

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

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

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

**PREMIÈRE PARTIE**

VOLUME 3

Séance tenue le 31 août 2005, 19 h  
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
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
JOHN BURCOMBE .....	2
YVES BELLEFLEUR .....	11
CHRISTIAN NANTEL .....	21
MAUREEN NICHOLSON .....	26
ALAIN CLOUTIER .....	29
JULIE LÉVESQUE .....	37
REPRISE DE LA SÉANCE .....	41
ANDRÉ DUGAS .....	43
ANDRÉ LEMIEUX .....	49
ANDRÉ CÔTÉ .....	52
YVES ROUX .....	53
JOSYANE DESJARDINS .....	65
PIERRE CAZA .....	67
GUY HÉBERT .....	71
BRUNO PINEAU-VALENCIENNE .....	72
FRANÇOIS CORRIVEAU .....	73
PIERRE BRISSET .....	80
LAURENT COMTOIS .....	87
ANDRÉ BRODEUR .....	91
DENIS BILODEAU .....	99
SERGE DROUIN .....	107

## MOT DU PRÉSIDENT

### LE PRÉSIDENT :

5 Mesdames et messieurs, bonsoir ! Bienvenue à cette troisième 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 de nouveaux documents à déposer?

### M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

15 Monsieur le président, non. Ce sera demain.

### LE PRÉSIDENT :

Parfait. Merci, monsieur Fournier.

20 Je tiens à vous mentionner que vous pouvez vous inscrire au registre à l'arrière de la salle pour venir poser vos questions. Donc, le registre est présentement ouvert. Si vous avez l'intention de présenter un mémoire à la commission, veuillez l'indiquer également à madame Renée Poliquin à la table à l'arrière de la salle.

25 Je tiens à vous rappeler certaines règles de procédure en audience. Je demande donc aux participants d'éviter les préambules dans leurs questions, je vous demande de poser deux questions par intervention. Vous pouvez vous réinscrire au registre autant que vous le voulez. Vous m'adressez directement les questions. Enfin, je vous rappelle qu'aucune manifestation, remarque désobligeante, propos diffamatoire ou attitude méprisante ne seront tolérés dans la  
30 salle et ce, afin d'assurer un débat serein et respectueux.

Sur de nombreuses chaises, vous retrouverez un petit carton. En fait, c'est votre opinion. On vous demande de nous faire part de votre opinion sur le déroulement des séances et aussi sur votre perception des services qui sont offerts par le BAPE. Donc, on vous demanderait de les  
35 remplir et de les déposer à l'arrière, dans la boîte qui est là à cet effet. Donc, petit message publicitaire.

Maintenant, je vais inviter les personnes à venir poser leurs questions et je vais commencer par celles qui se sont déjà inscrites hier soir mais qui n'ont pas pu venir poser leurs  
40 questions. Donc, j'invite en avant, monsieur Jean Poissant. Monsieur Poissant n'est pas là. Monsieur Christian Nantel. Je vais demander à madame Sylvie Blais? Pas là.

On va continuer avec monsieur John Burcombe, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Burcombe !

45

**M. JOHN BURCOMBE :**

Bonsoir, monsieur le président ! J'aimerais toujours revenir sur les prévisions d'augmentation du nombre de véhicules. Si on peut trouver...

50

**LE PRÉSIDENT :**

L'acétate en question.

55

**M. JOHN BURCOMBE :**

Oui, celui avec les prévisions pour 2021 par rapport à 2003. Oui, c'est ça. Alors, pour le grand transit, on indique qu'avec l'A-30 sud, il y avait 3 300 présentement et ça monte à 12 800. Alors, est-ce que ça représente le nombre de véhicules qui vient sur le tronçon Vaudreuil-Châteauguay en effet? Qu'est-ce qu'il y a dans ce chiffre de 12 800?

60

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous voulez savoir, monsieur Burcombe, les données représentent quoi exactement? Ces chiffres-là représentent...

65

**M. JOHN BURCOMBE :**

Oui.

70

**LE PRÉSIDENT :**

C'est dispersé ou c'est strictement pour le tronçon à l'étude. C'est ça que vous voulez savoir?

75

**M. JOHN BURCOMBE :**

On nous fournit une carte très compliquée ou un diagramme très compliqué qui est difficile à suivre. Mais est-ce qu'on a peut-être une carte avec tout le tronçon de Vaudreuil jusqu'au...

80

**LE PRÉSIDENT :**

Jusqu'à Sorel.

85 **M. JOHN BURCOMBE :**

... Jean-Leman, pour voir c'est où les diverses convergences et divergences dont on a parlé hier. Ça vient d'où tout ce trafic?

90 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Monsieur le président, on va sortir cette carte-là et on va l'afficher. En fait, il y en a deux. Il y en a une pour le trafic en direction est, il y en a une pour le trafic en direction ouest.

95 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, on va commencer en direction est.

100 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

On va voir ce qu'on trouve d'abord.

**M. JOHN BURCOMBE :**

105 Est-ce que c'est le seul que vous avez comme diagramme? On n'a pas la carte avec la route même?

**LE PRÉSIDENT :**

110 En fait, ce que monsieur Burcombe veut avoir comme carte, c'est celle qui part de Sorel jusqu'à Vaudreuil-Soulanges. C'est celle avec tous les différents tronçons.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

115 Avec les années de mise en service.

**LE PRÉSIDENT :**

120 Voilà. Puis, de toute façon, à partir de ça, à ce moment-là je pense que la question de monsieur Burcombe, c'était de connaître les débits des tronçons en question. Est-ce que c'est ça, monsieur Burcombe?

**M. JOHN BURCOMBE :**

125 Oui, jusqu'à Sorel, ça serait beau, mais au moins pour la partie qui n'est pas complétée encore, c'est-à-dire Vaudreuil jusqu'à Jean-Leman.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

130 Vous conviendrez avec moi, monsieur le président, qu'on est loin de Jean-Leman.

**LE PRÉSIDENT :**

135 Disons que c'est un tout, monsieur Fournier, parce que si on complète Jean-Leman, c'est un lien entre à partir de Vaudreuil, est-ce que c'est possible d'avoir les...

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

140 On a dans d'autres études, notamment les études sur la partie qui sera réalisée en PPP, des simulations qui ne sont pas du domaine public. Qui seront rendues publiques lorsqu'on sera en appel de propositions pour un partenaire privé. Alors, jusqu'à ce moment-là, ces études-là ne sont pas publiques.

145 On a beaucoup d'informations sur l'origine et la destination de la circulation sur le tronçon Jean-Leman, c'est l'essence même de l'étude d'impact. Donc, on a simulé, fait des prévisions sur le trafic qui passe sur Jean-Leman. Ce qu'on a de disponible ici, c'est des cartes qui nous identifient les volumes, tronçon par tronçon sur la 30 au sud de Sainte-Catherine, Saint-Constant et Delson, incluant le tronçon Jean-Leman. Malheureusement, je n'ai pas de carte avec de la circulation incluant ni Vaudreuil, ni Sorel.

150

**LE PRÉSIDENT :**

155 Donc, monsieur Burcombe, vous avez compris la réponse du ministère. Est-ce qu'à partir de Sainte-Catherine, ça vous convient?

**M. JOHN BURCOMBE :**

160 C'est mieux que rien, mais je suis un peu déçu qu'on ne peut pas nous fournir d'informations parce que c'est sûrement du problème de PPP encore qu'on ne peut pas nous fournir l'information parce qu'on n'a pas négocié un contrat avec un partenaire privé. Est-ce que c'est ça la raison pourquoi on ne peut pas avoir l'information?

**LE PRÉSIDENT :**

165 D'une part, c'est ça. Puis deuxièmement, d'autre part, on cherche à s'attarder, monsieur Burcombe, sur vraiment l'objet de cette audience, c'est-à-dire le tronçon entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman.

**M. JOHN BURCOMBE :**

170 Mais le chiffre à l'entrée du tronçon, le 55 300, c'est ça?

**LE PRÉSIDENT :**

175 C'est ça.

**M. JOHN BURCOMBE :**

180 Alors, d'où vient ce chiffre? C'est quoi la justification de ce chiffre-là?

**LE PRÉSIDENT :**

185 Monsieur Burcombe, est-ce qu'on peut s'attarder à la partie qui nous intéresse? C'est-à-dire, l'échangeur Jean-Leman et l'autoroute 15? C'est parce que l'information – bon, le 55 300 découle d'un paquet de facteurs, puis là-dedans, bien, je présume qu'il y en a qui sont confidentiels, tel que monsieur Fournier nous a indiqué tantôt. Parce que c'est une sommation probablement, c'est ça?

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

190 En fait, les chiffres qu'on présente là sont les prévisions de circulation qu'on prévoit sur l'ensemble de l'autoroute 30, ce qu'on appelle la partie est de l'autoroute 30 pour nous, et dans ce cas-là, on est en 2021, donc c'est des prévisions d'évolution de la circulation. C'est sûr que ça découle de l'utilisation d'un modèle qui est extrêmement complexe et, si vous le souhaitez, je pourrais avoir un spécialiste qui viendrait vous le présenter. Mais on est dans du vraiment, vraiment complexe.

200 Et ces chiffres-là découlent tous de l'utilisation du modèle EMME 2 qu'on alimente avec les enquêtes origine-destination et le modèle prévisionnel du ministère, incluant les prévisions démographiques, c'est-à-dire l'évolution de la population prévisible en fonction des tendances qu'on observe maintenant, du développement de l'activité économique bien sûr, de l'utilisation prévisible du sol avec ce que ça peut entraîner comme augmentation de population et d'activité

économique. Il n'y a pas de mystère dans ça. Le processus est lourd, mais les intrants sont relativement simples.

205

**M. JOHN BURCOMBE :**

Mais quand même, selon les chiffres de la dernière acétate, il y a un doublement que je ne peux vraiment pas comprendre et on aimerait avoir plus d'explications.

210

**LE PRÉSIDENT :**

Sur l'acétate précédente, c'est ça?

215

**M. JOHN BURCOMBE :**

Oui. Celui qui...

**LE PRÉSIDENT :**

220

Est-ce que vous pouvez revenir?

