

**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**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 2

Séance tenue le 31 août 2005, 13 h 30
Musée ferroviaire canadien
110, rue Saint-Pierre
Saint-Constant

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 31 AOÛT 2005	1
MOT DU PRÉSIDENT	1
LE PRÉSIDENT:	1
DÉPÔT DE DOCUMENTS.....	1
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
FRANÇOIS CORRIVEAU	6
DENIS BILODEAU	9
ANDREW DELISLE.....	13
GÉRARD BOISCLAIR.....	15
SERGE DROUIN.....	20
REPRISE DE LA SÉANCE	43
SYLVIE BOURASSA.....	48
BRUNO PINEAU-VALENCIENNE	55
JEAN-GUY BOURDEAU	57
PIERRE CAZA.....	59
GUY HÉBERT	68
FRANÇOIS CORRIVEAU	74
DENIS BILODEAU	77
GÉRARD BOISCLAIR.....	79

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 Mesdames et messieurs, bonjour ! Si vous voulez prendre place, nous allons débiter cette deuxième séance de l'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.

10 Avant de laisser la parole aux participants qui ont des questions à poser, je désire vérifier si le ministère des Transports a déposé de nouveaux documents depuis la dernière séance.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

15 Monsieur le président, oui, tout un ensemble de documents à déposer par le ministère des Transports. Je vous fais la lecture des titres.

20 Le décret 509-1999 concernant la délivrance d'un certificat d'autorisation en faveur du ministère des Transports pour la réalisation du projet de prolongement de l'autoroute 30 entre Châteauguay et l'autoroute 20 sur le territoire de la MRC de Vaudreuil-Soulanges.

25 Le décret 108-2003 concernant la délivrance d'un certificat d'autorisation en faveur du ministre des Transports pour la réalisation du projet de prolongement de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 sur le territoire des villes de Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson et Candiac.

30 Le décret 480-2004 concernant l'utilisation à des fins non agricoles des lots ou parties de lots pour la réalisation du projet de prolongement de l'autoroute 30 vers l'est jusqu'à l'autoroute 15.

35 Le décret 482-2004 concernant la modification du décret 108-2003 du 6 février concernant la délivrance d'un certificat d'autorisation en faveur du ministère des Transports pour la réalisation du projet de prolongement de l'autoroute 30 de Sainte-Catherine à l'autoroute 15 sur les territoires des villes de Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson et Candiac.

40 Un document du ministère des Transports : le parachèvement de l'autoroute 30 de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman, circulation et sécurité.

Un document du laboratoire ABS inc. : étude environnementale phase 1, futur tronçon de l'autoroute 30 au sud de Candiac entre les autoroutes 15 et 30 déjà existantes,

caractérisation des sols.

45 Daniel Labbé, prolongement de l'autoroute 30 à Candiac, à l'est de l'autoroute 15 vers Jean-Leman, étude d'impact agricole.

50 Entente entre l'Agence métropolitaine de transport et les villes de Sainte-Catherine, Saint-Constant, Delson, Candiac, La Prairie et les municipalités de Saint-Philippe et de Saint-Mathieu.

Entente relative au service de train de banlieue Montréal – Delson – Candiac.

55 Roche Deluc, les ponts Jacques-Cartier et Champlain inc. : Développement de l'autoroute 30 dans le secteur de la Rive-Sud de l'île de Montréal.

60 Carte générale montrant l'autoroute 30 de Sorel à Vaudreuil avec les tronçons existants et à construire. Carte de parachèvement de l'autoroute 30. Carte montrant le tracé de l'axe de l'autoroute 15. Carte avec débits. Carte du parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman, tracé recommandé, préliminaire et de la Ville de Candiac.

Étude des puits du ministère des Transports.

65 Daniel Labbé : Prolongement de l'autoroute 30 à Candiac à l'est de l'autoroute 15 vers Jean-Leman, variante secteur est.

Ministère des Transports, Politique sur l'environnement du ministère des Transports du Québec.

70 Ministère des Transports du Québec, Politique sur le bruit routier.

Ministère des Transports du Québec, Plan de gestion des déplacements, région métropolitaine de Montréal, stratégie d'intervention prioritaire d'avril 2000.

75 Ministère des Transports du Québec, Mieux s'entendre avec le bruit routier.

Estimation des coûts pour le tracé dans l'axe de l'autoroute 15 avec les mêmes détails que les tableaux 16 et 17 de l'étude d'impact.

80 Une carte générale de l'ensemble des interventions.

Le tableau des critères d'évaluation des variantes.

85 Les débits journaliers moyens annuels de 2004 pour la 40 et la 540 à Trois-Rivières, donc suite à l'information demandée hier.

La présentation du ministère des Transports en fait qu'on vous a faite hier.

90 Le graphique des déplacements autos-conducteurs de 91 à 2016.

Les origines-destinations 2021 en direction ouest.

95 L'autre présentation, c'est la simulation, je pense. Oui, c'est la simulation qu'on dépose aussi.

L'origine-destination du trafic sur le tronçon Jean-Leman, qui est une carte qu'on a déposée, un visuel qu'on a montré hier.

100 Le tracé recommandé préliminaire, ainsi que le tracé de la Ville de Candiac.

La répartition du trafic par type de déplacements.

105 Et, finalement, la fameuse pétition de 14 000 noms pour laquelle on dépose – et là-dessus, je ferais une mise en garde, ce n'est pas un document du ministère des Transports, on l'a trouvé à l'Assemblée nationale, donc on le dépose sous toutes réserves – et on dépose la page de provenance de l'Assemblée nationale, le fax de transmission et la première page de la pétition. On ne l'a pas en format électronique, évidemment.

110 **LE PRÉSIDENT :**

115 C'est bien. Merci. Monsieur Fournier, juste une petite question. Au niveau de la carte, bon l'autoroute 30 de Vaudreuil-Dorion à Sorel, l'année de mise en service, je ne sais pas si vous pouvez peut-être l'insérer? Chez nous, c'est la DA13. Voilà. Si on regarde vos sigles en bas, en fait, en service, chaussée construite, projetée. C'est que j'aimerais peut-être au niveau projeté, est-ce que c'est possible pour vous peut-être de la remodifier dans le sens où ce qui a été autorisé avec le numéro du décret, les bouts qui ont été autorisés avec le numéro du décret, donc pour ne laisser finalement que ce qui est projeté à l'heure actuelle, réellement projeté mais non autorisé. Est-ce que c'est possible pour le ministère de procéder à ces petites corrections-là ?

120 Et, en même temps, est-ce que c'est également possible pour les tronçons qui ont été autorisés par décret d'indiquer l'année de mise en service, l'année prévue de mise en service.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

125

Oui, monsieur le président, c'est des modifications qui sont faciles à faire. On va demander à quelqu'un de les faire cet après-midi et, aussitôt que ce sera disponible, on vous les déposera.

LE PRÉSIDENT :

130

Merci, monsieur Fournier.

135

Maintenant, au niveau de madame Dansereau, est-ce que c'est possible, parce qu'il y a des cartes dans votre plan, mais elles ne sont pas en couleur. Donc, nous, on a de la difficulté. Dans le cap sur le monde, projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement, il y a plusieurs cartes avec les sigles. Mais là, c'est difficile, vu qu'elles sont en noir et blanc, tout est en noir et blanc. Donc, c'est vraiment difficile. Est-ce que c'est possible d'avoir des copies couleurs des cartes, s'il vous plaît ?

140

Mme LYNE DANSEREAU :

145

Ce document-là est un document qui est produit par la Communauté métropolitaine de Montréal et je vous les ai donnés, imprimés, parce que ça avait été demandé. Malheureusement, ce n'est pas un document que moi je peux reproduire en couleurs. Il faudrait soit faire des photocopies couleurs ou s'adresser directement à la Communauté métropolitaine de Montréal. Par contre, l'autre document...

LE PRÉSIDENT :

150

Votre schéma d'aménagement...

Mme LYNE DANSEREAU :

155

J'ai laissé un CD-ROM à madame Poliquin qui contient les cartes en couleurs. Donc, il est facile de les imprimer en couleurs. Vous voulez les avoir ?

LE PRÉSIDENT :

160

S'il vous plaît, oui.

Mme LYNE DANSEREAU :

165

Je vais vous les produire en couleurs.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

170 **Mme LYNE DANSEREAU :**

De rien.

LE PRÉSIDENT :

175

C'est plus rapide, vous comprenez ?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

180

Monsieur le président ?

LE PRÉSIDENT :

Oui ?

185

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Le ministère se fera un plaisir de faire les photocopies couleurs du document de la CMM, si vous le demandez.

190

LE PRÉSIDENT :

Oui, ça serait fort apprécié. Merci.

195

Le registre est maintenant ouvert et les personnes qui le souhaitent peuvent s'y inscrire dès maintenant. Nous débuterons cette deuxième séance en appelant par ordre d'inscription les personnes qui se sont inscrites hier soir mais qui n'ont pas pu être appelées pour différentes raisons.

200

Donc, je demande à monsieur Jean Poissant, s'il vous plaît, de se présenter. Est-ce que monsieur Poissant est ici ? Non, il est absent. Il sera là ce soir, je présume ? Parfait. Nous allons quand même garder son nom pour ce soir. Est-ce que monsieur Michael Delisle est présent ? On m'avait dit qu'il serait ici vers 14 h. Donc, il n'est pas tout à fait 14 h. On va continuer dans ce cas-là avec monsieur Christian Nantel. Monsieur Nantel est absent cet après-midi, il sera là ce soir. Parfait.

205

Est-ce la même chose pour monsieur François Corriveau ? Vous êtes présent, monsieur Corriveau.

M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

210

Bonjour, monsieur le président !

LE PRÉSIDENT :

215

Bonjour, monsieur Corriveau !

M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

220

Les séances du BAPE visent à permettre aux citoyens de s'informer sur l'ensemble du projet et tout particulièrement de se référer à l'analyse environnementale qui a été déposée, l'étude d'impact sur l'environnement. Dans cette étude d'impact sur l'environnement, il y a un préambule. Personnellement, je considère que le préambule, c'est ce qui doit soutenir l'ensemble du document, c'est-à-dire les suites, les exposés.

225

Or, je voudrais poser une question sur une des parties du préambule. Elle se situe à la page 12.

LE PRÉSIDENT :

230

Page 12 de l'étude d'impact ?

M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

235

Exact.

LE PRÉSIDENT :

Donc, page 12 du PR3. 1.

240

M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

245

On dit dans l'étude d'impact sur l'environnement pour le parachèvement de l'autoroute 30, de l'autoroute 15 à l'échangeur Jean-Leman, que le Bureau des audiences publiques sur l'environnement avait constaté en 2002 que la construction d'un tracé sud des zones urbanisées de Saint-Constant, Delson et Candiac s'avérait préférable. Je répète le mot qui est écrit : « s'avérait préférable » en regard des préoccupations émises par les citoyens et les groupes d'intérêt.

250 Ma question : sur quoi les gens du ministère qui ont écrit un énoncé qui est quand même important se sont-ils basés pour dire que les citoyens et les groupes d'intérêt préféreraient le tracé sud.

LE PRÉSIDENT :

255 Monsieur Fournier, êtes-vous en mesure de répondre à cette question ?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

260 Monsieur le président, je vais demander à monsieur McCann de donner la réponse complète, mais je vous dirais d'entrée de jeu que je crois qu'il s'agit là d'une reproduction à peu près textuelle de la conclusion du rapport du BAPE de 2002. Mais je vais demander à monsieur McCann de confirmer.

M. BERNARD McCANN :

265 Effectivement, c'était un constat de la commission du BAPE qui avait analysé le dossier des audiences publiques et qui avait employé le terme «préférable» au regard des préoccupations qui ont été émises par les citoyens lors des audiences.

M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

270 Monsieur le président, je voudrais juste réagir à cette affirmation-là en référant la personne-ressource qui vient de répondre à la page 18 du rapport du BAPE où on dit – où on dit – que les citoyens, s'ils sont du nord ou du sud, peuvent favoriser l'un ou l'autre des tracés. Je n'ai pas de problème avec ça.

275 Par contre, on mentionne que l'ensemble des administrations municipales favorisent le nord. Que l'ensemble des groupes communautaires favorisent le nord. Et que l'ensemble des grandes entreprises favorisent le nord. Alors, pourquoi écrire dans ce document-là que l'ensemble des groupes d'intérêt et des citoyens sont favorables au sud? Je ne comprends pas.

LE PRÉSIDENT :

285 En fait, je pense que la réponse est la suivante. La mention à la page 18, à moins que je me trompe, réfère aux préoccupations qui ont été soulevées par les citoyens. Donc, ça nous prendrait le rapport du BAPE numéro 164. Moi, je ne l'ai pas avec moi. Il n'y a personne qui l'a. Ma collègue, Lucie Bigué, va m'apporter le rapport 164. Je vais juste

290 vérifier si c'est bien dans les préoccupations des citoyens. Vous dites à la page 18 ?

M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

Page 18, en résumé.

295 **LE PRÉSIDENT :**

Bon, effectivement à la page 18, ça fait état des préoccupations et des opinions des participants. En fait, ce qui a été émis, les opinions et les préoccupations qui ont été émises dans les mémoires présentés à l'époque. Mais ce qu'on retrouve en conclusion, effectivement, ce que le ministère des Transports a pris dans la conclusion, on retrouve ce qui a été mentionné par monsieur McCann.

M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

305 On retrouve ça où?

LE PRÉSIDENT :

310 Dans le rapport 164 du BAPE. Mais, moi, je n'ai pas évidemment à le commenter. Mais vous pouvez aller sur Internet et le rapport 164 est disponible pour lecture.

M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

315 Mais vous comprendrez que quand on présente un document aux citoyens, un ministère se doit d'être transparent et refléter la réalité, la vraie, les vraies choses qui se sont dites. Et quand je lis ça, je trouve que c'est une phrase complaisante pour orienter une discussion et, comme citoyen, je ne peux pas, dans un système démocratique, qu'on ne s'exprime pas clairement. Moi, je n'en suis pas qu'on soit pour ou contre. C'est simplement la vraie, la vraie vérité qu'on devrait dire.

320 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Corriveau, vous pouvez ne pas être d'accord et j'espère que vous allez nous en faire part dans le mémoire que vous déposerez éventuellement et qu'on pourra en discuter le 27 septembre prochain.

M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

330 Effectivement, monsieur le président, et je vous remercie de l'attention que vous m'avez portée.

LE PRÉSIDENT :

Vous avez le droit à une seconde question, monsieur Corriveau, si vous en avez une.

335

M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

Je vais revenir, pour prendre le temps de la préparer.

340

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup. Monsieur Alain Cloutier. Monsieur Cloutier n'est pas là. Ce soir ?

Monsieur Denis Bilodeau. Bonjour, monsieur Bilodeau !

345

M. DENIS BILODEAU :

Bonjour, monsieur le président, monsieur le commissaire ! C'est pour en revenir à qu'est-ce qui s'est dit hier soir. Est-ce qu'on pourrait mettre la carte du tracé avec l'échangeur sur la 15, qui relie la 30 et la 15 ensemble avec le tracé sud ?

350

LE PRÉSIDENT :

Avec les choses de convergence et de...

355

M. DENIS BILODEAU :

C'est ça.

360

LE PRÉSIDENT :

C'est en plein ça.

M. DENIS BILODEAU :

365

Ah ! Ce n'est pas la même question qu'hier.

LE PRÉSIDENT :

370

Non, non, je présume que ce n'est pas la même question.

M. DENIS BILODEAU :

C'est pour vous dire qu'hier, on a parlé de vitesse : 100 km/h.

375

LE PRÉSIDENT :

Oui.

380

M. DENIS BILODEAU :

On a dit que le tracé de la 15 et la 30 qui se chevauchent va réduire la vitesse à 90 km/h et que l'autoroute 30, où ça se relie complètement avec l'autoroute 30 de Châteauguay, où ça va se relier, il y a une courbe.

385

LE PRÉSIDENT :

C'est le tronçon entre la 15 vers l'ouest qui, effectivement, va relier.

390

M. DENIS BILODEAU :

C'est ça. En réalité, j'ai besoin de deux cartes : la carte générale, puis l'autre carte avec le tronçon de la 15.

395

LE PRÉSIDENT :

Cette carte-là, n'est-ce pas ?

400

M. DENIS BILODEAU :

Oui. Si on voit ici la courbe qui relie la 30 avec l'autre 30 qui est existante, vous dites que ça va se négocier à 100 km/h. Est-ce que vous pouvez nous donner le rayon de cette courbe ? Puis, avec l'autoroute 15, avec qu'est-ce qui s'était dit en 2002 avec le BAPE, les courbes qui relient la 15 et la 30 au sud, je voudrais avoir la dimension des rayons aussi, des courbes.

405

LE PRÉSIDENT :

En fait, vous voulez connaître la géométrie de ces courbes-là, n'est-ce pas ?

410

M. DENIS BILODEAU :

C'est ça.

415 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, les deux courbes en question. La première, on va commencer par celle qui est plus l'ouest, s'il vous plaît. Monsieur Fournier.

420 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Je vais demander à Gérald Lavoie de venir nous décrire les rayons de courbure de ces tracés-là.

425 **M. GÉRALD LAVOIE :**

Oui, monsieur le président. Concernant cette courbe-là, on parle d'un rayon qui est de l'ordre de 790 mètres, alors que le rayon qu'on avait pour le tracé A-15, on parle d'un rayon de l'ordre de 450 mètres. Ce qui fait que ça ici normalement permet une vitesse de 100 km/h sans aucun problème. C'est une question de la pente transversale de la chaussée, mais ça assure en tout cas une vitesse de 100 km/h.

LE PRÉSIDENT :

435 Le minimum requis pour pouvoir prendre une courbe à 100 km/h?

M. GÉRALD LAVOIE :

Pour 100 km/h, je vous dis ça de mémoire, c'est 580 mètres, je crois.

440

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Est-ce que ça répond à votre question ?

445 **M. DENIS BILODEAU :**

Ça veut dire qu'en entrant vers la 30 par la 15, ça veut dire qu'il manquerait environ 100 mètres.

450 **M. GÉRALD LAVOIE :**

Quand on a fait le tracé dans l'axe de la 15, là il y avait des considérations. Actuellement, on a une compagnie ici qui nous limitait au niveau de Goodfellow. Il y a quand même les deux compagnies qui sont existantes là qui sont en opération, que c'est florissant comme tel au niveau de – et maintenant, il y avait toute la question du raccordement au

455

niveau de Jean-Leman. Ce qui fait que le fait d'augmenter ces courbes-là, on allait isoler, on coupait la zone blanche en deux, en tout cas une bonne partie de la zone blanche qui se serait retrouvée entre les deux autoroutes, l'autoroute 15 et l'autoroute 30 plus à l'est.

460 **M. DENIS BILODEAU :**

Si je comprends bien, le 100 mètres qu'il manque pour la courbe sur la 15, le ministère ne veut pas toucher à la zone blanche. Mais, par contre, toucher à la zone verte, ça dérange rien. C'est ça que le ministère nous dit ?

465

M. GÉRALD LAVOIE :

Il faut faire attention. Là, c'est parce qu'on parle d'une courbe donnée, mais il faut voir l'intégration. On a un échangeur d'autoroute à autoroute à cet endroit-là. On a un autre échangeur d'autoroute à autoroute à cet endroit-là et on a un troisième échangeur pour une desserte locale. C'est l'intégration de tous ces éléments-là et la desserte, les raccordements entre les différents... que ce soit la 132, l'autoroute 15 et vers Jean-Leman qui complexifie la tâche. En tout cas, qui complexifie la géométrie de cet endroit-là.

470

475

On a montré hier ce qu'on avait développé, qui est une bonification par rapport à ce qui avait été présenté en 2002. Maintenant, ça demeure pour nous-mêmes, en tout cas, là on parle seulement que de rayon, mais quand on intègre tous ces éléments-là, les trois échangeurs, la desserte, les raccords, tout ça, ça devient très difficile de faire cet aménagement-là.

480

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie, monsieur Lavoie.

485

Mon collègue, monsieur Dériger, aurait une question.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

490

Pour bien comprendre la question des rayons, est-ce que quand vous parlez de rayon pour 100 km/h, est-ce que vous prévoyez à l'intérieur de ça une marge de sécurité ? C'est-à-dire, parce que j'imagine qu'il peut y avoir à l'occasion des conducteurs qui roulent plus que 100 kilomètres.

495

M. GÉRALD LAVOIE :

Le principe, puis ça se retrouve dans certains tomes, tantôt on a dit 580 mètres.

500 Normalement, quand on conçoit une route, normalement on la conçoit de façon générale pour des routes régionales, des routes nationales, de l'ordre de 10 kilomètres de plus que la vitesse affichée. Maintenant, sur autoroute, il est fortement recommandé – et on le retrouve dans certains tomes – que cette conception-là soit de l'ordre de 20 à 30 kilomètres de plus.

