une zone blanche d'environ 5 hectares ou plus se trouvera enclavée à la suite de la réalisation de l'échangeur.

1570 Au total donc, les besoins pour l'emprise en zone agricole, 23 hectares; l'emprise qui se situe en zone blanche, 1.5 hectare; le total de besoins d'emprise est de 24 hectares; et en plus, l'espace agricole isolé sera de 16 hectares.

1575 Les mesures d'atténuation prévues. Au niveau sonore, l'étude d'impact recommande de surélever les buttes actuelles qui se trouvent sur l'autoroute 30, entre Saint-Philippe et l'autoroute 30, d'environ 1 mètre de façon à accroître leur efficacité, de poursuivre ces buttes-là jusqu'à la hauteur du rang Saint-Joseph par la construction d'un écran antibruit de façon à réduire les impacts au niveau de ce quartier résidentiel et, enfin, l'aménagement d'une butte sur une longueur d'environ 300 mètres à la hauteur du boulevard Jean-Leman afin de protéger la quiétude de la résidence qui s'y trouve.

1580 D'autres mesures d'atténuation sont prévues et recommandées dans l'étude d'impact, dont un aménagement paysager pour améliorer l'insertion de l'infrastructure dans le milieu; l'aménagement d'un nouvel étang pour remplacer celui qui sera remblayé; le remembrement possible d'un espace enclavé en zone blanche afin de soit poursuivre, le remettre dans la zone agricole et le remettre en culture ou conserver la friche; le reboisement de lots isolés en zone agricole de façon à leur conserver le caractère naturel; et l'acquisition d'une servitude de non-accès sur le lien de Saint-André à Saint-Joseph Sud pour protéger justement les terres agricoles adjacentes.

1585 Au niveau du suivi environnemental, plusieurs suivis sont prévus, notamment au niveau de la construction où le cahier des charges du ministère prévoit des mesures particulières afin de

1590 protéger les résidants sur des questions de bruit, de vibration par la circulation des véhicules lourds et aussi des poussières. Et au niveau de l'exploitation, on recommande un suivi des niveaux sonores de façon à vérifier l'efficacité des mesures d'atténuation et tout autres suivis recommandés.

1595 Enfin, le coût du projet de Jean-Leman à l'autoroute 15. Au niveau de la construction comme telle et des contingences liées à la construction, 36 M\$. L'aménagement paysager, les autres mesures d'atténuation du bruit routier, 1 M\$. Le maintien de la circulation et l'organisation du chantier comme tel, 5 M\$. Et les activités connexes, 10 M\$, pour un total de 51 600 000 \$.

1600 Au niveau de l'échéancier de réalisation du projet, le décret gouvernemental, le ministère prévoit son obtention dès 2006. La conception comme telle, la réalisation des plans et devis va se poursuivre pour se terminer vers 2008, années pendant lesquelles le ministère va acquérir les terrains, les propriétés dont il a besoin pour réaliser l'autoroute, donc de 2007 à 2008. Et la construction est prévu débuter vers 2008 pour se terminer en 2009. Et enfin, on prévoit la mise en service de l'infrastructure vers 2009.

1605

LE PRÉSIDENT :

1610 Je vous remercie, monsieur McCann. Il va avoir une autre petite simulation qui va être présentée, vous allez nous déposer évidemment à la commission votre présentation. Merci, monsieur Fournier.

M. BERNARD McCANN :

1615 Sur la simulation actuellement, on est sur l'autoroute 30 complétée en direction ouest du territoire, à la hauteur de Saint-Philippe et de Candiac. Actuellement, on se dirige en direction ouest, on voit des quartiers de Candiac ici. Et le ministère compte voir, on voit les buttes antibruit augmenter légèrement de 1 mètre et l'écran antibruit à la hauteur de Saint-Philippe.

1620 La circulation se dirige évidemment vers une divergence, divergence à la hauteur de laquelle les navetteurs vont devoir choisir entre l'autoroute 30 à gauche ou de poursuivre leur chemin vers Saint-Constant, Sainte-Catherine et Delson ou l'autoroute 15 à droite. On poursuit notre chemin sur l'autoroute 30 à destination de l'ouest du territoire, soit du pont Honoré-Mercier ou de Châteauguay.

1625

1630 Cet étage-là, c'est un étage de l'échangeur Jean-Leman prévu pour favoriser le lien avec le chemin Candiac. Un autre étage à la hauteur de l'échangeur Jean-Leman. Et la circulation poursuit son chemin en parallèle pratiquement du boulevard Jean-Leman; on le voit ici, à droite. On voit le nouveau lien routier ici, à gauche. Le rang Saint-André qui débute à cet endroit. Ce qu'on voit ici est l'étage du Canadien Pacifique.

On voit le chemin de fer. L'autoroute poursuit son chemin. L'échangeur prévu à

1635 l'autoroute 15 se situe à cet endroit. Et on voit ici l'autoroute 30 au sud de Saint-Constant, Delson et Candiac, le projet qui a été autorisé en 2004 pour fins de réalisation. Les usines Goodfellow se situent ici, à cet endroit.

1640 Donc, de l'A-15, on voit ici une des premières vues en approchant le territoire, l'échangeur prévu. Et on a une vue d'ensemble du projet de Jean-Leman actuellement depuis l'autoroute 15, sous le chemin de fer du Canadien Pacifique et jusqu'à l'échangeur Jean-Leman. On le voit ici.

Ça termine ma présentation, monsieur le commissaire.

LE PRÉSIDENT :

1645 Merci, monsieur McCann. Monsieur Fournier, je vous remercie.

Nous allons prendre une pause d'environ 15 minutes et pendant celle-ci, je vous invite à vous inscrire au registre, ce dernier étant maintenant ouvert.

SUSPENSION DE LA SÉANCE

* * * * *

REPRISE DE LA SÉANCE

LE PRÉSIDENT :

1660 S'il vous plaît, nous allons débiter cette seconde partie pour cette soirée. À titre d'information, compte tenu de l'heure, 9 h 15, nous allons terminer vers 23 h ce soir. Il y a déjà 16 personnes d'inscrites et je vais vous donner l'opportunité de poser pour ce soir une seule question, quitte à ce que vous puissiez revenir demain pour vous réinscrire par la suite demain.

Donc, monsieur Pierre Brisset, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Brisset.

M. PIERRE BRISSET :

1665 Oui, bonsoir, monsieur le président. J'avais envoyé une requête au ministère, au cabinet du ministre, par trois courriels et ça n'a pas été reçu. Alors si vous me permettez, je voudrais lire cette requête, parce que c'était une lettre que j'ai envoyée en bonne et due forme. Ce n'est pas la première fois que j'envoie un document au BAPE, j'en ai envoyé beaucoup, puis c'est la première fois que ça n'a pas été reçu.

1670 Pour une raison quelconque, un imbroglio, la personne qui était supposée être la personne contact n'existait pas. Madame Al-Hayek qui était là, supposée être la personne contact à l'époque au mois de mai, elle n'était plus là. Puis en tout cas, il y a eu des

1675 changements de personnel. Alors, je me sens un peu... et puis aussi, il y avait le site Web qui a
disparu entre le 31 mai jusqu'au 15 août, le site Web de l'autoroute 30 n'était pas disponible sur le
site du BAPE.

Alors, si vous permettez:

1680

Monsieur le ministre,

1685

*Lors de la recommandation aux audiences en 2002, la commission du BAPE a tranché la
question en déclarant que le tracé sud était un choix préférentiel. Dans son analyse comparative,
la commission a considéré l'impact à long terme de chacune des deux options sous cinq thèmes:
les déplacements, la sécurité, le territoire, le milieu et l'économie. Bref, l'analyse de la
commission l'a amenée à conclure que les deux options répondraient de façon comparable aux
objectifs de fluidité, de rapidité des déplacements.*

1690

*Ceci étant dit, la commission a conclu que l'option sud aurait cependant pour mérite
supplémentaire de diviser clairement les infrastructures selon les principaux types de trafic. Le
grand transit largement constitué de véhicules lourds emprunterait l'autoroute que les
déplacements dont l'origine et destination sont dans une des quatre municipalités empruntant le
boulevard urbain de la route 132.*

1695

*Si, en 2002, les deux options répondaient de façon comparable aux objectifs énoncés,
pourquoi cette présente commission aujourd'hui pour analyser un élément oublié dans les
audiences de cette époque? Pourtant, en analysant les plans de 2002, le lien Jean-Leman n'était
pas indiqué, mais il était connu, parce que si on analyse la configuration des échangeurs A-15 et
A-30, c'était conçu pour recevoir le lien Jean-Leman.*

1700

*De plus, on semble avoir oublié qu'une bonne partie du transit régional, qui aussi fait
partie du transit, largement constitué de véhicules lourds et qui emprunterait l'autoroute pour
contourner les quatre municipalités en question provenant du pont Mercier et du West-Island.
Doit-on revenir plus tard devant le BAPE pour un autre lien oublié qui pourrait bien avoir des
impacts dans la réserve amérindienne?*

1705

*En autant que nous, le Groupe en recherche urbaine, n'ait pas à statuer sur un choix d'un
tracé que ce soit dans l'emprise de la 132 ou du côté nord ou du côté sud, nous trouvons
malheureux que le choix ait été fait avant d'être complètement en connaissance de cause en 2002
et qu'une option complète, le tracé nord, a été comparée à une option fragmentée, le tracé sud.*

1710

*Donc, non seulement nous demandons vouloir recevoir favorablement notre demande,
une audience publique pour le tronçon en question, mais aussi revoir le projet dans son ensemble
qui était complet dans sa version tracé nord présentée en 2002 avec celui d'une option*

1715

passant au sud des municipalités, qui aussi devrait être présenté dans un ensemble fonctionnel aujourd'hui.

1720

Veillez agréer, cher monsieur le ministre, l'expression de nos salutations les plus distinguées.

Merci d'avoir écouté ma requête.

LE PRÉSIDENT :

1725

Ça me fait plaisir, monsieur Brisset. Est-ce que vous avez une question? Parce que vous avez droit à une question.

M. PIERRE BRISSET :

1730

Non, je n'ai pas de question. Je voulais vous dire que j'avais déposé une requête et puis j'aimerais pouvoir la déposer. Je vais l'envoyer par courriel. Ça a été daté du 21 mai.

LE PRÉSIDENT :

1735

Et vous pouvez la déposer auprès de madame Poliquin à l'arrière, monsieur Brisset.

M. PIERRE BRISSET :

1740

Je vous remercie beaucoup, monsieur.

LE PRÉSIDENT :

1745

Ça me fait plaisir, monsieur.

Maintenant, je demanderais à madame Sylvie Bourassa, s'il vous plaît, de bien vouloir s'avancer. Bonsoir, madame Bourassa.

Mme SYLVIE BOURASSA :

1750

Bonsoir, monsieur le président. Bonsoir, monsieur le commissaire. Si vous me permettez, je devrai, tout en respectant vos directives, faire un court préambule pour que les gens sachent de quoi je parle, parce que je réfère à l'étude d'impact et plus précisément à la Politique sur l'environnement du ministère des Transports. Alors, c'est tout simplement pour expliquer, pour lire un des principes de cette politique.

1755

Alors, en 92, le ministère, on le sait, s'est doté d'une politique sur l'environnement afin de répondre aux attentes et aux préoccupations de la collectivité québécoise en matière de

1760 protection des ressources et d'amélioration de l'environnement et de la qualité de vie. La politique
en question énonce 7 principes et le quatrième de ces principes concerne particulièrement
l'énergie. Il se lit comme suit:

*Par ses décisions et ses activités, le ministère vise à réduire la consommation énergétique
et les impacts environnementaux négatifs qui y sont associés.*

1765 Alors, ma question est la suivante. Dans le cadre du principe numéro 4 de sa politique sur
l'environnement, moi, je voudrais qu'on m'explique comment on peut aujourd'hui prôner un tracé
qui globalement est au-dessus de 60 % plus long que le tracé nord que le ministère pourtant
recommandait lui-même en 2002, ce qui, on le sait, ne pourra pas faire autrement que
1770 d'entraîner un accroissement significatif de la consommation énergétique, la distance à parcourir
étant plus longue et donc, des émissions polluantes et des gaz à effet de serre rejetés dans
l'atmosphère.

LE PRÉSIDENT :

1775 Parfait. Monsieur Fournier, vous avez bien compris la question de madame Bourassa?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1780 Monsieur le président, j'ai bien compris la question de madame Bourassa. Je vais réitérer
ce que j'ai dit en introduction. L'autoroute 30 au sud de Saint-Constant, Sainte-Catherine et
Delson a été débattue devant le BAPE en 2002. La recommandation du BAPE a été rendue
publique. Le gouvernement a considéré la décision du BAPE, le rapport du ministère de
1785 l'Environnement et les autres avis qu'il devait considérer, et il a pris sa décision et il l'a émise sous
forme d'un décret qui autorise le ministère des Transports à construire l'autoroute 30 au sud.

Pour le ministère des Transports, il s'agit là d'une chose qui est jugée et sur laquelle on
n'a pas l'intention de revenir.

1790 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Fournier.

C'est la réponse que le ministère vous propose, madame.

1795 **Mme SYLVIE BOURASSA :**

Parfait. On pourra revenir, je comprends. D'accord. Merci.