**M. JOHN BURCOMBE :**

225

Je crois qu'on va déposer ce document, je présume, oui?

**LE PRÉSIDENT :**

230

Oui, c'est déposé. Monsieur Fournier, les chiffres ne sont pas sur la carte qui a été déposée? Les chiffres de débit éventuel en 2021?

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

235

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

Ils ne sont pas inscrits sur la carte qui nous a été déposée, c'est ça?

240

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

S'ils ne sont pas inscrits, je vous déposerai cette carte-là aussi. Il n'y a aucun problème.

**LE PRÉSIDENT :**

245

S'il vous plaît, pour que monsieur Burcombe puisse en prendre connaissance.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

250

Monsieur Fournier, juste une précision. C'est que dans la carte que vous venez de nous montrer juste avant, on avait 49 200 véhicules pour la section sud, qui étaient répartis, je pense, il y avait 10 600 camions, je crois. Dans le tableau de l'étude de circulation, c'est le même total, 49 200, mais on a 9 900 camions. Je ne sais pas si vous pouvez me préciser lequel des deux qui est bon?

255

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Je vais demander à Son Thu Lê...

260

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Pas tout de suite, mais peut-être de vérifier et nous revenir.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

265

Oui. On pourra le préciser. Il faut faire attention, dépendant de l'utilisation qu'on en fait, on parle aussi de DJMA, c'est-à-dire débit journalier moyen annuel, ou de DJME, c'est-à-dire débit journalier moyen estival.

270

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais là, on parle de la même chose ici.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

275

Et ces chiffres-là varient. Il y a plus de débit l'été que l'hiver.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

280

Non, mais le total est le même. C'est juste la répartition camions versus véhicules.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

285

Si vous voulez la réponse tout de suite, monsieur Son Thu Lê est prêt à vous la donner.

**M. SON THU LÊ:**

Je pense que ce matin, on a déposé une carte avec le 49 200 véhicules sur la 132 au sud avec 10 200 camions. C'est ça qui est le plus à date actuellement.

290

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Excusez, je n'ai pas compris. 9 900?

295

**M. SON THU LÊ :**

Donc, le 9 900 que vous avez eu, c'est une erreur de cartographie.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

300

Donc, celle qui nous est présentée, c'est .

**M. SON THU LÊ :**

305

C'est 10 200 qu'on a rectifié ce matin. Il y a 300 de différence.

**LE PRÉSIDENT :**

310

Merci. Monsieur Burcombe, votre question est à l'effet d'un doublement que vous retrouvez dans cette carte-là. C'est ça?

**M. JOHN BURCOMBE :**

315

Oui, en effet. Et c'est une répétition de ce qui a été fait lors de la présentation hier soir. Si on ajoute les deux dernières colonnes, on vient avec le doublement. Plus que double. Et j'ai vraiment de la difficulté à comprendre pourquoi. Est-ce que c'est à cause de tout le trafic qui prendrait cette nouvelle partie Vaudreuil-Châteauguay? C'est quoi la portion de Vaudreuil-Châteauguay dans ce chiffre-là pour 2021? Le 49 200, combien, quel pourcentage de ça est à cause de la partie qui traverse le Saint-Laurent?

320

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Fournier.

325 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

On peut revenir sur la première carte que j'avais affichée qui traite des origines et destinations par direction du trafic prévisible sur Jean-Leman. Et on aura un ensemble de réponses à ce moment-là.

330

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord.

335 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Alors, monsieur le président, encore une fois, il s'agit d'un document qui comporte énormément d'informations. On est d'abord en 2021. C'est la pointe du matin de 6 h à 9 h et on est en direction ouest. Donc, ce que ce graphique-là illustre, c'est les gens qui traversent Jean-Leman, les gens qui passent sur Jean-Leman. Ceux qui sont en direction ouest, d'où est-ce qu'ils proviennent et où est-ce qu'ils se dirigent.

340

Alors, pour répondre à la question de monsieur Burcombe, les gens qui vont dans l'ouest de Montréal représentent 14.5 % du 28 700 véhicules... c'est-à-dire, les gens qui sont en direction ouest à partir du 28 700 véhicules.

345

**LE PRÉSIDENT :**

Si on part de là et qu'on s'en va vers l'ouest. Mais si on part de l'ouest pour s'en venir vers là, est-ce que vous avez la même explication, s'il vous plaît?

350

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Alors, monsieur le président, cette fois-ci, on est en direction est, toujours en 2021, la pointe du matin 6 h – 9 h. Alors, les gens qui partent du sud-ouest de Montréal sur la 20 et qui prennent la route 138, donc le Pont Mercier, 6.4 %.

355

**LE PRÉSIDENT :**

Et de Vaudreuil-Dorion, c'est 27.3 %...

360

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

27.3 % de Vaudreuil.

365

**LE PRÉSIDENT :**

... de la circulation.

370 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Oui. Et vous avez de la même façon Salaberry, 15 %, et le sud-ouest de la Montérégie, 22.4 %.

375 **M. JOHN BURCOMBE :**

Est-ce que je comprends bien que le trait en jaune représente la section de l'autoroute 30 entre Vaudreuil et Châteauguay, plus ou moins?

380 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

385 Pas vraiment. Ça ne représente pas la circulation qu'on va avoir sur Vaudreuil-Châteauguay. Ça représente la proportion des gens, des 28 700 véhicules qui sont sur Jean-Leman, cette journée-là, qui viennent de l'ouest du secteur Vaudreuil-Dorion. Ils peuvent venir de Toronto aussi. Mais ils viennent de l'ouest de ce secteur-là. Mais ça ne veut pas dire que si on prenait 27.3 % de 28 700 véhicules, on n'arriverait pas à ce qu'on a sur la 30 dans l'ouest. Ce n'est pas ça qu'on fait. Ce tableau-là identifie seulement les origines et destinations des 28 700 véhicules sur Jean-Leman.

390 **M. JOHN BURCOMBE :**

Et ça inclut les camions, parce qu'on ne fait pas d'enquête origine-destination sur le camionnage, si je comprends bien? Est-ce qu'on a de l'information origine-destination sur le camionnage?

395

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

400 Ces pourcentages-là incluent l'ensemble des véhicules, y compris les camions. Dans l'étude de circulation et dans l'étude d'impact, si je ne me trompe pas, on a les chiffres pour les camions. Pour ce qui est de savoir des origines-destinations, on les a de façon... je ne sais pas. Je demanderais à Son Thu Lê au niveau de l'information qu'on a sur origine-destination camions.

**M. SON THU LÊ :**

405 Bonjour ! C'est vrai au point de vue enquête origine-destination pour le camionnage, le ministère ne possède pas beaucoup d'informations actuellement, que l'on possédait comme les

410 véhicules particuliers. Mais, pour l'autoroute 30, nous avons fait des enquêtes routières pour identifier le transit, le régional et le local des camions. On a fait quatre enquêtes dont deux sur la 132, aux extrémités de la 132, c'est-à-dire à l'est de la 30 nous contourons la réserve, et à l'ouest de l'autoroute 15. On en a fait deux autres sur la 40 et sur la 20 à la frontière de l'Ontario.

415 Donc, on va intercepter tous les camions qui rentrent au Québec par la 20, par la 40. Et par ces informations-là, on pourrait déduire lequel qui pourrait prendre toute la 30 pour contourner Montréal. C'est ça qu'on appelle le grand transit. Tandis que l'enquête sur la 132 nous permet de déterminer le transit régional et le local au point de vue camionnage.

**LE PRÉSIDENT :**

420 En fait, vous n'avez pas de données comme telles sur le nombre de camions qui feraient partie du grand transit, à ce moment-là.

**M. SON THU LÊ :**

425 Oui, on en a. On en a. Oui, on en a dans l'étude qu'on a faite, quand on était allé en séance d'audience en 2002 et séance d'information en 2003. Oui, on en a, mais actuellement vous n'avez pas sur... mais j'en ai ici. Si vous voulez, je pourrais vous fournir maintenant.

**LE PRÉSIDENT :**

430 D'accord. Bon, alors, monsieur Burcombe, on va laisser la chance à d'autres gens de venir poser leurs questions. Mais vous pouvez toujours vous réinscrire.

**M. JOHN BURCOMBE :**

435 D'accord.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Burcombe.

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

**M. YVES BELLEFLEUR :**

445 Bonsoir, monsieur le président ! Première question, c'est concernant l'étude d'impact sur l'environnement, le document qui a été déposé. Je l'ai feuilleté attentivement, puis à l'index, à la Table des matières plutôt, on voit le point 3.35, coûts estimatifs en page 87. Et les coûts à ce chapitre ou sous-chapitre se terminent à la page 89. Et le point 4, Analyse des impacts du

450 projet, commence à la page 100 dans la Table des matières, puis quand on feuillette le document, c'est page 90. Est-ce qu'il y a des tableaux pour les coûts estimatifs qui ont été retirés?

**LE PRÉSIDENT :**

455 Monsieur Fournier.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Monsieur McCann va vous répondre, monsieur le président.

460 **M. BERNARD McCANN :**

465 Non. C'est probablement uniquement une erreur au niveau de la pagination. Les deux tableaux concernant les coûts estimatifs qui devaient être dans l'étude d'impact se trouvent dans l'étude d'impact et se trouvent effectivement à la page 88 où là on a une estimation des coûts du projet dit de référence, le tracé préliminaire. Et à la page 89, une estimation des coûts de la variante. Il n'y a aucun autre... à cette étape-là de l'étude d'impact, il y avait deux tracés qui devaient être comparés. Ce sont les deux tracés retenus et les coûts sont donnés pour ces deux tracés-là.

470 **LE PRÉSIDENT :**

475 Monsieur McCann, pendant que vous parlez de ça, j'ai une ou deux questions à poser à monsieur McCann là-dessus. Est-ce que vous pourriez nous expliquer la différence entre le coût estimé pour les mesures d'atténuation du bruit routier du projet de référence, c'est-à-dire 1 525 000 \$ et celui estimé pour ces mêmes mesures pour la variante du projet, soit 525 000 \$?