505 Tantôt, je vous ai mentionné 580 mètres pour 110 km/h, si on parle d'une route. Toujours est-il que dans les nouvelles conceptions, si je parle de 20 kilomètres de plus que la vitesse affichée, à ce moment-là on parle d'un rayon de 750 mètres minimum. C'est un peu plus ça tantôt que j'aurais au niveau, parce qu'on est à même de constater que le comportement des citoyens ou des usagers de la route, on est à même de constater que sur le réseau autoroutier, ça circule davantage aux alentours entre 110, 115 km/h. Ce qui fait que si on veut mettre en place une infrastructure qui réponde en tout cas aux attentes et aux comportements de ce qu'on peut observer sur le réseau, en principe, il est fortement
510 recommandé que sur les réseaux supérieurs, quand on parle d'autoroute, qu'on fasse une conception de 120 km/h.

515 À ce moment-là, ce que j'ai mentionné tantôt pour le 10 kilomètres de plus, 110 km/h qui était 580, si je parle de 120 km/h, parce que tout ce secteur-là, comme le secteur adjacent, on parle d'une conception de 120 km/h, à ce moment-là on parle d'un rayon de 750 mètres.

LE PRÉSIDENT :

520 Merci, monsieur Lavoie.

Merci, monsieur. Vos deux questions sont épuisées. Vous pouvez vous réinscrire, par contre, il n'y a aucun problème.

525 **M. DENIS BILODEAU :**

Je pensais que c'était la même question.

LE PRÉSIDENT :

530 Écoutez, ce n'est pas une question avec sous-question. On respecte les mêmes règles de procédure qu'hier.

Monsieur Michael Delisle, s'il vous plaît. Bonjour, monsieur Delisle !

535 **M. ANDREW DELISLE :**

Bonjour! Je ne suis pas Michael, je suis Andrew Delisle. Je représente monsieur

540 Delisle. On est apparenté, mais moi, je ne suis pas le grand chef maintenant. C'est lui qui l'est.

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Je m'excuse, monsieur Delisle.

545 **M. ANDREW DELISLE :**

550 Je suis content d'être ici au nom du grand Chef et c'est seulement pour souligner au monde que depuis des années, on a essayé de travailler avec les gens de la région. Je sais qu'il y a beaucoup de problèmes de temps en temps, mais je pense que dans l'avenir, il y a une association amicale où on va être capables de travailler ensemble dans la paix pour obtenir une prospérité pour la région.

555 Mais avec ça, je voulais dire, j'ai une lettre à vous présenter mais seulement pour dire que le Conseil mohawk de Kahnawake est inquiet que les travaux prévus de la nouvelle section qui doit être construite sur des territoires agricoles à Saint-Constant pourraient causer des problèmes environnementaux tels que l'élimination qui s'est produite le long de la frontière est de Kahnawake, qui est adjacente à l'autoroute 30. Ce territoire n'avait pas été inondé jusqu'à ce que l'autoroute 30 soit construite au début des années 1990.

560 Le Conseil mohawk de Kahnawake s'inquiète également entre autres d'une possible augmentation de la circulation dans Kahnawake et du besoin d'inclure Kahnawake dans les possibles retombées financières qui pourraient résulter du parachèvement de l'autoroute.

565 Dans sa lettre, le grand Chef rappelle au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement que l'autoroute 30 s'étend sur les terres de la Seigneurie de Sault St-Louis, de même que sur le territoire traditionnel mohawk et qu'en ce sens, Kahnawake protégera ses intérêts.

570 La lettre clarifie la position du Conseil mohawk de Kahnawake, soit que cette participation de l'audience, qu'elle ne devrait en aucune manière être interprétée comme une participation officielle au processus de consultation et est sans préjudice. C'est la déclaration que j'ai faite. Je vais vous donner la lettre.

LE PRÉSIDENT :

575 Parfait. Je vous remercie infiniment, monsieur Delisle. Peut-être la déposer à l'arrière à madame Poliquin et madame Poliquin va nous en faire part. Merci beaucoup, monsieur Delisle.

580 Madame Sylvie Blais, s'il vous plaît? Madame Blais est absente. Monsieur Gérard Boisclair. Bonjour, monsieur Boisclair!

M. GÉRARD BOISCLAIR :

585 On vient toujours pour le tronçon Jean-Leman.

LE PRÉSIDENT :

590 Toujours, monsieur Boisclair.

M. GÉRARD BOISCLAIR :

595 La construction du tronçon Jean-Leman, afin d'avoir un accès fluide et sécuritaire à l'autoroute 30, ne répondra d'aucune façon aux problèmes de congestion que je vis quotidiennement, soit pour me rendre à Montréal ou tout simplement pour faire mon magasinage dans les commerces localisés sur la route 132.

600 J'espère, monsieur le président, que vous allez prendre ça en considération. Je veux croire qu'il faut doter Montréal d'une voie de contournement. Enfin, vous nous consultez pour venir en aide à des gens à l'extérieur. C'est bien, mais il y a un proverbe qui dit que la charité bien ordonnée commence par soi-même. Il faut desservir les quatre villes aux alentours.

605 Alors, quand je vois que la rue où j'habite est congestionnée par les automobilistes désireux de se rendre au centre d'achats pour éviter la dangerosité de la 132, qui a des accidents à tous les jours, que l'ensemble des travailleurs perdent un temps fou aux feux de circulation, que le bruit et la pollution causés par les arrêts et départs des véhicules ne font qu'augmenter la pollution, ma préférence serait que vous répondiez à mes propres besoins en priorité. Pourquoi ne transférez-vous pas les argents du tronçon Jean-Leman que je n'utiliserai probablement jamais ou à peu près, si je suis bien mal pris, à moins d'un tsunami, probablement jamais pour rendre la 132 fluide et sécuritaire comme le veut le gros bon sens.

610 Y a-t-il quelqu'un qui peut me répondre à ça?

LE PRÉSIDENT :

615 Donc, votre question, vous voulez savoir pourquoi qu'on n'utilise pas les sommes d'argent – entre parenthèses – réservées pour l'éventuel tronçon entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman et de mettre ces sommes d'argent là sur la 132. C'est l'objet de votre question, si je comprends bien.

620

M. GÉRARD BOISCLAIR :

C'est ça.

625 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Fournier, s'il vous plaît.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

630

Monsieur le président, c'est une question pour laquelle il y a une réponse à plusieurs volets. Dans un premier temps, le ministère est bien conscient des problèmes que vivent les usagers de la route 132 et c'est la raison pour laquelle il avait planifié d'intervenir dans ce secteur-là, et il a choisi de le faire en construisant un lien autoroutier.

635

Ce lien autoroutier là a besoin d'un complément du côté est, qui est Jean-Leman, pour lequel lien on est devant vous aujourd'hui. Et ce lien-là va être utilisé par entre 28 à 30 000 usagers quotidiennement, ce qui est quand même considérable. Donc, il y a des gens qui vont l'utiliser.

640

Par contre, ce qu'il faut voir et ce qu'on a montré dans nos données de circulation hier soir, et ce que vous pouvez accéder dans l'étude d'impact aussi, c'est le fait qu'en déplaçant le transit régional et le grand transit vers l'autoroute 30 au sud, bien sûr on va créer de l'espace, on va créer de la fluidité sur la route 132.

645

Par ailleurs, il y a aussi un engagement du ministère des Transports à intervenir sur la 132, on a commencé dans le premier deux kilomètres à l'extrémité est, et je pourrais demander à monsieur Caron d'expliquer ce qui est prévu, un peu comme on l'a fait hier, mais de revenir sur ce qui est prévu pour la 132, le cinq kilomètres sur lequel le ministère a l'intention d'intervenir. Alors, avec votre permission, je vais demander à monsieur Caron de le faire.

650

LE PRÉSIDENT :

655 Oui, allez-y. Monsieur Caron, s'il vous plaît.

M. BERNARD CARON :

660 Comme vous avez pu le constater, monsieur le président, en arrivant dans le secteur, il y a actuellement des travaux qui se font dans ce secteur-ci. On a un projet qui a cours depuis 2004 et qui devrait se terminer à la fin 2006. Donc, c'est déjà un premier pas pour

rendre l'axe, la route 132 plus fluide. On construit ici 6 voies de circulation. Donc, ceci est en cours et ça avait été promis déjà en 2003.

665 Maintenant, dans le 5 kilomètres qui suit, depuis déjà plus de tout près d'un an, nous discutons déjà avec la MRC et avec les municipalités du secteur pour refaire ce secteur-là, ce tronçon de route là et le rendre plus fluide, et le rendre aussi beaucoup plus accessible à la population et aux commerces qui sont dans les environs.

670 Le travail de conception de ce 5 kilomètres-là est déjà amorcé. Il y a une firme de génie-conseil qui y travaille et il y a des rencontres avec la MRC qui se font déjà et les municipalités. Il est prévu, en juin 2006 et en novembre 2006, de rencontrer la population et de leur présenter l'état d'avancement de nos travaux sur ce 5 kilomètres-là. Donc, ce tronçon de route là, même si l'autoroute 30 se construit, n'est pas laissé à lui-même. On prévoit
675 l'améliorer. Et sur le tronçon, on prévoit 6 voies de circulation, donc 3 voies par direction, ce qui devrait rendre la circulation, avec l'autoroute 30, beaucoup plus fluide sur la route 132 et ainsi améliorer cette voie de circulation là pour la population locale.

680 Parce qu'on voyait hier soir, dans l'étude de circulation, qu'il est prévu en 2021 quand même 45 000 véhicules/jour sur ce tronçon-là, ce qui est à peu près le niveau de circulation actuellement. Donc, ça, c'est prévu en 2021. Donc, lorsque l'on aura fait la réfection du 5 kilomètres, il est évident que la circulation sera beaucoup plus fluide, sécuritaire et elle permettra, à ce moment-là, à la population locale d'utiliser une voie de circulation moderne.

685 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, c'est à partir des travaux qui sont actuels jusqu'à Sainte-Catherine, c'est ça là?

690 **M. BERNARD CARON :**

Oui, de la rue Principale à Delson jusqu'à l'intersection de l'autoroute 30 à Sainte-Catherine.

695 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, grosso modo, quoi, 5 kilomètres?

700 **M. BERNARD CARON :**

C'est 5 kilomètres.

LE PRÉSIDENT :

Et l'échéancier prévu de tout ça?

705

M. BERNARD CARON :

Actuellement, il est prévu de commencer ces travaux-là immédiatement après la construction de l'autoroute 30. Au niveau du ministère des Transports, c'est ce que l'on vise au niveau technique. Maintenant, vous êtes conscients qu'en ce qui concerne les argents qui sont alloués, il appartient à l'Assemblée nationale de les voter, mais techniquement, nous, on se prépare pour réaliser ces travaux-là donc à partir de 2008-2009.

710

LE PRÉSIDENT :

Oui, allez-y.

715

M. GÉRARD BOISCLAIR :

Nos autorités gouvernementales nous ont dit que ça ne serait pas avant 2016 que la 132 serait modifiée. Avant 2016. C'est loin, ça là. Si ça compare avec ce qu'on a sur la 132, ça fait 30 ans, puis je pense que 16 ans, c'est...

720

Puis est-ce qu'il va y avoir des lumières sur le complexe qu'ils veulent faire? Sur le changement qu'ils veulent faire sur la 132? S'il y a encore des lumières, ça change absolument rien.

725

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

730

M. BERNARD CARON :

Oui, monsieur le président, il y aura des lumières. C'est un boulevard urbain que l'on construit, c'est un boulevard qui va servir à amener la population aux commerces, donc il y aura des lumières. On prévoit avec les municipalités d'essayer de revoir la hiérarchie du réseau dans le secteur, donc de façon à ce que les lumières soient beaucoup plus efficaces que ce qu'on a actuellement. Il y aura une synchronisation. Donc, malgré le fait qu'il y aura des lumières, ce sera de beaucoup amélioré par rapport à ce que l'on vit actuellement.

735

740

LE PRÉSIDENT :

À l'heure actuelle, ce n'est pas synchronisé. C'est ça que vous me dites?

745 **M. BERNARD CARON :**

Actuellement, c'est synchronisé, mais il y a tellement de véhicules. Et, vous savez, dans un réseau routier, c'est comme un quadrillage. Il y a une hiérarchie qu'il faut se donner. Il y a des endroits où il faudra des chemins de desserte, de façon à collecter les automobiles et les amener à une intersection bien précise. Donc, il y aussi toute la question des entrées privées qui vient aussi congestionner le réseau.

750
Donc, étant donné qu'on aura une voie qui sera remise à neuf, la fluidité et la sécurité de ce secteur-là sera de beaucoup, beaucoup améliorée.

755
Et j'aimerais peut-être, si vous me le permettez, j'ai affirmé que l'on travaillait pour le faire en 2008-2009. Cette affirmation-là, ce n'est pas une affirmation gratuite. Si monsieur dit 2016, je pense qu'on est dans le domaine et on travaille avec les autorités, et ce qu'on nous demande, c'est de la préparer pour cette époque-là. Je pense que l'affirmation de monsieur est peut-être en tout cas osée.

760

LE PRÉSIDENT :

765 Les autorités vous ont demandé de préparer ces travaux-là pour 2009, si j'ai bien compris votre réponse.

M. BERNARD CARON :

770 C'est ça.

770

LE PRÉSIDENT :

Donc, vous avez votre réponse, monsieur Boisclair.

775 **M. GÉRARD BOISCLAIR :**

Les autorités gouvernementales ont bien parlé de 2016 au maire de Saint-Constant. Est-ce qu'ils sont crédibles? Je ne le sais pas.

780 **LE PRÉSIDENT :**

785 Écoutez, moi non plus, je ne peux pas répondre à ça. Nous n'étions pas présents, ni vous ni moi. Donc, on doit présumer que la réponse que monsieur Caron vient de nous faire, ça reflète effectivement les pensées gouvernementales. Je vous remercie, monsieur Boisclair, et vous pouvez toujours vous réinscrire pour d'autres questions.

Monsieur Serge Drouin, s'il vous plaît.

M. SERGE DROUIN :

790

Bonjour, monsieur le président!

LE PRÉSIDENT :

795

Bonjour, monsieur Drouin!

M. SERGE DROUIN :

800

Serge Drouin, directeur général de la Ville de Candiac. Une question, puis peut-être une demande à formuler à la commission. Ma première question, ça serait de demander – c'est plus une précision face à hier – on dit dans l'étude d'impact que le tracé Candiac a été étudié, qu'il a été accepté pour sa continuité, sa fluidité et rejeté pour son enclave agricole.

805

Donc, ma question, c'est de dire, est-ce que c'est les seuls éléments qui ont été étudiés dans l'étude d'impact? Donc, on oublie le visuel, sonore, tous les autres aspects de ça. Donc, si c'est le seul critère de départ qui a été pris en considération pour la suite a été analysé, si, bien sûr, le tracé Candiac...

LE PRÉSIDENT :

810

Donc, vous voulez que le promoteur précise finalement les facteurs qu'ils ont considérés, qui ont été considérés pour rejeter le tracé de Candiac et non seulement la partie enclavement futur des terres. Est-ce qu'il y a d'autres éléments ou d'autres critères sur lesquels ils se sont basés pour ne pas retenir le tracé proposé par la Ville de Candiac. Je pense que c'est l'objet de votre question.

815

M. SERGE DROUIN :

Ma première question.

820

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Monsieur Fournier, s'il vous plaît.

825

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Monsieur McCann va répondre à cette question-là, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

830

Merci.

M. BERNARD McCANN :

835

Comme je l'ai mentionné hier en commission, l'étude d'impact se divise en deux parties. Dans la première partie de l'étude d'impact, on définit des variantes à un projet. Bon, dans le cas de cette étude-là, on en a défini 4 variantes, et une première sélection se fait sur ces variantes-là pour étudier plus en détail celle qui reste ou les deux qui peuvent rester à ce moment-là. Évidemment, au moment où on fait cette sélection-là, on définit un certain

840

nombre de critères. Et comme monsieur Fournier ou moi, on vous l'a mentionné hier, étant donné notre connaissance du secteur où il y a peu de résistance environnementale ou peu d'enjeu environnemental, on savait dès lors qu'un des critères déterminants dans le choix ou dans la sélection de la variante ou du tracé recommandé, c'était son impact sur le territoire agricole comme tel.

845

Évidemment, quand on regarde le tracé de Candiac, tel qu'il nous a été soumis, il y a d'autres impacts – comme sur cette carte-là, ça ne paraît pas – mais ce tracé-là croise un ruisseau canalisé tout près, sinon dessus. Mais ça, ça n'a pas été mentionné dans l'étude parce qu'on n'a pas retenu ce critère-là pour sélectionner les variantes. Si on avait retenu ce

850

critère-là, par exemple, la variante de Candiac aurait encore été marquée négativement.

Donc, effectivement, on n'est pas obligé de mesurer en détail tous les impacts d'une variante pour sélectionner au départ, mais l'étude en détail se fait par après.

855

M. SERGE DROUIN :

Juste une précision, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

860

Allez-y.

M. SERGE DROUIN :

865

Donc, les 4 critères, si je comprenais bien, c'est la fluidité, la continuité, la zone blanche, la zone verte, l'enclave. C'était ça les 4 critères sur lesquels vous vous êtes basés dans l'étude d'impact.

M. BERNARD McCANN :

870

Il y a 3 critères. Les critères de conception routière, qui est fluidité, sécurité, etc. , un. L'impact sur la zone blanche, l'impact sur la zone agricole en deux volets : les besoins en emprise et l'isolement de la zone agricole. Comme le tableau que je vous ai montré. Je peux vous le montrer.

875

LE PRÉSIDENT :

Vous avez eu réponse à votre première question.

880

M. SERGE DROUIN :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

885

Votre seconde question.

M. SERGE DROUIN :

890

C'est plus une demande, puis je ne sais pas si elle est prématurée, mais comme monsieur le maire vous l'a expliqué hier, l'ensemble du milieu, on est d'accord sur un tracé alternatif. Pas que le tracé du ministère va être regardé par la Ville, mais la Ville aussi a regardé l'ensemble des justifications pour le tracé, en accord avec le milieu. Comme je dis, je ne sais pas si c'est prématuré, mais ça serait peut-être intéressant que notre personne-ressource, madame Dupont, puisse déposer le tracé de Candiac et les justifications qui nous amènent à penser que le tracé qu'on propose est plus adapté aux besoins du milieu que celui du ministère, plutôt que de passer question par question pour chaque item sonore et visuel.

895

Donc, je laisse à votre libre cours de l'accepter ou de refuser, de dire comment vous entrevoyez la chose, mais je pense que ça serait peut-être un élément intéressant.

900

LE PRÉSIDENT :

En fait, c'est peut-être prématuré, mais auparavant, je préférerais que madame Dupont nous explique le plan de développement de la Ville de Candiac et, par la suite, on pourra glisser vers ce portrait-là.

905

Est-ce que vous pourriez nous expliquer un peu le plan de développement, madame Dupont, de la Ville de Candiac, s'il vous plaît?

910

Mme MARIE DUPONT :

915 Oui, certainement, ça va me faire plaisir, monsieur le président. En fait, le plan de développement sur lequel la Ville de Candiac travaille déjà depuis plusieurs années se compose, grosso modo, d'à peu près 17 millions de pieds carrés. Donc, ça couvre effectivement toute la partie que l'on voit sur la carte au tableau, qui est en zone blanche.

920 Alors, comme je le mentionnais, depuis quelques années déjà, on travaille à élaborer pour ce secteur-là tout un concept d'aménagement. En fait...

LE PRÉSIDENT :

925 Madame Dupont, excusez-moi. Est-ce que vous avez une carte ou encore peut-être monsieur Fournier, avez-vous la carte?

Mme MARIE DUPONT :

J'en ai une.

930 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Monsieur le président, on a des cartes en format électronique qui reproduisent l'information la plus à date que nous on a sur le plan stratégique de Candiac et qu'on peut afficher.

935

LE PRÉSIDENT :

Bon, est-ce que vous pourriez l'afficher, s'il vous plaît?

940 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Oui, bien sûr.

Mme MARIE DUPONT :

945

Sinon, j'ai aussi sur des disques une présentation qu'on pourra utiliser mais peut-être qu'effectivement elle est déjà là. Est-ce que je peux m'approcher du tableau, monsieur le président? J'ai des problèmes de vision, je ne vois absolument rien.

950 **LE PRÉSIDENT :**

Faites, madame.

Mme MARIE DUPONT :

955

Juste en attendant que la carte apparaisse, tout simplement en préambule dire que – le maire l'a mentionné un peu hier soir – la Ville de Candiac travaille à un projet de développement depuis plusieurs années et la Ville, comme c'est une ville vraiment nouvelle dans le vrai sens du mot en termes d'urbanisme, c'est une ville qui a déjà eu sa conception au tout, tout début de sa formation. Donc, depuis 1957, on a des plans qu'on utilise encore, qui

960

sont les plans directeurs généraux évidemment de planification, mais dont les principes ont toujours été reconnus et maintenus et le développement s'est toujours fait sur une base très continue.