1800 **LE PRÉSIDENT :**

Certainement, vous pourrez vous réinscrire tant et aussi longtemps que vous avez des questions. Si vous en avez 100, 200, il n'y a pas de problème.

1805 **Mme SYLVIE BOURASSA :**

Vous m'ouvrez la porte pas mal là.

1810 **LE PRÉSIDENT :**

Mais j'espère que vous comprenez très bien ce que je veux dire. Merci, madame Bourassa.

1815 J'aimerais dans un premier temps répondre à monsieur Brisset. Le dossier de l'autoroute 30, monsieur Brisset, n'a jamais disparu du site du BAPE. Donc, il a été déplacé dans la section «mandats en cours» vers «mandats terminés». Donc, à l'époque, c'est ça, il a été déplacé «mandats en cours» vers «mandats terminés», mais il n'a jamais disparu du site Internet du BAPE. Petite mise au point.

1820 Monsieur Normand Cool, s'il vous plaît.

M. NORMAND COOL :

1825 Monsieur le président, merci. Donc, une question simple, monsieur le président.

Ce soir, la présentation que j'ai vue, ça ressemblait étrangement à la présentation qui a eu lieu le 28 novembre 2003. J'ai ici un document où sensiblement on retrouvait les mêmes chiffres. À ce moment-là, on parlait de l'autoroute 30 tracé sud et on parlait du tronçon Jean-Leman, l'addition du tronçon Jean-Leman, et on parlait aussi du tracé sud qui changeait de place. Et dans un des considérants, il y a quelqu'un qui a signé et écrit qu'il y avait un considérant considérant qu'il y avait une pétition de 14 000 noms.

1835 Ma question est simple: j'aimerais ça la voir la pétition de 14 000 noms. Parce que moi, je ne l'ai jamais vue, puis j'ai été cinq ans président du comité intermunicipal de l'autoroute 30 des 4 municipalités et je n'ai jamais vu cette pétition-là. Donc, j'aimerais ça que si on écrit, les ingénieurs qui sont membres d'une corporation professionnelle, on écrit qu'il y a une pétition de 14 000 noms, j'aimerais ça, un, qu'on nous fournisse une copie. Deux, j'aimerais ça qu'on nous lise seulement la première page, les noms qui sont signés là. Donc, on va peut-être avoir des surprises genre Ben Laden, genre Johnny Farago.

1840

LE PRÉSIDENT :

Mais on ne sait jamais, Ben Laden peut être au Québec!

1845 **M. NORMAND COOL :**

Il est caché dans une grotte. Écoutez, moi, je l'ai vu la première page. Je vais aider nos collègues du ministère des Transports, faites donc appel au secrétariat de l'Assemblée nationale, il existe seulement la première page et ils vont se faire un plaisir de vous la remettre, et je tiens à ce que cette page-là soit lue ici. Et je pense que, messieurs, vous vous êtes fait arnaquer royalement.

1850

LE PRÉSIDENT :

C'est votre question à savoir que cette pétition soit lue ici?

1855

M. NORMAND COOL :

Soit lue ici et qu'on ait une copie.

1860

LE PRÉSIDENT :

Je vais transmettre la demande au ministère des Transports et c'est à eux de décider à savoir si, oui ou non, il en est question.

1865

M. NORMAND COOL :

Merci.

1870

LE PRÉSIDENT :

Merci. Est-ce que ça fait partie finalement du dossier dont un décret a eu cours en 2004? C'est ça?

1875

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Monsieur le président, moi, la pétition de 14 000 noms, j'en ai entendu parler déjà, je l'ai jamais vue. Je n'ai pas de difficulté à faire des recherches pour la trouver. Cependant, une pétition, ça ne fait pas partie des critères de design d'une autoroute. Mais je n'ai pas de problème à la chercher. Si on la trouve, on la déposera.

1880

LE PRÉSIDENT :

1885 Parfait. Donc, la commission apprécierait que vous fassiez des efforts pour la retrouver et la déposer. Merci, monsieur Fournier.

Madame Sylvie Blais, s'il vous plaît. Bonsoir, madame Blais.

Mme SYLVIE BLAIS :

1890 Bonsoir à nouveau. Ma question est la suivante. J'aimerais savoir pourquoi l'alternative d'emprunter l'autoroute 15 n'a pas été retenue. Je désire connaître les critères qui ont fait en sorte que ce tracé a été rejeté et savoir aussi s'il a fait l'objet d'une étude d'impact environnementale.

1895 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous avez trois questions dans une, si je comprends bien.

1900 Monsieur Fournier, est-ce que vous avez eu le temps de prendre en note les trois questions de madame Blais?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1905 Monsieur le président, en fait, c'est trois questions qui tournent autour du même sujet. L'autoroute 30, dans un corridor parallèle à celui de l'autoroute 15, faisait partie du projet au sud que le ministère avait présenté comme une variante en 2002.

1910 Une fois qu'on a eu le décret nous autorisant à construire l'autoroute 30 au sud, on a commencé à optimiser, à préciser, raffiner le concept et on s'est rapidement rendu compte que l'option de mettre les deux autoroutes dans le même corridor présentait plusieurs problèmes de fonctionnalité, de sécurité, de lisibilité aussi, particulièrement au niveau du grand transit.

1915 On se rappelle que l'autoroute 30 vise un fort pourcentage de gens en grand transit, donc des gens qui ne sont pas familiers avec l'environnement. Ce n'est pas des navetteurs, ce n'est pas des gens qui sont là cinq jours par semaine et qui connaissent par coeur les divergences et les points de convergence, ce qui représente toujours un défi pour les gens qui ne sont pas familiers.

1920 Je pourrais demander à Gérald Lavoie, qui est l'ingénieur responsable du projet, peut-être de vous faire une courte présentation sur les raisons qui nous ont amenés à ne pas conserver l'option de l'autoroute 30 dans le corridor de l'autoroute 15.

M. GÉRALD LAVOIE :

1925 Oui, monsieur le président, on a une présentation ici concernant justement la référence au tracé de l'autoroute 15 comparé avec le tracé recommandé.

1930 Ce qui fait que ce qui vous est montré ici là, c'est vraiment une vue aérienne du secteur, ce qui fait qu'on a l'autoroute 15 ici, l'autoroute 30 là, ce qui fait la voie ferrée ici du Canadien Pacifique.

Maintenant, on retrouve l'état des lieux, qui est peut-être plus représentatif du secteur concerné. On a l'échangeur Jean-Leman ici là, l'autoroute 15, 132, 30 comme telle.

1935 Ce qui fait que ça, c'est le tracé qui vous a été présenté tantôt par Bernard McCann. On a ici en trait continu, c'est le tracé recommandé. En trait discontinu, c'est le tracé préliminaire qui avait été identifié dans l'avis de projet.

1940 Ce qui est en bleu pâle ici, ça correspond au décret de 2004, pour lequel actuellement on a les autorisations et sur lequel on travaille actuellement.

Le trait qui est beaucoup plus large correspond ici au niveau des plans d'acquisition qui sont actuellement en cours.

1945 Maintenant, ça, c'est le tracé qui a été développé dans l'axe de l'autoroute 15. Comme on peut le constater, il y a des courbes qui sont beaucoup plus serrées à cet endroit-là, de même qu'à cet endroit-là, par rapport au tracé recommandé. Ça correspond à un aménagement qui est beaucoup plus complexe, au niveau d'une lecture, pour la lecture du réseau pour l'utilisateur qui va traverser ce secteur-là.

1950 Il faut comprendre également que c'est un secteur très ponctuel qui s'inscrit dans un axe beaucoup plus vaste comme tel, quand on parle de l'autoroute 30 qui part de Vaudreuil/Dorion jusqu'à Sorel comme telle, ce qui fait que ça crée comme une discontinuité dans le réseau. Au niveau des échanges aussi, il y a beaucoup plus de points de divergence, de points de conflit par rapport à des prises de décision pour l'utilisateur qui va traverser ce secteur-là.

1955 On a quand même identifié dans ce secteur-là aussi, on a indiqué un peu quel pourrait être l'impact sur l'utilisation du sol. Ça fait qu'on est à même de constater que dans la zone blanche au niveau de l'emprise qui correspond dans ce secteur-là, tout ça ici là, on aurait un besoin de 24,6 hectares. En zone agricole, qui correspond dans le secteur en bas ici là, on aurait comme un besoin de 2,4 hectares pour la réalisation de ça.

1960 J'ai indiqué aussi en note que des 24,6 hectares, 17,3 hectares sont situés au nord de la voie ferrée en zone blanche.

1965 Maintenant, si on fait un résumé des principaux éléments qui nous ont amenés à
discriminer le tracé de l'autoroute 15, on indique ici que ça crée une discontinuité des
caractéristiques géométriques. Il y a des courbes horizontales beaucoup plus serrées, distance
de visibilité insuffisante à certains endroits, une configuration beaucoup plus complexe. Il y a une
1970 augmentation importante du nombre de zones de convergence et de divergence. Ça, ce sont les
endroits normalement où l'utilisateur a des décisions à prendre, changement de voie, une lecture de
signalisation comme telle.

 Pour vous montrer un peu cet élément-là, on a préparé une petite animation. Le point qui
est magenta ici là, assumons que c'est le conducteur qui va circuler en direction est. On a pris un
1975 itinéraire qui est la direction est. Et à tous les endroits où il va avoir une prise de décision, il y a un
élément qui va s'allumer comme tel. Ce qui fait que là, il circule, mouvement de divergence à cet
endroit-là, il va repartir. Ce qui fait que sur tout le parcours, il va avoir un mouvement de
divergence à cet endroit-là avant l'autoroute 15 et un mouvement de convergence à l'extrémité du
parcours.

1980 Maintenant, si on fait le même itinéraire au niveau du tracé de l'autoroute 15, ce qui fait
que sur le même départ au même endroit, ce qui veut dire que, pour le même itinéraire à partir
d'un point de départ qui est situé au niveau du chemin Saint-François jusque dépassé le rang
Saint-Joseph Sud, on passe de 2 à 6 points de conflit.

1985 **LE PRÉSIDENT :**

 Est-ce que vous pourriez expliquer, pour le bénéfice des gens dans la salle, vos points de
divergence et de convergence, en quoi consistent-ils exactement.

1990

M. GÉRALD LAVOIE :

 À quoi ça correspond. Souvent, la divergence correspond à quelqu'un qui veut quitter le
réseau autoroutier, comme l'autoroute 30, pour se diriger... si on prend le premier qui est ici là, il
1995 a une décision à prendre. Il va avoir une signalisation qui va lui indiquer que s'il veut se diriger vers
l'autoroute 15, 15 nord ou 15 sud, il va devoir prendre une décision à cet endroit-là, quitter
l'autoroute 30 pour soit aller vers l'A-15 nord ou aller vers l'A-15 sud.

 Maintenant, si on fait référence à un mouvement de convergence, c'est quelqu'un à cet
2000 endroit-là qui va quitter l'autoroute 15, qui va emprunter cette bretelle-là et qui va devoir s'insérer à
l'autoroute 30 comme telle, parce qu'il veut soit se diriger à l'autoroute 30 direction est, soit qu'il
veut se diriger à cet endroit-là pour aller vers Candiac/Delson ou soit qu'il veut se diriger vers
Candiac, ici là, à l'échangeur Jean-Leman.

2005 Ce qui fait que c'est la différence entre un point de divergence où il quitte l'autoroute, et

un point de convergence où c'est quelqu'un qui vient s'insérer à l'autoroute 30, qui quitte un autre axe pour s'insérer à l'autoroute 30. Ce qui fait que vous voyez à ce niveau-là, si je reviens un peu au niveau des deux éléments, on parlait...

2010 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Monsieur, juste un instant. Les questions des points de divergence, convergence, dites-moi, est-ce que c'est des points qui sont des sources de conflit entre...

2015 **M. GÉRALD LAVOIE :**

2020 Oui. Actuellement, c'est toujours soit que l'utilisateur, c'est parce que, un, il a une décision à prendre, il a à interpréter une information. Si c'est au niveau de la divergence, c'est le message qu'il doit interpréter en fonction de sa direction, où il veut se diriger comme tel. Et aux endroits de convergence, c'est de dire, bien, si quelqu'un arrive à sa droite comme tel, il a une décision à prendre, soit de ralentir, soit d'accélérer, soit le changement de voie comme tel pour laisser à la personne la possibilité de s'insérer à l'autoroute 30 comme telle. Ce qui fait que c'est toujours, on appelle ça des points de conflit, parce qu'il y a beaucoup de décisions à prendre dans ce contexte-là.

2025

Tantôt, je vous ai mentionné aussi au niveau de problème de visibilité. Quand on prend un point de convergence comme ça, où on a une courbe serrée, où l'utilisateur doit circuler sur l'autoroute 30, à un moment donné il y a comme un manque de visibilité, ce qui fait que ça accentue encore la problématique au niveau de la lecture du réseau.

2030

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Vos rayons de courbe, à quelle vitesse est-ce qu'ils sont prévus?

2035 **M. GÉRALD LAVOIE :**

On va justement, dans les considérants, dans les éléments quand on fait le résumé, c'est un des éléments négatifs qui ressort de cet aménagement-là, au niveau de la vitesse.

2040 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Effectivement, on parle de quoi? On parle de...