**M. BERNARD McCANN :**

480 Je pense qu'à cet égard-là, monsieur qui est notre spécialiste au niveau des coûts, Lavoie, peut répondre.

**LE PRÉSIDENT :**

485 Monsieur Lavoie, oui?

**M. GÉRALD LAVOIE :**

Monsieur le président, concernant le tracé de référence, ce qu'on a appelé le tracé préliminaire, il faut tenir compte... je vais partir de celui qui est là pour expliquer à tout le moins.

490 Ce qu'on montre ici, ça, c'est le tracé recommandé. Monsieur McCann a parlé lors de sa  
présentation qu'il allait y avoir des écrans ici. On parle davantage de murs verticaux. À ce  
moment-là, on parlait sur un rehaussement de l'ordre d'un mètre sur une butte de terre existante  
et un prolongement, c'est un mur vertical.

495 Dans le projet recommandé, ce qui fait que comme le profil de l'autoroute passe sous la  
voie ferrée, ce qui fait que pour ériger le mur, la butte qui est ici, l'écran, c'était les matériaux  
d'excavation qu'on utilisait pour mettre en place l'écran. Alors que dans le tracé de référence ou le  
tracé préliminaire, l'autoroute passe au-dessus de la voie ferrée, le profil. Ce qui fait qu'à ce  
moment-là, on ne parle pas nécessairement d'une butte en terre mais d'un écran vertical. Et on  
500 sait les coûts que ça peut représenter pour mettre en place un écran vertical. C'est pour ça que  
dans le tracé préliminaire, on parlait d'un coût de l'ordre de 1,5 M\$ et pour le projet recommandé,  
on parle de l'ordre de 500 000 \$ parce qu'on se limite à un mur vertical à cet endroit-là seulement.

**LE PRÉSIDENT :**

505 Vous, vous avez également proposé le long de l'autoroute, en fait pour la partie  
Saint-Philippe, de continuer avec un mur. Quelle raison qui fait que vous ne continuez pas la  
butte? Parce qu'il y a déjà une butte qui est partie. Pourquoi qu'on ne continuerait pas avec la  
butte, à ce moment-là?

510

**M. GÉRALD LAVOIE :**

C'est un peu les mêmes considérations. Quand on regarde l'ensemble ici, il y a un  
développement actuellement qui n'est pas montré sur ce document-là, mais le développement  
résidentiel est pratiquement rendu à Saint-Philippe. On a même rencontré le promoteur. On a  
515 même rencontré le promoteur parce que, dans ce secteur-là, le développement est pratiquement  
complété. Ce qui fait qu'à ce moment-là, compte tenu du développement qui avait cours et ce qui  
fait qu'on a considéré qu'il fallait... en tout cas, on a considéré qu'on allait, plutôt que  
d'exproprier, c'est ce qui fait qu'on a prolongé avec un mur écran.

520

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous avez de la documentation sur les types d'atténuation de bruit avec les  
références, etc. , ou des documents que vous pourriez nous déposer à la commission sur,  
525 mettons, le mur antibruit, sur les buttes, et lequel a le plus d'efficacité, etc. , quand est-ce qu'ils  
sont utilisés, etc. Bon, est-ce que vous avez de la documentation là-dessus?

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

530 Monsieur le président, on pourrait demander à madame Gamache de venir vous parler

de ces mesures-là et de ce qu'on pourrait vous déposer comme information.

**Mme LINE GAMACHE :**

535 Monsieur le président, le ministère n'a pas produit de document qui fait la synthèse des avantages et désavantages de chacune des solutions. Il y a certains documents qui existent mais qui ne sont pas produits par le ministère.

540 De façon générale, une butte antibruit d'hauteur comparable à un mur va être un peu plus efficace tout simplement à cause de sa forme et aussi du fait qu'elle va être plus absorbante qu'un mur antibruit, par exemple. Le mur va être utilisé lorsqu'on n'a pas beaucoup d'espace, comme c'est le cas à Saint-Philippe. C'est sûr aussi qu'un mur antibruit est plus cher, de façon générale, qu'une butte, surtout lorsqu'on a les matériaux.

545 **LE PRÉSIDENT :**

Mais beaucoup moins esthétique, n'est-ce pas?

**Mme LINE GAMACHE :**

550 Ça dépend toujours. On fait beaucoup d'efforts au ministère pour intégrer au point de vue architectural les murs antibruit. C'est sûr que si on regarde les premiers qui ont été construits il y a une vingtaine d'années, peut-être qu'ils peuvent être jugés pas très, très jolis. Mais maintenant, on fait quand même beaucoup d'efforts pour les intégrer et aussi avec l'ajout de plantation ou de vigne, par exemple, on peut amoindrir l'effet visuel.

560 Vous avez ici un exemple d'écran que le ministère a réalisé. Le premier en haut est en bordure de la route 112. Je crois que c'est le boulevard Cousineau, sur la Rive-Sud. C'est une petite butte sur laquelle il y a un mur en béton qui a été construit. L'autre, le mur a été construit en bordure de l'autoroute des Laurentides à Montréal. Encore là, c'est un composé béton-bois, c'est un mur absorbant qui est quand même assez bien intégré au milieu.

**LE PRÉSIDENT :**

565 Parfait. Merci, madame. Monsieur McCann, autre question. Toujours dans vos prévisions budgétaires, est-ce que vous pourriez nous expliquer un peu quelles sont les activités connexes dont il est mention dans les deux tableaux finalement détaillant vos coûts. Et qu'est-ce qui explique la différence de 1,2 M \$ pour ces activités entre le projet de référence et la variante?

570 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Monsieur le président, je vais demander à Gérald Lavoie de venir vous parler des

575 activités connexes. En gros, les activités connexes sont les honoraires professionnels, déplacements d'utilités, de services publics, acquisition expropriation et Gérald va pouvoir vous expliquer dans ce cas-là pourquoi il y a une différence entre les deux projets.

**LE PRÉSIDENT :**

580 Merci.

**M. GÉRALD LAVOIE :**

585 Monsieur le président, en principe, les activités connexes, si on fait abstraction de tout ce qui peut concerner les travaux de même que le maintien de la gestion de la circulation lors des travaux, en principe, les activités connexes sont composées des frais reliés au mandataire pour la préparation des plans et devis, de même que la surveillance, laboratoire comme tel, étude complémentaire. Ça comprend également les coûts d'acquisition, de même que le déplacement des services publics. Ce sont les trois catégories qu'on retrouve au niveau des activités connexes.

590 De principe, comme on est au niveau d'un avant-projet préliminaire, on assume que les frais rattachés au niveau des mandataires, tout ça, on estime qu'ils sont de l'ordre de 15 %. Comme ça s'applique directement au coût des travaux, on est à même de constater que les coûts de travaux pour le tracé préliminaire, le projet de référence, sont moindres, ce qui fait que c'est déjà, le fait d'appliquer un 15 % au différentiel amène un coût supplémentaire. Et c'est  
595 possiblement, comme on inclut la question des acquisitions, on parlait de la maison, la propriété au 99, rang Saint-André, ce sont ces éléments-là. Comme il y a des coûts d'acquisition différentiels, c'est important de le considérer.

**LE PRÉSIDENT :**

600 Parfait. Merci beaucoup, monsieur Lavoie.

Votre deuxième question, monsieur Bellefleur?

**M. YVES BELLEFLEUR :**

605 Je ne dirai pas que vous l'avez posée en mon nom, parce que mon temps serait terminé. C'était activités connexes. Donc, si je comprends bien – ce n'est pas une question – c'est une erreur de pagination.

**LE PRÉSIDENT :**

610 Voilà.

**M. YVES BELLEFLEUR :**

615

Voilà. Je pensais qu'il y avait des tableaux cachés. On ne sait jamais, il y a tellement d'éléments cachés dans ce dossier-là. Donc, ma question...

**LE PRÉSIDENT :**

620

Attendez deux secondes, parce que mon collègue...

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

625

Juste pour continuer sur les coûts. J'avais une autre question par rapport aux coûts. Dans la question du maintien de la circulation, il y a vraiment une grande différence, c'est presque le triple dans le cas du projet de référence versus le projet proposé, la variante. En quoi est-ce que vous expliquez cette différence en termes de maintien de la circulation?

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

630

Encore une fois, monsieur Lavoie va donner l'explication.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

635

Va nous répondre.

**M. GÉRALD LAVOIE :**

640

Comme je l'ai mentionné tantôt, dans le tracé préliminaire, on avait un profil qui passait au-dessus des voies verrées, ce qui fait qu'à ce moment-là, le maintien, la gestion au niveau de la voie ferrée demeure en place comme tel. On n'a pas à faire de déviation. Et il faut comprendre que c'est un élément et que le projet recommandé, comme c'est un profil qui traverse sous les voies verrées, à ce moment-là on doit faire une déviation quand même qui est assez importante, et ça, ça augmente énormément les coûts à ce niveau-là.

645

Et ça est composé, il y a le maintien au niveau de la voie ferrée de même que toute la gestion de la circulation quand on va venir se raccorder à la 30 actuelle dans le secteur Saint-Philippe où là c'est quand même des frais assez importants.

650

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Est-ce que maintenant, il y a des discussions qui ont été faites avec le CP pour le passage sous la voie ferrée? Est-ce qu'il y a des discussions qui ont été entamées? Je dis le

655 CP, mais est-ce que c'est...

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

C'est CP, effectivement. Je ne crois pas qu'on ait eu de discussion préliminaire avec eux.

660

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Non, pas encore?

665

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Pas de façon spécifique sur Jean-Leman. Sauf qu'il est clair qu'on doit travailler, on doit intervenir sur des ponts ferroviaires au niveau de l'autoroute 15 et on a des contacts réguliers, je dirais, avec CP.

670

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Jusqu'à maintenant, il n'y a pas encore...

675

**M. GÉRALD LAVOIE :**

Seulement qu'en complément. On a initié les discussions mais avec les gens de Montréal actuellement. Comme monsieur Fournier a mentionné, il a été mentionné au niveau de l'autoroute 15, au niveau du pont d'étagement, et cet élément-là va être en discussion, en tout cas dans les prochains mois, on va entamer des discussions avec le CP. Mais on a déjà initié des discussions mais avec les gens de Montréal. Ce dossier-là se traite avec les gens de Toronto.