965

Donc, on est parti du fleuve, puis on s'en va évidemment vers les terres, sans qu'il y ait eu dans tout le territoire aucune – comment je dirais ça – on appelle ça du saute-mouton dans notre langage. Donc, le territoire s'est vraiment développé de façon séquentielle, continue, sans qu'il y ait eu de poche de développement qui s'étende un peu partout.

970

Le réseau d'infrastructure est bâti de cette manière-là, le développement s'est fait de cette façon-là. Que ce soit les zones agricoles, les zones industrielles, les zones résidentielles, c'est toujours de cette façon-là que le développement s'est fait.

975

Donc, c'est ce qu'on continue à faire. Et depuis le début de la Ville, évidemment, le secteur dont on parle aujourd'hui, toute la partie qui est en zone blanche actuellement, qui anciennement ne l'était pas, soit dit en passant, évidemment la zone agricole est arrivée dans les années 80 dans le cas de la Ville de Candiac, et ce secteur-là a déjà fait l'objet d'analyse aussi par la Commission de protection du territoire agricole. Notamment, il y a un des jugements qui disait que... parce que ça a été zoné, dézoné, zoné, dézoné, et éventuellement, il y a un commentaire de la commission à l'effet que lorsque l'autoroute serait construite, parce que l'autoroute 30, on en parle depuis très long, à ce moment-là la commission verrait à un dézonage. Mais on n'en est pas là pour aujourd'hui. Pour l'instant, nous, on ne prévoit pas de dézonage. On continue tout simplement le développement comme on l'a amorcé, comme je vous l'expliquais tantôt.

980

985

Donc, tout le secteur qui est ici, qu'on ne voit pas, mais là dans ce secteur-là, tout est construit. On arrive vraiment aux portions qui sont à la limite de l'autoroute ici et, de la même façon, tout le long de la 30 ici dans ce secteur-là, les secteurs sont presque complétés. Donc, ça c'est fini.

990

Le secteur qui est un nouveau secteur de développement qu'on voit un peu difficilement sur la carte, c'est ce qu'on appelle le triangle Iberville pour ceux qui connaissent le coin, c'est le secteur qui est situé entre l'autoroute 15, la 132 ou la 30 dépendamment de

995

comment on l'appelle et la voie ferrée qui est un petit peu plus à l'ouest. Ce secteur-là est un nouveau secteur.

1000

Pourquoi il est nouveau et qu'il s'inscrit maintenant dans la trame urbaine? C'est parce que ce secteur-là avait toujours été, depuis les 15-20 dernières années, identifié à des fins commerciales. Tout le monde a connu dans la région l'annonce du fameux centre commercial Le Carroussel. Dans le temps, quand la 132 s'appelait la 9C, avant que la 15 soit construite, évidemment c'était un secteur qui était facilement accessible, mais compte tenu des modifications et des améliorations au réseau routier qui ont été faites au fur et à mesure des années, le secteur est devenu ni plus ni moins enclavé et est devenu beaucoup moins accessible pour des fins commerciales.

1005

À ce moment-là, les représentants de la Ville ont discuté avec Développements Iberville qui ont présenté hier soir et, à la demande aussi du ministère des Transports jusqu'à un certain point, une modification du zonage pour relocaliser l'ensemble commercial, compte tenu que l'accessibilité était rendue très réduite.

1010

1015

Et c'est ce qui m'amène à vous parler aujourd'hui de toute la partie qu'on voit ici. Je vous identifie ici la zone blanche. C'est de l'ordre d'entre 15 et 17 millions de pieds carrés dont on parle ici. Donc, c'est quand même un territoire important. Quand on arrive, puis qu'on commence à faire la planification d'un développement comme ça, évidemment ça requiert beaucoup d'analyse, beaucoup de temps. C'est des montants d'argent à investir qui sont très, très importants. Il faut donc s'assurer, en fait c'est le devoir de la Ville de s'assurer que le développement soit fait dans une harmonie, selon des investissements aussi qui soient à la hauteur et à la mesure du développement qu'on veut obtenir, c'est-à-dire un développement de qualité. Je pense que plusieurs personnes qui sont ici connaissent la qualité des développements dans la Ville de Candiac et c'est toujours cette philosophie-là qui a conduit le

1020

développement.

1025

Donc, j'arrive à la question principale, c'est-à-dire que nous, pour la desserte de ce secteur-là, comme on est vraiment... nous, le territoire de Candiac est vraiment 4 quadrants d'autoroute, à cause de l'échangeur 15/30 existant déjà ici, ou plutôt 15/132, l'autoroute vient scinder en 4 quadrants le territoire : donc, le territoire urbanisé qui est ici; le territoire qui est en développement qui est ici, qui était l'ancien développement commercial; la partie industrielle qui est ici – je constate que le fond de carte n'est pas très à jour parce qu'il y a beaucoup plus de constructions que ça – et, finalement, le quatrième quadrant, le fameux quadrant sud-est – vous allez souvent entendre cette expression-là – et bien, on est rendu là dans notre développement. Évidemment, les limites municipales sont un petit peu plus... la limite municipale est quelque part ici.

1030

Donc, on est en train de travailler, comme je le mentionnais tantôt, depuis plusieurs

1035 années à l'élaboration d'un développement dans ce secteur-là. On a fait des démarches
importantes auprès de Développements Iberville. On les a fait déménager de site parce que,
nous, on ne croyait pas non plus qu'un développement commercial dans un secteur enclavé
pouvait être fonctionnel. Donc, on a voulu changer la vocation de ça. Il a fallu les convaincre
de ça parce qu'eux, ils voulaient toujours faire leur projet. On les a convaincus de s'en venir
1040 dans une partie qui, pour nous, représentait un meilleur positionnement.

Et compte tenu aussi toujours, puis nonobstant le projet de l'autoroute 30, la croisée
des autoroutes 15 et 30 telles qu'on les connaît actuellement, le site représente un potentiel
incroyable. Même la CMM reconnaît ce site-là comme étant un site stratégique de
1045 développement. Donc, on n'a rien inventé là. Les instances régionales et suprarégionales
reconnaissent déjà le potentiel de développement de ce secteur-là.

Donc, ça nous a amenés à relocaliser, comme je vous disais tantôt, la partie
commerciale qui est ici, qui occupe approximativement 5 millions, 5 millions et demi de pieds
1050 carrés. Donc, c'est énorme comme surface. Ce n'est pas gros comme les Promenades
Saint-Bruno mais c'est plus gros que le Mail Champlain, juste pour se donner un peu des
repères. Le développement de ce secteur-là est en très bonne voie. Déjà, il y a des grands
noms commerciaux qui se sont confirmés dans leurs implantations et on devrait voir là des
implantations à partir du printemps 2006. Donc, pour nous, c'est demain matin.

1055 Il y a l'autre secteur qui est très important, qui est le secteur en jaune ici, qui est la
zone résidentielle.

LE PRÉSIDENT :

1060 Contiguë à l'heure actuelle à la zone agricole.

Mme MARIE DUPONT :

1065 Exact. Exactement. Exactement. Et vous comprenez très bien pourquoi cette zone
résidentielle a été placée là et non pas sur le bord de l'autoroute? Parce que la partie
commerciale vient faire un interface beaucoup plus approprié avec une autoroute et sert par le
fait même à protéger du bruit, des poussières, etc., la section résidentielle.

1070 Quand on revient à la section résidentielle, on a eu le représentant de
Développements Urbains qui est venu présenter hier soir sa requête. Avec eux aussi, ça fait
plusieurs années qu'on travaille. En fait, ils sont en fait à l'origine même de la Ville. Pour ce
secteur-là, on a un projet de développement qui est accepté par la Ville. Les rues sont
dessinées, les infrastructures sont toutes dessinées, calibrées, etc. On connaît le coût des
1075 travaux. On commencerait les travaux dès septembre. En fait, on finit le BAPE, puis après
ça, on commence ça. C'est à peu près comme ça.

1080 Dans ce secteur-là, on a à peu près pour 600 unités d'habitations qui vont prendre place. Donc, c'est un nouveau secteur de développement urbain qui répond encore une fois aux orientations de développement de la MRC et aussi de la CMM puisqu'on est venu densifier – parce que la CMM nous recommande de densifier les environs des gares – donc pour effectivement qu'il y ait le plus possible de clientèle qui soit susceptible d'être rapprochée des moyens de transport en commun.

1085 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Dupont, je vais vous interrompre deux secondes. Lorsque vous parlez que vous commencez les travaux après le BAPE, donc probablement à la fin de septembre dans votre cas, est-ce que ce sont des travaux d'infrastructures d'égout et d'aqueduc?

1090

Mme MARIE DUPONT :

Absolument. Absolument.

1095 **LE PRÉSIDENT :**

Et, à ce moment-là, les développeurs, est-ce qu'ils commencent en septembre également à construire ou ça va aller plus tard?

1100 **Mme MARIE DUPONT :**

Oui. Même, ils sont tellement prêts à construire, qu'il faut les arrêter un peu parce que tout n'est pas encore... Il reste des détails comme des protocoles d'entente à signer. C'est une façon de garantir les travaux mais c'est comme pour vous dire à quel point on est rendus loin, c'est qu'il manque juste des signatures et les dossiers sont amorcés.

1105

Je vous dirais même plus que ça. Tout le réseau directeur est rendu... parce que comme je vous expliquais tantôt, on a commencé à développer la ville avec un plan directeur des infrastructures, évidemment, et les conduites qui servent à desservir tout ce secteur-là, on se rappelle que c'est 17 millions de pieds carrés, ça prend de la pression, ça prend de l'eau, ça prend des grosses conduites. Donc, les tuyaux qui servent à développer ça sont localisés sur la rue Liberté dans le parc industriel, qui sont les conduites maîtresses.

1110

On a complété l'été dernier les travaux jusqu'à l'autoroute et, actuellement, on est en train de faire les forages et de passer des tuyaux sous l'autoroute. Ça, ça s'achève ces travaux-là très bientôt. Ce qui fait qu'une fois que les conduites maîtresses sont rentrées, c'est évident qu'après ça, le réseau local, c'est quasiment une *binnerie*. Bien, je ne dirais

1115

1120 pas que c'est une *binnerie*, je ne veux pas banaliser, mais quand les réseaux maîtres
sont rendus, comme je vous dis, tous les plans d'infrastructure, tous les plans d'ingénieur,
les études environnementales sont faites, les accords environnementaux sont pratiquement
tous obtenus, donc c'est très sérieux quand on dit qu'on commence la semaine prochaine.
C'est très sérieux. Déjà, le secteur résidentiel, le promoteur a commencé déjà à vendre des
1125 terrains. On a déjà des modèles de construction. On a déjà les modèles de maison. On est
en train de préparer les règlements de zonage qui vont s'ensuivre. Donc, on est rendus très,
très loin.

LE PRÉSIDENT :

1130 Est-ce que vos discussions avec le ministère des Transports ont porté sur cet aspect-
là?

Mme MARIE DUPONT :

1135 Oui, on a eu plusieurs discussions avec le ministère des Transports et ce, depuis
plusieurs années. Soit dit en passant, le maire l'a souligné hier, mais on a eu une bonne
collaboration avec les gens du ministère des Transports, on s'est rencontrés souvent. On
n'est pas toujours d'accord mais on est capable de se parler, puis on se parle encore. Malgré
tout, on se parle encore.

1140 Alors, oui, on a eu des discussions avec les gens du ministère des Transports mais
pour peut-être mieux répondre à cette question-là, je vous dirais que pour l'ensemble des
projets qui sont localisés de ce côté-ci de la voie ferrée, effectivement, les tracés du ministère
des Transports ont tenu compte de la présence éventuelle de ces projets-là dans le tracé de
l'autoroute. Peut-être pas au niveau de tous les impacts comme on va vous en parler tantôt,
1145 mais ne serait-ce que pour la présence de tous ces projets-là, à l'exception du studio de
cinéma, je dirais, oui, le ministère a tenu compte de ça.

1150 L'autre élément – et ça, c'est très important aussi – on a dans notre plan stratégique
de développement, c'est la partie qu'on appelle la plate-forme logistique ici. Alors, vous
voyez qu'on est évidemment le long de la voie ferrée, en bordure de l'autoroute 15. Il y a une
partie qui est en zone blanche, qui fait ça ici comme ça, et il y a une partie qui est en zone
agricole. La partie en zone blanche, je vous dis ça approximativement, est de l'ordre de 3
millions de pieds carrés, et la partie en zone agricole est de l'ordre de 2 millions de pieds
carrés. C'est un ordre de grandeur.

1155 **LE PRÉSIDENT :**

Je vais vous interrompre deux secondes. Monsieur Fournier, est-ce que c'est possible
de superposer le tracé proposé par Candiac sur cette figure-là?

1160 **Mme MARIE DUPONT :**

Je l'ai sur une disquette.

1165 **LE PRÉSIDENT :**

Vous l'avez sur disquette? Bon, bien, si vous l'avez sur disquette... Si c'est possible aussi d'avoir les vôtres, votre tracé également.

1170 **Mme MARIE DUPONT :**

En fait, je vais devoir interpréter l'autre carte, mais vous allez reconnaître, par exemple, la collectrice qui est ici, vous allez reconnaître Jean-Leman qui est ici, évidemment la voie ferrée. Donc, le réseau routier va vous servir de repère. Si je suis trop longue, vous me faites...

1175 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Juste peut-être en attendant qu'ils s'organisent, j'ai peut-être une question pour madame Dansereau de la MRC.

1180 **Mme MARIE DUPONT :**

Oui, allez-y.

1185 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1190 Madame Dansereau, dans l'étude d'impact, quand le plan stratégique a été présenté, il y avait aussi les affectations du schéma. Et il semblait y avoir certaine, je ne dirais pas incohérence, mais certains éléments qui n'étaient pas nécessairement compatibles, c'est-à-dire qu'il y avait des zones agricoles qui sont maintenant dans le plan transformées pour une vocation industrielle et commerciale, tandis que dans le schéma, c'était plus des zones qui avaient une conservation disons agricole.

1195 Dans le nouveau schéma que vous nous avez déposé, le document d'hier qu'on a reçu, bon, c'est sûr qu'on ne voit pas tellement à cause des cartes qui ne sont pas en couleurs, mais est-ce qu'il y a eu des changements par rapport à ce qui a été déposé dans l'étude d'impact versus ce que vous avez déposé hier?

1200 **Mme LYNE DANSEREAU :**

Non, il n'y a pas eu de changement, je vais vous expliquer pourquoi. Il faut

1205

comprendre un peu le processus de révision des schémas d'aménagement. Quand le schéma d'aménagement, la deuxième version du schéma a été adoptée en juin 2004, on était liés par l'avis gouvernemental de juin 2002. Et à ce moment-là, les affectations du schéma correspondent et sont compatibles avec le plan de développement pour la partie dans la zone blanche. Et on a eu un avis du gouvernement sur cette deuxième version-là en novembre 2004 et on est lié par l'avis gouvernemental. C'est donc dire que la MRC ne peut que travailler sur les objectifs de désaveu du document. On ne peut pas travailler d'autres aspects, vous comprendrez, sinon ça reviendrait à recommencer le processus pour les différents ministères, mandataires du gouvernement.

1210

Donc, même si la MRC voulait – là, je vous explique le processus – et donc le plan de développement de la Ville de Candiac est conforme au schéma d'aménagement pour la partie en zone blanche.

1215

LE PRÉSIDENT :

Mais, en partie en zone verte, ce n'est pas conforme.

1220

Mme LYNE DANSEREAU :

Bien, c'est sûr que c'est un plan de développement à long terme. La MRC a tenu un lac à l'Épaule en octobre 2004, au moment duquel l'ensemble des maires ont adopté des orientations stratégiques de développement. Une des orientations stratégiques, si vous voulez je pourrais vous déposer un document qui fait état – c'est un résumé des différents consensus obtenus au lac à l'Épaule – et il y a une des grandes orientations qui dit que les maires reconnaissent la MRC comme porte d'entrée de la région métropolitaine et il y a un axe d'orientation de développer une plaque de logistique intermodale à cet endroit-là.

1225

1230

Donc, ça a été adopté ce document-là, cette grande orientation-là en novembre 2004 et le schéma, la deuxième version, en juin. Ça fait que vous comprendrez que le document de planification n'est pas nécessairement harmonisé avec la volonté actuelle du conseil de la MRC.

1235

LE PRÉSIDENT :

Donc, on s'attend à ce que vous déposiez ça. Maintenant, quels sont les avis de désaveu qui vous ont été formulés par le ministère des Affaires municipales suite à votre dépôt de 2004?

1240

Mme LYNE DANSEREAU :

De 2004, c'est un avis qu'on a reçu en novembre 2004. J'en ai également une copie

1245 ici; je pourrais vous le déposer si vous le souhaitez. Les principaux objets de désaveu portaient sur trois grandes orientations relatives au transport et qui touchaient les projets d'autoroute 30 et de réaménagement de la route 132.

LE PRÉSIDENT :

1250 On apprécierait que vous les déposiez, madame Dansereau, s'il vous plaît.

Mme LYNE DANSEREAU :

1255 Ça va me faire plaisir.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Brouillette, vous avez une intervention?

1260 **M. BERNARD BROUILLETTE :**

1265 Oui, parce qu'effectivement, si on avait été sensibilisés à ce qu'on est sensibilisé aujourd'hui, il y aurait un désaveu du ministère de l'Agriculture sur les orientations du schéma d'aménagement présenté. Et chaque version n'a jamais reflété ce qui est discuté ici à date.

LE PRÉSIDENT :

1270 Monsieur Brouillette, est-ce que le ministère des Affaires municipales et des Régions vous réfère les schémas révisés pour consultation et commentaires?

M. BERNARD BROUILLETTE :

1275 Oui, chaque ministère reçoit une version électronique du projet de schéma d'aménagement et chaque ministère émet un avis ministériel qui est après ça retraité par le ministère des Affaires municipales pour faire un avis gouvernemental sur les objections de chacun des ministères par rapport à un schéma. Et comme madame Dansereau dit, on ne peut pas revenir en arrière sur des éléments qui ont déjà été discutés.

LE PRÉSIDENT :

1280 C'est bien. Merci, monsieur Brouillette.

On continue avec vous, madame Dupont.

1285 **Mme MARIE DUPONT :**

Je vais reprendre le fil un peu à la suite de ce que monsieur Brouillette vient de mentionner. En fait, nous, le travail qu'on a fait là-dessus, il s'est toujours limité au territoire de la zone agricole – de la zone urbaine, pardon.

1290

LE PRÉSIDENT :

Je pense qu'il y a un lapsus révélateur, non?

1295 **Mme MARIE DUPONT :**

Non, non, non. Ce n'est pas un lapsus. Donc, c'est ça, le travail qui a été fait a toujours été fait à l'intérieur des limites de la zone blanche et aussi le nouvel élément du tronçon Jean-Leman est venu modifier aussi l'ensemble des données. Jusqu'à il n'y a pas très longtemps, le plan de développement stratégique, pour le réinscrire dans un ordre chronologique, on a commencé à vraiment le développer en 2003. Donc, 2003-2004. Et là ça a fait, comment dire, boule de neige. On s'est fait solliciter par Douanes Canada, on s'est fait solliciter par un paquet de groupes qui ont reconnu effectivement que le secteur a une vocation plus que régionale. C'est suprarégional. Ce n'est donc pas juste un développement à l'échelle locale.

1300

1305

C'est sûr que tantôt, je vous ai parlé de développements résidentiel et commercial. Le développement résidentiel, ça va de soi, c'est une vocation vraiment locale, mais quand on parle d'un développement régional dans ce secteur-là sur 5 millions et demi de pieds carrés, on parle de quelque chose qui est une infrastructure importante. On ne parle pas d'un petit centre commercial. C'est 20 %, 20-25 % du 5 millions qui va être construit en superficie commerciale. Donc, vous pouvez imaginer que c'est quand même 1 million, 1 million et demi de superficie de pieds commerciaux qui vont être construits. Donc, ça a une force d'achalandage ou de –comment on dit ça – force d'attraction très importante.

1310

1315

On n'est pas sans oublier non plus l'importance de la gare intermodale. Quand l'AMT s'installe quelque part, je pense que c'est très signifiant au niveau du développement. C'est un service à la population, ils ont des critères de localisation qui sont très particuliers, très précis, et le choix de Candiac a été essentiellement parce qu'il était dans une zone en futur de développement et non pas dans une zone urbaine où l'accessibilité est difficile à parcourir. Donc, ça aussi, ça a une valeur. Ça a une valeur économique, je dirais, même si c'est un service paragouvernemental, et les facteurs qui font que ces organismes-là sont intéressés à venir s'installer sur un territoire comme celui-là, bien, c'est parce que ça répond à des attentes d'ordre encore là régional et non pas juste local.