2045 **M. GÉRALD LAVOIE :**

On parle d'une vitesse affichée de 90 km/heure, qui est différent de l'ensemble du réseau.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2050 De l'ensemble du réseau.

M. GÉRALD LAVOIE :

2055 C'est ça. Maintenant, pour revenir un petit peu à ce que j'ai mentionné tantôt, en résumé, il y avait la discontinuité de certains éléments, il y avait la question de l'importance au niveau des zones de convergence et de divergence. Tout ça a des conséquences qui se traduit par une réduction de la vitesse affichée à 90 km/heure entraînant un différentiel de vitesse avec les tronçons adjacents. Parce qu'on sait que les vitesses affichées vont être de 100 km/heure de part et d'autre; toute l'autoroute 30, en fin de compte, va être affichée à 100 km/heure. Et là, de
2060 façon très ponctuelle, il y a une discontinuité, ce qui fait que c'est un élément important.

Il y a une complexité de la tâche de conduite. On a parlé tantôt de problème de visibilité, la facilité avec laquelle l'utilisateur va avoir à lire le réseau comme tel, à interpréter l'information. Nombreux points de conflit, on l'a mentionné tantôt, prises de décision successives et très
2065 rapprochées, présence d'un fort pourcentage de véhicules lourds et de gens en transit. Ce qui fait que ça, c'est des gens, on parle des véhicules lourds, c'est quand même assez important. On parle du transit, que c'est des gens qui de façon très occasionnelle vont passer à travers ce réseau-là avec un mélange de gens qui sont habitués.

2070 Ce qui fait que tout ça se traduit par une diminution de la sécurité, du confort de conduite des usagers. Plus les situations rencontrées sont inattendues, inhabituelles ou incohérentes dans l'environnement routier traversé, plus le risque d'accident augmente. Il faut mettre ça dans le contexte large de l'autoroute 30. Il faut le voir dans un contexte très, très large où, là, on a une insertion d'une discontinuité, d'où, en conclusion, le scénario de la 30 dans l'axe de la 15 a été
2075 rejeté pour le ministère. Ces éléments-là nous ont amenés à rejeter le tracé de l'autoroute 15.

LE PRÉSIDENT :

2080 Merci beaucoup. Évidemment, monsieur Fournier, il y avait une autre question, la dernière de madame Blais, à savoir est-ce qu'il y a eu une étude d'impact là-dessus. Est-ce que c'était nécessaire d'avoir une étude d'impact.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2085 Ce n'était pas nécessaire d'avoir une étude d'impact, parce que, pour nous, c'est un tracé qui ne rencontre pas nos critères de base, qui est non satisfaisant et ce n'est pas quelque chose qu'on veut implanter. Donc, on n'a pas fait d'étude d'impact autre que ce qui avait été présenté comme alternative en 2002 à ce moment-là.

2090 **LE PRÉSIDENT :**

Ça vous satisfait, madame Blais?

2095 **Mme SYLVIE BLAIS :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2100 Bienvenue. Mon collègue aurait une question supplémentaire.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2105 Monsieur Fournier, juste pour bien comprendre, si on regarde la situation, par exemple, de Trois-Rivières, on a un peu le même principe. Donc, on a la 40 qu'on doit faire un certain virage pour reprendre la 40 un peu plus loin.

2110 Comment est-ce que vous pouvez comparer cette section-là, si on veut, par rapport à la section de Trois-Rivières? Est-ce qu'il y a des différences ou des similitudes?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2115 C'est une bonne question. Je ne suis pas familier avec les débits de circulation qu'on retrouve où on fusionne la 40 et la 55 à Trois-Rivières. C'est quelque chose qu'on peut regarder et vous amener une réponse demain avec des chiffres.

2120 Ce qui est important, quand on fait des designs comme ça, il y a toute une lecture de continuité, mais il y a, bien sûr, toute une analyse quantitative. On cherche à voir est-ce qu'on impacte 10 000 véhicules par jour ou 50 000 véhicules par jour? Et c'est sûr que cette dimension-là est importante dans notre choix.

2125 Alors, monsieur Dériger, je m'engage à faire une recherche sur la situation de Trois-Rivières. Je pourrais vous citer, par ailleurs, la Métropolitaine à Montréal où on fusionne la 15 et la 40, et ce n'est certainement pas quelque chose qu'on referait, certainement pas.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

2130 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie.

Monsieur André Dugas, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Dugas.

2135

M. ANDRÉ DUGAS :

Bonsoir, monsieur le président. Je m'excuse pour tantôt, j'étais occupé. C'est ça, André Dugas, je suis citoyen, moi, de Saint-Constant. J'avais fait aussi une demande de requête d'audiences publiques.

2140

En ce qui me concerne, du moins à ce que je sache, en 2002, l'objectif de l'autoroute 30 comme autoroute de contournement qui visait la question de la continuité, la fluidité et toute la question de sécurité qu'on nous explique suite à la question de madame Blais, il me semble que c'est quelque chose qui était sur la table lors des audiences du BAPE.

2145

Et j'ai beaucoup aimé la lettre de monsieur Cool tantôt, qui disait qu'on démontre clairement dans l'étude d'impact sur l'environnement, ce que le ministère des Transports nous a déposé, que l'alternative qui a été recommandée ou privilégiée par le BAPE en 2002 ne tient plus la route; du moins ça ne tient pas la route.

2150

Et ma question est la suivante. Je sais bien que le tronçon Jean-Leman a été caché en 2002, ça n'a pas été du moins présenté à l'audience du BAPE. Mais à la réponse à la question de madame Blais tantôt, est-ce que ce bout-là de tronçon sur la 15, ça a fait l'objet vraiment d'une étude très sérieuse au niveau du BAPE pour qu'on puisse comparer deux alternatives dans leur globalité.

2155

Moi, en tant que gestionnaire, quand je compare deux projets, j'essaie de comparer des pommes avec des pommes, puis regarder l'ensemble des impacts des deux alternatives. Alors ma question, c'est: est-ce qu'on a, oui ou non, présenté ces éléments-là dans leur globalité aux audiences du BAPE en 2002.

2160

LE PRÉSIDENT :

Je vais demander à monsieur Fournier de répondre à votre question. Monsieur Fournier.

2165

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Oui, monsieur le président, effectivement en 2002, le projet principal du ministère, le projet que le ministère recommandait était le projet sur la 132. On a présenté une variante comme on les présente, c'est-à-dire au niveau d'avant-projet préliminaire, comme on présente Jean-Leman ce soir qui est au niveau d'avant-projet préliminaire.

2170

Et quand on a une autorisation de procéder, quand le BAPE fait son rapport, le

2175 ministère de l'Environnement fait son rapport et que le gouvernement tranche et décide, on reprend l'avant-projet préliminaire qu'on a et on l'ajuste en fonction des recommandations, des décisions, et on passe à un design plus raffiné, un design qu'on peut mettre en pratique.

2180 Alors, on avait, en 2002, l'information nécessaire pour un niveau d'avant-projet préliminaire.

LE PRÉSIDENT :

2185 Parfait. Je vous remercie, monsieur Fournier.

M. ANDRÉ DUGAS :

Je vais revenir. J'ai au moins une cinquantaine de questions.

2190 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, vous avez le droit. Les audiences publiques sont pour ça. Je vous remercie infiniment, monsieur Dugas.

2195 Monsieur Alain Cloutier, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Cloutier.

M. ALAIN CLOUTIER :

2200 Bonsoir, monsieur le président, monsieur le commissaire. Moi, j'avais préparé deux questions qui étaient intimement reliées. Alors, vu que je ne peux pas présenter ma deuxième question, je vais plutôt les présenter demain. Alors, je vais poser une question.

2205 Première des choses, est-ce qu'on peut avoir une carte de vue d'ensemble du trajet de la 30.

LE PRÉSIDENT :

Vous voulez dire partir de Sorel à peu près jusque...

2210 **M. ALAIN CLOUTIER :**

Non, non, non, je parle, disons, de l'ouest de Saint-Constant jusqu'au tronçon Jean-Leman.

2215 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous avez une telle carte, monsieur Fournier?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2220

Oui.

M. ALAIN CLOUTIER :

2225

Ça, c'est excellent. Monsieur Fournier vient de nous étaler le pourquoi du tronçon Jean-Leman au point de vue sécurité, fluidité, etc., etc. Lors de la commission du BAPE en 2002, ce tronçon-là n'a pas fait l'objet d'étude, ça a été caché à la population et même au BAPE. Tout le monde a été berné dans ce projet-là en ne parlant que du tracé entre la 30 existante à l'ouest de Saint-Constant et la 15 à l'est de Saint-Constant.

2230

Je veux savoir, moi, les critères sur lesquels... vous dites que vous avez eu des critères de base qui ne rencontraient pas, c'est ça, des critères de base qui ne rencontraient pas vos propres critères dans le cas de la 15. Je voudrais que vous m'expliquiez ce que vous allez faire avec le tronçon de la 30 existante à l'ouest de Saint-Constant si vous vous basez sur les mêmes critères. Est-ce qu'on va avoir droit à d'autres audiences du BAPE, parce que *because* la fluidité qui ne sera pas assurée vers le pont Honoré-Mercier? Ça, j'appelle ça de la transparence du ministère des Transports.

2235

LE PRÉSIDENT :

2240

Si je comprends bien, vous voulez savoir pourquoi...

M. ALAIN CLOUTIER :

2245

Si on a un critère de fluidité à l'est, pourquoi ça ne s'applique pas à l'ouest? Et si ça ne s'applique pas à l'ouest le pourquoi, est-ce qu'ils vont le remédier et est-ce qu'on va pouvoir revenir en audience devant le BAPE?

2250

Parce qu'évidemment, il y a des marais, il y a des boisés, il y a nos amis les Indiens, les Amérindiens qui sont exactement à l'ouest de Saint-Constant, etc., etc., un chemin de fer, encore un échangeur routier qui n'est pas construit, qui n'est même pas indiqué sur cette voie-là pour supposément la fluidité de l'autoroute. Parce que ça demeure vrai vers le pont Mercier également. C'est exactement le même principe.

2255

Je voudrais qu'on me réponde à ça.

LE PRÉSIDENT :

2260

Je vais laisser au ministère le loisir. Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2265 Monsieur le président, il s'agit de deux situations complètement différentes. Jean-Leman s'inscrit dans la continuité de l'autoroute 30, qui est une autoroute de contournement de Montréal qui vise le grand transit.

2270 Ce dont parle monsieur Cloutier, c'est un échangeur avec une desserte locale vers le pont Mercier et ça n'a pas à répondre aux mêmes critères. Quand on décide de sortir de l'autoroute pour aller vers une autre destination, on prend un échangeur ou on s'attend à avoir des réductions de vitesse, avoir des rayons de courbure inférieurs à ce qu'on trouve sur l'autoroute comme telle. Alors, c'est deux situations complètement différentes.

LE PRÉSIDENT :

2275 Merci, monsieur Fournier.

M. ALAIN CLOUTIER :

2280 C'est de valeur qu'on ne puisse pas poser une deuxième question, parce que justement il y a des points sur lesquels on pourrait directement débattre. Mais malheureusement, on ne peut pas.

2285 Parce qu'évidemment, quand on parle de transport de grand transit, je voudrais savoir, moi, quel est le grand transit qui va continuer en pourcentage versus toute la masse de véhicules qui va justement s'en aller sur la voie de desserte vers le pont Honoré-Mercier. Ça fera l'étude d'une autre question plus tard, mais c'est ça qui est plate quand on ne peut pas poser d'autres questions.

LE PRÉSIDENT :

2290 En fait, ce soir, compte tenu de l'heure tardive, quand même vous comprenez...

M. ALAIN CLOUTIER :

2295 Je comprends très bien.

LE PRÉSIDENT :

2300 ... mais demain, dans le processus normal, vous pourrez, chaque participant pourra avoir...

M. ALAIN CLOUTIER :

2305

Parce que tantôt, lors de la présentation, ils n'ont pas défini ce qu'était le transit ou le grand transit. Parce que le transit, ça peut être aussi bien local dans la même région, local versus une autre région ou encore un grand transit qui va passer de l'Ontario au Nouveau-Brunswick, pour donner un exemple.

LE PRÉSIDENT :

2310

On comprend très bien. On vous remercie et on espère vous revoir demain.

M. ALAIN CLOUTIER :

2315

J'ai beaucoup de questions, moi aussi. On va se dire bonsoir souvent.

LE PRÉSIDENT :

2320

Parfait, monsieur Cloutier, merci.

Monsieur Daniel Robidoux, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Robidoux.

M. DANIEL ROBIDOUX :

2325

Bonsoir, monsieur. Je suis un citoyen de Saint-Constant. Je suis un producteur laitier.

La petite carte qu'il y avait tout à l'heure, je l'aimais bien. Est-ce qu'on pourrait la remettre? Celle de monsieur.

2330

LE PRÉSIDENT :

Le plan d'ensemble, s'il vous plaît, avec les différentes municipalités. C'est celle-là?

M. DANIEL ROBIDOUX :

2335

Elle est belle celle-là. La *Loi sur la protection du territoire agricole* a maintenant 25 ans. Au Québec, moins de 2 % des terres sont cultivables. Il va de soi qu'aucune perte de terre se prêtant à l'agriculture n'est acceptable aujourd'hui. La majorité des sols de haute qualité se situe dans la région métropolitaine de Montréal. C'est le cas des terres que je cultive au sud de Montréal où vous allez construire l'autoroute 30.