680

**LE PRÉSIDENT :**

685

Merci, monsieur Lavoie.  
Allez-y, monsieur Bellefleur.

**M. YVES BELLEFLEUR :**

690

Donc, j'allais mentionner, la Fondation, dans sa lettre de la demande d'audience publique, on mentionnait que pour nous, c'était une agression environnementale et culturelle. Mais j'aimerais qu'on présente le tableau du projet au complet, non pas seulement du tracé Jean-Leman, mais le corridor sud à Saint-Constant. Mais avec le tracé sud, s'il vous plaît, de Saint-Constant.

695

Le Père Jules Romme mentionnait – afin que vous puissiez comprendre ma question – mentionnait dans son livre, il me semble qui a été édité en 92 sur l'histoire de Delson, que la 209 avec la Montée des bouleaux, puis à partir de Delson, il s'agissait d'un ancien tracé indien. Un ancien sentier indien. Et ma question se rapporte à l'archéologie. Il est mentionné qu'il y aurait, avant le passage des *bulls* comme on dit, un inventaire archéologique dans le tronçon Jean-Leman et, évidemment, dans le corridor sud de Saint-Constant.

700

**LE PRÉSIDENT :**

705

On va s'attarder, oui, au tronçon Jean-Leman.

**M. YVES BELLEFLEUR :**

710

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

715

À moins que je ne me trompe, dans l'étude d'impact, il est mentionné qu'il n'y a pas eu d'étude archéologique de faite, sauf que dans l'éventualité où, lors de la construction, il y aurait présence d'objets archéologiques, à ce moment-là il faut arrêter le chantier et tout s'enchaîne. Mais je pense que monsieur McCann veut apporter des informations supplémentaires à ça. C'est ça, monsieur McCann?

720

**M. BERNARD McCANN :**

725

Oui. C'est que les sondages archéologiques vont se faire sur le tronçon sud ou sur le tronçon dont on a l'autorisation de réaliser. Entre le moment où on devient propriétaire des terrains, parce qu'on doit être propriétaire des terrains sur lesquels on fouille, et quelques mois ou années avant la construction des travaux, parce que l'objectif de nos sondages, de nos inventaires, c'est justement de trouver des sites avant que les travaux se réalisent, pour ne pas obstruer la période de construction.

730

Dans le cas de Jean-Leman/A-15, l'avis de notre expert en archéologie dit que le tronçon comme tel va faire l'objet de sondages archéologiques sur toute sa longueur, comme le tracé sud. Ça, ça veut dire que le tronçon va être carotté sur toute sa longueur et on va tenter de voir s'il n'y a pas des vestiges archéologiques.

**M. YVES BELLEFLEUR :**

735

D'accord, normalement les sondages archéologiques, c'est un mètre par un mètre ou

cinquante centimètres par cinquante centimètres ou une tranchée mécanique. C'est la méthodologie en archéologie.

**M. BERNARD McCANN :**

740

Oui.

**M. YVES BELLEFLEUR :**

745

Puis, là, je parle de site potentiel préhistorique. Dans le cas du corridor sud, puisque c'est dans la même continuité du projet, il y a disons 30 à 40 pieds de terre de dépôt, de mort-terrain de Lafarge. Comment vous allez procéder pour faire des fouilles archéologiques ou de la surveillance archéologique là-dedans?

750

**M. BERNARD McCANN :**

Dans le cas du mort-terrain de Lafarge, c'est évident qu'on doit l'enlever.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

755

Lafarge, on n'est pas dans Jean-Leman.

**M. BERNARD McCANN :**

760

Ah ! bon. Excusez.

**LE PRÉSIDENT :**

765

Non, effectivement, monsieur Bellefleur, vous comprendrez qu'on s'occupe de Jean-Leman, on ne s'occupe pas du tracé sud. Donc, votre question, si elle se pose sur Jean-Leman, je pense que le promoteur va pouvoir y répondre adéquatement. Mais ce n'est pas à nous de regarder ce soir...

**M. YVES BELLEFLEUR :**

770

Je reviens à Jean-Leman d'abord.

**LE PRÉSIDENT :**

775

D'accord. Revenez à Jean-Leman.

**M. YVES BELLEFLEUR :**

780 Et si on trouve un site archéologique de l'importance de la Pointe-du-Buisson, un site archéologique préhistorique *iroquoien* ou le site Pointe-du-Buisson qui est à Melocheville, tout près de Beauharnois, ou le site de Drowlers, tout près de Huntingdon, un autre site préhistorique *iroquoien*, donc si on trouve un site préhistorique de la même importance, donc on ne pourra pas tout bousculer, là. Donc, quelle sera l'alternative? Est-ce que l'autoroute devra être construite sur la route 132?

785 **LE PRÉSIDENT :**

C'est des hypothèses de travail, n'est-ce pas? Je vais laisser quand même le soin à monsieur Fournier de répondre à cette hypothèse.

790 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

795 Monsieur le président, peut-être monsieur McCann pourra venir en complément de réponse, mais il s'agit d'une question extrêmement hypothétique. Je ne suis pas un expert moi-même en archéologie, mais on a des experts au ministère des Transports, et un tracé comme Jean-Leman, qui n'est pas situé sur des rivières importantes, qui n'est pas situé dans des points de portage significatifs, présente peu de chance – ça pourrait arriver – mais présente peu de chance d'avoir des sites d'importance. Si ça devait arriver, évidemment on avisera à ce moment-là en fonction des lois et des règles qui s'appliquent. Mais ça demeure quand même très hypothétique comme question et peu probable dans cet environnement-là.

800 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Fournier.

805 Et je vous remercie, monsieur Bellefleur.

**M. YVES BELLEFLEUR :**

810 Je demanderais tout simplement à la commission de vérifier l'implantation des sites que j'ai nommés. Le contexte géographique.

**LE PRÉSIDENT :**

815 Très bien, monsieur Bellefleur.

**M. YVES BELLEFLEUR :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

820

On vous remercie. Monsieur Jean Poissant, s'il vous plaît. Monsieur Poissant n'est pas encore là.

Monsieur Christian Nantel. Bonsoir, monsieur Nantel !

825

**M. CHRISTIAN NANTEL :**

Bonjour ! Monsieur le commissaire, est-ce que je peux me permettre de déposer deux petits documents ici qui vont permettre... parce qu'hier, lors des commentaires ou des questions des gens, j'ai entendu des chiffres qui m'ont fait sursauter. Puis, à quelques fois, je suis venu près de me lever dans la salle et de rouspéter, mais je me suis discipliné.

830

**LE PRÉSIDENT :**

Vous avez respecté mon ordre, comme ça.

835

**M. CHRISTIAN NANTEL :**

Oui, c'est ça. Donc, j'aimerais quand même déposer ces documents-là. Il y en a un qui parle de la perte nette du territoire agricole avec le tracé sud et le tronçon Jean-Leman dans sa globalité. L'autre page qui est jointe avec ça, c'est la perte au niveau d'hectares du couvert végétal qu'il y a eu depuis 1981 sur le territoire de la CMM. Ce document-là peut être utile dans le cas des projets de développement futur des villes de la MRC Roussillon.

840

Et il y a un autre document que j'aimerais transmettre, qui donne les distances des tronçons, c'est-à-dire l'autoroute 30 sur la 132, l'autoroute 30 sud avec le tronçon Jean-Leman, plus les 2.1 kilomètres qui vont être nécessaires aux véhicules de parcourir à l'ouest, s'ils veulent se rendre au pont Mercier, parce qu'on sait qu'en rapport avec la jonction de la 30, je ne sais pas si on peut voir la carte globale des tracés, à ce niveau-là, ici, les camions qui vont vouloir aller au pont Mercier vont devoir parcourir une distance ici qui est de 2.1 kilomètres pour se rendre à la 132 et tourner à gauche à la lumière.

845

850

Bon, est-ce que vous me permettez de déposer ces documents?

**LE PRÉSIDENT :**

855

Bien sûr, je vous permets de les déposer. Vous les déposez à madame Poliquin à l'arrière quand vous retournerez tantôt à votre place.

**M. CHRISTIAN NANTEL :**

860

Parfait.

**LE PRÉSIDENT :**

Maintenant, votre première question, monsieur?

865

**M. CHRISTIAN NANTEL :**

Ma première question, c'est en lien aussi avec le papier qui concerne les distances. Quand on regarde le rapport du BAPE de 2002, à la page 31, c'est le préambule de la question, il est vraiment nécessaire, le BAPE à la page 31 mentionne que le tracé nord sur la 132 a une longueur de 7 kilomètres. À la page 29 du même rapport, il écrit que l'option sud n'est que de 0.5 kilomètre supplémentaire. Vous me suivez? Ce qui fait tracé nord, 7 kilomètres, et tracé sud, 7.5 kilomètres.

870

875

Dans l'étude d'impact de Jean-Leman, le ministère écrit que l'option sud a une distance de 8.8 kilomètres. On a déjà une différence de 1.3 par rapport au BAPE. Si on inclut Jean-Leman, c'est un 3,4 supplémentaire, ce qui fait en tout, 12,2 kilomètres. Le tracé sud, à ce moment-là, a 12,2 kilomètres et non 7,5 kilomètres. On me suit?

880

Dans un mémoire que le ministère des Transports a présenté aux audiences publiques de 2002, probablement pour faire en sorte que le BAPE tranche en faveur du tracé dont il était le promoteur à ce moment-là, le ministère écrit que :

885

*Pour l'option sud, dans une étude volet circulation, mémoire DA4, l'option sud, compte tenu de la distance additionnelle de 7,3 kilomètres qu'il imposera aux usagers...*

- puis là, à ce moment-là, je vous rappelle monsieur le commissaire, que le tracé sud finissait à l'autoroute 15 –

*... plusieurs usagers ne seront pas intéressés à emprunter le corridor sud.*

890

Moi, je veux savoir où le MTQ est allé chercher la distance additionnelle de 7,3 kilomètres, alors que le BAPE disait que c'était 0,5 kilomètre. Puis, à ce moment-là, comment moi, en tant que citoyen de Saint-Constant, je peux me fier sur les études de nombre de circulation que le ministère a produites, si elles étaient erronées au niveau des distances et qu'à ce moment-là, on qualifiait le tracé sud de moins intéressant, puis qu'aujourd'hui on nous arrive avec un tronçon Jean-Leman qui va assurer une fluidité, puis qui va rendre plus intéressant le tracé sud. C'est ma question.