1320

1325

Parce que l'idée de la gare intermodale, si vous regardez les plans de projection de

1330 l'AMT – je ne les ai pas revus depuis un certain temps, on pourra me corriger si je dis faux – mais l'objectif qui est relié à cette voie de circulation là sur le train, c'est de relier Saint-Jean-sur-Richelieu, donc toute cette zone-là, pour rentrer au centre-ville de Montréal. Donc, ce n'est pas rien là. C'est assez important.

1335 La plate-forme logistique dont madame Dansereau parlait tantôt, ça aussi on a eu beaucoup de discussions avec plusieurs intervenants sur ce dossier-là. C'est une localisation encore là qui est très stratégique, compte tenu des débits de circulation et compte tenu surtout des activités d'import-export qui se font à partir de l'autoroute 15 de la région de Montréal en fait vers les Etats-Unis, mais aussi d'autres destinations. On parle de l'Ontario, on parle de... je ne suis pas très bonne en commercialisation, mais ça fait un lien qui rejoint en fait tous les grands réseaux autoroutiers, qu'on parle de la 20, de la 40, les Maritimes – c'est ça que j'avais en tête.

1340 Donc encore là, on a été surpris de voir les gens intéressants s'installer là, qui sont des compagnies très, très importantes et qui veulent développer avec la logistique toute une série de services qui sont connexes à ça. Et, bientôt, on en entend de plus en plus parler, des autoroutes informatisées. Alors, maintenant, toute la question de dédouanement, de *douanement* et toute la paperasse qui va avec pourrait se faire dans un centre hors douanes, qui permettrait aux camions qui transportent des marchandises d'être scellés dans un site ailleurs qu'aux douanes et d'éviter les attentes. Parce qu'on sait que toutes les matières périssables, par exemple, les fruits, les légumes, si le camion est pris 24 heures aux lignes, il vient de perdre son chargement, ça ne marche plus.

1350 Donc, l'objectif, c'est de sceller à la source et dans ce contexte-là, et c'est une façon pour nous de penser à du développement durable, c'est que si on est capable de récupérer tous les produits qui sont produits dans le secteur et qu'on peut tout de suite les exporter, bien, on aura une rapidité d'expédition qui va être plus rentable que... enfin, je ne veux pas tomber dans ce détail-là...

LE PRÉSIDENT :

1360 Non, effectivement.

Mme MARIE DUPONT :

... mais je veux juste revenir sur...

1365 **LE PRÉSIDENT :**

J'aurais une question immédiatement.

Mme MARIE DUPONT :

1370

Allez-y.

LE PRÉSIDENT :

1375

Dans votre plan stratégique, tout ce qui est au sud-est finalement du boulevard Jean-Leman est prévu pour du développement résidentiel à long terme. Exact?

Mme MARIE DUPONT :

1380

Pour le moment, on n'a aucun, aucun développement qui est prévu ici. Pour nous, ça a toujours été identifié sur les cartes que vous avez, ça a toujours été identifié comme étant la limite de la zone agricole. Il n'y a pas de projet là.

LE PRÉSIDENT :

1385

Ce n'est pas tout à fait, si on regarde...

Mme MARIE DUPONT :

1390

Il y a peut-être un plan sur lequel c'est marqué : *résidentiel futur*. Mais il n'y a pas de projet. Il n'y a aucun projet.

LE PRÉSIDENT :

1395

S'il vous plaît! Hier, si vous vous rappelez, j'ai mentionné que je ne voulais aucune manifestation. Merci de votre compréhension.

1400

Par contre, j'ai un peu de difficulté à comprendre votre raisonnement. Bon, vous dites : *Il n'y en a pas, on va le laisser à vocation agricole*, mais vous savez très bien comme moi que plus il y a d'autoroutes, plus qu'il y a de la pression à l'urbanisation.

Mme MARIE DUPONT :

1405

Ça, on n'est pas sans le savoir, c'est évident. Ça s'est fait partout au Québec. Donc, on ne sera pas l'exception. Ce que je vous dis, c'est qu'à ce moment-ci, le propriétaire des terrains – en fait, c'est un seul propriétaire ou à peu près – c'est le même propriétaire qui possède ces terrains-là ici. Alors, ici, c'est Jean-Leman?

LE PRÉSIDENT :

1410

Oui.

Mme MARIE DUPONT :

La limite par conséquent aussi de la zone agricole et c'est le même propriétaire qui est propriétaire des terres ici.

1415

LE PRÉSIDENT :

Et du boisé qu'on retrouve en bas?

1420

Mme MARIE DUPONT :

Et du boisé. Il y a une propriété qui appartient à un particulier ici et il y a une autre très grande propriété qui est ici, dont on a parlé à quelques reprises, au 99, Saint-André. Sinon, tout le restant des terrains appartient à un seul et unique propriétaire, qui est le propriétaire d'origine de 1957 qui, à l'époque, a acheté tout... bien, là, c'est des terrains, en fait, je vous dirais qu'il lui reste, parce qu'à l'époque, il en avait 17 kilomètres carrés. Donc, c'est le même propriétaire.

1425

Pour revenir, essayer de répondre plus précisément à votre question, c'est que la partie qui fait l'objet d'un projet, c'est la partie qui est en zone blanche. L'autre partie fait l'objet d'aucun projet. Puis il n'est pas faux de dire qu'effectivement la venue d'une autoroute a toujours créé des pressions sur le développement. Ça, tout le monde le sait. On n'inventera pas ça, puis on ne s'en cachera pas non plus.

1430

1435

LE PRÉSIDENT :

Un instant, madame Dupont. Mon collègue aurait une question pour vous.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1440

Ma question est assez directe, en fait. Pourquoi, à ce moment-là, s'il n'y a pas de développement résidentiel futur, en quoi le tracé du ministère des Transports ne vous convient pas? Parce que qu'est-ce qu'on peut comprendre, c'est que le tracé du ministère s'approche de la zone résidentielle, va empêcher un développement futur de la zone, par exemple, résidentielle projetée, tandis que le vôtre permet en s'éloignant un développement futur de ces zones-là, peu importe sa vocation.

1445

Alors, pourquoi vous tenez tant à vous éloigner de cette zone-là?

1450

Mme MARIE DUPONT :

Comme je disais tantôt, c'est juste depuis 2003 qu'il est possible de faire une

1455 autoroute là. On ne le savait pas nous autres non plus avant. On n'a jamais prévu qu'une autoroute passerait là. La raison pour laquelle on l'a positionnée à cet endroit-là, c'est que, à priori, on s'est développé des critères qui nous ont permis d'élaborer une étude de géométrie, qu'on a mandaté des ingénieurs pour réaliser ça, mais on a fixé des objectifs.

1460 Et, entre autres, on avait 6 objectifs. Le premier objectif, c'était de ne pas toucher à l'échangeur Jean-Leman, pas y toucher du tout, parce qu'on considérait que déjà la présence de l'échangeur ici, avec les développements résidentiels qui sont rendus vraiment tout à fait à côté, que le fait de venir travailler dans l'échangeur viendrait créer des nuisances supplémentaires : poussières, bruit, perception visuelle modifiée, compte tenu qu'il y a des viaducs qui doivent être construits pour que les voies se chevauchent. Donc, le premier objectif qu'on avait mis de l'avant, c'était d'éviter à tout prix de jouer dans l'échangeur 99.

1465 Cet objectif-là venait rencontrer un deuxième objectif, qui était celui de ne pas scinder le réseau local. Ça, c'est le chemin Saint-André, comme vous le savez tous, le boulevard Jean-Leman et là, évidemment, on arrive à l'échangeur.

1470 **LE PRÉSIDENT :**

Petite question, madame Dupont. Quel est le débit de circulation sur le rang Saint-André, à partir du rang Saint-André en direction du Jean-Leman? Ou encore l'inverse?

1475 **Mme MARIE DUPONT :**

Je ne peux pas vous répondre précisément pour le moment, mais je peux m'adresser aux experts qui ont travaillé sur notre dossier. On a deux études de circulation qui ont été faites et à ce moment-ci je pourrai plus tard revenir sur cette...

1480 **LE PRÉSIDENT :**

Et vous pourrez déposer ces deux études-là, s'il vous plaît?

1485 **Mme MARIE DUPONT :**

1490 Oui, absolument. Je ne sais pas si l'ingénieur en circulation de la Ville est ici? Il n'est pas là. Mais on va le retrouver. Donc, l'objectif, comme je disais, c'était de ne pas modifier le réseau de rues locales. Effectivement, il y a des débits de circulation qui ne sont pas très élevés, on en convient. Par contre, avec la venue d'un secteur commercial important, on pense que l'achalandage va augmenter. Mais là, je vais laisser le soin à l'ingénieur en circulation de préciser et je reviendrai, si ça ne vous dérange pas.

1495 Alors, le double objectif qui était relié au fait de ne pas modifier l'échangeur 99
rencontrait, comme je disais, l'objectif de ne pas non plus toucher au réseau routier local. Et
ce qu'il faut se rappeler, c'est que dans les tracés du ministère des Transports, évidemment
l'autoroute passe plus bas ici, et on met un cul-de-sac ici à Jean-Leman, on met un cul-de-
sac ici, bien, en fait, de l'autre côté de l'autoroute à Saint-André et on construit une voie de
desserte du côté de la zone agricole pour désenclaver les gens qui proviennent du sud.

1500 Donc, pour nous, c'était une construction qui n'était pas requise, on voulait éviter des
coûts et on voulait maintenir notre réseau, puis ne pas toucher à l'échangeur 99. Donc, pour
ces motifs-là, ça, c'était un des critères qui nous amenait à faire le tracé autrement.

1505 L'autre critère, c'était, en importance je vous dirais, de revoir la configuration de
l'échangeur 15/30. On sait que quand le segment autoroutier Jean-Leman est arrivé sur le
tapis dans le dossier, il n'était pas prévu. Donc, l'échangeur, comme il avait été configuré
pour faire un simple raccordement directement via la 15, ne convenait pas, selon nos experts,
et nous, ce qu'on voulait, c'est d'y augmenter le nombre de mouvements possibles. Donc,
1510 pour nous, ce n'est pas un demi-échangeur, c'est un échangeur complet.

LE PRÉSIDENT :

Avec plus d'empiétement.

1515

Mme MARIE DUPONT :

Avec plus d'empiétement mais avec des rayons de courbure qui sont, selon les
experts en génie, dont je ne suis pas, plus adaptés à ce genre de manœuvre qui se font sur
un réseau autoroutier.

1520

Le troisième élément, si vous voulez, monsieur le président, lorsque le spécialiste en
géométrie sera là, on pourra débattre plus précisément de ces questions-là.

1525 **LE PRÉSIDENT :**

Je ne pense pas que ce soit nécessaire de débattre de ça, mais mon collègue aurait
une question pour le ministère des Transports.

1530 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Monsieur Fournier, quand on parle, par exemple, de l'échangeur, la jonction 30 et la
15, par exemple, par rapport à ce qui est présenté, qu'est-ce que ça a comme implication au
niveau de votre décret? Parce que vous avez un décret pour l'aménagement de cette zone-là.

1535 Là, il y a un empiètement, déjà un empiètement dans la zone agricole. Est-ce que ça a des implications en termes du décret que vous avez déjà obtenu?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1540 Le décret 82-2004 qui nous permet...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Oui, absolument.

1545

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

... de construire la 30 au sud, nous permet évidemment de construire l'échangeur qu'on a prévu à ce moment-là, ou une variation de cet échangeur-là dans la mesure où on reste à l'intérieur des emprises pour lesquelles on a un décret qui nous permet d'utiliser ces terres-là. Et notre effort dans la modification de l'échangeur, on a essayé de le situer entièrement en zone blanche, d'être le moins possible, et je pense qu'on évite complètement la zone agricole avec la forme d'échangeur qu'on a identifié.

1550

1555 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, avec un échangeur complet, est-ce qu'à ce moment-là, ça ne respecte pas les critères du décret, c'est ça? Parce que vous empiéteriez...

1560 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Non seulement ça ne respecte pas les critères du décret, mais ça nous obligerait à retourner devant la Commission de protection du territoire agricole pour demander un autre avis parce qu'on devrait déborder dans des terres qui ne sont pas identifiées au décret initial et qu'on ne peut pas toucher actuellement avec le décret 480-2004 qui nous permet d'utiliser des terres agricoles à des fins autres.

1565

LE PRÉSIDENT :

1570 Merci beaucoup, monsieur Fournier. Est-ce qu'il y a d'autre chose?

Mme MARIE DUPONT :

Oui, je vais rajouter, peut-être que je vais terminer. Je sais que je prends beaucoup de temps. D'autres critères qui ont été pris en considération aussi dans le tracé qu'on a

1575

1580 élaboré, c'était la desserte de la gare intermodale. Donc, ici, ce que vous voyez là, c'est le site temporaire, mais ce qui avait été discuté avec l'AMT, c'était un site permanent qui était beaucoup plus près. Donc, un accès aussi qui donnait directement sur Saint-André et un accès, un échangeur à l'autoroute ici pour encore là augmenter l'accessibilité à la gare intermodale.

LE PRÉSIDENT :

1585 Quand vous parlez d'un accès plus près, madame Dupont, c'est par rapport à quoi cet accès-là? J'essaie de voir.

Mme MARIE DUPONT :

1590 La vocation de la gare évidemment, c'est de rabattre là évidemment le train, les voitures par les stationnements incitatifs, ceux qui sont à pied et ceux qui sont à vélo – on a eu une discussion hier soir là-dessus – mais aussi que le transport en commun par autobus, ça devienne un site de destination. Donc, évidemment, pour être capable d'amener tout ce monde-là très rapidement à la gare, parce que c'est ça qui fait qu'un système de transport en commun est bon ou n'est pas bon, c'est l'accessibilité, la rapidité avec laquelle on peut se
1595 déplacer.

Donc, dans cette optique-là, on prévoyait un échangeur au rang Saint-André que vous voyez en rouge ici, qui est un échangeur évidemment pas de la même nature que ça, ça c'est autoroute à autoroute, mais ici on parle d'un échangeur, je vais dire, local, je ne sais pas si
1600 on peut l'appeler comme ça, donc qui est vraiment un échangeur de desserte directement au secteur.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1605 Je me pose encore la question pour le déplacement de la gare temporaire dans une zone agricole. C'est-à-dire, pourquoi avoir choisi de le déplacer en zone agricole? C'est quoi la raison?

Mme MARIE DUPONT :

1610 La raison qui motive ça, c'est que la gare intermodale est en location sur le terrain qu'ils occupent actuellement. Ils ont un bail de 5 ans. L'entente qu'on a avec l'AMT et les villes avoisinantes pour payer la gare évidemment est une entente de 5 ans. Donc, comme la ligne a été pendant deux ans, si je ne me trompe pas, un projet pilote, à l'époque où ça a été
1615 négocié, évidemment on venait juste de finir la période d'essai du train et, là, on venait

confirmer la présence de la gare à Candiac par un bail de 5 ans, mais ils ne sont pas propriétaires des terrains.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1620

Donc, c'est pour donner place en fait au futur studio de cinéma. C'est ce que je dois comprendre?

Mme MARIE DUPONT :

1625

C'est ça. Ils sont exactement sur les terrains du cinéma. C'est exactement ça.

LE PRÉSIDENT :

1630

Donc, les terrains appartiennent à ceux qui veulent construire un cinéma. C'est ça?

Mme MARIE DUPONT :

1635

Les terrains appartiennent à un particulier. Les terrains du cinéma sont de la superficie de 1.5 million, ils sont vraiment... c'est parce que la carte n'est peut-être pas précise mais ils sont localisés vraiment accotés sur la limite de la zone agricole et, juste à côté, il y a un 500 000 pieds, dans ces eaux-là, qui sert pour la gare. Évidemment, le dessin que vous voyez là n'est pas à l'échelle.

1640

LE PRÉSIDENT :

Est-ce qu'il y a une possibilité de construire la gare intermodale ailleurs que là? Ailleurs que dans la zone agricole, puis ailleurs que le site d'emplacement?

1645

Mme MARIE DUPONT :

Tout est possible, monsieur le président. Tout est une question de priorisation dans l'avancement des projets.

1650

Je vais terminer simplement en vous disant que le tracé qu'on a identifié, quand je parlais des objectifs tantôt, on avait des objectifs de géométrie, mais on avait aussi des objectifs environnementaux qui étaient de s'éloigner forcément des secteurs résidentiels en devenir, qui étaient de protéger la partie boisée qui est ici, parce que, je vous le répète, il n'y a pas de projet, c'était d'éviter la partie de démolition et d'expropriation du 99, rang Saint-André – donc vous connaissez la propriété, ça évitait ça – et essentiellement, je vous dirais c'était ça.

1655

1660 Pour ce qui est de la partie agricole, nous, quand on a fait l'analyse – et je termine là-dessus – quand on a fait l'analyse du tracé, on avait des objectifs au niveau de la géométrie, et les critères qu'on a utilisés dans notre analyse pour voir si notre tracé était intéressant ou s'il n'avait pas d'allure du tout, c'était l'agriculture, on l'a examiné, on a un expert en agriculture qui est ici, qui a fait une analyse très, très détaillée de la chose.

1665 On a eu recours aussi à des experts en géométrie d'autoroute parce qu'évidemment, on avait des objectifs de fluidité, etc., etc., continuité, fluidité qui sont les mêmes en fait que le ministère des Transports nous avait indiqués. On avait des objectifs environnementaux qui étaient la protection des milieux naturels et les objectifs de développement économique qui étaient reliés évidemment à la partie qui est en zone blanche mais aussi à toute la notion de plate-forme logistique qui est un projet d'envergure régionale.

1670 Alors, ça complète essentiellement, même si ça a été long. Mais si vous le désirez, les experts peuvent aussi venir vous présenter – sûrement qu'ils vont être moins longs que moi, là.

1675 **LE PRÉSIDENT :**

Si c'est requis, effectivement, madame Dupont, on pourra faire intervenir ces personnes-là. Juste une petite question. Le boisé qui est là, est-ce que ce n'est pas un habitat du chevreuil?

1680 **Mme MARIE DUPONT :**

1685 Je ne pourrais pas vous dire s'il y a des chevreuils là. Je peux vous dire où est-ce qu'il y en a. Là, je ne sais pas s'il y en a. Mais, selon les spécialistes en environnement, il n'y a pas d'habitat particulier.

LE PRÉSIDENT :

1690 Monsieur Fournier, est-ce qu'au niveau du ministère, vous avez validé à savoir si le boisé pouvait être un habitat du chevreuil?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1695 Oui, ça fait partie de l'inventaire. Je demanderais à monsieur McCann de répondre.

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Monsieur McCann?

1700 **M. BERNARD McCANN :**

Effectivement, ça constitue une friche et une friche peut constituer un habitat pour plusieurs espèces fauniques, et on a vu la présence de chevreuil à cet endroit-là. Mais pour vous dire le nombre, on n'a pas décompté ou fait d'enquête spéciale sur des espèces très particulières, comme la faune et espèces à statut particulier.

1705 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Mon collègue aurait une question supplémentaire.

1710

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Madame Dupont nous a parlé de la question du bruit qui pourrait influencer sur le développement futur. Dans le cas de la politique sur le bruit routier que vous avez, il y a le seuil de 55 dBA qu'il faut respecter pour ne pas s'approcher en fait de cette zone-là pour question résidentiel et tout ça.

1715

Sur le corridor actuel, ça serait quoi la distance qu'il faudrait conserver à partir, par exemple, de l'emprise ou du centre de l'autoroute pour ne pas entrer dans la zone de 55 dBA? Est-ce que vous pouvez nous dire cette distance-là?

1720

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Je vais demander à Line Gamache, ingénieure en acoustique au ministère, de répondre à votre question.

1725

LE PRÉSIDENT :

Bonjour, madame Gamache.

1730

Mme LINE GAMACHE :

Bonjour, monsieur le président ! Je ne peux pas vous donner tout de suite la distance exacte, mais je pourrai revenir un petit peu plus tard pour vous la donner. Mais en ce qui concerne le projet du ministère, il y a déjà ici sur le boulevard Jean-Leman, il y a une résidence qui se situe ici en bordure du boulevard. On a calculé qu'en présence du projet du ministère, la ligne du 55 décibels serait disons à l'arrière de l'habitation qui est présente là. Donc, ce qui veut dire que s'il y a des habitations qui se développent ici, on serait donc en deçà du 55 décibels générés par le nouveau projet.

1735

1740

C'est sûr qu'avec la bande qui est prévue ici commerciale, ça permettrait de réduire le bruit, qui existe déjà en bordure de la 30 qui existe là et la 15. Donc, on peut supposer que les nouvelles habitations qui se développeraient ici seraient en deçà de la limite du 55.

1745

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1750

Merci, madame Gamache.

Nous allons prendre 10 à 15 minutes de pause et on vous revient par la suite avec votre seconde question.

1755

SUSPENSION DE LA SÉANCE

REPRISE DE LA SÉANCE

1760

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Drouin, est-ce que vous avez une deuxième question? On vous écoute.