2340

Monsieur le président, le ministère des Transports, qui doit avoir la préoccupation du territoire agricole tant sur le plan de protection alimentaire que de respect de la *Loi de la protection du territoire agricole*, peut-il nous justifier de réaliser le tronçon Jean-Leman et

2345 l'autoroute 30 en pleine zone agricole, sacrifiant à terme plus de 500 hectares de sols qui comptent parmi les meilleurs au Québec pour l'agriculture, quand il existe une option de la route 132 qui n'a pas d'impact sur la destruction d'excellentes terres agricoles?

2350 Aussi, il y avait un décret sur le tracé nord, il y a quelques années; il n'existe plus. Ce qui veut dire que le décret du tracé sud peut-il changer? Là, je voulais savoir en même temps si on travaille pour rien encore.

LE PRÉSIDENT :

2355 Bon, écoutez, moi, le mandat que le ministre de l'Environnement a confié à la commission, c'est le mandat d'étudier et de faire enquête sur le parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman. Et c'est le mandat que la commission a reçu et c'est le mandat sur lequel la commission va travailler.

2360 Mais il y a quand même une chose intéressante. Vous avez parlé tantôt de 500 hectares. Donc, dans le 500 hectares, je présume que vous prenez pour acquis ce qui part de l'autoroute 15, qui va jusqu'à l'autoroute 30 là-bas. C'est ça?

M. DANIEL ROBIDOUX :

2365 C'est ce qui est vert, qu'on voit là. C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

2370 Moi, je n'ai pas ça à regarder. Il y a eu un décret gouvernemental, ministériel là-dessus et je n'ai pas à regarder ça, et ce n'est pas le mandat pour lequel le ministre a confié cette commission d'enquête et d'audiences publiques.

2375 La seule chose que la commission va regarder, c'est à partir de l'autoroute 15 jusqu'à l'échangeur Jean-Leman, donc un bout de 3.4 km.

M. DANIEL ROBIDOUX :

2380 Puis des terres agricoles qui vont être détruites.

LE PRÉSIDENT :

2385 Effectivement, parce que ça implique les terres agricoles qui sont présentes à l'heure actuelle.

M. DANIEL ROBIDOUX :

Mais c'est ça, il ne faut pas oublier l'ensemble pareil. C'est toujours un ensemble.

2390 **LE PRÉSIDENT :**

C'est un ensemble dans la portion du 3.4 km, effectivement.

2395 **M. DANIEL ROBIDOUX :**

Mais ce n'est pas grave, c'est à retenir pareil.

LE PRÉSIDENT :

2400 Pardon?

M. DANIEL ROBIDOUX :

Ce serait à retenir pareil.

2405

LE PRÉSIDENT :

Certainement.

2410 **M. DANIEL ROBIDOUX :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2415

On vous remercie beaucoup, monsieur Robidoux.

Monsieur Jean Poissant, s'il vous plaît. Est-ce que monsieur Poissant a quitté? Madame Julie Lévesque. Est-ce que madame Lévesque aurait quitté, par hasard? Est-ce que quelqu'un connaît madame Lévesque?

2420

On va demander à monsieur Christian Nantel et on reviendra à madame Lévesque par après.

2425 **M. CHRISTIAN NANTEL :**

Bonjour, messieurs. Bonjour, messieurs les commissaires, messieurs du ministère des Transports. Est-ce qu'il y a d'autres ministères autour? Oui. Bonjour, tout le monde.

2430 **LE PRÉSIDENT :**

Bonjour, monsieur Nantel.

M. CHRISTIAN NANTEL :

2435

Bonjour. Ma question, monsieur le commissaire, c'est, dans l'étude d'impact pour Jean-Leman, le ministère des Transports écrit, à la page 13, que seul le corridor sud – puis là, je parle si on met l'autre carte – le corridor sud au sud de Saint-Constant a été étudié en détail. En détail.

2440

Selon le dictionnaire, «en détail» veut dire «dans les moindres parties, en omettant aucune circonstance».

2445

Dans cette optique-là, à la page 66 du rapport d'audiences publiques de 2002, il est écrit qu'à l'analyse de la commission, le BAPE a conclu que les deux options, autant dans l'est de la 132 que l'option sud, répondraient de façon comparable aux objectifs de fluidité, de rapidité des déplacements.

2450

Ma question: en quoi le tronçon Jean-Leman peut être si essentiel aujourd'hui et comment justifier que les ingénieurs du MTQ n'aient pas pensé au problème de fluidité de circulation sur l'autoroute 15 en 2002.

LE PRÉSIDENT :

2455

Merci. Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2460

Monsieur le président, il s'agit d'une excellente question. Ce qu'il faut voir, c'est que dans les prévisions d'achalandage qui avaient été faites pour l'étude d'impact qui a été discutée en 2002, on avait utilisé l'enquête origine-destination de 1993. Quand on a refait nos exercices après, on a utilisé la dernière enquête origine-destination disponible, qui était celle de 1998.

2465

Et il faut voir que les enquêtes origine-destination sont de vastes enquêtes dans la région de Montréal, où on échantillonne 65-70 000 ménages sur leurs déplacements quotidiens, les raisons, les modes, les parcours qu'ils utilisent. Et à l'intérieur du ministère des Transports, on ajoute à cette information brute là des données sur l'évolution de la démographie, l'activité économique et l'utilisation du sol dans la grande région métropolitaine. Donc, on vient modéliser l'ensemble des facteurs qui déterminent les déplacements dans la région métropolitaine de Montréal.

2470

Et le fait d'utiliser l'enquête o-d de 93 en 2002, une enquête o-d de 98 par la suite, s'est traduit par une augmentation des prévisions d'achalandage sur la 30 dans l'axe de la 15 de l'ordre de 40 %, si je me souviens bien. Ce qui veut dire que ce qui aurait peut-être été

2475 acceptable avec des chiffres de 2002 ne le sont plus maintenant avec les nouvelles prévisions qu'on a.

LE PRÉSIDENT :

2480 Merci, monsieur Fournier.

M. CHRISTIAN NANTEL :

2485 Je reviendrai en question deux par rapport justement aux prévisions de débit de circulation du ministère.

LE PRÉSIDENT :

Parfait, monsieur Nantel, merci.

2490 Madame Julie Lévesque, s'il vous plaît.

Mme JULIE LÉVESQUE :

2495 Bonjour!

LE PRÉSIDENT :

Bonjour, madame Lévesque.

2500 **Mme JULIE LÉVESQUE :**

Je me présente. Je suis Julie Lévesque de Saint-Constant. Je suis biologiste avec une spécialité en toxicologie environnementale.

2505 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Lévesque, vous me regardez tout le temps, s'il vous plaît. Ce n'est pas parce que je suis beau, mais c'est parce que vous n'avez pas le choix.

2510 **Mme JULIE LÉVESQUE :**

D'accord, je m'excuse. Je vous regarde.

2515 Donc, je disais, je suis biologiste avec une spécialité en toxicologie environnementale. Puis une petite parenthèse, pour un travail à l'université, j'ai épluché le dossier du BAPE de

2002. Je suis très déçue des aberrations qu'il y a dedans. Il y a des erreurs, des mensonges. Je suis très déçue.

2520 Ma question aujourd'hui est vraiment simple, peut-être trop simple pour que vous puissiez y répondre. Pourquoi vous allez à l'encontre des recommandations du BAPE 2002?

2525 Je vous cite un exemple. La conclusion favorisait l'option sud légèrement. On comparait des coûts à ce moment-là. Si aujourd'hui on comparait les coûts, ce ne serait plus du tout les mêmes. À ce moment-là, en dépit de son passage en zone agricole, l'autoroute 30 ne doit pas contribuer à l'étalement urbain. L'emprise de l'autoroute devrait être établie dans l'optique d'un empiètement minimum sur les terres cultivables.

2530 Le tronçon en question, le tronçon est, 4 est, n'est même pas terminé, n'est même pas construit. On l'a divisé en tronçon 4 est A et on rajoute un tronçon 4 est B. Pour moi, c'est le même tronçon. C'est le tronçon 4 est qu'on a divisé. Le tronçon n'est pas encore complété et on va à l'encontre des recommandations du BAPE de 2002 sur l'empiètement des territoires agricoles.

2535 Pourquoi on est ici ce soir en train de discuter de futurs développements résidentiels et économiques qui va, selon moi, vraiment à l'encontre des recommandations préalables.

LE PRÉSIDENT :

2540 Bon, d'une part, madame Lévesque, je ne commenterai pas le rapport du BAPE en 2002 pour deux choses bien précises. La première, c'est que je ne faisais pas partie de la commission qui a travaillé sur ce rapport et qui a écrit ce rapport. Et deuxièmement, mon code d'éthique évidemment m'empêche de commenter ce rapport.

2545 Donc, la réponse à votre questionnement, monsieur Fournier en a glissé mot tantôt lorsqu'il a dit qu'il y avait un décret gouvernemental, et à partir de ce décret-là...

Mme JULIE LÉVESQUE :

2550 Mais ce que je veux dire, c'est qu'il y avait des recommandations. Dans le BAPE 2002, il y avait des recommandations et le tronçon qu'on parle ce soir va à l'encontre de vos collègues qui ont effectué le BAPE 2002. Ce qu'on discute ce soir, c'est en opposition avec le BAPE 2002. Vous comprenez? C'est vraiment à l'encontre de ce qui a été dit. Il fallait vraiment réduire au minimum l'empiètement agricole. Il n'est même pas construit, on empiète plus loin, on parle déjà de développement.

2555

LE PRÉSIDENT :

Madame Lévesque!

2560 **Mme JULIE LÉVESQUE :**

Je m'excuse. On parle déjà de développement quand il n'est même pas construit. Vous comprenez?

2565 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Fournier, pouvez-vous répondre à cela?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2570

Je vais tenter, monsieur le président, de répondre à cela.

2575

D'abord, je reviens sur le fait que pour la partie est, il y a un décret. Donc, on fonctionne avec ce décret-là. Je dirai quand même que notre interprétation des recommandations du BAPE et, si on veut le citer aussi, l'avis de la Commission de protection des terres agricoles étaient de minimiser l'impact sur les terres agricoles. C'est-à-dire que, nous, on l'a interprété en réduisant au minimum la superficie de l'emprise qu'on doit prendre, donc en rapprochant les voies, en essayant de prendre le moins de terres agricoles possible tout en respectant le décret qui nous disait qu'on allait au sud.

2580

Il est clair qu'en 2002, on n'a pas discuté de Jean-Leman, ça ne faisait pas partie des plans du ministère en 2002. Cependant, on est aujourd'hui devant le BAPE pour discuter de Jean-Leman. Et un des éléments de discussion, c'est bien sûr l'empiétement sur les terres agricoles. Alors, je pense que ça fait partie de l'étude qu'on fait maintenant.

2585

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Fournier.

2590 **Mme JULIE LÉVESQUE :**

Bien, là, je...

LE PRÉSIDENT :

2595

Madame Lévesque, une question seulement.

Mme JULIE LÉVESQUE :

2600

Ce n'est pas une question, c'est un commentaire. Dans votre présentation, vous parliez que vous alliez avec le consensus du BAPE 2002. Vous devriez retirer cette ligne-là de votre

présentation. Je m'excuse, mais vous n'allez pas avec le BAPE 2002, pas du tout.

LE PRÉSIDENT :

2605

Merci, madame Lévesque.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2610

Monsieur Fournier, une question de précision. L'emprise qui est prévue est de quelle largeur actuellement pour Jean-Leman, l'emprise nominale, si on veut?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2615

Je vais demander à Gérald Lavoie de répondre à ça.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2620

S'il vous plaît.

M. GÉRALD LAVOIE :

2625

Pour le tracé au sud de Saint-Constant/Delson, on parle d'une emprise de l'ordre de 100 mètres, de 100 à 110 mètres. Actuellement, il avait été identifié une superficie en hectares de l'ordre de, d'être en bas de 99 hectares. Les dernières valeurs qu'on a, si je ne me trompe pas, sont de l'ordre de 95 ou 96 hectares qu'on a besoin pour réaliser le tracé sud, le tronçon du tracé sud entre l'autoroute 30 et l'autoroute 15.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2630

Puis pour Jean-Leman, on parle de combien en termes d'emprise? C'est 100 mètres aussi, centimètres?

M. GÉRALD LAVOIE :

2635

Pour Jean-Leman?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2640

Oui.

M. GÉRALD LAVOIE :

Pour Jean-Leman, je peux peut-être laisser à Bernard. Bernard dans la présentation, il

2645 avait identifié, il avait donné la superficie qu'on empiétait.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Non. Je parle de largeur d'emprise.

2650

M. GÉRALD LAVOIE :

La largeur d'emprise, ce serait de l'ordre de 100 mètres à peu près aussi.

2655

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

La même chose.

M. GÉRALD LAVOIE :

2660

De 100 mètres à peu près.

LE PRÉSIDENT :

2665

Identique aux deux tracés?

M. GÉRALD LAVOIE :

2670

C'est ça. Ça dépend beaucoup du profil. Normalement, on a une emprise nominale de 90 mètres. Puis lorsqu'on est en déblai ou en remblai, ça peut augmenter de l'ordre de 100, 110 mètres à peu près, ou s'il y a des écrans qu'on doit installer, mettre en place, là il faut avoir la superficie pour mettre en place les écrans.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2675

Donc, les écrans, c'est des murs.