895

**LE PRÉSIDENT :**

900

Quel rapport votre question a-t-elle avec le tronçon Jean-Leman?

**M. CHRISTIAN NANTEL :**

905 Bien, avec la fluidité du tronçon Jean-Leman, moi, je crois que ça va augmenter le nombre de véhicules et que donc les prévisions de circulation du ministère des Transports ont été erronées à partir du fait que les distances étaient déjà erronées. Puis que le BAPE en 2002 n'avait pas les bonnes données. Probablement qu'il a privilégié le tracé sud à cause qu'il croyait qu'est-ce que le ministère lui disait, qu'il n'y aurait pas beaucoup de véhicules sur le tracé sud.

910 Mais là, maintenant, on sait qu'il va y en avoir plus parce que le tronçon Jean-Leman – c'est là qu'est le rapport – assure une meilleure fluidité, une meilleure sécurité, donc rend le tracé sud plus intéressant pour les usagers à le fréquenter. Il va y avoir des impacts énormes. Puis si vous refusez d'entendre ça, monsieur le commissaire, à ce moment-là vous privez plusieurs citoyens qui demeurent sur le trois quarts de l'autoroute 30 dans notre région de se faire entendre.

915

**LE PRÉSIDENT :**

Je ne prive personne de se faire entendre, monsieur Nantel. Et si vous avez, en fait si vous avez des choses à dire sur le tronçon entre l'autoroute 15 en allant direction ouest jusqu'à 920 l'autre bout là-bas, vous pouvez très bien le faire dans le mémoire que vous déposerez à la commission.

Ce soir, ici, on s'attarde strictement au tronçon Jean-Leman.

925 **M. CHRISTIAN NANTEL :**

Bien, ma question par rapport à ça, c'est comment je peux me fier aux prévisions de circulation que le ministère des Transports a produites pour le tronçon Jean-Leman et pour l'ensemble de l'autoroute 30?

930

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous mettez en doute les données du ministère des Transports.

935 **M. CHRISTIAN NANTEL :**

Oui, effectivement.

**LE PRÉSIDENT :**

940

Je vais laisser l'opportunité au ministère des Transports de vous expliquer ce qu'il en est exactement.

**M. CHRISTIAN NANTEL :**

945

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

950

Monsieur Fournier, s'il vous plaît.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

955

Monsieur le président, je vous dirais d'entrée de jeu que les prévisions de circulation sont peu significatives dans le dossier Jean-Leman, puisque Jean-Leman est une alternative à un tracé qui est déjà autorisé en parallèle avec l'autoroute 15, l'autoroute 30 sur l'autoroute 15. Donc, il ne s'agit pas de voir quel est l'intérêt de Jean-Leman pour attirer de la circulation. D'ailleurs, on a vu dans des tableaux précédents que ça avait peu d'impact sur la circulation totale.

960

L'essence même du projet Jean-Leman et l'objet de la demande du ministère des Transports de recourir à Jean-Leman plutôt qu'à la 30 dans l'axe de la 15, ce sont des critères de lisibilité du trajet pour le grand transit, de sécurité, c'est-à-dire en évitant des courbes et horizontales et verticales qui ne correspondent pas à l'ensemble des courbes qu'on a intégrées ailleurs sur l'autoroute 30, donc des éléments de sécurité. Et c'est l'essentiel de notre argumentaire.

965

970

La prévision sur Jean-Leman n'entre pas en jeu dans notre argument. On la produit, bien sûr, on la produit avec les meilleurs outils qui sont à notre disposition, avec les meilleures données qui sont à notre disposition. Au-delà de ça, dans ce cas-là en particulier, ça n'a pas vraiment d'importance.

**LE PRÉSIDENT :**

975

Merci, monsieur Fournier. Votre deuxième question. Un instant, monsieur Nantel.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

980

Monsieur Fournier, puisqu'on parle de prévision de circulation, vous avez parlé cet après-midi du modèle EMME2, avec tout ce que ça impliquait en termes d'hypothèses et d'entrées de données, socio-démographiques et tout ça. Avec un modèle comme celui-là, à quoi on peut s'attendre comme marge d'erreur? Est-ce que vous avez déjà évalué, avec les données disons que vous avez déjà faites dans le passé, la réalité, est-ce qu'il y a une marge

d'erreur que vous avez pu déterminer à ce niveau-là?

985 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Monsieur le commissaire, je demanderais à Son Thu Lê qui est notre spécialiste en circulation de répondre à votre question.

990 **M. SON THU LÊ :**

995 Bonsoir ! Le modèle EMME 2, c'est un modèle d'affectation des débits. C'est-à-dire, on injecte le débit à l'entrée de la grande région de Montréal, avec l'infrastructure qu'on a à ce moment-ci et dans un avenir futur, de quelle façon le débit va se répartir. Ça, c'est l'essence, l'essentiel du modèle EMME 2. Il ne fait pas la prédiction de circulation. Elle ne fait pas la prévision de circulation, elle affecte la circulation.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1000 Donc, en fait, elle fait la répartition des débits, selon la distance...

**M. SON THU LÊ :**

1005 Selon la distance, selon la pondération de chaque itinéraire. C'est une autoroute, donc c'est plus fluide. Selon la vitesse de roulement. Donc, elle affecte aussi selon la distance de parcours aussi. Donc, il y a beaucoup de critères qui lui permet de faire une affectation. Et toutes ces affectations-là sont calibrées par des enquêtes. Comme on fait l'enquête à tous les cinq ans, on fait le recalibrage du modèle. On laisse entrer le nombre de véhicules qui rentrent dans la grande région de Montréal, on laisse le modèle affecter sur le réseau actuel, qu'on appelle le  
1010 réseau de référence. Après ça, on va faire des comptages à des points pour vérifier qu'est-ce que le modèle affecte et est-ce que c'est la même chose qu'on retrouve sur le terrain.

Donc, dès que le système est calibré, on va prendre les prévisions de 2021, on va mettre dans le système et on va réaffecter sur le réseau, sur l'infrastructure de 2021.

1015

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Maintenant, pour les prévisions, elles, elles sont faites comment? À partir de tendance lourde, de taux de croissance?

1020

**M. SON THU LÊ :**

Pour la prévision, il y a beaucoup d'éléments qui interviennent. Auparavant, dans les

1025 années 60, lorsqu'on fait les prévisions, on regarde dans le passé. Dix ans passés, la tendance,  
la moyenne, c'est quoi. Disons, il y a 2 %, 3 %. On utilise 2-3 % exponentiellement pour les  
années futures. Mais nous autres, c'est plus spécifiquement, on utilise les tendances qu'on  
appelle lourdes, c'est-à-dire la démographie, le taux de motorisation qu'on regarde actuellement  
et qu'on prédit selon le taux de déplacement des gens, et à tous les cinq ans, on revalide ça.  
1030 C'est pour ça qu'hier, j'ai montré la courbe à tous les cinq ans, on revalide, est-ce que le taux de  
motorisation, le taux d'occupation des véhicules sont les mêmes? Sinon, on réajuste encore.

Donc, au ministère, on a deux modèles : un modèle de prévision qui est le modèle ES3  
et le modèle d'affectation qui est EMME 2.

1035 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1040 Monsieur Nantel, votre seconde question?

**M. CHRISTIAN NANTEL :**

1045 C'est tout pour l'instant.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup.

1050 **M. CHRISTIAN NANTEL :**

Merci.

1055 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Sylvie Blais, s'il vous plaît. Madame Blais est absente.  
Madame Maureen Nicholson, s'il vous plaît. Bonsoir, madame Nicholson !

1060 **Mme MAUREEN NICHOLSON :**

Bonsoir, monsieur le président ! Ma question n'est pas pour le ministère des Transports,  
parce qu'ils sont un peu protégés par le décret. Ma question, c'est pour monsieur Mulcair qui dit

1065 qu'il veut sauver l'environnement et monsieur Charest qui n'a pas d'argent. Ma question, c'est si  
un décret spécifique ne vaut rien et peut être mis aux poubelles, pourquoi pas celui présent aussi?  
Pour le remplacer avec le premier encore et qui, en effet, protège les terres à 100 %, pas besoin  
de chercher le moindre impact, ne demande pas plus avec l'échangeur Jean-Leman et aussi fait  
une autoroute plus droite qui protège l'environnement et la faune aussi presque à 100 %. Et en  
1070 plus de tout cela, épargne de l'argent qu'il n'a pas et qu'il nous dit ne pas l'avoir à tous les jours  
par les médias. Épargner parce que les expropriations sont déjà payées par les contribuables  
ainsi que les études et les plans d'experts.

Je pense que la réponse sera que c'est la politique et la population de notre région  
n'apprécie pas cette manière. On veut une autoroute, on veut l'avoir le plus tôt possible, parce  
1075 que se lever à 3 h le matin pour traverser un pont, c'est très stressant pour les familles, et on  
n'est plus capable de payer les taxes plus élevées. Et défendre les lois pour protéger  
l'environnement et l'agriculture juste pour l'fun, ce n'est pas apprécié non plus.

**LE PRÉSIDENT :**

1080 Alors, on vous a écoutée, madame Nicholson. Et votre question, vous voulez savoir  
pourquoi monsieur Mulcair et monsieur Charest ne sont pas ici?

**Mme MAUREEN NICHOLSON :**

1085 Mais, monsieur Mulcair...

**LE PRÉSIDENT :**

1090 Monsieur Mulcair donne des mandats au BAPE. Donc, le BAPE représente le ministre du  
Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, et le mandat que nous avons, c'est de  
faire part au ministre des préoccupations et des opinions de la population et également lui faire  
part de l'analyse que le BAPE fait du projet en question. Donc, nous sommes mandatés et c'est  
pourquoi...