M. SERGE DROUIN :

1765

Toujours dans le dossier du tracé de Candiac, compte tenu qu'il semble que l'enjeu majeur ou les enjeux importants, ça semble être la zone agricole ou le positionnement de l'autoroute dans la zone agricole, compte tenu que le ministère a déposé ce matin son étude, la Ville de Candiac aussi a réalisé avec ses experts l'analyse de ce secteur-là en fonction de son tracé. Ça serait peut-être intéressant, si vous le souhaitez, qu'on puisse regarder les raisons au niveau de notre analyse des activités agricoles de ce secteur-là.

1770

LE PRÉSIDENT :

1775

Je pense, monsieur Drouin, regardez, il y a eu quand même une bonne période d'explication de la part de madame Dupont, et je souhaiterais quand même que les gens dans la salle puissent venir poser leurs questions. J'ai quand même beaucoup d'inscriptions. Est-ce que vous avez un document, à ce moment-là, à déposer à la commission, qui fait référence aux choses que vous venez de mentionner?

1780

M. SERGE DROUIN :

1785 On va sûrement déposer un document, mais c'est sûr qu'on aurait aimé pour les gens dans l'ensemble de le présenter. Mais, à votre convenance, on n'est pas obligés de faire ça immédiatement.

LE PRÉSIDENT :

1790 Si vous n'avez pas une question bien précise, nous allons passer à quelqu'un d'autre.

M. SERGE DROUIN :

Merci.

1795 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie, monsieur Drouin.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1800 Monsieur le président?

LE PRÉSIDENT :

1805 Oui, monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1810 Peut-être un commentaire sur le schéma d'aménagement. Je demanderais à madame Christine Caron, en complément d'information à ce que madame Dansereau vous a donné comme information, d'intervenir, s'il vous plaît.

LE PRÉSIDENT :

1815 Parfait. Bonjour, madame Caron!

Mme CHRISTINE CARON :

1820 Bonjour, monsieur le président! Monsieur le président, je voudrais apporter quelques nuances à ce que nous disait madame Dupont sur le caractère métropolitain du secteur qui est visé par le plan stratégique de Candiac en rapport avec le projet de schéma de la CMM. Et si vous permettez, on regarderait le concept d'organisation spatiale du schéma. Voilà.

1825 Alors, ça, c'est le concept d'organisation spatiale qui est proposé par la CMM dans son projet de schéma métropolitain. Alors, je ne passerai pas tous les éléments du concept mais ceux qui sont pertinents à la discussion d'aujourd'hui.

1830 Le premier élément peut-être à constater, c'est au niveau transport. La CMM prévoit une rocade autoroutière qui comprend notamment le prolongement, le parachèvement de la 30. À l'intérieur de cette rocade-là, on a en cercle jaune le centre de l'agglomération avec le pôle qui est, grosso modo, le centre-ville de île de Montréal et une zone particulière, une concentration d'emplois et d'activités économiques au niveau de Dorval.

1835 Ce que vous retrouvez aussi, ce sont les points orangés, ce sont ce que la CMM appelle les centres multifonctionnels de caractère métropolitain. Elle en a retenu 29 sur l'ensemble de son territoire, et il y en a un certain nombre sur le territoire de la Rive-Sud. Les pôles en mauve sont les pôles d'emploi à caractère métropolitain.

1840 Les orientations de la CMM, par rapport tant aux pôles d'emplois qu'aux centres multifonctionnels, sont – puis ça c'est en soutien aux attentes du gouvernement en matière de concentration, de consolidation du tissu urbain et de concentration des pôles d'activités – donc les objectifs de la CMM sont de faire de ces centres multifonctionnels des éléments structurants du territoire qui sont propres à accueillir les équipements de caractère métropolitain et supramétropolitain.

1845 Les pôles d'emplois, c'est la même chose. Et si on regarde le secteur qui nous intéresse, on voit un centre multifonctionnel à Châteauguay, il y en a un autre à La Prairie avec un pôle d'emploi ici de l'autre côté de la réserve, en fait qui est à Delson.

1850 Donc, le secteur qui est touché par le plan stratégique de la Ville de Candiac n'est pas identifié comme un secteur d'intérêt métropolitain. Il est, par contre, identifié – et ça, je n'ai pas la planche en présentation, mais on pourra vous la déposer au niveau de la planche numéro 3, les pôles, centres et noyaux – alors donc le secteur qui nous concerne à l'est de l'autoroute 15 est considéré comme un noyau unifonctionnel commercial, alors qu'à gauche de l'autoroute 15, là on a un noyau unifonctionnel industriel. Et ça, on n'est plus à Candiac, on est à Delson.

1860 Donc, madame nous disait que jusqu'à un certain point, le projet de Candiac au niveau de son plan stratégique est reconnu d'intérêt métropolitain par le schéma. Il est reconnu plutôt comme unifonctionnel et ce qui est reconnu d'intérêt métropolitain sont les 29 centres que vous avez là.

Bon, vous me direz que c'est un projet de schéma métropolitain, c'est vrai qu'il est en

1865 consultation à ce moment-ci, il a fait l'objet d'un avis gouvernemental, ce qui veut dire qu'il va être modifié tant par les demandes du milieu municipal que par l'avis gouvernemental. Et en ce qui concerne les pôles d'emploi, l'avis gouvernemental est à l'effet qu'il y en a déjà trop, les pôles multifonctionnels, et qu'on devrait tenter du côté de la CMM de se rapprocher davantage du cadre d'aménagement métropolitain qui prévoyait cinq pôles d'intérêt international. Donc, ça, c'est le premier élément.

1870

Le deuxième élément que je voudrais soulever au niveau...

LE PRÉSIDENT :

1875

Je vais juste vous arrêter deux secondes, madame Caron.

Mme CHRISTINE CARON :

Oui, je vous en prie.

1880

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que c'est possible, est-ce que vous avez en main l'avis gouvernemental relativement à ce schéma de la CMM?

1885

Mme CHRISTINE CARON :

Il est disponible. Oui, on pourrait vous le déposer, effectivement.

1890

LE PRÉSIDENT :

On apprécierait. Vous pouvez poursuivre.

Mme CHRISTINE CARON :

1895

L'autre élément que je voudrais soulever, c'est en rapport avec la zone agricole et c'est aussi une des orientations du schéma d'aménagement métropolitain. Ce que le schéma préconise comme périmètre d'urbanisation, c'est la zone blanche existante à l'heure actuelle. Donc, aucun empiètement en zone agricole, à l'exception de ce que la CMM identifie comme des secteurs déstructurés.

1900

Alors, vous avez ici les aires agricoles déstructurées identifiées au schéma. En fait, on ne voit pas très bien, mais les aires déstructurées dans la MRC Roussillon dans l'axe de la 15 sont au sud du territoire qui nous concerne, pas du tout dans le territoire qui fait l'objet de l'analyse d'impact au sud, de part et d'autre de la 15.

1905

1910 Si vous me permettez, j'aimerais aussi peut-être apporter un complément d'information sur la question du centre de logistique intermodal. En fait, ce que je souhaiterais soulever par rapport à cette question-là, le ministère est impliqué avec l'ensemble des partenaires publics et privés en matière de transport des marchandises au CITM. C'est le Conseil interrégional du transport des marchandises qui couvre l'ensemble de la région métropolitaine. Dans son plan d'action, le CITM propose effectivement la localisation d'une plate-forme logistique multimodale sur la Rive-Sud. Et, à la connaissance du ministère, sur la Rive-Sud, il y a au moins quatre ou cinq projets de cette nature-là qui sont en discussion depuis quatre, cinq ans.

1915
1920 Celui qui est le plus avancé, à notre connaissance, c'est le projet de développement économique Longueuil. C'est la Ville de Longueuil qui fait la promotion de ce projet-là. C'est une plate-forme agroalimentaire mais qui est en discussion depuis cinq ans et qui a fait l'objet d'une subvention du ministère des Affaires municipales, développement économique pour poursuivre les études d'opportunités.

1925 Il y en a plusieurs autres. Il y a un projet qui est au stade initial à Sainte-Julie. Il y a un consortium transmodal du Suroît qui projette aussi ce genre d'équipement et qui est lui aussi en action depuis quatre, cinq ans. Donc, je ne veux pas du tout nier l'intérêt de la localisation que la MRC et que la Ville de Candiac veulent développer, mais tout ce que je veux souligner, c'est qu'il y a déjà plusieurs projets et que la réalisation de ces projets-là est assez complexe et nécessite beaucoup de temps et des ententes avec des multiplicités de partenaires.

1930 Et, dans le fond, le seul commentaire donc en conclusion que je ferais, c'est qu'on ne peut pas dire avec certitude... en fait, c'est difficile de donner une date, bref, d'implantation et de choisir à ce moment-ci. Je pense que la région devrait se positionner peut-être, la région au sens de la Montérégie, ces équipements-là étant de nature plutôt métropolitaine, puis c'est ce que madame Dupont disait d'ailleurs, ce n'est pas un équipement local, c'est un équipement beaucoup plus structurant que ça. Alors donc, il y a plusieurs projets de cette nature-là en discussion.

LE PRÉSIDENT :

1940 Merci beaucoup, madame Caron. Monsieur Dériger aurait une précision.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1945 Monsieur Fournier, quel est le rôle du ministère dans un projet intermodal comme celui-là? Est-ce que vous conservez des choses? Vous faites des choix de sites? Quel est votre rôle dans ce type de projet?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1950 Monsieur le commissaire, je vais demander peut-être à madame Caron de compléter la réponse.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1955 De poursuivre?

Mme CHRISTINE CARON :

1960 En fait, ce type de projet-là est essentiellement l'initiative privée. Ce sont des promoteurs, des transporteurs et, de fait, la clientèle de ces projets-là sont aussi des distributeurs, des transporteurs, selon les champs d'investissement choisis, si on veut aller au niveau de l'agroalimentaire ou dans le domaine du transport.

1965 Le ministère est impliqué dans la localisation et souhaite être impliqué dans la localisation, parce que ce genre d'activité-là génère énormément de déplacements et donc, par rapport à la gestion du réseau autoroutier, c'est important qu'on soit impliqué dans la localisation. Mais on n'a pas d'input direct là-dedans. C'est carrément l'initiative privée.

LE PRÉSIDENT :

1970 Merci beaucoup.

1975 Maintenant, nous allons continuer avec monsieur John Burcombe, s'il vous plaît. Est-ce que monsieur Burcombe est là? Il n'est pas là. Monsieur Yves Bellefleur. Monsieur Bellefleur non plus n'est pas là. Maureen Nicholson? Madame Maureen Nicholson? Elle n'est pas là non plus. Madame Julie Lévesque? Pas là, non plus. Monsieur André Dugas? Pas là, non plus.

1980 Madame Sylvie Bourassa. Je pense que je l'ai vue tantôt. Est-ce possible? Bonjour, madame Bourassa!

Mme SYLVIE BOURASSA :

1985 Bonjour, monsieur Lafond. Bonjour, monsieur Dériger. Bon, bien, d'abord, j'espère que vous allez me permettre un petit peu un préambule un petit peu plus long que ce que j'aurais fait, parce qu'avec la présentation qu'on a eue, qui a été très instructive, ça nous a quand même suscité des questions qui sont toutes reliées une avec l'autre. Et je fais aussi écho à votre préoccupation – en fait, ce que j'ai compris qui était votre préoccupation – et la préoccupation de beaucoup de Québécois pour la protection du territoire agricole.

1990

Là, il y a trois tracés, dont deux qui sont proposés par le ministère des Transports, un par la Ville de Candiac, les trois tracés empiètent sur le territoire agricole. Si je regarde les données de l'étude d'impact – puis vous me corrigerez parce que je ne suis pas une experte en la matière – le tracé que le ministère des Transports recommande, favorise, lui touche 38, 9 hectares : 22, 9 directement touchés, 16 qui vont être enclavés en quelque sorte. Ensuite, l'autre tracé de référence, 61, 1 hectares : 27, 4 directement, 33, 7 enclavés; et le tracé proposé par la Municipalité de Candiac : 28 hectares directement touchés, 85, 5 enclavés. Donc, 103, 5 au total.

1995

2000

Moi, je suis un petit peu inquiète, je vous dirais, de certains propos qu'on a entendus. Il y a 2 % de tout le territoire du Québec qui est consacré aux activités agricoles. C'est déjà pas beaucoup. Il est beaucoup concentré dans la région métropolitaine où, heureusement, on est chanceux là, les zones d'habitation sont également concentrées.

2005

Bon, là, on voit tous les jours, toutes les semaines, on l'a vu dans le dossier de la 25, on le revoit dans le dossier de la 30, des pressions de promoteurs pour dézoner, aller empiéter, aller gruger le territoire agricole, petit morceau par petit morceau. C'est sûr que 50, 20 hectares, 16 hectares, 30 hectares, 40 hectares, ça a peut-être pas l'air beaucoup isolément, mais en additionnant tout ça, ça finit par en faire toujours un petit peu moins, puis à un moment donné, il va falloir que les gens se rendent compte que la sécurité alimentaire des Québécois va être mise en cause.

2010

2015

Puis, en plus, les terres dont on parle, ce n'est pas n'importe quelle terre agricole, ce sont des très bonnes terres agricoles, et on me dit, moi, que dans le petit 2 % qu'il reste, elles feraient partie du 5 % des meilleures terres du Québec. Puis, là, je n'inclus pas seulement le tronçon Jean-Leman, je déborde dans l'autoroute 30 au sud qui, on le sait, va affecter 500 hectares.

2020

Alors, moi, ma question là, c'est pour l'un et l'autre des tracés, en fait les trois, est-ce qu'il y a des avis qui sont nécessaires et qui ont été demandés auprès de la Commission de protection du territoire agricole du Québec?

LE PRÉSIDENT :

2025

Autrement dit pour les trois tracés projetés.

Mme SYLVIE BOURASSA :

2030

C'est ça.

LE PRÉSIDENT :

Est-ce qu'il y a une demande qui a été formulée à la Commission de protection du territoire agricole du Québec. C'est votre question, madame Bourassa?

2035

Mme SYLVIE BOURASSA :

C'est ma question, monsieur Lafond.

2040

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Fournier, s'il vous plaît.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2045

Monsieur le président, effectivement, on a la semaine dernière demandé un avis à la Commission de protection du territoire agricole du Québec sur le projet Jean-Leman.

LE PRÉSIDENT :

2050

Est-ce que vous avez eu réponse?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2055

Non. Je dois dire que non. Il faut mettre probablement 4 à 6 semaines. Je vais demander à monsieur McCann de compléter la réponse.

LE PRÉSIDENT :

2060

D'accord.

M. BERNARD McCANN :

2065

Effectivement, je confirme ce que monsieur Fournier a dit. Mais, effectivement, le dossier a été transmis à la commission pour demande d'avis en vertu de l'article 66 de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*. Et le dossier, ça prend à peu près un mois, un mois et demi d'étude avant qu'on reçoive l'avis. Dans un mois et demi, la commission va disposer de l'avis, comme tout le public d'ailleurs.

2070

LE PRÉSIDENT :

Vous avez un complément d'information, monsieur Fournier?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2075

Oui, un complément d'information. Ce n'était pas une question de madame Bourassa, mais c'était dans son préambule. Il y a d'autres tracés qui sont possibles. En fait, on a un corridor de solutions possibles et je demanderais à Julie peut-être d'afficher ce corridor-là et à

2080

Gérald Lavoie de nous parler du corridor de solutions possibles. Je pense que ça permet

d'élargir un peu le débat quand on parle du critère des terres agricoles – nous, on préfère le terme isolées que enclavées parce qu'elles ne sont pas vraiment enclavées dans ce cas-là.

M. GÉRALD LAVOIE :

2085

Monsieur le commissaire, dans le cadre du dossier de parachèvement de l'autoroute 30, secteur A15/Jean-Leman, on a quand même regardé par rapport au tracé préliminaire qui avait été initialement dans l'avis de projet, de même que le tracé recommandé, on a regardé deux autres tracés. Ce qui fait que si on se ramène à l'état des lieux, il y a la zone verte, la zone agricole, la zone blanche avec la 15, la 30. Ce qu'on a pu identifier par rapport à ce qui est là, ce qui est en jaune, il y a le corridor dans lequel on pourrait réaliser un tracé qui répondrait à nos objectifs opérationnels. On a parlé de termes de fluidité, de confort, de sécurité, tout ça, de visibilité pour l'usager, ce qui fait qu'on pourrait, à l'intérieur de ce corridor-là, avoir un tracé qui répondrait à nos objectifs.

2090

2095

Ce qui est montré ici là, on l'a mentionné tantôt, ça, c'est le décret, ce qui est délimité là-dedans, c'est le plan d'acquisition pour lequel actuellement on est en procédure d'acquisition, qui nous permet suite au décret qu'on a eu, qu'on a obtenu pour le tracé sud.

2100

À l'intérieur de ça, maintenant, on va vous montrer un peu les quatre tracés. Celui-là est le tracé préliminaire qui apparaissait avec l'avis de projet. Ça, ici, ça c'est le tracé recommandé par le ministère qui vient s'appuyer à la zone blanche. On a identifié aussi un tracé qui serait le plus à l'ouest possible, qui serait en zone verte de même qu'en zone blanche. Et de même qu'un tracé qui serait le plus à l'est possible, qui a trait davantage en zone agricole. On peut remarquer que ce tracé-là, si on ne tient pas compte de l'échangeur A-15/A-30 de même que le raccordement, cela correspond à peu près à quelque chose près à ce qui vous a été présenté tantôt par Candiac.

2105

2110

Maintenant, on peut voir ici en référence les lignes discontinues représentent la ligne de centre de chacun des tracés. On peut voir le tracé ouest, le recommandé, le préliminaire et l'est. Maintenant, la dernière acétate va vous indiquer un peu l'incidence que ça peut avoir sur le secteur comme tel, sur l'utilisation du sol.

On parle du tracé préliminaire, on parle de 1.6 hectare en zone blanche pour un total

2115 de 1, 6, et en zone agricole, au niveau de l'emprise, on a besoin de 26, 5. La zone agricole isolée, 33, 7, pour un total de 60, 2 pour le tracé préliminaire.

2120 Suite à ça – ça c'est le tracé préliminaire qu'on avait initialement avec l'avis de projet – on a développé le tracé recommandé. On voit quand même l'importance qui est beaucoup moindre au niveau du total au niveau de la zone agricole. On parle de 38, 9 qui se répartit pour l'emprise à 22, 9; 16 hectares isolés.

2125 Le tracé ouest, c'est celui qui emprunte en partie, qui chevauche les deux zones, qui embarque en partie en zone blanche, ce qui fait qu'en zone blanche, au niveau de l'emprise, on a besoin de 11 hectares, zone blanche isolée 5, 6 hectares, pour un total de 16, 6 hectares. En zone agricole, on parle de 12, 7 hectares pour l'emprise et 3, 2 hectares pour isoler, pour un total de 15, 9. Si on compare ces deux-là avec celui qui est recommandé, il y a quand même une diminution importante, mais il y a une augmentation appréciable au niveau de la zone blanche.

2130 Et le tracé qui serait le plus à l'est, ce qui fait qu'on parle d'emprise au niveau de 1, 5 hectare. Au niveau de l'emprise au niveau de la zone agricole, on parle de 25, 8 hectares et de 60 hectares qui seraient isolés, pour un total de 85, 8 hectares.

2135 Ça, c'est un corridor qu'on a pu identifier, dans lequel on pourrait insérer, sans tenir compte... mais là, on parle seulement que d'aménagement géométrique, sans tenir compte de l'impact qu'un tracé ou l'autre pourrait avoir. Il est sûr et certain qu'on vous en a présenté quatre tracés. Il pourrait y avoir une combinaison à l'intérieur de ça qui pourrait... c'est ce qu'on a voulu vous démontrer en identifiant un corridor.

2140 **LE PRÉSIDENT :**

Et les impacts relatifs à chacun de ces tracés-là, est-ce qu'ils ont été étudiés ou analysés? Quels sont ces impacts-là?

2145 **M. BERNARD McCANN :**

2150 Pas en ce moment. Le but de cette présentation-là, c'est de vous montrer, d'identifier le corridor à l'intérieur duquel on aurait pu développer quatre, cinq ou six tracés dépendant des conditions. Évidemment, les impacts, on les a, via le tableau, calculés sur la zone agricole et zone blanche mais ça demeure... et on n'a pas fait les autres impacts. Comme l'étude d'impact le démontre, l'élément discriminant majeur dans ce projet-là, c'est le fait de se retrouver ou non à l'intérieur de la zone blanche ou de la zone agricole. C'est là où les enjeux sont d'après notre vision de l'étude d'impact.

2155 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2160 Monsieur McCann, pourquoi à ce moment-là... parce que dans l'étude d'impact, il y a deux tracés qui ont été analysés en profondeur. En fait, vous avez fait un détail de l'analyse des impacts de chacun des deux. Pourquoi ne pas avoir analysé, à ce moment-là, les deux tracés qui causeraient le moins d'impacts sur le milieu agricole? Au lieu du tracé de référence, en fait, pourquoi ne pas avoir analysé les deux tracés qui minimisent en fait les impacts en milieu agricole.