M. GÉRALD LAVOIE :

2680

C'est des murs en terre.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2685

Qui sont à l'intérieur de votre emprise.

M. GÉRALD LAVOIE :

Qui peuvent être des murs en terre comme tels, et pour réaliser ces genres de buttes là, normalement on parle de l'ordre de 18 à 20 mètres qui est requis.

2690

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

2695

LE PRÉSIDENT :

Merci.

Monsieur Gérard Boisclair. Bonsoir, monsieur Boisclair.

2700

M. GÉRARD BOISCLAIR :

Bonsoir, monsieur le président. Pourquoi le projet Leman, monsieur le président? Les coûts sont considérés, à ce que je sache. J'espère. Dans votre énoncé, vous avez dit que les coûts étaient très importants.

2705

LE PRÉSIDENT :

En fait, le ministère des Transports a dit que les coûts étaient importants.

2710

M. GÉRARD BOISCLAIR :

Oui, le ministère des Transports. En 2016, quelque chose de semblable. Eux, ils sont du ministère des Transports?

2715

LE PRÉSIDENT :

Exact.

2720

M. GÉRARD BOISCLAIR :

Alors, ils peuvent dire ce qui est marqué en avant d'eux autres, pas ce qu'ils pensent, mais en tout cas.

2725

En 2016, les camions, il va y avoir beaucoup moins de camions avec l'essence chère comme elle est, ça va être sur les trains. Alors, pensez pas qu'il va y avoir le double de camions sur les routes. Ce n'est pas vrai, ça. Peut-être que je ne serai plus là, mais seulement qu'il y en a d'autres qui vont le voir. Parce que l'essence est très dispendieuse.

2730 Alors, pourquoi l'autoroute qui a été faite de la 15 à la Principale à Delson, si vous avez l'intention de la faire au sud? Pourquoi? C'est une dépense inutile. On tombe dans un entonnoir...

LE PRÉSIDENT :

2735 Monsieur Boisclair...

M. GÉRARD BOISCLAIR :

2740 On tombe dans un entonnoir sur la 132, à la Principale à Delson. Pourquoi l'avoir fait si on s'en va dans le sud?

LE PRÉSIDENT :

2745 Monsieur Fournier.

M. GÉRARD BOISCLAIR :

2750 Est-ce qu'il y en a qui peuvent me dire le contraire? C'est une dépense pour rien. On ne serait pas ici après dépenser de l'argent du peuple pour étudier des choses qu'on n'a pas besoin d'étudier.

LE PRÉSIDENT :

2755 Monsieur Boisclair, vos commentaires, vous en ferez part dans votre mémoire. Mais ce soir, ce n'est pas des commentaires, c'est un questionnement. Et votre question a trait à savoir qu'est-ce qui s'est passé.

M. GÉRARD BOISCLAIR :

2760 Pourquoi l'autoroute 15.

LE PRÉSIDENT :

2765 Et voilà. Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2770 Pour l'élargissement ou la transformation de la 132, j'imagine. Parce que l'autoroute 15, ça ne fait pas partie de la discussion.

M. GÉRARD BOISCLAIR :

De Candiac à aller à la Principale.

2775 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Oui, j'ai bien compris.

M. GÉRARD BOISCLAIR :

2780

Ce qu'ils font actuellement.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2785

Essentiellement, monsieur le président, parce que le BAPE dans son rapport avait recommandé que les améliorations de la route 132 soit apportées de préférence simultanément, mais que, de toute façon, il devait y avoir des améliorations à la route 132 en plus de la construction de l'autoroute 30 au sud.

2790

Et si on parle de la 132, je demanderais peut-être à monsieur Caron, dont c'est la responsabilité, de vous entretenir des raisons qui nous amènent à travailler sur la 132.

LE PRÉSIDENT :

2795

Parfait. Monsieur Caron.

M. BERNARD CARON :

2800

Effectivement, en 2003, il avait été promis que même si l'autoroute 30 se faisait au sud, la route 132, qui est un axe quand même urbain important, on a un développement commercial et industriel tout le long de cet axe-là, que cet axe-là serait refait.

2805

Et actuellement, depuis 2004, on refait un 2 km entre l'autoroute 15 et la rue Principale à Delson. Donc, c'est ce qu'on voit ici. Donc, entre l'autoroute 15 et la rue Principale à Delson, actuellement ce tronçon est refait tel qu'il avait été promis en 2003, de façon à donner à la région un boulevard urbain qui est efficace et qui dessert bien le secteur industriel et commercial qu'on a ici.

2810

Ce 2 kilomètres-là devrait être terminé en 2006. Actuellement il reste, entre l'autoroute 30 et la rue Principale ici, il reste 5 km. Nous avons confié à une firme de génie-conseil une étude et nous faisons cette étude-là en collaboration avec la MRC et les municipalités de ce secteur-là. Cette étude-là, en principe, devrait être terminée à la fin de 2006, et on a des

2815

consultations publiques de prévues en juin et novembre 2006 auprès de la population, de façon à leur présenter le concept que l'on retiendra en partenariat avec la MRC et les municipalités dans ce secteur-là.

2820

Donc, le développement de cet axe-là vient d'une promesse qui avait été faite. Même si on avait l'autoroute 30 au sud, il fallait aussi refaire l'axe de la 132 de façon à la rendre moderne et efficace.

LE PRÉSIDENT :

2825

En fait, c'est en complémentarité avec le projet de contournement de l'île de Montréal. C'est ça? Vous faites l'autoroute 30 puis, parallèlement à ça, il va avoir un développement de la 132 en boulevard urbain.

M. BERNARD CARON :

2830

En boulevard urbain, mais pour desservir la région. Donc, c'est vraiment une route qui dessert les environs de la 132, en fin de compte.

LE PRÉSIDENT :

2835

Et les objectifs de ces travaux-là, c'est d'améliorer la circulation, je présume, sur la 132.

M. BERNARD CARON :

2840

La route 132, d'en faire un axe moderne alors que, actuellement, on convient qu'il y a de la congestion assez importante sur cet axe-là.

LE PRÉSIDENT :

2845

D'ailleurs, je l'ai constaté cet après-midi. Je vous remercie, monsieur Caron.

M. BERNARD CARON :

Merci.

2850

M. GÉRARD BOISCLAIR :

Si vous faites le Jean-Leman, la même chose va continuer? On reviendra.

LE PRÉSIDENT :

2855

Vous reviendrez. Ça nous fera plaisir, monsieur Boisclair.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Monsieur le président?

2860

LE PRÉSIDENT :

Oui.

2865

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

En complément d'information. Il est exact de dire que le BAPE avait recommandé une intervention sur la 132. Il faut aussi préciser que le gouvernement a retenu cette recommandation-là et ce 2 kilomètres-là d'intervention sur la 132 est dans le décret 482-2004.

2870

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Je vous remercie infiniment.

2875

Monsieur Denis Bilodeau, s'il vous plaît.

M. DENIS BILODEAU :

Bonsoir!

2880

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, monsieur Bilodeau.

2885

M. DENIS BILODEAU :

La question, c'est pour le ministère des Transports. Je pense qu'ils ne nous disent pas tout ce qu'il y a à dire. Tout à l'heure, ils parlaient de divergence, convergence. Si vous voulez mettre l'écran qui parlait de divergence, convergence pour le tronçon Jean-Leman. On remarque que vous avez marqué deux points, un de divergence et un de convergence. C'est exact?

2890

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Exact.

2895

M. DENIS BILODEAU :

Ça veut dire, ça, que sur l'autoroute 15, le monde qui s'en vont sur la 15 en direction nord, qui veulent emprunter Jean-Leman, il n'y a pas de convergence là.

2900

LE PRÉSIDENT :

En direction nord, ils prennent la 15?

2905

M. DENIS BILODEAU :

Quelqu'un qui s'en vient sur l'autoroute 15 en direction nord, il veut s'en aller prendre le tronçon Jean-Leman, ça veut dire qu'il n'y aura pas de convergence.

2910

LE PRÉSIDENT :

Autrement dit, ce que vous dites... en fait, prenez à partir de la 15 en bas complètement au sud.

2915

M. DENIS BILODEAU :

C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

2920

Si on monte et si on veut prendre...

M. DENIS BILODEAU :

2925

On veut prendre Jean-Leman.

LE PRÉSIDENT :

2930

Si on veut prendre la 30 pour continuer vers Jean-Leman, on ne peut pas le prendre par là. Exact?

M. DENIS BILODEAU :

2935

Est-ce qu'il y a une convergence? L'autoroute 15 nord, on veut aller emprunter le tronçon Jean-Leman.

LE PRÉSIDENT :

2940 En fait, il n'y a pas d'accès. C'est ça que vous nous dites? La question est la suivante:
pourquoi n'y a-t-il pas d'accès?

M. DENIS BILODEAU :

2945 Non, non, ce n'est pas ça que je veux dire.

LE PRÉSIDENT :

Non?

2950 **M. DENIS BILODEAU :**

Ça ne marche pas, non. Quelqu'un s'en vient par la 15, direction nord, veut aller sur Jean-Leman, ici, il n'y a pas de convergence là?

2955 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Fournier.

M. DENIS BILODEAU :

2960 Pour s'en aller sur Jean-Leman.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2965 Monsieur le président, l'échangeur 15/30 est un échangeur incomplet et il est incomplet parce qu'il n'a pas besoin d'être complet, parce que les mouvements décrits là...

LE PRÉSIDENT :

2970 Attendez, monsieur Fournier répond.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2975 Parce que les mouvements décrits par monsieur Bilodeau sont possibles dans l'échangeur 15/30, 15/132. On aurait pu, il n'y aurait pas de difficulté à rendre l'échangeur 15/30 complet, sauf qu'on va évidemment consommer davantage d'espace. On va devoir ajouter des bretelles et consommer davantage d'espace, notamment en zone agricole.

Comme l'échangeur 15/132 est à peine à 2 km, on a considéré qu'il n'y avait aucun

2980 problème à maintenir la situation actuelle. C'est-à-dire, les gens qui prennent la 15 en direction nord maintenant ont déjà accès à la 30 direction est à travers cet échangeur-là. Et on a considéré qu'il n'y avait pas de problème, que ce n'était pas une contrainte significative de maintenir ces mouvements-là et d'éviter d'ajouter des bretelles dans l'échangeur 15/30.

2985 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que la vitesse à ce moment-là demeure la même s'ils continuent sur la 15 jusqu'à la bretelle qui est là?

2990 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Sur la 15, il n'y a aucune réduction de vitesse et il n'y a pas effectivement de point de convergence à ce niveau-là.

2995 **LE PRÉSIDENT :**

Non plus dans la bretelle qui est en haut?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3000

La bretelle dans l'échangeur 15/132 ou 15/30, si vous voulez, au nord, demeure la même, il n'y a pas de modification à sa géométrie et c'est des mouvements qui sont relativement peu importants.

3005 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, merci. Oui?

M. DENIS BILODEAU :

3010

C'est que le ministère prétend qu'il n'y aura pas de convergence à la rencontre du monde qui s'en viennent de la 15 pour s'en aller sur le tronçon Jean-Leman. C'est du monde qui rentrent, c'est une convergence autant qu'au bout là. Vous ne pouvez pas dire le contraire, c'est impossible. Il faut qu'il y ait une convergence là. Qu'il passe une auto ou qu'il en passe 25, qui vont direction nord de la 15 pour emprunter Jean-Leman pour s'en aller vers l'est, il faut qu'il y ait une convergence, puis ils ne le démontrent pas.

3015

LE PRÉSIDENT :

3020

Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3025 Monsieur le président, je vais revenir et je vais demander à Gérald Lavoie de venir vous expliquer le fonctionnement de l'échangeur 15/30 et avec les chiffres.

3030 Parce que dans le fond, quand on fait de la conception, ce n'est pas juste de regarder c'est quoi les mouvements permis, pas permis. Il faut regarder à qui ça sert et est-ce que ça vaut la peine de les faire, est-ce qu'on doit les faire ou si, au contraire, ce n'est pas nécessaire.

Ces mouvements-là sont peu importants, on est en train de chercher la quantité exacte de mouvements, mais c'est relativement peu important. Et Gérald va vous donner l'ensemble des mouvements qui sont possibles dans les deux échangeurs.

3035 **LE PRÉSIDENT :**

Attendez, monsieur. On va attendre la réponse, puis ça va être votre deuxième question. Donc, après ça, vous pourrez revenir, vous réinscrire, mais on va laisser répondre.

3040 **M. GÉRALD LAVOIE :**

3045 En réponse, monsieur le président, à la question, il est vrai qu'ici, ce qu'on a, c'est ce qu'on appelle et qu'on voit régulièrement à beaucoup d'endroits, c'est un demi-échangeur, qui donne les échanges entre l'autoroute 15 et le secteur ouest de l'autoroute 30. Ce qui fait que des mouvements de la 15 nord vers Jean-Leman ici, il n'y en a pas dans cet échangeur-là. Ce n'est pas permis.