1095 **Mme MAUREEN NICHOLSON :**

1100 Mais on avait un décret qu'on avait avant, qui sauvait 100 % les terres. Ça dérangeait pas  
l'environnement plus qu'aujourd'hui. Puis, en plus, ils l'ont mis aux poubelles. S'ils sont capables  
de faire ça avec un, pourquoi qu'ils ne peuvent pas faire ça avec le présent décret qui dérange  
tout ce qu'il a déjà accompli. C'est ça ma question. Puis c'est monsieur Mulcair qui est  
responsable pour ça. Et monsieur Charest aussi.

**LE PRÉSIDENT :**

1105

D'accord. Vous pouvez faire part de votre opinion, madame, dans le mémoire que vous pouvez déposer ici à la commission au cours des prochaines semaines et que vous pourriez venir présenter, à ce moment-là, le 27 septembre prochain. Donc, vous nous ferez part de vos interrogations face à tout ce que vous venez de nous dire, finalement. Je vous remercie infiniment.

1110

**Mme MAUREEN NICHOLSON :**

Bien, j'espère que vous...

1115

**LE PRÉSIDENT :**

Vous avez droit à une autre question.

1120

**Mme MAUREEN NICHOLSON :**

Si j'ai une autre question?

**LE PRÉSIDENT :**

1125

Oui, bien sûr, si vous avez une autre question, vous pouvez nous la poser.

**Mme MAUREEN NICHOLSON :**

1130

Mais je ne veux pas poser des questions pour pas avoir le résultat. Tout le monde pose des questions ici, puis le ministère des Transports est bien habile à répondre à sa manière. Puis, jusqu'à date, le tronçon Jean-Leman ne fait pas l'affaire à personne que j'ai vu depuis deux soirs. Je ne sais pas pourquoi on continue avec une affaire semblable. C'est juste pour déranger le monde encore plus, puis nous faire attendre plus, puis gaspiller plus d'argent.

1135

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Je vous remercie infiniment.

1140

Non, non, un instant. Souvenez-vous que j'ai demandé aucune manifestation. Je vous remercie beaucoup.

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

1145 **M. ALAIN CLOUTIER :**

Bonsoir, monsieur le président. Bonsoir, monsieur le commissaire. Premièrement, je voudrais vous faire trois demandes. La première consiste à vous demander de vouloir ajourner les sessions hebdomadaires au plus tard à 10 h. Nous travaillons le lendemain matin et plusieurs d'entre nous doivent quitter leur domicile entre 5 h 30 et 6 h 30 pour emprunter la passerelle Mercier qui, en passant, est un exemple sans contredit de fluidité et de sécurité. Ce sera de votre part une marque de respect envers vos interlocuteurs. Ainsi, nous pourrons entre autres mieux se concentrer et suivre les explications le soir venu des représentants du ministère des Transports et tenter – je dis bien tenter – de comprendre leur raisonnement. C'est ma première demande.

1155

La deuxième demande, je suis allé sur le site du BAPE ce matin et puis j'ai pu imprimer le rapport de circulation et de sécurité. Par contre, lorsqu'on arrive aux annexes, tout ce qu'on peut imprimer, ce sont de belles feuilles blanches avec des titres. Je peux vous les montrer ici. Je peux même vous les laisser, si vous voulez. Alors, toutes les cartes qu'on a vues hier soir avec les belles flèches nous montrant qu'il y a 14 % qui atterrit dans la région ouest de Montréal, bien toutes ces choses-là, on ne peut pas les analyser chez nous une fois rendu chez nous pour pouvoir revenir avec des questions pertinentes le lendemain. Parce que c'est un petit peu dur de suivre. Je pense que vous serez d'accord avec moi.

1160

1165 **LE PRÉSIDENT :**

Exact.

1170 **M. ALAIN CLOUTIER :**

1175

Juste pour compléter ma première demande : aussi, cela nous permettra après chaque session de revoir nos notes prises à la suite des affirmations, explications, raisonnements et statistiques données par les représentants du ministère des Transports. Nous pourrons ainsi revenir à la charge le lendemain avec des questions plus pertinentes. C'est ce que je viens de vous dire.

1175

Ma troisième demande va un peu dans le sens de monsieur le commissaire Dériger qui, hier, faisait la demande de faire un parallèle entre le tronçon de la 15 existante entre la 30 présentement à l'est et le nouveau tronçon pour la 30 sud. Et celui de Trois-Rivières, qui est notamment la 55 qui mène au Pont Louis-Lavolette.

1180

Moi, j'aurais une autre demande pour faire une autre comparaison, qui se termine au bout de la 13 nord au niveau de la 640, l'embranchement de la 640 qui s'en va jusqu'à la 15 nord. Parce qu'on nous parle de convergence, divergence. Monsieur Dériger a demandé hier

1185 un parallèle avec la 55. Je pense que c'est un autre cas flagrant par rapport qui peut nous aider dans nos rapports à nous, à notre dépôt de mémoire, à mettre en évidence que le tracé Jean-Leman est peut-être non nécessaire parce qu'on a déjà un bout de chemin qui est fait, qui se trouve à être la 15 sud. Ça, c'est une autre demande.

1190 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Juste pour votre information, pour ce qui est de Trois-Rivières, il y a un document qui a été déposé aujourd'hui à l'arrière. Je n'ai pas la cote, par contre.

1195 **M. ALAIN CLOUTIER :**

Et est-ce qu'on peut faire la même chose pour ce tronçon-là? Parce que c'est exactement le même – excusez l'anglicisme – le même *pattern*. On arrive au bout d'une autoroute, puis...

1200 **LE PRÉSIDENT :**

En tout cas, de toute façon, on va demander au ministère des Transports, un, si c'est le même *pattern*, deux, si c'est le même débit de circulation, etc. Êtes-vous en mesure de regarder ce qu'il en est, monsieur Fournier?

1205

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

On pourrait certainement le regarder, monsieur le président, si vous me le demandez. C'est des chiffres qui, je pense, sont relativement faciles à sortir. Je suis particulièrement familier avec le problème de la 640 parce que j'ai été directeur territorial à Laval et je peux vous dire que ce n'est certainement pas quelque chose à reproduire nulle part.

1210

**LE PRÉSIDENT :**

1215 D'accord. Ça fait que vous allez regarder ça et vous allez transmettre l'information? Parfait. Merci. On déposera le tout.

**M. ALAIN CLOUTIER :**

1220 Je demanderais, pour sauver du temps lorsque je vais arriver à ma deuxième question, de mettre le plan d'ensemble de la 30 au sud des terres de Saint-Constant. Ça va sauver du temps, on va tout de suite pouvoir s'orienter de la bonne manière.

Maintenant, je vais...

1225

**LE PRÉSIDENT :**

Voulez-vous répéter, s'il vous plaît?

1230 **M. ALAIN CLOUTIER :**

Je veux juste qu'il mette la carte de la vue d'ensemble.

**LE PRÉSIDENT :**

1235

La vue d'ensemble, parfait.

**M. ALAIN CLOUTIER :**

1240

Ça va éviter du temps de recherche et on va y arriver vite.

**LE PRÉSIDENT :**

1245

On va toujours parler du tronçon Jean-Leman, n'est-ce pas?

**M. ALAIN CLOUTIER :**

Je vais vous expliquer où est-ce que je veux en venir pour mon mémoire à moi.

1250 **LE PRÉSIDENT :**

1255

Puis je voudrais répondre à votre première demande. Vous comprendrez que la commission essaie de maximiser le temps disponible pour l'ensemble de la population, et pour la commission, il est important quand même que le plus de monde puisse s'exprimer, puisse venir interroger soit le promoteur ou soit les personnes-ressources. Donc, à ce moment-là, je dois rejeter votre demande de terminer à 10 h.

**M. ALAIN CLOUTIER :**

1260

Par contre, monsieur le président, hier, la session s'est terminée à 11 h. Le temps qu'on se ramasse et qu'on se rende chez nous, il est rendu 11 h 30. Le but de la commission, c'est d'obtenir des informations. Lorsque, comme moi, dans mon cas, je me lève à 4 h 45 le matin et que je viens à l'audience du BAPE pour venir chercher de l'information, bien, je peux vous dire que rendu à 10 h, l'information, elle sort par une oreille, puis elle sort par l'autre.

1265

Si le but de la commission, c'est de donner de l'information qui peut être pertinente à la

1270 préparation de nos mémoires, je pense que ça serait peut-être une bonne alternative dans votre cas. Vous avez mentionné vous-même à la session de La Prairie qu'on pouvait revenir deux, trois jours, quatre jours, cinq jours. À ce moment-là, les personnes qui sont intéressées et qui sont concernées par le projet et qui veulent être très attentives à ce qui va être transmis comme information, je pense que ça serait de respecter un peu les interlocuteurs.

1275 Je comprends votre point également, soyez sans crainte là, mais vous de même, quand vous commencez à 1 h 30 l'après-midi, que vous finissez à 11 h, il est peut-être...

**LE PRÉSIDENT :**

1280 Disons qu'on commence plus tôt, nous également, parce qu'on discute beaucoup. Peu importe. Mais ce que je veux dire finalement, c'est que tout ce qui se dit ici en commission va être retranscrit dans les verbatims. Donc, vous aurez l'occasion par la suite, pour pouvoir préparer votre mémoire, d'aller chercher l'information dans ces verbatims-là également.

**M. ALAIN CLOUTIER :**

1285 C'est bien.

**LE PRÉSIDENT :**

1290 Donc, vous comprendrez pourquoi que je ne veux pas accéder à votre demande finalement.

**M. ALAIN CLOUTIER :**

1295 Maintenant, je vais entreprendre mon court libellé préparatoire à ma première question. Pour ce faire, monsieur le président, j'ai besoin de votre aide pour entreprendre ma présentation. Soyez sans crainte, il n'y a rien de compromettant. Ma petite question est tout simplement : à combien, ce soir, le litre d'essence est-il rendu?