2165 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

2170 Monsieur le commissaire, essentiellement, suite aux discussions qu'on a eues avec la Ville de Candiac, le tracé le plus à l'ouest, celui qui minimise l'impact sur la zone agricole entrainé en conflit avec le projet de studio de cinéma. Et ce projet-là, d'ailleurs comme ça a été déclaré par un intervenant qui est venu lire sa demande d'audiences publiques, ce projet-là avait une nature imminente, ce qui nous mettait devant la position où ces studios-là auraient possiblement été réalisés avant qu'on construise le tronçon Jean-Leman et donc, on aurait dû exproprier des bâtiments neufs.

2175 Ça nous semblait pas agir en bon père de famille, alors on a rejeté cette solution-là, pour cette raison-là. Et pour la raison, en fait, qu'on préfère se situer à la limite de deux zones plutôt que, dans le fond, d'isoler des parties d'une zone et de créer une nouvelle limite plutôt que des limites déjà existantes.

2180 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, il y a une analyse qui a été faite quand même avant de faire un choix sur les deux tracés qui ont été analysés par la suite.

2185 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

2190 Merci. Votre seconde question, madame Bourassa.

Mme SYLVIE BOURASSA :

2195 Oui. Alors, compte tenu de tout ce qu'on entend, moi, je vois qu'il y a un tracé, en fait, il y en a juste un des quatre, vite, vite, à l'analyse du tableau qu'on a vu, qui répartit au

moins également entre la zone blanche et la zone verte les impacts de ce projet-là. Tous les autres font supporter sur la zone verte la majorité des impacts en termes de sol, quand on regarde ça.

2200 Bon, alors la question est la suivante. Si on n'avait pas décidé... là, je le sais que vous allez me répondre que le décret est adopté, mais quand même, juste pour question de compréhension de la part de la population, il faut que les gens voient un peu les liens qui sont... le tronçon Jean-Leman n'est pas désincarné dans les airs, là. Il est là pour une raison, c'est pour raccorder l'autoroute 30 actuelle qui finit à Candiac à l'autre bout d'autoroute qui va
2205 reprendre au sud.

Si on n'avait pas pris la décision de faire l'autoroute au sud, est-ce qu'on n'aurait pas pu continuer de faire les projets de développement de Candiac sans être obligé d'aller détruire encore des superficies de sol agricole dont on n'a pas les moyens de se passer.

2210

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Fournier.

2215

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Monsieur le président, poser la question, c'est y répondre. Il est évident que Jean-Leman est là parce que la 30 est au sud. Mais la 30 est au sud parce que c'est une décision gouvernementale et il faut faire avec.

2220

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Fournier.

2225

Merci, madame Bourassa.

Mme SYLVIE BOURASSA :

Merci.

2230

LE PRÉSIDENT :

Vous pouvez vous réinscrire.

2235

Monsieur Bruno Pineau-Valencienne. Bonjour, monsieur Valencienne!

M. BRUNO PINEAU-VALENCIENNE :

2240 Bonjour, monsieur le président! Bonjour, monsieur le commissaire! Je représente
donc les intérêts de Développements Urbains Candiac dans ce dossier. Donc, je constate en
fait que le tracé actuel du ministère vient enclaver notre site de développement résidentiel à
l'intersection des autoroutes 15 et 30, donc dans le sud-est. Ma question est la suivante :
comment les résidants, en fait, comment les conducteurs en provenance de Châteauguay et
de Saint-Philippe pourront-ils accéder à notre secteur de développement? C'est la première
2245 question.

Et la deuxième question, c'est pourquoi...

LE PRÉSIDENT :

2250 On va commencer par la première, puis tantôt vous ferez votre deuxième, s'il vous
plaît.

Monsieur Fournier , vous êtes en mesure de répondre à la question de monsieur
Valencienne?

2255

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Monsieur le président, en fait, le projet de l'autoroute 30 ne vient enclaver personne.
Le quadrant sud-est des intersections de la 132 et de l'autoroute 15 est desservi par
2260 l'échangeur Jean-Leman. Les analyses qu'on a faites à la Direction territoriale nous indiquent
que cet échangeur-là a la capacité suffisante pour desservir l'ensemble des activités qui
pourraient s'établir dans cette superficie-là. Donc, il n'y a personne qui est enclavé. Et la
desserte est toujours possible pour les citoyens de toute la région autour.

2265 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur Dériger.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2270

Dans le même sens que la question. Pourquoi vous allez couper en fait le rang Saint-
André? Est-ce qu'il n'y aurait pas le moyen de conserver le lien sans être obligé de faire une
voie de desserte tout le long de l'autoroute?

2275 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Oui, c'est même facile à faire. Sauf que de faire un viaduc au-dessus de l'autoroute

30 dans l'axe de Saint-André vient prendre une superficie significative dans la zone blanche à développer. Et ce n'était pas le souhait qui était exprimé par Candiac.

2280

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, là, ce qui va se passer, est-ce qu'il va y avoir un cul-de-sac au bout de Jean-Leman?

2285

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Non, il n'y a pas de cul-de-sac au bout de... bien, Jean-Leman, en fait, c'est que Jean-Leman actuellement sera un cul-de-sac, bien sûr, sauf qu'avec le développement qui s'en vient, il y aura un réseau municipal, bien sûr, au bout de Jean-Leman. Saint-André pourra rejoindre Jean-Leman à travers le chemin Candiac, la voie de service qu'on va faire et, en fait, si je le précise, la voie de service qu'on va faire ici et le lien avec le chemin Candiac là qui permet de revenir sur Jean-Leman.

2290

2295

LE PRÉSIDENT :

Peut-être une question bête, moi, je ne suis pas ingénieur. Si on faisait un tunnel entre le rang Saint-André et Jean-Leman, est-ce que ça ne pourrait pas être possible, réalisable?

2300

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Techniquement, monsieur le président, c'est possible. Quand on a le choix, on se tient loin des tunnels, ça coûte cher. Ça coûte cher à construire, ça coûte cher à entretenir. Ça signifie des stations de pompage. Dans un terrain comme ce terrain-là, on évite ça autant que possible. C'est pas mal plus simple de faire un viaduc.

2305

LE PRÉSIDENT :

2310

Merci beaucoup. Votre seconde question.

M. BRUNO PINEAU-VALENCIENNE :

2315

En fait, monsieur le commissaire a ciblé ma deuxième question, donc on vient d'y répondre. Je n'ai plus d'autres questions, en fait, en particulier.

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Si vous voulez vous réinscrire, vous avez toujours le loisir.

2320

M. BRUNO PINEAU-VALENCIENNE :

Merci beaucoup.

2325

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup.

Monsieur Jean-Guy Bourdeau, s'il vous plaît. Bonjour, monsieur Bourdeau!

2330

M. JEAN-GUY BOURDEAU :

Bonjour, monsieur le commissaire! Je suis producteur agricole de Saint-Constant depuis plusieurs années. Une question qui a peut-être déjà été posée, mais j'aimerais avoir une réponse plus claire.

2335

Vu que le pourcentage des terres agricoles au Québec n'est pas tellement grand, vous le savez, 2 %, peut-être moins, puis qu'à l'avenir, il va y en avoir encore moins par rapport qu'on en prend encore plus, je voudrais savoir pourquoi le ministère des Transports s'acharne-t-il toujours à vouloir construire des autoroutes en milieu agricole.

2340

LE PRÉSIDENT :

La réponse, je vais la laisser encore à monsieur Fournier qui semble spécialiste à cet art. Donc, je vous laisse la réponse.

2345

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Monsieur le président, la question est très, très générale, très vaste. Si on l'applique au secteur qui nous concerne maintenant dans Jean-Leman, on voit qu'il y a un ensemble de solutions possibles, certaines ayant plus ou moins d'impact. Le ministère a choisi celle qui lui semblait être de moindre impact, compte tenu des contraintes existantes.

2350

Il faut se rappeler que la protection des terres agricoles est un facteur important au Québec, qui est prévu dans une loi et qu'il y a même une commission responsable de l'application de cette loi-là. Par ailleurs, cette loi-là prévoit aussi que le gouvernement peut passer outre à un avis de la Commission de protection du territoire agricole dans l'intérêt public. C'est spécifiquement prévu comme tel dans la loi et c'est la prérogative du gouvernement de juger quel est l'intérêt public. Alors, je ne crois pas pouvoir vous donner une réponse plus précise que celle-là.

2360

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous avez une seconde question?

2365

M. JEAN-GUY BOURDEAU :

Ça ne m'arrange pas beaucoup pour ma question.

2370

LE PRÉSIDENT :

Non.

M. JEAN-GUY BOURDEAU :

2375

Excusez. Je suis producteur agricole depuis plusieurs années à Saint-Constant, puis on me répond toujours à des questions vagues de même. Ça fait que j'aimerais avoir une question concrète là-dessus, une fois pour toutes, pour savoir pourquoi le gouvernement, s'il peut passer ailleurs, pourquoi qu'il ne passe pas ailleurs? On a besoin de nos terres, nous autres, puis vous le faites pas.

2380

LE PRÉSIDENT :

Monsieur, il y a eu une décision qui a été prise. Il y a eu un décret gouvernemental. Donc...

2385

M. JEAN-GUY BOURDEAU :

La décision est pas prise pour Jean-Leman, puis vous le faites pareil. Il y aurait possibilité. Votre autoroute est faite jusqu'à la 15 en ce moment. Ça fait que prenez-la, puis gardez-la. On n'a pas besoin de deux autoroutes, une à côté de l'autre.

2390

LE PRÉSIDENT :

Elles ne sont pas une à côté de l'autre. Elles sont complémentaires.

2395

M. JEAN-GUY BOURDEAU :

Elles arrivent au même point. C'est pour ça que nous autres, dans le domaine agricole, nous autres, on se fait pas comprendre là-dessus pourquoi qu'on veut garder nos terres. Puis vous avez la possibilité de le faire puis vous le faites pas. C'est vraiment triste votre affaire.

2400

LE PRÉSIDENT :

2405

Écoutez, je ne peux pas vous donner autre réponse que celle qui a été exprimée par monsieur Fournier et également par le fait qu'il y a eu un décret ministériel à cet égard. Par ailleurs, vous pouvez toujours exprimer votre opinion lors d'un mémoire qui sera déposé...

2410

M. JEAN-GUY BOURDEAU :

Je vais faire ça.

LE PRÉSIDENT :

2415

... et nous en ferons part au ministre de l'Environnement et des Parcs, à ce moment-là.

M. JEAN-GUY BOURDEAU :

2420

Parce que nous autres, dans le domaine agricole, on est minimes dans les décisions du gouvernement, ça fait que j'aimerais, une fois pour toutes, qu'on soit apprécié un peu comme producteurs agricoles. Merci beaucoup.

2425

LE PRÉSIDENT :

Bienvenue. Je vous remercie.

Monsieur Pierre Caza, s'il vous plaît. Bonjour, monsieur Caza!

2430

M. PIERRE CAZA :

2435

Bonjour, monsieur le président! Alors, j'aurais peut-être une question, peut-être une demande à vous faire à ce moment-ci avant d'adresser peut-être ma question. On en a parlé beaucoup aujourd'hui, compte tenu de l'implication de la MRC, de la CMM dans la réflexion qui se fait aujourd'hui devant la commission, qui va se poursuivre aussi tout au long du processus, est-ce qu'il ne serait pas approprié d'avoir à la table des experts ici peut-être un représentant du ministère des Affaires municipales et peut-être aussi un représentant de la Communauté métropolitaine de Montréal.

2440

Je pense que ça aurait été intéressant pour permettre de préciser certaines choses parce qu'il y a beaucoup d'éléments de discussion qui portent autour du projet municipal de Candiac, du schéma d'aménagement de la MRC et également aussi du projet de schéma d'aménagement et de développement de la CMM. Et peut-être éventuellement peut-être

2445 quelqu'un, un expert au niveau de la faune également. Ça aurait peut-être été pertinent parce que je pense qu'il y a beaucoup de questions qui risquent de porter là-dessus. Alors, je voulais juste le porter à votre attention.

LE PRÉSIDENT :

2450

Je vous remercie. Évidemment, la commission avait considéré certaines personnes-ressources et la commission a quand même pris en considération le fait que la MRC pouvait être en mesure de répondre à nos questions là-dessus. Rien n'empêche toutefois la commission d'envoyer des questions par écrit soit aux Affaires municipales, soit encore à la

2455 CMM ou à quelqu'un du ministère des Ressources naturelles et Faune. Donc, bon, s'il y a des questions pertinentes qui surviennent et dont on aurait besoin d'une réponse supplémentaire et complémentaire, à ce moment-là la commission pourra référer définitivement à ces personnes-là.

2460

M. PIERRE CAZA :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2465

Votre première question, monsieur Caza?

M. PIERRE CAZA :

2470

Oui. La Ville de Candiac nous a présenté son plan stratégique et son concept de développement. On a pu constater, à la vue des plans qui nous ont été présentés, qu'il y avait des portions enclavées, des portions qui étaient en zone verte, qui sont en zone verte actuellement, qui vont se retrouver enclavées et pour lesquelles on a une destination autre qu'agricole.

2475

Ma question à ce moment-ci, ça serait à la MRC. J'aimerais savoir si le plan stratégique et le plan de développement de Candiac, est-ce qu'il est en harmonie ou est-ce qu'il est conforme au schéma d'aménagement qui est actuellement en vigueur à la MRC?

2480

LE PRÉSIDENT :

Madame Dansereau, s'il vous plaît.

Mme LYNE DANSEREAU :

2485

Ça a été abordé brièvement tantôt. Ce que j'ai voulu signaler, c'est que la partie dans

la zone blanche est effectivement conforme au schéma d'aménagement adopté par la MRC de Roussillon. Donc, tel que le mentionnait madame Dupont, pour les parties en zone blanche, c'est conforme au schéma. Je ne sais pas si vous voulez d'autres précisions?

2490

LE PRÉSIDENT :

Oui, continuez, parce que vous arrêtez en chemin et j'aimerais ça que vous approfondissiez votre raisonnement là-dessus, notamment en regard de la zone agricole.

2495

Mme LYNE DANSEREAU :

Bien, ça dépend si on prend pour acquis – moi, je prends pour acquis que pour la zone agricole, il n'y a aucun projet de développement actuellement. Donc, s'il n'y a aucune autre vocation qu'agricole qui est envisagée par la Ville de Candiac, oui, c'est conforme au schéma d'aménagement révisé de la MRC.

2500

LE PRÉSIDENT :

Mais dans leur plan stratégique qui nous a été déposé, en tout cas je pense qu'il y a un projet, celui-là, vous avez la carte, il y a éventuellement où on se trouve en zone agricole, n'est-ce pas?

2505

Mme LYNE DANSEREAU :

Excusez, je n'ai pas bien saisi votre question.

2510

LE PRÉSIDENT :

Vous savez, il y a une zone blanche, mais l'autoroute passe là, mais la partie où le boisé plus au sud finalement, au sud-est de la zone blanche... non, celui en haut. Montez un petit peu.

2515

Mme LYNE DANSEREAU :

Ici?

2520

LE PRÉSIDENT :

Voilà. Dans une autre carte, c'est bien indiqué finalement que c'est développement résidentiel à long terme. Donc, cette partie-là se trouve en zone agricole actuellement.

2525

Mme LYNE DANSEREAU :

2530 Cette orientation-là n'a jamais été déposée à la MRC de Roussillon. Donc, le conseil des maires ne s'est jamais prononcé sur une telle orientation future de la Ville.

LE PRÉSIDENT :

2535 Parfait. Merci.

Votre seconde question, monsieur Caza.

M. PIERRE CAZA :

2540 Oui, bien je voulais juste voir. Ce que je dois comprendre, c'est que ce n'est donc pas conforme ou la conformité n'a jamais été évaluée par rapport au schéma d'aménagement qui est actuellement en vigueur. C'est ça que je dois comprendre?

Mme LYNE DANSEREAU :

2545 Le plan stratégique, il faut comprendre, la MRC n'a pas à donner une conformité sur un plan stratégique. C'est un plan que la Ville de Candiac adopte pour les développements futurs. La MRC a, par contre, à donner des conformités sur les modifications qu'elle apporte
2550 à ses règlements d'urbanisme et son plan d'urbanisme. Donc, il n'y a pas eu de modification envisagée. On n'a pas de conformité à donner par rapport au plan stratégique.

LE PRÉSIDENT :

2555 Aucune demande supplémentaire provenant de la Ville de Candiac là-dessus.

Mme LYNE DANSEREAU :

2560 Non, si ce n'est que le conseil des maires, ça a été discuté au lac à l'Épaule et que les maires entérinent ce projet-là de façon politique, mais techniquement, dans le document, le schéma d'aménagement, ça n'apparaît pas comme tel. Mais ce site-là, dans le schéma d'aménagement révisé de la MRC apparaît comme un endroit stratégique au niveau industriel. Ça, c'est certain. Comme un pôle régional industriel.

LE PRÉSIDENT :

2565 Parfait. Merci. Oui, monsieur Caza?

M. PIERRE CAZA :

2570

C'est parce que ma question portait sur le schéma d'aménagement qui est actuellement en vigueur et non pas sur le schéma d'aménagement révisé.

LE PRÉSIDENT :

2575

Il est en révision. On peut demander à madame Dansereau. Pouvez-vous répondre à ça, plus précisément sur le schéma actuel.

Mme LYNE DANSEREAU :

2580

Bien, je m'excuse, c'est vrai que vous aviez posé la question par rapport au schéma en vigueur. J'ai malheureusement pas tout à fait répondu à votre question. Je me reprends. Le plan stratégique n'a pas non plus à être déposé à la MR pour donner une conformité sur le schéma en vigueur. Donc, le schéma en vigueur ne reflète pas nécessairement le plan stratégique et la position prise récemment par le conseil des maires pour ce qui est de tout le carrefour, la porte d'entrée de Roussillon et l'importance de ce site-là à des fins de développement industriel pour se positionner dans toute la région métropolitaine.

2585

LE PRÉSIDENT :

2590

Merci, madame Dansereau. Merci, monsieur Caza.

M. PIERRE CAZA :

2595

Ma deuxième question?

LE PRÉSIDENT :

2600

Votre seconde question.

M. PIERRE CAZA :

2605

Lors de sa présentation, madame Dupont, en tout début de présentation, nous indiquait, nous a parlé de la Commission de protection du territoire agricole qui aurait émis un avis sur le fait que – et madame Dupont disait que lorsque l'autoroute sera en place, que la commission verra à exclure les portions, certaines portions enclavées de l'autoroute.

Alors, j'aimerais peut-être que madame Dupont nous apporte des précisions sur ces éléments de discussion ou ces écrits qui lui ont été fournis par la Commission et également, si

2610 écrits il y a, d'avoir la possibilité que ces documents-là soient déposés à la commission.

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Madame Dupont, est-ce que, un, il y a des écrits?

2615

Mme MARIE DUPONT :

Oui, effectivement, je faisais référence à une décision de la Commission. Elle est inscrite, on a ça dans les archives de la Ville. Je pourrai la produire dès demain.

2620

LE PRÉSIDENT :

Vous pouvez la déposer à la commission.

2625

Mme MARIE DUPONT :

Absolument.

LE PRÉSIDENT :

2630

Très bien. Ça vous convient?

M. PIERRE CAZA :

2635

Ça va. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Je vous remercie, monsieur Caza.

2640

Monsieur Brouillette, vous vouliez intervenir, je pense, ou avoir un complément d'information?

M. BERNARD BROUILLETTE :

2645

Oui, monsieur le président, je voudrais porter à votre attention que dans le schéma actuellement en révision qu'on est en train d'évaluer, il y a des plans qui sont fournis, qui décrivent très bien les zones qui sont sous étude et les zones à potentiel de développement industriel. Ça fait que je vous inviterais à prendre connaissance du plan d'affectation qui est le plan numéro 11, ainsi que du plan numéro 13. Et vous pourrez le superposer avec la carte

2650

numéro 7 qu'il y a dans l'étude d'impact du ministère des Transports. Il y a deux autres plans qui décrivent les espaces disponibles de la MRC dans ses différentes municipalités, des terrains vacants pour développement industriel avec contrainte ou sans contrainte. Ce qui sont les plans 5 et 6.

2655

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que c'est possible, madame Dansereau, de déposer une copie complète de votre schéma d'aménagement et la commission va se charger d'en faire des copies des éléments essentiels.

2660

Mme LYNE DANSEREAU :

Oui, pas de problème. Je vais vous déposer une copie complète du document.

2665

LE PRÉSIDENT :

Parce qu'il nous manque, je pense, certains éléments sur lesquels on aimerait se pencher un petit peu.

2670

Mme LYNE DANSEREAU :

C'est bien.