3050 Ce mouvement-là, il est autorisé via cet échangeur-là, ce qui fait que les gens vont devoir faire le même mouvement qu'ils empruntent actuellement pour aller vers Jean-Leman, sortir à Jean-Leman. On parle de l'ordre de... ici, j'ai les DJMA, ça veut dire c'est le débit qu'on retrouve dans une journée moyenne, on parle de 1 600 véhicules dans une journée. Ce qui fait qu'on peut parler, à la pire heure de la journée, on parle de 160 véhicules qu'on va retrouver qui ont un intérêt à partir de la 15 nord pour se diriger vers Jean-Leman.

3055 Ce qui fait que de reconduire, c'est un peu l'objectif qu'on recherche dans une conception, c'est de minimiser toutes ces zones de conflit là. Pourquoi ajouter ici, là? Et c'est la décision qu'on a prise de dire qu'on donnait des échanges entre la 15 et le secteur ouest. Et les échanges entre le secteur est de la 30 sont reconduits via cet échangeur-là. Tous les mouvements qu'on retrouve entre la 30 à cet endroit et la 15, ce sont tous des mouvements à faible débit, de l'ordre
3060 de 160, 200 véhicules à la pire heure de la journée. C'est tous des mouvements très faibles, dont les débits sont très, très faibles. C'est pour ça qu'on a dit: «On va les conserver à cet endroit-là». Mais il n'y a pas de mouvements de la 15 nord qui vont être autorisés ici, là. La configuration qui est montrée ici là est bonne. C'est ce que le ministère a l'intention de faire.

3065 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, compte tenu du faible débit, vous considérez qu'il n'y a pas de convergence au point nord.

3070 **M. GÉRALD LAVOIE :**

3075 C'est ça. Ah! il n'y en aura pas, c'est sûr et certain. Mais de toute façon, mais le mouvement ici, c'est vrai, vous avez parfaitement raison, ce qu'on vous a montré tantôt, c'est un itinéraire qui donnait la 30 est, qu'on a voulu comparer entre le tracé recommandé et le tracé de l'autoroute 15. Mais globalement, ça passe du simple au double à peu près. Si on le regarde dans l'analyse globalement, ça passe à peu près du simple au double au niveau des zones de convergence ou de divergence que j'ai expliquées tantôt.

3080 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, merci beaucoup.

M. DENIS BILODEAU :

3085 Monsieur le président, permettez-moi, parce que je n'avais pas compris qu'est-ce que le ministère voulait dire. Ça veut dire, ça, qu'il n'y aura pas de sortie en réalité. Il faut qu'il fasse 3 ou 4 km de plus.

3090 **LE PRÉSIDENT :**

Exact.

M. DENIS BILODEAU :

3095 C'est à peu près 7 km, d'après moi, de plus pour emprunter l'autoroute 30 est?

LE PRÉSIDENT :

Je pense que c'est 2 km.

3100

M. GÉRALD LAVOIE :

3105 Ici, on parle de 2 km comme ça. Entre les deux échangeurs, il y a de l'ordre de 2 km et on peut parler de l'ordre de 1 km. Mettons 3 km. Ici, on parle de ce tronçon-là qui a 3.5 km. Mais on reconduit, on donne le même mouvement qui est autorisé actuellement. Les gens qui veulent aller à Jean-Leman vont faire le même mouvement qu'ils font actuellement.

LE PRÉSIDENT :

3110 Donc, compte tenu des débits quand même très peu élevés qui utilisent cette sortie-là, donc à ce moment-là vous considérez que ce n'est pas justifié effectivement d'avoir une bretelle qui continuerait en bas vers Jean-Leman.

M. GÉRALD LAVOIE :

3115 Je vous dirais, monsieur le président, globalement, c'est de l'ordre de 1 600 à 1 800. Que ce soit ça ici là, que ce soit ça comme ça ou que ce soit ces mouvements-là, on parle de l'ordre de 1 600 à 1 800 par jour, ce qui fait que c'est à peu près entre 160, 200 véhicules, maximum, à la pire heure.

3120

LE PRÉSIDENT :

 Excellent. Mon collègue aurait des questions.

3125 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

 Pour compléter sur cet aspect, monsieur Lavoie, par contre, pour les véhicules qui sont sur la 30 et qui s'en vont vers l'ouest et qui veulent atteindre la 15...

3130 **M. GÉRALD LAVOIE :**

 C'est la même...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3135

 Les mêmes principes. Donc, c'est par l'échangeur Jean-Leman qu'on...

M. GÉRALD LAVOIE :

3140 C'est ça. Ici, à cet endroit-là, ceux qui vont arriver de la 30 de l'est, qui vont vouloir aller à la 15, ici, Bernard McCann a fait la simulation pour montrer qu'il allait avoir une divergence. Dans cette direction, il va avoir une divergence, ce qui fait que ceux qui veulent se diriger à la 15 vont devoir quitter à cet endroit-là, emprunter ça pour aller vers la 15 nord ou 15 comme ça pour la 15 sud.

3145

 Ce qui fait que c'est tous des mouvements qui sont assez faibles. Et les débits que je vous ai mentionnés tantôt, on vient de me le rappeler, c'est des projections de 2021. Ce qui fait qu'aujourd'hui, ces chiffres-là, je ne sais pas de quel ordre ils peuvent être, peut-être de 1 200,

3150 1 300, ce qui fait qu'ils sont encore plus faibles. Ça, c'est des prévisions de 2021 qu'on vous donne là.

LE PRÉSIDENT :

3155 Monsieur Fournier, vous voulez ajouter quelque chose?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3160 Juste préciser le chiffre. Alors, pour le mouvement dont monsieur Lavoie faisait état, c'est-à-dire des gens qui sont sur la 30 en direction ouest et qui veulent prendre la 15 sud, c'est 1 400 véhicules par jour, donc 140 véhicules à la pire heure, ce qui est extrêmement faible. Évidemment, une bretelle comme ça a une capacité de 1 800 peut-être, quelque chose comme ça.

LE PRÉSIDENT :

3165 Merci beaucoup.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3170 On est bien en bas de la capacité de la bretelle.

LE PRÉSIDENT :

3175 Merci, monsieur Fournier. Merci, monsieur Bilodeau.

M. DENIS BILODEAU :

3180 Monsieur le président, c'était juste pour mettre les pendules à l'heure. Tout à l'heure, le ministère a...

LE PRÉSIDENT :

3185 Monsieur Bilodeau, regardez, il y a d'autres gens qui attendent. Vous pouvez revenir demain, d'accord, ou revenir tantôt si...

M. DENIS BILODEAU :

C'est parce que le ministère dit des choses, puis ils ne sont pas cohérents.

3190 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Bilodeau, vous reviendrez demain, s'il vous plaît. Laissez la chance aux autres personnes dans la salle de venir poser leur question.

3195 Monsieur Pineau-Valencienne. Bonsoir!

M. BRUNO PINEAU-VALENCIENNE :

Oui, bonsoir, monsieur le président. Bonsoir, monsieur le commissaire.

3200

Moi, je représente les intérêts de Développements Urbains Candiac. En premier lieu, nous sommes concernés par le maintien du tracé de l'autoroute 30, car nous allons développer dans un avenir proche un projet résidentiel, dont les travaux d'infrastructure doivent débuter au mois de septembre.

3205

Donc, la question que je vais poser s'adresse directement au ministère des Transports. Le ministère des Transports ne pouvait ignorer l'existence future d'un projet résidentiel dans le quadrant sud-est de l'intersection des autoroutes 15 et 30 sachant que la Ville de Candiac a entrepris des démarches auprès de ce dernier dès 2003. Dans ces conditions, pourquoi le ministère s'est-il obstiné à maintenir son tracé à proximité immédiat de notre zone résidentielle dont les travaux d'infrastructure donc vont débuter, comme je le répète, en septembre, dans quelques semaines?

3210

LE PRÉSIDENT :

3215

Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3220

Monsieur le président, ça nous amène à une question importante. Le ministère a élaboré un certain nombre de variantes. On en a présenté deux officiellement au ministère de l'Environnement, on a présenté un tracé de référence qui, pour nous, était un tracé préliminaire, à partir duquel on commence à travailler.

3225

Ce tracé de référence là était déjà un compromis entre ce qui était le tracé proposé par Candiac à l'origine, donc beaucoup plus à l'est, beaucoup plus près de Saint-Philippe, et la première localisation proposée ou imaginée par le ministère des Transports, qui était essentiellement à la limite des zones vertes et blanches, c'est-à-dire sur le boulevard Jean-Leman ou à peu près sur le boulevard Jean-Leman. Donc, le tracé de référence se situait à peu près entre les deux. C'est une sorte de compromis.

3230

À mesure qu'on a développé ce tracé-là, on a regardé les impacts. Dans l'ensemble,

3235 les impacts biophysiques de ces tracés-là se comparent les uns avec les autres. Il y avait une
différence considérable, c'est l'espace, la superficie des terres agricoles enclavées par ces
tracés-là. Et on a considéré d'une part les projets, parce qu'on a aussi considéré un autre... en
fait, on a un corridor de solutions possibles dans cet espace-là. Et on a considéré comme critère
principal pour différencier les différents tracés les superficies de terres agricoles enclavées.

3240 **M. BRUNO PINEAU-VALENCIENNE :**

Il y a un paradoxe dans ce dossier, puisque le ministère des Transports a toujours
épargné les zones de population. Alors, en toute connaissance de cause, vous avez tout de
même maintenu votre décision de faire passer l'autoroute 30 à proximité immédiate de notre zone
résidentielle.

3245 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie, monsieur Valenciennes, mais je vais quand même poser une petite
question au ministère.

3250 Est-ce que vous étiez au fait des projets de développement à l'époque lorsque votre tracé
a été retenu?

3255 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Oui, bien sûr, monsieur le président, on est en contact régulier avec les municipalités
concernées, les MRC et les projets de Candiac nous étaient connus.

LE PRÉSIDENT :

3260 Et à ce moment-là, est-ce que vous en tenez compte dans l'élaboration du tracé en
question?

3265 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Certainement. À titre de démonstration, on a aussi élaboré un tracé qui était en zone
blanche, en fait qui passait ici en zone blanche et qui coupait la zone blanche comme ça. Suite à
nos discussions avec Candiac et un peu comme on a eu la présentation tout à l'heure au niveau
des studios de cinéma, il y a eu un projet qui devait se réaliser à court terme et qui nous amenait
ou qui nous aurait amenés...

3270 Ce projet-là, en fait, je reviens là-dessus, ce projet-là se serait réalisé avant que le
ministère ait eu l'autorisation de réaliser Jean-Leman, ce qui nous aurait amenés possiblement à

3275 exproprier des édifices neufs pour passer dans ce tracé-là en particulier. Donc, on a rejeté ce tracé-là. Ce faisant, prenant en compte, bien sûr, les volontés de développement, les projets de développement de la municipalité.

LE PRÉSIDENT :

3280 Parce que tantôt, monsieur Côté nous mentionnait que la Ville de Candiac a déjà fait pour 2 à 3 M\$ de travaux d'infrastructures dans cette partie-là en vue de développement. Or, il semblerait que l'autoroute va passer quand même relativement près de ces développements-là, avec des impacts perturbateurs en bout de ligne. Comment vous voyez ça?

3285 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Bien, essentiellement, l'autoroute va passer là. Actuellement, il n'y en a pas de développement. Et quand on fait une étude d'impact, on regarde qui on impacte maintenant. Regarder quel serait l'impact sur un développement futur, qui est extrêmement hypothétique à ce moment-ci, ce n'est pas la façon normale de procéder.

3290

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Merci, monsieur Fournier.

3295

Monsieur John Burcombe, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Burcombe.

M. JOHN BURCOMBE :

3300 Bonsoir, monsieur le président. Alors, je vais peut-être poursuivre avec une discussion qui a été commencée tantôt sur les prévisions de débit pour 2021.

3305 J'ai été pas mal surpris de voir qu'on prévoit un doublement, plus qu'un doublement des débits et j'aimerais connaître comment on est arrivés à ces chiffres. Je crois qu'il faut nous présenter la justification de ça.

Et je vois qu'on a mentionné qu'on utilise l'enquête origine-destination de 1998. Depuis, on en a eu un nouveau de 2003. Alors, est-ce qu'ils ont refait le calcul avec les informations de l'enquête origine-destination de 2003?

3310

LE PRÉSIDENT :

3315 Donc, en fait, si je comprends bien, il y a deux questions dans votre seule question, la première étant, vous voulez demander au ministère d'expliquer comment ils sont arrivés à un doublement de la circulation en 2021. Et la seconde partie de votre question est la suivante: est-

ce qu'ils ont considéré l'étude de 2003 à apporter des modifications à leurs chiffres en fonction des résultats de l'étude de 2003. C'est bien ça?

Monsieur Fournier.

3320

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Alors, les prévisions, je reviens un peu sur ce que j'ai mentionné tout à l'heure, les prévisions sont basées, d'une part, sur les déplacements déclarés par les gens lors de l'enquête origine-destination. Entre 65 et 70 000 réponses utilisables, c'est absolument considérable, la majorité des villes nord-américaines n'ont pas des bases de données aussi considérables que ça pour faire leurs prévisions. On ajoute à ça les prévisions démographiques, les tendances lourdes en démographie, en utilisation du sol, en activités économiques, ce qui nous permet de modéliser les déplacements et de les calibrer et de les projeter dans le temps en fonction des tendances lourdes qu'on observe.