**LE PRÉSIDENT :**

1300 J'en ai aucune idée. Je n'ai pas fait le plein aujourd'hui.

**M. ALAIN CLOUTIER :**

1305 Vous allez faire le saut lorsque vous serez rendu à la pompe. Il est rendu à 1, 34 \$ et dans certains endroits, c'est 1, 37 \$ le litre. Ça, c'est ce qui m'aide à partir mon petit libellé. La première partie sera tournée un petit peu en dérision, mais je suis sûr que vous comprendrez

1310 très bien mon message. Le litre d'essence à 1,34 \$, l'actualité est vraiment de notre bord. C'est pourquoi aujourd'hui même, le premier ministre monsieur Jean Charest – et cela est véridique, vous pourrez le lire dans les journaux demain – a demandé à tous ses ministères de limiter les dépenses énergétiques de leur ministère.

1315 Voici la petite dérision. C'est ainsi que le ministre des Transports a ordonné à tout son personnel d'emprunter la 132 au lieu de la 30 au sud pour ainsi réduire la distance à parcourir de 7,3 kilomètres pour rejoindre la passerelle Mercier. Donc, le tronçon Jean-Leman, la 30 au sud et le bout de 2,1 kilomètres qui retourne vers la 132. C'est juste pour vous montrer qu'il faut prendre en considération les mesures énergétiques, socio-économiques et etc.

1320 Oui, monsieur le président, c'est une dérision qui, par contre, traduit très bien la lecture que fera chacun des transporteurs dans un contexte d'économie et de rationalité.

1325 Monsieur le président, par rapport au projet de loi sur le développement durable, il est énoncé dans le document de consultation que les ministères doivent être interconnectés de façon à poursuivre le but de cette nouvelle loi. À la page 2 et 3 de l'étude d'impact sur l'environnement, à la section 1.1.2, *Politique sur l'environnement du ministère des Transports*, on prend la peine d'énoncer les principes qui doivent guider les prises de décision du ministère des Transports en fonction de leur responsabilité environnementale. Le principe numéro 4 se lit ainsi :

1330 *Par ses décisions dans ses activités, le ministère vise à réduire la consommation énergétique et les impacts environnementaux négatifs qui y sont associés.*

1335 Ma question : monsieur le président, je voudrais savoir de la part des responsables et répondants du ministère de quelle manière ils ont pu en arriver à établir un tel tracé, la 30 au sud de Saint-Constant et le tronçon Jean-Leman par la suite, en omettant de respecter un des principes majeurs de leur responsabilité environnementale et s'ils pensent vraiment remplir leur mandat au niveau du plan du développement durable? Ou bien, comme je l'ai posée en 2003, s'ils n'avaient pas à se tracasser de cela, puisqu'il s'agissait d'une commande politique suite à une promesse électorale et qu'ils n'avaient pas le choix?

1340 **LE PRÉSIDENT :**

1345 Monsieur, encore une fois, je dois vous rappeler à l'ordre. On parle strictement du tronçon autoroute 15 et Jean-Leman. Et je ne pense pas que le ministère a à répondre sur le tronçon sud, c'est-à-dire à partir de l'autoroute 15 en s'en allant vers Beauharnois ou Vaudreuil-Soulanges ou *whatever*. La question que vous posez doit s'attarder strictement au tronçon autoroute 15/Jean-Leman et je vais demander au ministère de répondre là-dessus.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

1350           Alors, monsieur le président, Pythagore va venir à mon aide parce que ce qu'on est autorisé à faire maintenant, c'est la 30 dans l'axe de la 15 jusqu'à l'échangeur 15/132 et la section de la 30 jusqu'à l'échangeur Jean-Leman. Alors, Pythagore nous enseigne que cette section-ci est plus courte que la somme de ces deux-là.

1355           **LE PRÉSIDENT :**

          Merci, monsieur Fournier. Votre seconde question.

**M. ALAIN CLOUTIER :**

1360           Ma seconde question, si vous voulez mettre le plan d'ensemble? Parce que ça, c'est des données qui vont me permettre de faire mon mémoire pour mettre en contradiction Jean-Leman et peut-être amener le ministère des Transports ou de l'Environnement à faire peut-être d'autres audiences ou etc. Vous savez très bien où ce que je veux en venir. Alors, si vous voulez remettre  
1365 la carte d'ensemble.

          Du nombre de véhicules en 2021 détournés sur la 30 au sud, soit en empruntant le tronçon Jean-Leman ou encore venant directement de la 15, soit de l'est ou encore des États-Unis, quel est le nombre de véhicules pour chacune des catégories dont on parle, le grand transit,  
1370 transit régional – et là, lorsqu'on va parler du transit régional, je veux qu'on sépare le camionnage de l'automobile – qui bifurquera vers la 132 existante pour emprunter la fameuse passerelle Mercier? Et quel sera le nombre de véhicules qui empruntera toujours la 132 vers Mercier également.

1375           Autrement dit, moi, ce que je veux savoir, alors ici, on a le tracé de la 15 et ici, on a le tracé à l'ouest de Saint-Constant dont je veux parler pour mettre et superposer ce qui va se passer ici et qu'on a fait bifurquer ou qu'on veut atténuer en faisant le tronçon Jean-Leman versus ce qui va se passer ici. Parce que je ne veux pas me retrouver, moi, en 2006 avec une autre audience du BAPE parce qu'on avait omis de faire le tracé Jean-Leman en 2002-2003 et puis qu'on nous  
1380 arrive avec ici, même si on nous dit que ça va être juste une sortie, comme n'importe quelle sortie qui existe pour aller dans un village, une ville, j'ai beaucoup de misère à croire ça.

          Alors, je veux qu'on m'indique, les gens qui vont provenir de la 15 est, de La Prairie et Candiac, ceux qui vont venir des États-Unis, combinés à ceux qui vont venir par Jean-Leman,  
1385 qui vont aboutir ici, parce que vous avez calculé un nombre de véhicules, et de ce nombre-là, un certain nombre va aller vers Beauharnois et Valleyfield, tandis que d'autres vont emprunter la 30 existante pour se ramasser ici à l'intersection.

1390 Puis lorsqu'on parle de transport grand transit, le grand transit peut aussi bien venir du  
Nouveau-Brunswick et des provinces maritimes pour vouloir aller à l'ouest de Montréal. Ma  
compagnie, c'est ce qui se passe. Alors, c'est pour ça que le grand transit, quand on dit qu'il va  
tout continuer vers Beauharnois, un grand transit, ce sont des régions éloignées. Ça ne veut pas  
1395 dire que ce transit-là va s'en aller directement vers l'Ontario et Valleyfield. Ça peut aussi dire qu'il  
va prendre cet embranchement-là. Alors, le flot de véhicules ici est très important à mes yeux  
pour pouvoir mettre en lumière la 15 ici et le tronçon Jean-Leman.

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Fournier.

1400

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Monsieur le président, deux ou trois éléments. D'abord, on n'est plus dans le tronçon  
Jean-Leman. Cependant, dans l'étude de circulation, ces chiffres-là sont disponibles. Ils vous  
1405 ont été déposés, ils ont été déposés au BAPE et ils sont disponibles. Je vais vous indiquer que  
dans ce tronçon-là, il restera, en 2021, 17 200 véhicules alors qu'il y en aura ici 55 000, ici 55  
300.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1410

Monsieur Fournier, juste pour les transcriptions, si vous pouvez nous dire, quand vous  
dites *ici*, dites de quel tronçon dont on parle.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

1415

Alors, entre la 30 au sud et la 132 en direction du pont Mercier, il y aura 17 200 véhicules  
et sur la continuation de la 30 pour le contournement de Kahnawake, il y aura 55 300 véhicules.

**M. ALAIN CLOUTIER :**

1420

Si on parle de 17 200... non, mais juste un petit point. Ici, à la lumière, 17 200 véhicules  
combinés à la circulation de la 30, on a un sérieux problème. Monsieur parlait de la 640 qu'il  
connaît très bien parce qu'il y a des problèmes de circulation, imaginez-vous ce qu'on va vivre à  
cet endroit-là.

1425

**LE PRÉSIDENT :**

Vous pourrez nous en faire part dans votre mémoire.

1430 **M. ALAIN CLOUTIER :**

Je vais en faire part, c'est sûr. Parce qu'on a beau dire à la page 22 de votre document ces tronçons-là sont intimement liés, on est d'accord avec ça. Alors, il faut voir la vue d'ensemble. Je comprends votre point de vue que le BAPE s'est prononcé, on peut avoir des questionnements, mais il reste que je pense que c'est le devoir... on critique toujours nos gouvernements une fois que les choses sont faites. On a la chance de changer ça immédiatement avec des dépenses et des aberrations de ce genre-là. On va avoir de sérieux problèmes de circulation, sans compter le pont Mercier qui n'est pas capable de prendre tous ces véhicules-là.

1440 **LE PRÉSIDENT :**

Vous nous en ferez part dans votre mémoire. Je vous remercie infiniment.

1445 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Monsieur le président?

**LE PRÉSIDENT :**

1450 Oui, monsieur?

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

1455 S'il vous plaît. J'ai juste relevé quelque chose qui a été dit là, qui est totalement inexact. Vous parlez de la situation actuelle, c'est-à-dire en 2003. En 2003, au lieu d'avoir 17 200 véhicules sur cette portion-là, on en a 21 200. Donc, on va dans le fond en 2021 avoir moins de circulation qu'il y en a maintenant sur cette portion-là de la 30.

**LE PRÉSIDENT :**

1460 Merci, monsieur Fournier.

1465 Je vous remercie infiniment, monsieur Cloutier. Monsieur Cloutier, c'est terminé. Je vous remercie. Parce qu'il faut laisser la chance aux autres personnes. Vous n'êtes pas le seul, ce soir. Merci.

Madame Julie Lévesque, s'il vous plaît. Bonsoir, madame Lévesque !

**Mme JULIE LÉVESQUE :**

1470

Bonsoir ! Julie Lévesque, Saint-Constant. Moi, j'ai deux questions que je ne suis pas certaine que je vais pouvoir avoir les réponses ce soir. Ça serait plus du développement que je voudrais. Je trouve ça intéressant qu'on nous sorte des chiffres dans chaque étude. Dans l'étude d'impact, il y a certains chiffres. Si on regarde dans le document *Questions Réponses*, il y a d'autres chiffres. Si on regarde dans le BAPE 2002, il y a d'autres chiffres.