2675

LE PRÉSIDENT :

Madame Dupont, juste une petite question. Dans votre plan stratégique, à un certain moment donné, vous avez ciblé au début trois secteurs de développement. Où la Ville de Candiac en est-elle rendue au niveau de ces développements-là? Est-ce qu'ils sont en phase de finition? C'est-à-dire, est-ce qu'ils sont rendus à 90 ou à 95 % d'être complétés? Parce que si je regarde, c'était indiqué, je pense...

2680

Mme MARIE DUPONT :

Monsieur le président, faites-vous référence au début de la présentation tantôt quand j'ai expliqué le tissu urbain?

2685

LE PRÉSIDENT :

Non. Dans votre plan stratégique, il y avait certains, entre autres, le développement du... Dans le fond, vous référez à trois développements. Donc, il y avait le projet Candiac

2690

sur le Golf. Candiac sur le Golf, bon, est-ce que ça s'est construit en plusieurs phases? Ou si ça s'est construit en plusieurs phases, où en êtes-vous rendus? Est-ce que c'est 50 %, 30 %, 90 % de complété?

2695

Mme MARIE DUPONT :

En ce qui concerne Candiac sur le Golf, c'est presque terminé. Donc, on peut, en termes de quantification, parler de 95 % du développement. Je pense qu'on est rendu à la phase 14. Donc, ça, c'est complété. Là, je ne me rappelle pas des autres dont je parlais. Il y avait le Hameau des Pins.

2700

LE PRÉSIDENT :

L'Hameau des Pins, oui.

2705

Mme MARIE DUPONT :

L'Hameau des Pins est complété à 95 % aussi. Les réseaux de rues sont faits, les rues sont faites. Forcément les bordures sont faites. Donc, tout est très avancé.

2710

LE PRÉSIDENT :

Mais je parle plutôt de construction. C'est ça que je veux savoir.

2715

Mme MARIE DUPONT :

Construction résidentielle?

2720

LE PRÉSIDENT :

Oui. Terminé, complété, oui?

2725

Mme MARIE DUPONT :

C'est pratiquement complété. Quand je vous dis que les rues, les bordures et tout ça, c'est fait, c'est parce que les maisons sont déjà installées.

2730

LE PRÉSIDENT :

J'ai déjà vu des rues construites, puis il n'y avait aucune maison, parce que...

Mme MARIE DUPONT :

2735 Ça ne se fait plus ça, ça coûte trop cher, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

2740 Ça dépend où. Moi, pour avoir été conseiller municipal, ma chère dame, je peux vous dire que ça se fait encore.

Mme MARIE DUPONT :

2745 Ce n'est pas impossible, effectivement. Ensuite, dans le document, je devais parler aussi du Triangle Iberville. Là, je ne l'ai pas sous les yeux.

LE PRÉSIDENT :

2750 Oui, oui, c'est ça. Non, c'est l'Île Boisée.

Mme MARIE DUPONT :

L'Île Boisée, c'est complété à 98 %.

2755 **LE PRÉSIDENT :**

Maintenant, quelle est la capacité de développement futur, si on fait abstraction de la partie évidemment du quadrant sud-est? Mais dans les autres parties de la Ville de Candiac, est-ce qu'il vous reste des endroits où c'est possible de développer?

2760

Mme MARIE DUPONT :

2765 Oui. Il nous reste tout un secteur dont le développement s'est amorcé cet été, où on prévoit 600 unités d'habitation. Il y en a quelques-unes déjà qui ont commencé à être construites. Donc, on parle de 600 nouveaux ménages.

LE PRÉSIDENT :

2770 Est-ce que vous avez la densité? C'est de la basse densité, faible densité dans ce cas-là?

Mme MARIE DUPONT :

Faible densité. C'est de l'unifamiliale.

2775

LE PRÉSIDENT :

Donc, maisons unifamiliales.

2780

Mme MARIE DUPONT :

Principalement de l'unifamiliale, mais en structure isolée en grande majorité, jumelée ou contiguë et il y a une section, il y a peut-être une centaine d'unités qui sont en structure de multiplex. Donc, en fait, il reste deux secteurs de développement nouveau dans Candiac. Ça, c'en est un, le deuxième étant le quadrant sud-est. Et les trois autres secteurs dont on a parlé, Hameau des Pins, Candiac sur le Golf et l'Île Boisée, comme je vous dis, c'est complété. On est rendu à faire du *in-filling* qu'on appelle. Donc, on remplit les terrains qui sont vacants à travers le milieu bâti.

2785

2790

LE PRÉSIDENT :

Parfait. Merci, madame Dupont.

Monsieur Guy Hébert, s'il vous plaît. Bonjour, monsieur Hébert!

2795

M. GUY HÉBERT :

Bonjour! Hier soir, monsieur le maire de Candiac disait que la pérennité du territoire agricole était loin d'être assurée alentour d'une autoroute. Dans le rapport d'impact, la Ville de Candiac propose la construction d'une gare en zone agricole. Moi, je voudrais savoir quelle est la quantification, la densification du résidentiel autour d'une gare.

2800

LE PRÉSIDENT :

Madame Dupont, est-ce que vous avez de l'information, à savoir quelle est la densification alentour d'une gare intermodale?

2805

Mme MARIE DUPONT :

Vous voulez dire ce qu'on prévoit dans le projet?

2810

LE PRÉSIDENT :

Oui.

2815 **Mme MARIE DUPONT :**

C'est de la résidence unifamiliale isolée. De façon très générale, on parle, grosso modo, de 20 logements à l'hectare.

2820 **M. GUY HÉBERT :**

Est-ce qu'il y a des documents qui peuvent être déposés devant la commission là-dessus?

2825 **Mme MARIE DUPONT :**

Oui, on pourrait déposer le plan de lotissement qui a été accepté, le plan de projet de lotissement qui a été accepté par la Ville tout récemment. Même, je pensais l'avoir avec moi aujourd'hui, je ne l'ai pas, mais je peux le déposer effectivement.

2830

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Hébert, les questions s'adressent au président et c'est le président qui transfère la question à la personne-ressource et, normalement, la personne-ressource me répond. Mais disons, étant donné que vous avez déjà eu réponse, le document sera déposé. Votre seconde question, allez-y.

2835

M. GUY HÉBERT :

Étant donné que tous s'entendent pour dire que la pérennité du territoire agricole est loin d'être assurée et nonobstant le tracé retenu, compte tenu que le projet de Candiac vise à accroître la zone blanche disponible au détriment de la zone de territoire agricole, en quoi ce projet est compatible avec les choix d'aménagement et de développement de la CMM et en ce qui concerne l'orientation de la CMM visant à assurer la préservation de la zone agricole permanente?

2845

LE PRÉSIDENT :

Madame Dansereau, êtes-vous en mesure de nous répondre étant donné que vous travaillez de concert avec la CMM?

2850

Mme LYNE DANSEREAU :

C'est très embêtant pour moi de vous répondre, parce qu'on travaille de concert, c'est-à-dire que plutôt on a émis des commentaires à la CMM, on n'a pas été impliqués dans

2855

la démarche d'élaboration du projet de schéma. Je me vois mal expliquer le projet de schéma de la Communauté métropolitaine de Montréal.

LE PRÉSIDENT :

2860

Est-ce que la MRC de Roussillon n'est pas partie tenante de la Communauté métropolitaine de Montréal?

Mme LYNE DANSEREAU :

2865

C'est-à-dire que le territoire de la MRC de Roussillon, oui, est inclus entièrement dans la Communauté métropolitaine de Montréal. Par contre, la loi prévoit – puis, là, je ne me souviens plus quelle loi – mais la loi de création – c'est ça – de la Communauté métropolitaine de Montréal prévoit que les MRC incluses dans les communautés métropolitaines continuent à faire l'aménagement du territoire jusqu'à ce que le schéma d'aménagement et de développement métropolitain rentre en vigueur. Donc, oui, le territoire est inclus. Par contre, c'est deux entités distinctes.

2870

LE PRÉSIDENT :

2875

Complètement distinctes.

Mme LYNE DANSEREAU :

2880

Vous comprenez un peu mon malaise à répondre pour un autre organisme.

LE PRÉSIDENT :

2885

D'accord. On va prendre en considération votre question et on va s'organiser pour la transmettre à la CMM. Et la réponse de la CMM sera déposée sur le site Internet du BAPE.

M. GUY HÉBERT :

2890

Bien. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie, monsieur Hébert.

2895

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Monsieur le président?

LE PRÉSIDENT :

2900

Oui, monsieur Fournier?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2905

Je peux vous offrir la collaboration de madame Caron sur le schéma d'aménagement, si vous le souhaitez.

LE PRÉSIDENT :

2910

Est-ce que madame Caron est en mesure de répondre à l'interrogation que monsieur vient de formuler?

Mme CHRISTINE CARON :

2915

Oui, monsieur le président. On a fait nous-mêmes l'analyse de la conformité du projet au schéma d'aménagement métropolitain, comme d'ailleurs au cadre d'aménagement. On va reprendre le concept d'organisation spatiale qu'on regardait tout à l'heure, puis regarder la conformité du projet par rapport à ça.

2920

Évidemment, bon, c'est un peu difficile de regarder la conformité d'un projet de 3. 4 kilomètres à l'échelle d'une région métropolitaine et, dans le fond, le 3. 4 kilomètres, c'est comme ça que le ministère le présente d'ailleurs, c'est un élément du parachèvement de l'autoroute 30 et c'est dans cette perspective-là qu'on va regarder la conformité par rapport au schéma métropolitain.

2925

Alors, donc, on reprend le concept d'organisation spatiale du schéma d'aménagement. Comme je vous l'avais mentionné, la CMM a inscrit dans son schéma d'aménagement une rocade autoroutière dont l'objectif est de servir de voie de contournement à la région métropolitaine, particulièrement pour les échanges économiques. L'objectif global étant d'appuyer l'attractivité et la compétitivité de la région métropolitaine au niveau économique.

2930

Alors, donc, si on suit ici le trait gris qui représente la rocade en question, les seuls nouveaux tronçons autoroutiers qui sont prévus dans cette rocade-là sont le parachèvement de la 30 et aussi le parachèvement de la 25.

2935

Alors, dans ce sens-là, au plan de transport, le projet est très explicitement conforme au schéma d'aménagement. Il est d'ailleurs mentionné, c'est un objectif du schéma de voir

2940 parachevé le réseau stratégique métropolitain, tant, comme je vous le disais, pour assurer, contribuer au développement de la région métropolitaine.

2945 L'autre objectif qu'on peut considérer, c'est celui que je vous mentionnais tout à l'heure qui est en lien avec les centres multifonctionnels. Donc, la volonté de structurer l'organisation spatiale et de concentrer les activités économiques dans ces pôles-là. Et en parachevant la 30, en fait, ce qu'on va réussir à faire, c'est compléter cet axe-là qui traverse l'ensemble de la Rive-Sud et ce faisant, permettre des liens entre onze centres multifonctionnels ou pôles d'emplois qui sont localisés sur la Rive-Sud. Et ça, c'est à partir de Contrecoeur jusqu'à Vaudreuil-Soulanges.

2950 Il y a un autre élément aussi qui est le lien avec les agglomérations de recensement. Et ça, c'est à la fois un élément du schéma métropolitain et du cadre d'aménagement métropolitain, donc c'est une orientation gouvernementale, de faciliter les liens économiques et de faire en sorte qu'il y ait une complémentarité entre le développement de la métropole et celui des agglomérations de recensement qui sont au pourtour.

2955 Alors, dans ce cas-ci, on a juste à côté Valleyfield à l'extrême ouest et, ici, Saint-Jean. Donc, ils sont à proximité du projet. Et c'est bien évident que le parachèvement de la 30 va permettre, faciliter les liens vers Salaberry-de-Valleyfield et donc assurer une meilleure continuité.

2960 Donc, si on reprend les éléments que je viens de soulever, c'est assurer l'efficacité d'un certain nombre de dessertes stratégiques qui sont susceptibles d'améliorer l'attractivité et la compétitivité de l'agglomération. C'est desservir adéquatement les centres multifonctionnels et les noyaux d'emplois pour les personnes et les marchandises. Et c'est de
2965 contribuer à accroître la mobilité des déplacements et assurer les liens avec les marchés extérieurs et les agglomérations périphériques. Et, en conclusion, renforcer les activités économiques et assurer la mobilité des marchandises. Ce sont des orientations, des objectifs du schéma métropolitain.

2970 **LE PRÉSIDENT :**

Et, en fait, monsieur Hébert s'interrogeait à savoir si ces orientations-là et le parachèvement étaient – si le schéma finalement d'aménagement de la CMM était conforme aux orientations de la CMM face aux activités agricoles. C'est ça, je pense, que monsieur
2975 Hébert voulait savoir plus précisément.

Mme CHRISTINE CARON :

2980 Est-ce que le schéma d'aménagement était conforme aux orientations gouvernementales?

LE PRÉSIDENT :

2985 Au projet de parachèvement. En fait, si les orientations du schéma d'aménagement de la CMM étaient conformes au projet de parachèvement en fonction ou en regard finalement des activités agricoles. Parce que le tronçon qui est proposé par le ministère passe évidemment dans la zone agricole.

Mme CHRISTINE CARON :

2990 Bien, comme je vous le disais tout à l'heure, c'est un fait que la CMM se positionne – puis, ça, c'est tout à fait en accord avec les orientations gouvernementales – pour la protection, la pérennité de la zone agricole, mais par rapport au développement qu'on y ferait. Et, dans ce sens-là, en tout cas, c'est la prétention du ministère de dire que, oui, le schéma et le projet sont conformes dans la mesure où la conception du projet vise à minimiser les impacts sur le milieu agricole. Qu'il n'y a pas d'échangeur, il n'y a pas de lien avec le réseau local, ce sont uniquement des échangeurs avec le réseau autoroutier. Donc, il y a des impacts en zone agricole, je pense qu'on l'a reconnu, mais toutes les mesures ont été prises pour les limiter et pour aussi limiter les effets d'entraînement sur le développement.

3000

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie infiniment.

3005

Mme CHRISTINE CARON :

Ça me fait plaisir.

LE PRÉSIDENT :

3010

Monsieur François Corriveau, s'il vous plaît.

Monsieur Brouillette, vous avez un complément d'information? On va vous écouter pendant que monsieur Corriveau s'avance.

3015

M. BERNARD BROUILLETTE :

3020 Oui, monsieur le président. Il faut rappeler – et vous l'avez signalé – que la MRC de Roussillon fait partie de la CMM dans la couronne sud. La CMM, les gens ont tendance à croire que c'est seulement qu'un milieu urbain. Le territoire de la CMM est composé de 57,7 % de terres agricoles. Donc, pour la CMM, il y a une préoccupation de conserver

l'intégrité de ces terres-là. Je voulais juste apporter à l'attention de la commission. Merci.

LE PRÉSIDENT :

3025

Je vous remercie, monsieur Brouillette.
Bonjour, monsieur Corriveau!

M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

3030

Rebonjour, monsieur le président! Toujours par rapport au document sur l'étude d'impact sur l'environnement de novembre 2004, je reviens avec une deuxième question qui se situe dans le contexte du projet. Je vous mentionnais tantôt que c'est important que lorsqu'on présente un projet, que les assises soient claires, soient précises et conformes à la

3035

réalité.

Alors, à la page 13 de l'étude d'impact sur l'environnement, on peut lire au dernier paragraphe, lorsqu'on parle de l'alternative de la 15 et de la route 132, les deux dernières lignes, on lit :

3040

Seul le corridor sud ayant été étudié en détail, c'est-à-dire le tronçon de 8.8 kilomètres entre l'autoroute 15 et l'autoroute 30.

Ce matin, dans le journal *Le Devoir*, ce n'est pas n'importe quel journal, on mentionne que ce nouveau tracé – on parlait du tracé sud – n'a jamais fait l'objet d'une évaluation environnementale en règle.

3045

LE PRÉSIDENT :

3050

Monsieur Corriveau, je m'excuse de vous interrompre.

M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

3055

Oui.

LE PRÉSIDENT :

On s'attarde strictement au parachèvement entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman. Donc, les choses qui sont antérieures...

3060

M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

Oui. Mais, monsieur le président...

3065 **LE PRÉSIDENT :**

... à ce projet-là, on n'en discutera pas aujourd'hui.

3070 **M. FRANÇOIS CORRIVEAU :**

Monsieur le président, si vous permettez, avec tout le respect que je vous dois, ce que je vous lis, ça fait partie de l'étude d'impact sur l'environnement de Jean-Leman. C'est une préalable. Ce n'est pas quelque chose que je puise ailleurs dans un autre document. Si on ne peut pas interroger les données qui sont dans ce document-là, je ne comprends plus. Alors, est-ce que vous me permettez de continuer à exposer mon point de vue et à poser ma question?

3075 **LE PRÉSIDENT :**

3080 Allez-y et on va voir si...

M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

3085 Merci, monsieur.

LE PRÉSIDENT :

... si c'est recevable.

3090 **M. FRANÇOIS CORRIVEAU :**

Merci, monsieur le président. Autre document. J'ai en main des copies de contrats qui ont été accordés à des firmes en 2004 et en 2005 pour compléter les études relatives aux corridors situés entre la 15 et la 30, donc le tronçon sud. Plus que ça, monsieur le président. J'ai également en main un document qui s'appelle : *l'Acceptabilité environnementale relative à une demande de modification de décret* daté du 11 mai 2004. Le dossier 321105363 dans lequel on dit :

3100 *L'initiateur – et on parle du ministère des Transports – a déposé à l'automne 2003 des analyses complémentaires et des mises à jour requises pour compléter l'information contenue 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.*

Ma question : pourquoi retrouve-t-on dans ce document une phrase qui dit très

3105 clairement que le corridor sud a été étudié en détail?

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Fournier.

3110

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3115 Monsieur le président, j'ai déjà répondu à cette question-là, mais pour le bénéfice du citoyen, je vais reprendre ma réponse. Quand on se présente devant le BAPE, on se présente avec un avant-projet préliminaire. Donc, on a un tracé, un projet de tracé, un concept sur lequel on a fait une analyse d'impact et c'est ce qu'on soumet. Et on est très conscient que ce projet-là peut évoluer, notamment à la lumière des recommandations du BAPE, des recommandations de la Commission de protection du territoire agricole, des recommandations qui découlent de l'analyse interne du ministère de l'Environnement, et
3120 quand on reçoit la décision du gouvernement, le décret qui nous autorise à procéder avec un certain nombre de contraintes qui font toujours partie du décret, à partir de ce moment-là le ministère reprend le projet, l'avant-projet préliminaire et le développe et le détaille, et en fait un avant-projet définitif, un projet en fait qui nous permet après ça de passer à l'étape des plans et devis de la réalisation. Donc, il s'agit d'un processus évolutif, normal et c'est la façon
3125 dont on procède.

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Fournier.

3130

Votre deuxième question, monsieur Corriveau.

M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

3135 Un commentaire sur la première.

LE PRÉSIDENT :

3140 Votre commentaire, monsieur Corriveau, vous le poserez ou vous en ferez part à la commission dans votre mémoire.

M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

3145 Je vais prendre ma deuxième question et je vais vous dire, monsieur le président, que qu'est-ce qu'on vient de me dire sur le corridor sud, qu'il a été étudié en détail, quand on

inscrit ça ici en 2004, on ne fait pas référence à quelque chose qui date de deux ans. C'est aujourd'hui. Merci, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

3150

Merci, monsieur Corriveau.

Monsieur Denis Bilodeau, s'il vous plaît. Rebonjour, monsieur Bilodeau!

3155

M. DENIS BILODEAU :

Rebonjour. C'est concernant le tronçon de l'autoroute 15. Parce que la décision a été prise par le gouvernement de faire l'autoroute au sud. Après, ils ont dit : *On va rajouter Jean-Leman*. Mais, le premier itinéraire qui a été retenu pour le tronçon sud, c'est longer l'autoroute 15. Est-ce que le ministère pourrait me dire, l'échangeur qu'il aurait fait à l'autoroute 15 pour collecter avec la 30 au sud, combien ça aurait coûté en 2002, quand ils se sont présentés devant le BAPE, combien ça aurait coûté? Puis, aujourd'hui, s'il referait le même exercice, combien ça coûterait? Les chiffres ont-ils changé?

3160

3165

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3170

Il va falloir que je vérifie avec monsieur Lavoie, je ne suis pas certain qu'on a ce détail-là ici, mais je vais vérifier avec lui.

LE PRÉSIDENT :

3175

Monsieur Lavoie.

M. GÉRALD LAVOIE :

3180

Si je comprends bien la demande, monsieur le président, c'est que le tracé de l'autoroute 15 qui a été développé, quels étaient les chiffres de 2002? Moi, je ne les connaissais pas. Actuellement, la variante qu'on vous a déposée, qu'on vous a présentée tantôt au niveau du tracé de l'autoroute 15, on parle d'un montant de l'ordre de 69 M\$. Ça, ça veut dire que ça comprend l'ensemble des travaux de même que...