3325

3330

Bien sûr, ce n'est pas une science exacte. Ça demande des ajustements constants, sauf que c'est mieux que l'art divinatoire. C'est quand même plus précis.

3335

Donc, on est en train de lire des tendances lourdes en termes d'établissement où les gens veulent aller. On affecte après ça ces déplacements-là sur le réseau en fonction du temps de parcours le plus court. Donc, en fait, l'hypothèse qu'on met de l'avant, c'est que les gens vont toujours choisir le tracé qui leur donne le temps de déplacement plus court et c'est à partir de là qu'on affecte les gens sur le réseau routier. Et c'est comme ça qu'on arrive à des prévisions, qu'on met à jour régulièrement quand on doit le faire.

3340

Pour ce qui est de l'utilisation de l'enquête origine-destination 2003, je vais demander à Son Thu Lê, qui est notre ingénieur en circulation, de répondre à cette question-là.

3345

LE PRÉSIDENT :

Parfait, merci.

M. SON THU LÊ :

3350

Bon, ça, c'est la comparaison qu'on a faite entre l'enquête o-d 93 que vous avez mentionnée et l'enquête o-d 98. Si vous regardez la courbe, en 2002, on a utilisé l'enquête o-d de 93 avec les prévisions jusqu'à 2016. Donc, on a prédit, en 2016, un certain déplacement dans la région.

3355

En 1998, on a refait l'enquête o-d et on a vu que la valeur qu'on a prédite avec l'enquête 98, la valeur réelle en 98 lorsqu'on a refait l'enquête est plus haute que la courbe qu'on a prédite.

3360 Donc, la prédiction que monsieur Fournier a mentionnée avec toutes les tendances lourdes a été ajustée. Donc, on voit la différence qu'on a en 2016, une certaine différence plus haute que la prévision qu'on a faite en 2002.

3365 On va faire la même chose pour l'enquête 2002 ou 2003 qu'on venait de faire et on va placer notre point ici pour voir où se trouve, et ainsi de suite, à tous les cinq ans, le ministère refait son enquête pour préciser les tendances qu'ils ont prédites pour le futur.

LE PRÉSIDENT :

3370 Est-ce que celle de 2003, à partir de l'enquête de 2003, est-ce que vous avez réalisé cet ajustement-là?

M. SON THU LÊ :

3375 En 2002, on se base sur l'enquête de 93. Parce que normalement, une enquête, lorsqu'elle est réalisée, ça prend deux ou trois ans après pour que les résultats se concrétisent, pour que tout soit comptabilisé.

LE PRÉSIDENT :

3380 Mais la dernière enquête a eu lieu en 2003. C'est ça?

M. SON THU LÊ :

Oui.

3385 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous n'avez pas encore toutes les données factuelles...

M. SON THU LÊ :

3390 Non.

LE PRÉSIDENT :

3395 ... pour pouvoir travailler avec. C'est ça?

M. SON THU LÊ :

3400 Oui, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

Oui, monsieur Fournier.

3405 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Monsieur le président, on m'informe que, un peu comme Son Thu Lê le disait, les résultats de l'enquête o-d 2003 ne sont pas encore disponibles pour faire nos prévisions. Et il faut comprendre que c'est une masse de données extrêmement importantes à valider et auxquelles il faut intégrer les données socio-économiques. Donc, ces résultats-là seront disponibles relativement à court terme, mais ils ne le sont pas encore.

3410

LE PRÉSIDENT :

3415 Merci. Mon collègue aurait une question supplémentaire.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Monsieur Burcombe, je ne pense pas que ça répond à votre question. Je ne suis pas convaincu, mais peut-être essayer de voir un peu pour voir si on ne peut pas...

3420

La question peut-être, c'est de savoir dans le cas d'un statu quo sur la 132, on parlait d'un nombre de véhicules d'environ 68 500 en 2021. Quand on fait le projet de la 30, on se retrouve avec un débit de 48 000 sur la 132 et 47 600 sur la 30. Donc, on a presque 40 % de plus de débit globalement.

3425

Alors, je ne sais pas si c'est la question de monsieur Burcombe, pourquoi qu'on a un débit plus élevé suite au projet que sans le projet, globalement.

3430 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Globalement, c'est qu'en offrant un tracé de contournement de la région métropolitaine en autoroute, donc sans feux de circulation, sans congestion, on va attirer des gens qui maintenant utilisent le réseau métropolitain, mais ailleurs, notamment sur l'île, et on va attirer une partie de ces gens-là sur l'autoroute 30.

3435

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, c'est un attrait, en fait, pour les véhicules.

3440

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

C'est un attrait, c'est sûr que c'est un attrait. C'est la raison essentielle pour laquelle on

3445 construit l'autoroute 30 comme voie de contournement de Montréal, c'est pour sortir du réseau
montréalais les gens qui sont en transit et qui n'ont pas affaire à y aller. Et il est clair que ce tracé-
là est un attrait important en termes de fluidité, par exemple, de sécurité.

LE PRÉSIDENT :

3450 Merci. Je vous remercie, monsieur Burcombe. Vous pouvez toujours revenir avec
d'autres questions.

M. JOHN BURCOMBE :

3455 Oui, parce qu'il y a la question des camions qu'on n'a pas touchée encore.

LE PRÉSIDENT :

3460 Parfait, merci.

Monsieur Daniel Abandonato, s'il vous plaît. Bonsoir!

M. DANIEL ABANDONATO :

3465 Bonsoir! Depuis que je suis assis dans la salle, on a entendu à plusieurs reprises des
intervenants nous parler d'un tracé proposé par la Ville de Candiac. Je voudrais savoir est-ce que
ce serait possible de voir ledit tracé?

LE PRÉSIDENT :

3470 Est-ce que, monsieur Fournier, vous pouvez... oui?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3475 Monsieur le président, vos désirs sont des ordres.

LE PRÉSIDENT :

3480 Je n'en demandais pas tant.

M. DANIEL ABANDONATO :

Excusez-moi, Dû à mon grand âge, je ne vois pas lequel qui est lequel.

3485 **LE PRÉSIDENT :**

Le vert, celui qui est en vert, je pense, c'est celui qui est proposé par la Ville de Candiac.
C'est ça?

3490 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Monsieur le président, celui qui est à l'extrême est, donc en vert, est celui qui est
proposé par la Ville de Candiac.

3495 **LE PRÉSIDENT :**

C'est le dernier, oui.

M. DANIEL ABANDONATO :

3500

Et pourquoi ce tracé-là n'a pas été considéré?

LE PRÉSIDENT :

3505

Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3510

Monsieur le président, je pourrais demander à monsieur McCann de nous dire, lui qui a
fait toute l'analyse environnementale, nous dire pourquoi ce tracé-là n'a pas été retenu.

LE PRÉSIDENT :

3515

Parfait. Monsieur McCann, on vous écoute.

M. BERNARD McCANN :

3520

Essentiellement, quand on fait une étude d'impact, dans la directive gouvernementale,
dans les méthodes générales d'étude d'impact, on nous demande de développer un certain
nombre de variantes et de décider de la ou des variantes à étudier ou à approfondir l'étude.

3525

Ça, au chapitre 3 de l'étude d'impact, vous allez voir qu'on a défini, on a regardé les
quatre corridors possibles: l'axe de la 15 et les trois tracés recommandés. Les trois tracés qui ont
été définis: le tracé préliminaire, le tracé recommandé, qui est devenu le tracé recommandé par
la suite, et la variante proposée par la Ville de Candiac.

Or, quand on vous a répondu que l'axe de la 15, il n'était pas possible de retenir ce tracé-là pour des questions d'objectifs de continuité, de fluidité et sécurité, nous ne l'avons pas retenu.

3530 Pour ce qui est des autres tracés, nos critères discriminants étaient l'empiétement en zone blanche, la superficie des terres agricoles directement soustraites et l'isolement d'une partie de la zone agricole permanente, parce que dès ce moment-là, nous voyons que le facteur le plus discriminant était le nombre d'hectares agricoles qu'on utiliserait, qu'on enlèverait à la zone agricole pour réaliser ce tracé-là.

3535 Or, quand on regarde l'empiétement en zone blanche, il est à peu près pareil pour les trois variantes. Pour les superficies de terres agricoles directement soustraites pour réaliser le tracé comme tel, il est sensiblement semblable, 27.4 hectares, 23.9 hectares pour le tracé recommandé et plus ou moins 28 hectares pour réaliser la variante proposée par la Ville de
3540 Candiac. Quand on utilise le plus ou le moins, c'est qu'à ce moment-là, c'était une estimation fondée sur ce que la Ville nous avait proposé, sur les quatre que la Ville nous avait proposés.

Pour l'isolement d'une partie de la zone agricole permanente, on voit que le tracé préliminaire, celui de l'avis de projet, lui isole 33.7 hectares de zone agricole. Le tracé, variante
3545 qui est devenue le tracé recommandé, isole 16 hectares de territoire agricole. Et on estimait que le tracé, la proposition présentée par la Ville de Candiac isolait 85.5 hectares.

Or, à ce moment-là, de l'étude d'impact au chapitre 3, on a retenu à la fois le tracé préliminaire et la variante pour poursuivre l'analyse et pour comparer de façon beaucoup plus
3550 détaillée au niveau des études d'impact. Or, on n'a pas retenu la variante proposée par la Ville de Candiac parce qu'elle isolait davantage ou trop d'espaces agricoles par rapport aux autres variantes. C'est cette raison-là.

LE PRÉSIDENT :

3555 Monsieur McCann, on voit qu'au niveau des superficies des terres agricoles, grosso modo, ça se ressemble quand même passablement. Ce qui a fait discréditer finalement le tracé proposé par la Ville de Candiac, c'est l'isolement d'environ 85,5 hectares en zone agricole permanente.

3560 **M. BERNARD McCANN :**

Oui.

3565 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que cet isolement-là fait en sorte qu'on ne peut plus cultiver ces 85 hectares-là?

M. BERNARD McCANN :

3570

Je ne sais pas si je peux répondre à votre question là-dessus. Ce qui fait qu'on n'a pas retenu sur le plan de l'analyse, c'est que l'isolement d'une partie de la zone agricole rend toujours cette partie de zone agricole sensible aux pressions de l'urbanisation. C'est beaucoup plus facile par après, par exemple, de cesser les activités agricoles, de démontrer que ces terres-là ne seront plus ou ne sont pas cultivées à court et moyen termes.

3575

Il y a un nombre d'hectares, déjà dans cette partie-là du territoire, il y a une certaine partie de la zone agricole qui est en friche, une partie est une friche d'une vingtaine à 25 ans, alors qu'une autre partie est une friche plus récente, déjà à cette hauteur-là du territoire. Donc, ça rendait encore plus sensible aux pressions d'urbanisation.

3580

LE PRÉSIDENT :

Avant de vous laisser la parole, monsieur Fournier, je vais aller voir monsieur Brouillette au niveau du MAPAQ. Monsieur Brouillette, est-ce que vous partagez la définition, en fait, du promoteur? C'est-à-dire que si on laisse une plus grande étendue de terres qui sont isolées, est-ce que ces terres-là peuvent être plus facilement dégradables par la suite?

3585

M. BERNARD BROUILLETTE :

Non seulement, comme employé du ministère de l'Agriculture, je partage cette opinion, mais c'est aussi l'opinion du ministère des Affaires municipales, c'est aussi l'opinion du gouvernement qui, dans ses attentes aux orientations gouvernementales, le précise que dans la zone agricole dynamique il faut éviter toute implantation de tissu urbain ou d'activités urbaines qui viendraient fragiliser cet espace-là.

3590

3595

Dans le schéma actuel qui est sous-étude et qu'il n'y a pas eu encore de recommandation de concordance qui va être prononcée, l'avis gouvernemental va sortir en novembre 2005, ce secteur-là a été identifié comme un secteur dynamique et non un secteur viable.

3600

Et aussi, la Commission de protection agricole dans ses deux avis a précisé que justement lorsqu'on crée un enclavement, il y a une fragilisation et ça amène les spéculateurs à être plus actifs ou plus dynamiques pour justement récupérer ces choses-là.

3605

LE PRÉSIDENT :

Merci. Madame Dansereau, au niveau de la MRC de Roussillon, bon, on sait que vous avez refait votre schéma d'aménagement qui a été transmis au ministère. Il y a eu une première

3610 ébauche, je crois, qui avait été transmise en 2004, n'est-ce pas, et par la suite une autre en 2005 ou...

Mme LYNE DANSEREAU :

3615 Au fait, le premier schéma d'aménagement révisé, il faut comprendre que l'élaboration d'un schéma révisé, c'est un long processus pour toutes les MRC du Québec, le premier schéma d'aménagement révisé a été adopté en novembre 2001. On a reçu un premier avis gouvernemental en juin 2002.

3620 Il y a eu l'adoption du deuxième schéma d'aménagement révisé en juin 2004, réception de l'avis gouvernemental novembre 2005 et adoption tout récemment d'une dernière version. C'est la troisième version du schéma d'aménagement révisé. On attend, comme monsieur Brouillette l'a précisé, l'avis gouvernemental pour savoir si c'est conforme ou non aux orientations du gouvernement et de ses mandataires.

3625 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, madame Dansereau.

Oui, monsieur Fournier, vous vouliez compléter?

3630

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3635 Oui, en complément d'information, je voulais peut-être appeler notre expert agricole, monsieur Daniel Labbé, voir s'il a une information supplémentaire à ajouter par rapport à ce qu'on a discuté sur la fragilisation des terres qu'on enclaverait.

M. DANIEL LABBÉ :

3640 Je pense que tout a été dit. Ne serait-ce que pour réitérer que, effectivement, l'enclavement de superficies agricoles, au sens strict, ça peut continuer à se cultiver, sauf que ça fragilise et c'est moins propice pour le maintien et la pérennité de l'activité agricole sur ces superficies-là lorsqu'elles sont enclavées.

LE PRÉSIDENT :

3645

Merci. Je vous remercie.

Madame Sylvie Bourassa, s'il vous plaît. Rebonsoir, madame Bourassa.

Mme SYLVIE BOURASSA :

3650

Rebonsoir. Alors, il va m'en rester 198.

LE PRÉSIDENT :

3655 On est bien partis.

Mme SYLVIE BOURASSA :

3660 Alors, moi, je fais référence à la section 1.2.5.2 de l'étude d'impact, c'est la section qui touche des perspectives démographiques. Alors, c'est la page 9 de l'étude d'impact. Et on y lit que la population de la Montérégie dans son ensemble augmenterait de 11.1 % d'ici 2026, la partie de la Montérégie située dans la région métropolitaine de Montréal connaîtrait une croissance de 14 % et pour la MRC de Roussillon un accroissement de population de 16.3, toujours d'ici 2026.

3665 La question est la suivante. Ça reprend un peu les propos de monsieur qui a passé tantôt et qui se demandait d'où venait l'augmentation de débit considérable du volume de véhicules compte tenu qu'on a des prévisions de croissance démographique qui sont loin de ressembler à ça.

3670 Monsieur Fournier a répondu que ce serait l'effet d'attraction de l'autoroute qui offrirait un trajet sans feux de circulation et tout, et qui attirerait des véhicules qui circulent actuellement sur l'île de Montréal et qui n'ont pas d'affaire à y aller; en fin de compte, qui pourraient l'éviter. Donc, c'est du trafic de transit.

3675 Moi, je m'interroge sur la proportion de ce fameux trafic de transit dans l'augmentation quand même assez considérable de débit qu'on peut noter, quand on additionne le trafic projeté sur la 30 sud et le trafic projeté sur la 132 à la même période.

3680 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3685 Si vous me donnez juste le temps de trouver mes références.

LE PRÉSIDENT :

3690 C'est dans le DA5, je pense.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

On a affiché l'acétate. Monsieur le président, on a l'année 2003 qui est l'année de

3695 référence. Alors, actuellement, on a 3 300 véhicules, ce qu'on appelle «grand transit». Et la
définition de grand transit, c'est des échanges dont l'origine ou la destination se localise en dehors
des MRC Roussillon, Champlain et de l'île de Montréal. Et si on continue pour l'année de
référence: grand transit, 3 300 véhicules, 12 700 en transit régional et 29 000 en trafic local, pour
un total de 45 000 observé sur la 132.

3700

Le statu quo, si on ne faisait pas l'autoroute 30, la route 132, en 2021, on aurait une
progression relativement peu importante de grand transit, avec un gain relativement important de
transit régional et trafic local.

3705

En 2021 toujours, le total de la route 132 et de l'autoroute 30, vous voyez, ici, le bond
considérable de grand transit où on passe, dans le fond, du statu quo actuel de 3 300 à 12 800. Il
y a donc là un transfert ou une augmentation significative de grand transit.

3710

Le transit régional lui aussi fait un bond relativement important de 12 700 à 32 000. Et on
voit que sur la route 132, du grand transit, il n'y en a pas, et du transit régional, il y en a
pratiquement plus. Alors, presque tout le transit régional va se concentrer sur l'autoroute 30. Et
on voit l'évolution du trafic local évidemment, il n'y a pas de surprise, la majorité sera sur la 132
avec une faible proportion, à peu près 10 %, sur l'autoroute 30.

3715

Alors, c'est l'origine, en fait, et l'explication du grand transit.

LE PRÉSIDENT :

3720

Merci, monsieur Fournier. Merci, madame Bourassa, vous pouvez revenir demain.

Monsieur André Dugas.

M. ANDRÉ DUGAS :

3725

Alors, bonjour, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

Rebonsoir.

3730

M. ANDRÉ DUGAS :

Oui, rebonsoir. J'aimerais ça qu'on ramène l'acétate sur le trafic, si c'est possible.

3735

LE PRÉSIDENT :

Celle avec tous les chiffres?

M. ANDRÉ DUGAS :

3740

Celle qu'on vient de présenter à la demande de madame Bourassa.

3745

Concernant toute la question du trafic régional sur la 30 au sud, j'aimerais ça savoir quelle est la proportion de ces véhicules-là, ou du moins dans tous ces transits-là qu'on nous montre, la proportion des véhicules qui devront se diriger vers le West-Island.

3750

Parce qu'à ma connaissance, lorsqu'on parle d'une autoroute de contournement, puis on disait tantôt qu'on veut essayer d'attirer des gens qui passent actuellement sur l'île de Montréal, soit par Hippolyte-Lafontaine ou par le pont Champlain, pour décongestionner le centre-ville pour tout le trafic qui se dirige, entre autres, dans la direction du West-Island, alors si on veut les attirer sur la 30 dans une optique d'une autoroute de contournement, moi, je veux savoir, dans ces chiffres-là, il se dirige où le trafic. Quelle est la proportion des véhicules qui vont se diriger, dans le fond, vers le pont Honoré-Mercier dans notre secteur.

3755

Et suite à cette question-là, j'aimerais ça qu'on essaie de m'expliquer en quoi l'objectif qu'on vise d'une autoroute de contournement, qui est la continuité, la fluidité, va être rencontré pour ces véhicules-là.

LE PRÉSIDENT :

3760

Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3765

On va vous afficher à court terme une carte qui illustre les origines et destinations plus précises de ce trafic-là.

3770

En quoi ça va être plus fluide, c'est la décision des gens. En fait, on les affecte en fonction des temps de parcours et les gens choisissent systématiquement ou à peu près le temps de parcours le plus court. Et le temps de parcours le plus court, c'est là où il n'y a pas de congestion, en général.

3775

C'est une acétate qui est assez complexe. On est en direction ouest, en 2021, à l'heure de pointe, donc entre 6 h et 9 h le matin, et les gens qui sont sur Jean-Leman vont se diriger à 25 %... attendez un petit peu. 40 %, c'est Châteauguay, Léry, Beauharnois, Salaberry-de-Valleyfield et Grande-Île, donc 40 % vers ce secteur-là, le sud-ouest de la Montérégie; l'ouest de l'île de Montréal, 14 %; l'ouest plus loin sur la 40, 4.5 %; 5 % Vaudreuil/Dorion; et 25 % sud-ouest de la Montérégie, sud-ouest du Québec, en fait A-20.

3780 **LE PRÉSIDENT :**

S'il vous plaît, pas de commentaire dans la salle. On écoute les explications. Merci.

En fait, si je comprends bien, monsieur Fournier, c'est vraiment du transit régional?

3785

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

La majorité du transit est du transit régional, comme on a vu sur le tableau précédent.

3790 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, ce sont des gens de la région: les deux MRC, plus celle de l'île de Montréal. Les gens, pour leur emploi, se déplacent dans différentes directions, mais en tenant compte...

3795 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Il faut faire attention. Ces chiffres-là cachent aussi les chiffres de camionnage, il y a une proportion extrêmement importante. Il y a à peu près 20 % de camions sur le tronçon Jean-Leman et ces camions-là n'ont pas nécessairement la même destination. Ils sont noyés dans ces chiffres-là, mais ils ont des destinations différentes. Ils sont davantage liés à tout ce qui s'appelle exportation dans ce cas-là.

3800

LE PRÉSIDENT :

Donc, ça se dirige vers la 15 sud à ce moment-là.

3805

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Ils vont se diriger beaucoup vers l'Ontario ou vers les États-Unis en passant par l'Ontario.

3810

LE PRÉSIDENT :

Parfait, merci.

3815 **M. ANDRÉ DUGAS :**

C'est bizarre, parce qu'il me semble qu'on a déjà présenté des études qui nous démontraient qu'il y avait quand même un flot assez important de véhicules qui se dirigeait vers le West-Island. Mais il n'en demeure pas moins que lorsqu'on regarde les véhicules, il y a quand même 14,5 % du transit que vous dites régional, qui vont se diriger vers le West-Island. Pour ces gens-là, la question de la sécurité à la jonction de la 132...

3820

3825 Parce que là, si je comprends bien, vous allez vouloir, pour pas qu'ils passent sur la 132 dans la partie commerciale et résidentielle, qu'ils fassent le petit bout dans les terres et prendre la bretelle de sortie en direction de la 132. Comment vous allez assurer la sécurité de ce grand transit là avec un virage à 90 degrés sur la 132? Je ne comprends pas ça, moi. Ce qui est vrai pour...

3830 **LE PRÉSIDENT :**

Pouvez-vous remettre la carte de tantôt, s'il vous plaît?

M. ANDRÉ DUGAS :

3835 Parce que moi, je ne comprends pas pourquoi on... la grande carte, celle que monsieur Robidoux aimait beaucoup, le plan d'ensemble. Ça ici, là...

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3840 Ce qui vous inquiète, c'est cette courbe-là.

M. ANDRÉ DUGAS :

3845 Oui. Bien, c'est ça. Là, moi, ce que je comprends, c'est qu'on va vouloir non seulement attirer les gens vers la 30, mais ceux qui vont vouloir se diriger vers le pont Mercier, pour le 14,5 % dont je doute des chiffres – il y a sûrement du monde qui vont démontrer le contraire, j'espère – ces gens-là vont devoir utiliser cette bretelle-là qui est une voie de sortie, un choix, comme vous dites, qu'ils vont devoir faire pour se diriger vers la 132 et faire un virage à 90.

3850 Moi, je regrette, si la question de la sécurité, c'est primordial, si la question de la continuité et de la fluidité est primordiale, que ce soit un individu, 100 ou 2 000, ou 10 000, ou 22 000, ça devrait s'appliquer à tout le monde, ça, cette affaire-là.

3855 Alors, ici, on essaie le plus possible de lui donner une véritable vocation d'une route de contournement et on essaie aussi de nous prendre pour des idiots, la population, quand on nous présente ces chiffres-là. On n'est pas si idiots que ça, là. On les comprend très bien.

3860 Puis moi, je regrette là, mais le chemin le plus court pour un camionneur... vous avez dit, là, dans les alternatives que les gens vont prendre, ils vont prendre toujours la route la plus courte. Alors, moi, si j'étais camionneur, avec le prix de l'essence, bien, je sortirais à l'échangeur Jean-Leman puis je continuerais sur la 132.

3865 Alors, là, elles sont où vos études? Moi, je regrette, j'ai de la difficulté à croire ça. J'aimerais ça qu'on nous démontre vraiment le sérieux à travers de ces études-là. Pour moi, c'est comme tout le restant.

LE PRÉSIDENT :

3870 Monsieur Fournier, est-ce que vous êtes en mesure de répondre?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

L'étude de circulation, monsieur le président, est déposée, accessible à tout le monde.

3875 Le parcours continu sur l'autoroute 30 respecte les normes géométriques, c'est-à-dire qu'on va pouvoir négocier cette courbe-là à 100 km/heure sans aucun problème. Pour ce qui est des gens qui voudront aller vers le pont Mercier, c'est un échangeur, c'est un changement de route, ils vont quitter la 30 et il est normal de réduire sa vitesse dans un échangeur pour prendre une route qui devient une route nationale et non pas une autoroute.

3880 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, merci, monsieur Fournier. Merci.

3885 **M. ANDRÉ DUGAS :**

Je vais revenir.

LE PRÉSIDENT :

3890 Je n'ai pas de problème.

3895 Il est présentement 11 h. Nous allons terminer pour ce soir. Par contre, demain après-midi, nous allons continuer à 13 h 30 et je vais revenir avec les personnes qui sont déjà inscrites mais que je n'ai pas appelées ce soir.

3900 Donc, il y aurait dans un premier temps, monsieur Jean Poissant. Et par la suite, il y aurait un représentant, le grand chef du Mohawk Council of Kahnawake, et par la suite monsieur Christian Nantel, monsieur François Corriveau et monsieur Alain Cloutier.

Oui, vous avez une question?

UN INTERVENANT :

3905 Monsieur Lafond, j'adore être ici au Bureau d'audiences publiques présentement, sauf que je travaille le jour et je ne pourrai pas être là demain. Mais par contre, je veux avoir mon droit de parole dans la soirée.

LE PRÉSIDENT :

3910 Oui.

UN INTERVENANT :

3915 Est-ce que je dois me réinscrire ou...

LE PRÉSIDENT :

3920 Non, je conserve la liste des personnes qui sont inscrites et ceux qui n'auront pas été appelés ou qui ne pourront pas être présents demain après-midi, on va débiter avec eux demain soir en premier, avant toute chose.

UN INTERVENANT :

3925 Merci.

LE PRÉSIDENT :

3930 Ça me fait plaisir. Merci à tous et bonne fin de soirée.

* * * * *

3935 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

Et, j'ai signé :

3940 _____
LISE MAISONNEUVE, s.o.