3185

LE PRÉSIDENT :

3190 Ce n'est pas tout à fait la question de monsieur. La question de monsieur est de savoir, à partir du tracé alternatif de 2002, il y avait à ce moment-là, en arrivant à l'autoroute 15, un tracé complémentaire qui était à côté. Effectivement, donc, il y a eu des coûts qui ont été analysés à ce moment-là. Et si, aujourd'hui, vous faisiez le même exercice, avec le même tracé complémentaire, donc une autoroute 30 parallèle à l'autoroute 15 comme il avait été prévu à l'époque en 2002, combien que ça coûterait aujourd'hui? Il veut voir la différence de coût qu'il pourrait y avoir entre 2002 et aujourd'hui. C'est ça, monsieur, votre question?

3195

M. DENIS BILODEAU :

Exact, monsieur.

3200

M. GÉRALD LAVOIE :

3205 On pourrait vérifier. Moi, je n'étais pas là, mais je sais qu'il y avait un rapport qui avait été préparé par un mandataire concernant l'option, le tracé qu'empruntait l'autoroute 15. On va sortir le document, puis on verra qu'est-ce qui avait été indiqué à ce moment-là et on vous donnera... Mais ce qu'on voudrait vous indiquer aussi, c'est qu'il est sûr et certain que ce tracé qui a été développé là, il a été bonifié par rapport à ce qui avait été déposé en 2002.

LE PRÉSIDENT :

3210 Effectivement, mais il s'agirait d'actualiser mais en tenant compte d'oublier peut-être la bonification qui a été faite et s'en tenir strictement à ce qui avait été proposé en 2002. Donc, actualiser les coûts par rapport à 2002 tout simplement. Je vous remercie, monsieur Fournier. Vous allez travailler là-dessus et vous allez nous revenir?

3215

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Oui.

LE PRÉSIDENT :

3220

Parfait. Votre seconde question.

M. DENIS BILODEAU :

3225

C'est ça. La question, c'était pour mieux comprendre pourquoi le gouvernement a délaissé cette option. Parce que dans ma deuxième question, c'est que si la Ville de Candiac

peut proposer un troisième tracé, pourquoi, moi, comme simple citoyen, je ne pourrais pas présenter un quatrième tracé qui serait la 132?

3230 On parle de boulevard Décarie. Ce n'est pas vrai. La partie la plus profonde est en train de se faire présentement. Le reste serait en semi-dépression. Je ne comprends pas pourquoi on fait tant d'échangeurs, tant de chemins, tant de routes quand la ligne droite est probablement la plus simple et la plus facile qui rejoindrait toutes les municipalités, tous les maires, y compris l'Hôpital Anna-Laberge qui a été décrété à sa position actuelle pour
3235 desservir nos quatre villes. Puis avec la nouvelle autoroute, on oublie ça. On est esclave.

LE PRÉSIDENT :

3240 C'était un commentaire mais vous pourriez faire part de votre commentaire dans votre mémoire.

M. DENIS BILODEAU :

3245 Est-ce que je peux proposer une troisième alternative?

LE PRÉSIDENT :

3250 Vous pouvez toujours proposer une autre alternative dans votre mémoire, il n'y a aucun problème.

M. DENIS BILODEAU :

Merci.

3255 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie infiniment, monsieur Bilodeau.

Monsieur Gérard Boisclair, s'il vous plaît. Bonjour, monsieur Boisclair!

3260 **M. GÉRARD BOISCLAIR :**

3265 D'après le développement durable que monsieur Mulcair prêche tant, pourquoi nous sommes des champions des autoroutes non finies? Toutes commencées en bout, mais rien de fini. Est-ce que le gouvernement du Québec peut me répondre là-dessus? Monsieur Caron peut peut-être me répondre là-dessus pourquoi ce n'est pas fini.

LE PRÉSIDENT :

Je vais transmettre la question...

3270 **M. GÉRARD BOISCLAIR :**

Est-ce que c'est parce qu'on n'a pas d'argent?

LE PRÉSIDENT :

3275

... à monsieur Fournier et monsieur Fournier sera probablement plus en mesure que moi de vous répondre sur cet aspect. Monsieur Fournier.

M. GÉRARD BOISCLAIR :

3280

Autoroutes commencées et non finies. On est des champions de ça.

LE PRÉSIDENT :

3285

Monsieur Fournier, pouvez-vous répondre à la question de monsieur Boisclair, s'il vous plaît?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3290

Je ne suis pas sûr, monsieur le président, que j'ai l'âge nécessaire, malgré la couleur de ma barbe, pour répondre à cette question-là. Il faudrait refaire l'histoire politique du Québec et expliquer les différentes décisions, les différents plans de transport qui ont prévalu depuis l'époque de monsieur Lesage jusqu'à aujourd'hui. Il y a eu plusieurs plans de transport qui ont été modifiés avec le temps, en fonction des besoins, en fonction des orientations, en fonction de la capacité de payer aussi. Je ne pense pas qu'il y ait une explication qu'on pourrait donner facilement. Je pense qu'il y aurait là une thèse de doctorat en socio-économie du Québec, si on voulait le faire. Je ne peux malheureusement pas vous donner une réponse plus claire.

3295

3300

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Fournier.

M. GÉRARD BOISCLAIR :

3305

Mais on a un championnat pareil. Deuxième question.

LE PRÉSIDENT :

3310

Est-ce que c'est le seul?

M. GÉRARD BOISCLAIR :

3315 Je pense que c'est le seul. Les Canadiens, on n'est pas trop forts. Comment peut-on
régler la congestion avec des feux de circulation, comme monsieur me disait tout à l'heure
qu'il y aurait des feux de circulation, comme le boulevard Taschereau, tout le monde le
connaît, comment être assuré que 7, 3 % du grand transit de passage iront faire 12 kilomètres
sur le tracé sud, quand monsieur Brisset nous dit que le grand transit se fait la plupart du
temps la nuit quand les routes sont libérées. Le grand transit se fait à l'extérieur des heures de
3320 pointe et majoritairement la nuit.

L'argument de plein de camions sur la 132 ne tient pas la route. Et même ça, avec
une autoroute à quatre voies fluides et sécuritaires et quatre voies de service sur la 132, où
est le problème si on faisait quatre voies sur la 132? Vous savez que ce matin, c'est 1, 40 \$ le
3325 litre d'essence. Vous savez que les camionneurs, il y en a beaucoup qui font faillite. Ça veut
dire qu'on va en avoir en moins sur l'autoroute. Alors, la 132 suffirait amplement, même au
développement durable.

LE PRÉSIDENT :

3330 Monsieur Fournier, quelles sont les prévisions et quelles sont les données à l'heure
actuelle relativement au transport de grand transit? En fait, la partie de transport vraiment de
grand transit qui pourrait passer sur la 132 ou qui passe à l'heure actuelle sur la 132? Et
quelles sont les projections par rapport à la mise en place de l'autoroute 30? Et quels seront
3335 les impacts sur la diminution finalement du grand transit sur la 132?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3340 Monsieur le président, on a un tableau qui illustre ces données-là, qu'on va afficher à
l'instant. Le grand transit actuel, si on s'y retrouve, dans la colonne de gauche, donc l'année
de référence 2003, le grand transit actuel sur la 132 : 3 300 véhicules. La progression
normale, si on ne faisait pas l'autoroute 30, en 2021, on serait 4 600 véhicules en grand
transit.

3345 Avec la 30 au sud et le raccordement Jean-Leman, on est à 12 800. Donc, il y a une
progression considérable. L'apport de la 30 se traduit par un apport considérable de grand
transit. Et ce qu'on observe, c'est qu'avec ou sans Jean-Leman, ça n'a pas d'influence sur le
grand transit, on va attirer le même volume de grand transit. Ce qui attire le grand transit,
c'est vraiment la facilité de circuler sur l'autoroute 30. Et on pourrait détailler, bon, le transit
3350 régional où on observe sensiblement les mêmes...

Par contre, sur le transit régional, évidemment il y a une différence. On voit que

3355 Jean-Leman a une attraction plus grande que l'absence de Jean-Leman, ce qui est un peu normal. Le transit régional, les gens connaissent davantage le réseau et ils peuvent se faciliter. Je ne sais pas si ça répond à votre question, monsieur le président?

LE PRÉSIDENT :

3360 En fait c'est ça, le grand transit, finalement si le projet de raccordement avec l'autoroute 30, donc si on a une continuité dans l'autoroute 30, à ce moment-là il y a si je comprends bien une diminution quand même importante du grand transit sur la 132.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3365 Si on regarde mon tableau, le grand transit sur la 132, il n'y en a plus. Il n'y en a plus du tout. On est à zéro. Avec ou sans Jean-Leman, c'est sûr que le grand transit ne passera pas sur la 132 avec des feux de circulation quand ils ont la 30 à côté.

LE PRÉSIDENT :

3370 À l'heure actuelle, quelles sont les données de circulation du grand transit sur la 132? Est-ce que vous avez des données? Parce que monsieur Boisclair mentionnait que la plupart du temps, ça se faisait durant la nuit. Est-il exact?

3375 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

On a des comptages là-dessus. Je vais demander à Son Thu Lê de répondre à cette question-là.

3380 **M. SON THU LÊ :**

3385 En 1998, nous avons fait une enquête origine-destination routière. C'est-à-dire, on arrête les gens sur la route 132 à l'extrême ouest et à l'extrême est de la route 132 pendant 24 heures pour savoir l'origine-destination du monde qui traverse la 132. Malheureusement, je n'ai pas le tableau qui donne le profil de 24 heures, mais je pourrais vous revenir ce soir sur ça.

LE PRÉSIDENT :

3390 Parfait. Mais, à ce moment-là... oui, allez-y.

M. SON THU LÊ :

3395 Mais si on regarde grosso modo, la première colonne, on voit que le grand transit, c'est à peu près 3 300 véhicules. Actuellement, comme vous avez posé la question tout à l'heure, c'est seulement 3 300 véhicules...

LE PRÉSIDENT :

3400 Sur une période de 24 heures.

M. SON THU LÊ :

3405 Sur une période de 24 heures. Mais si vous voulez savoir, pour répondre à la question de monsieur, concernant le grand transit le soir ou l'heure de pointe ou l'heure hors pointe, il faut qu'on ressorte nos enquêtes o-d qu'on a faites en 98-99 sur la 132.

LE PRÉSIDENT :

3410 Et ça vous est possible?

M. SON THU LÊ :

3415 Oui, c'est possible, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

Vous allez nous revenir ce soir avec l'information?

3420 **M. SON THU LÊ :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

3425 Ou demain après-midi, peut-être?

M. SON THU LÊ :

3430 Oui. Oui.

LE PRÉSIDENT :

3435 Parfait. Merci beaucoup. Donc, monsieur, vous aurez votre information demain après-midi.

M. GÉRARD BOISCLAIR :

3440 C'est bien, monsieur le commissaire.

LE PRÉSIDENT :

3445 Monsieur Boisclair, ça, ce tableau-là a été déposé au niveau tant dans les centres de consultation que sur le site Internet du BAPE. Et la référence, c'est le DA5.

M. GÉRARD BOISCLAIR :

3450 Mais je ne comprends pas que le développement durable ne considère pas la vie d'aujourd'hui avec le gaz, avec l'essence qui est si chère. C'est un élément qui va faire qu'on va changer de mode de vie. Alors, ça, ça ne tient plus la route.

LE PRÉSIDENT :

3455 Écoutez, si vous ne faites pas... je vais laisser quand même monsieur Fournier...

M. GÉRARD BOISCLAIR :

On sort du contexte.

3460 **LE PRÉSIDENT :**

3465 Attendez, laissez-moi parler. Je vais quand même laisser monsieur Fournier répondre à ça mais vous venez de mentionner les gaz à effet de serre. Je présume que si le projet ne se fait pas... mais je pense que je vais laisser monsieur Fournier développer cet aspect de gaz à effet de serre en regard de la circulation, si le projet se réalise ou s'il ne se réalise pas, en regard des gaz à effet de serre qui pourraient être émis sur la 132 si le projet ne se fait pas.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3470 On a effectivement regardé cet aspect-là de la circulation et je vais demander à Bernard McCann de nous faire un bref exposé sur les émissions avec et sans le projet. Vous me permettez, monsieur le président, peut-être une remarque.

3475 Je pense que monsieur Boisclair faisait mention du coût de l'essence, si j'ai bien
compris. Il faut voir que historiquement le prix de l'essence a connu des sauts importants. Les
plus vieux d'entre nous se rappellent du premier choc pétrolier en 73. J'étais là et je l'ai vécu.
On a tous survécu d'ailleurs. On s'est adapté à des hausses considérables et ça n'a pas
ramené, ça, davantage de trafic au niveau ferroviaire. Le camionnage a continué à se
3480 développer quand même. C'est des tendances lourdes et ce qu'on vit maintenant, c'est
difficile mais je ne crois pas que ça va influencer de façon significative et à long terme notre
façon de fonctionner.

LE PRÉSIDENT :

3485 Monsieur McCann, on vous écoute.

M. BERNARD McCANN :

3490 Évidemment, dans le contenu de l'étude d'impact, on fait une analyse des impacts sur
la qualité de l'air et, dans cette étude-là, on fait l'analyse de l'émission de plusieurs
contaminants atmosphériques et on essaie d'évaluer l'impact du projet sur la qualité de l'air
ambiant dans le secteur. Mais de là à mesurer l'impact de l'ensemble du projet sur l'effet de
serre comme tel, les niveaux de circulation et la nature du projet est un peu petite, quoiqu'elle
s'inscrit dans l'ensemble du réseau routier québécois et canadien et nord-américain, et c'est
3495 évident qu'il y a un effet sur les gaz à effet de serre comme tel.

Ce que je peux vous montrer, c'est les contaminants qui sont analysés. Il y en a deux
entre autres des émissions : le monoxyde de carbone et le dioxyde d'azote qui n'est pas
nécessairement émis par les automobiles. Les principaux contaminants étudiés dans l'étude
3500 d'impact sont le monoxyde de carbone et les oxydes d'azote. Pourquoi le monoxyde d'azote
est le contaminant émis par la circulation automobile? Il se trouve à devenir le dioxyde d'azote
par oxydation dans l'atmosphère. Et il y a aussi les hydrocarbures.

3505 Le monoxyde de carbone, c'est un gaz toxique qui est dangereux, tandis que le
dioxyde d'azote, lorsqu'on le combine avec les hydrocarbures, il provoque la formation
d'ozone au niveau du sol. Et donc il y a des incidences sur certaines personnes qui peuvent
être affectées au niveau des maladies respiratoires.

3510 Dans l'étude de pollution atmosphérique, ce qu'on commence par faire, c'est de
mesurer à partir des stations de mesurage qui se trouvent sur le territoire les niveaux d'air
ambiant ou les niveaux du monoxyde de carbone dans l'air ambiant et on observe que le
monoxyde de carbone, au cours des dernières années, les niveaux maximums observés sur
une heure et huit heures sont de 2 ou 3 parties par milliard. Ces niveaux-là sont bien

3515 inférieurs à la norme des ministères de l'Environnement fédéral et québécois qui tourne autour de 30 parties par million.

3520 Au niveau du dioxyde d'azote maintenant, Parc Océanie à Brossard, qui est un milieu très urbain, on a observé la formation des niveaux de contaminants de 100 parties par milliard au niveau du dioxyde d'azote et la norme est d'environ 220 parties par milliard à l'heure. Ça, c'est le maximum qu'on peut accepter comme tel. Donc, à l'heure actuelle, l'air ambiant dans le secteur, la qualité de l'air est quand même relativement bonne.

3525 Les modèles de projection qu'on utilise pour estimer l'impact que ça a sur la qualité de l'air ont pour objet de déterminer la pire des situations. On travaille avec le parc d'automobiles ancien. On travaille avec des journées, les pires conditions annuelles. Donc, une journée d'hiver pour l'émission des polluants. On voit ici les estimations des émissions annuelles au niveau du monoxyde de carbone. Avec le parc actuel d'automobiles, les niveaux de circulation qui sont projetés en 2021, c'est évident qu'il va y avoir une augmentation des émissions mais, par la suite, on calcule les concentrations maximales dans le secteur. Et là, 3530 comme je vous disais, c'est les conditions la pire journée de l'hiver.

3535 Ça, c'est un tableau de répartition des concentrations maximales qui se trouvent dans l'étude de pollution, la qualité de l'air. On ne voit pas très bien les chiffres sur ce tableau-là, mais on s'aperçoit qu'avec la circulation qu'il va y avoir sur l'autoroute, il n'y aura pas un dépassement à outrance des mesures qu'on observe actuellement.

3540 Au niveau du monoxyde de carbone, la norme est de 30 parties par million. Le maximum observé actuellement est inférieur à 5 parties par million, et avec le modèle de concentration, à l'endroit maximal où il va y avoir une concentration de monoxyde de carbone, ça va rester bien inférieur à 5 parties par million dans le secteur.

3545 Pour le dioxyde d'azote maintenant, la norme est de 220 parties par million pour une heure. Les maximums observés à la station Parc Océanie Brossard, comme je vous l'ai montré tantôt, c'est un petit peu au-dessus de 100 parties par milliard, et sur le territoire comme tel, avec la circulation, la norme maximale, la concentration maximale va être de 175 parties par milliard, mais la journée la plus mauvaise de l'année pour ce qui est de l'émission des polluants.

3550 **LE PRÉSIDENT :**

Juste à titre d'information, quelles sont les raisons qui font que la pire journée, c'est en hiver? Pourquoi que ça n'est pas en été?

M. BERNARD McCANN :

3555

Comme dirait monsieur Fournier, c'est une bonne question. C'est que les conditions, l'air est très froid, premièrement, et la combustion se fait moins bien, et l'air est beaucoup plus stable aussi quand il n'y a pas de vent. Donc, les concentrations, l'émission se diffuse moins bien qu'à d'autres moments de l'année.

3560

LE PRÉSIDENT :

C'est ça que j'avais pensé, mais je voulais m'en assurer. Mon collègue aurait une question.

3565

M. GÉRARD BOISCLAIR :

Les molécules, l'hiver, sont plus denses, sont plus grosses. Alors, ça reste...

3570

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie, monsieur Boisclair.

M. GÉRARD BOISCLAIR :

3575

Merci pour votre cours de chimie.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3580

J'aurais une question, monsieur Fournier. Dans la question de la qualité de l'air, est-ce que vous avez mesuré les particules en suspension?

LE PRÉSIDENT :

3585

Monsieur McCann.

M. BERNARD McCANN :

Je n'ai pas l'étude avec moi.

3590

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Parce que dans l'étude d'impact, on ne le retrouve pas.

3595 **M. BERNARD McCANN :**

C'est-à-dire, dans les contaminants qu'on utilise, on utilise plusieurs contaminants, mais les principaux observables qui ont un impact sur la qualité de l'air ou qui sont directement attribuables au transport comme tel sont ceux-là.

3600

Il y a une section sur les particules en suspension et les particules fines. Donc, je pourrais demain vous exposer cette partie-là de l'étude de pollution de l'air.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3605

Très bien. Une autre question. Concernant votre simulation, d'abord vous avez simulé avec les débits projetés pour la simulation du...

M. BERNARD McCANN :

3610

Oui, effectivement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3615

Et la vitesse qui a été utilisée, c'est la vitesse affichée?

M. BERNARD McCANN :

3620

Les vitesses affichées, effectivement, 100 km/h sur les corridors autoroutiers et les vitesses affichées sur les routes 50 km/h, 70 km/h.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3625

Est-ce qu'il y a une vitesse qui est plus optimale pour réduire les émissions?

M. BERNARD McCANN :

3630

Là-dessus, ce qui est important au niveau de la conduite au niveau de la circulation, c'est de maintenir la fluidité, quelle que soit la vitesse, 50, 60, 70. C'est les départs et arrêts de véhicules et l'énergie que ça prend pour justement lancer un véhicule, qui fait que le maximum d'émissions est fait. Donc, aux feux de circulation, aux arrêts, donc c'est là que c'est moins efficace sur le plan de la pollution atmosphérique.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3635

Donc, en fait, ce qu'on peut comprendre, c'est que l'augmentation du trafic, donc les émissions de l'augmentation de trafic est balancée du fait qu'il y a moins de congestion sur les autres routes.

3640

M. BERNARD McCANN :

Effectivement.

3645

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

On peut comprendre ça comme ça?

3650

M. BERNARD McCANN :

Plus une infrastructure est fluide, plus les véhicules circulent à des vitesses appropriées, moins il y a d'émissions comme telles.

LE PRÉSIDENT :

3655

Merci, monsieur McCann. Merci, monsieur Boisclair.

Il est déjà 5 h. La commission va arrêter cette deuxième séance pour cet après-midi et nous reprendrons ce soir à 19 h. Donc, on vous attend ce soir à 19 h. Merci beaucoup.

3660

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.

3665

Et, j'ai signé :

3670

LISE MAISONNEUVE, s. o