1475

Est-ce que ça serait possible de s'asseoir avec quelqu'un, puis qu'on nous dise à quel moment dans l'année les chiffres ont été pris? Est-ce que ça a été fait au mois de juillet pour une étude? Au mois de janvier pour une autre étude? Pourquoi il y a des différences majeures comme ça. Est-ce que ça serait possible de pouvoir rencontrer quelqu'un, puis qu'il nous explique vraiment le EMME 2. Le EMME 2 qui était parlé tantôt?

1480

**LE PRÉSIDENT :**

1485

EMME 2?

**Mme JULIE LÉVESQUE :**

Le modèle?

1490

**LE PRÉSIDENT :**

Ah ! le modèle. EMME 2.

1495

**Mme JULIE LÉVESQUE :**

Le EMME2 et le ES3.

**LE PRÉSIDENT :**

1500

Oui.

**Mme JULIE LÉVESQUE :**

1505

Est-ce que ça serait possible d'avoir une rencontre avec quelqu'un, puis qu'on nous explique en détails. Plutôt que de nous dire : *Ah ! il y a tant d'autos là. Il y a tant d'autos là. Il y a tant d'autos là.* Oui, mais ils viennent d'où?

**LE PRÉSIDENT :**

1510

Je pense que monsieur Fournier a déjà donné un peu cette réponse-là cet après-midi.

**Mme JULIE LÉVESQUE :**

1515 Oui, mais dans le sens qu'ils peuvent donner ce qu'ils veulent.

**LE PRÉSIDENT :**

1520 Madame Lévesque, laissez-moi parler, s'il vous plaît, puis avant que vous continuiez et que vous vous fâchiez, je vais laisser quand même la parole à monsieur Fournier. Je veux juste dire qu'il y a eu quand même des explications cet après-midi. Je comprends votre interrogation. Monsieur Fournier va probablement vous répondre à ça.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

1525 Monsieur le président, une rencontre particulière, ça m'apparaît un peu difficile. Cependant, je pourrais vous offrir, si vous le souhaitez, et sous toutes réserves que monsieur Tremblay soit disponible, Pierre Tremblay, chef du service de la modélisation au ministère des Transports qui est la référence en modélisation et qui pourrait venir expliquer plus en détail les modes de fonctionnement, les hypothèses retenues pour les modèles de prévision et les modèles d'affectation.

1530  
1535 Encore une fois, si les principes sont simples, l'application, elle ne l'est pas. Et il faut vraiment y mettre du temps si on veut comprendre comment ça fonctionne. Et moi, je ne suis pas en mesure d'aller dans ces détails-là, c'est sûr.

**LE PRÉSIDENT :**

1540 Et je présume également qu'une telle démonstration prend quand même beaucoup de temps, n'est-ce pas. Je ne suis peut-être pas certain que ça soit vraiment utile à l'ensemble. Je pense que...

**Mme JULIE LÉVESQUE :**

1545 Peut-être pas le faire publiquement dans une réunion comme ça, mais offrir la possibilité aux gens qui veulent avoir ces renseignements-là, tenir une petite séance et convoquer les gens intéressés.

**LE PRÉSIDENT :**

1550 Donc, autrement dit, vous souhaiteriez que le ministère des Transports prépare à leurs bureaux une séance pour une dizaine de personnes qui seraient intéressées. C'est ça que vous demandez au ministère?

1555 **Mme JULIE LÉVESQUE :**

Tous ceux qui seraient intéressés. Parce que c'est autant le transport, dans le fond, que ce qui en découle aussi sur les décibels et tout. Vous partez à partir d'un nombre de véhicules, vous estimez des décibels, vous estimez plein de choses, mais ça vient d'où ces chiffres-là? Si je fais juste regarder les chiffres du BAPE 2002, puis les chiffres d'aujourd'hui, si on regarde, les prévisions sont souvent pour 20 ans, ça va monter. C'est faramineux. Mais, dans le fond, selon le BAPE 2002 avec aujourd'hui, il y a une hausse de même pas 3 000 véhicules. Mais selon le BAPE 2002, on aurait dû avoir une hausse de 15 000 véhicules en 10 ans. Il n'y en a même pas 3 000. Donc...

1565

**LE PRÉSIDENT :**

De toute façon, vous ne pouvez pas référer à l'étude du BAPE de 2002. On est vraiment...

1570

**Mme JULIE LÉVESQUE :**

Non, mais si c'est les mêmes modèles. Si c'était les mêmes modèles qui étaient appliqués en 2002, puis qui sont appliqués aujourd'hui, si c'est les mêmes modèles, c'est de dire que les hausses qui sont prévues sont un peu exagérées.

1575

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Lévesque, je vais demander au ministère des Transports s'ils veulent bien... s'ils veulent. Parce que, moi, au niveau de la commission, je ne demanderai pas et je n'exigerai pas du ministère des Transports de préparer une telle rencontre. Mais ça sera au ministère, à eux de décider s'ils sont prêts à le faire.

1580

Monsieur Fournier, est-ce que vous pourriez répondre à la demande de madame Lévesque, s'il vous plaît.

1585

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Monsieur le président, avec plaisir. On pourrait voir, c'est évident que je ne peux pas recevoir 25 personnes. C'est un sujet qui ne se prête pas à un groupe de cette taille-là. Cependant, s'il y a quelques personnes intéressées, huit, dix personnes, quelque chose comme ça, on pourrait trouver une date avec monsieur Tremblay, une date qui convienne, et faire une présentation interactive des méthodes et des outils utilisés par le ministère des Transports pour faire ces prévisions-là.

1590

1595

Par ailleurs, j'aimerais aussi vous informer que des documents à cet effet-là ont été déposés lors des audiences publiques sur l'autoroute 25 et ils sont disponibles actuellement sur le site du BAPE, en référence avec le dossier de la 25.

1600

Ceci étant dit, mon offre tient et je serais prêt à accommoder huit personnes, quelque chose comme ça.

**LE PRÉSIDENT :**

1605

Donc, madame Lévesque, après la séance ou à la pause, vous pourriez communiquer avec monsieur Fournier et vous arranger avec lui pour cette rencontre.

**Mme JULIE LÉVESQUE :**

1610

O. K. Ma deuxième question, si vous pourriez remettre l'acétate sur le consensus, tous les documents que vous avez cités disant qu'en quelque part c'était des références, est-ce que ça serait possible de la remettre?

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

1615

Dans la présentation?

**Mme JULIE LÉVESQUE :**

1620

Oui. Hier, j'ai fait mention par rapport à la conclusion du rapport du BAPE 2002, que vous n'alliez pas du tout avec cette conclusion-là. J'ai réfléchi encore sur le BAPE 2002, puis je me demande...

**LE PRÉSIDENT :**

1625

Madame Lévesque, écoutez. Je ne veux plus entendre parler du rapport du BAPE 2002. Nous sommes en 2005...

**Mme JULIE LÉVESQUE :**

1630

Monsieur, il est écrit au tableau. Je m'excuse, il était présenté.

**LE PRÉSIDENT :**

1635

Madame Lévesque, si vous ne voulez pas que je retire votre droit de parole, vous ne

me parlez pas de 2002. C'est terminé. Fini. Et on ne commentera pas... pardon, aucune manifestation dans la salle.

**Mme JULIE LÉVESQUE :**

1640

Écoutez ma question, vous allez comprendre.

**LE PRÉSIDENT :**

1645

Madame Lévesque, si vous continuez, je vous enlève votre droit de parole. Et là vous allez m'écouter. Le rapport du BAPE 2002, je ne le commenterai pas.

Très bien. Quinze minutes de pause, s'il vous plaît. Merci.

1650

**SUSPENSION DE LA SÉANCE**

\*\*\*\*\*

**REPRISE DE LA SÉANCE**

**LE PRÉSIDENT :**

1655

Si vous voulez bien prendre place, nous allons recommencer. Auparavant, je crois qu'il est très important de vous rappeler le but de l'audience publique et de quelle façon les audiences publiques sont structurées. Les audiences publiques sont en deux parties. La première partie se déroule actuellement et la première partie consiste au questionnement que vous avez sur le projet à l'étude. Donc, je vous prierais et je vous demanderai, lorsque vous venez poser vos questions, de vous en tenir au questionnement portant sur le tronçon entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman.

1660

La seconde partie a trait à votre opinion et, à ce moment-là, dans vos mémoires, vous pourrez apporter vos mémoires, les déposer à la commission tant et bon qu'il vous semblera, mais la commission prendra en considération tous vos mémoires et en fera part au ministre. Donc, la première partie, elle est toujours consacrée au questionnement.

1665

Ceci dit, j'inviterais madame Lévesque à venir poser sa deuxième question.

1670

**Mme JULIE LÉVESQUE :**

Rebonsoir !

**LE PRÉSIDENT :**

1675

Rebonsoir !

**Mme JULIE LÉVESQUE :**

1680

Je vais reformuler ma question. En fait, pour l'étude du tronçon Jean-Leman, on mentionne avoir utilisé des documents. Donc, ce que j'aimerais avoir, c'est quelle information a été tirée de ces documents-là. Moi, j'ai fait mention du BAPE 2002, parce que c'est le seul que j'ai lu parmi ces documents-là et je ne vois pas d'information qui est en rapport. Donc, est-ce

1685

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Fournier.

1690

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Monsieur le président, j'avoue que je ne suis pas sûr de comprendre bien la question. Ma compréhension du fait qu'on a cité le rapport du BAPE 2002, c'est pour parler du consensus sur l'autoroute 30 et je peux demander à monsieur McCann de préciser, comme c'est lui l'auteur de la présentation.

1695

**M. BERNARD McCANN :**

Effectivement, lors de la présentation, j'ai cité un certain nombre de documents. Et vous allez trouver au début de l'étude d'impact du projet comme tel les citations qui appuient la nécessité et l'urgence de réaliser ce tronçon-là. Non seulement l'urgence et la nécessité de réaliser ce tronçon-là mais aussi d'en faire une autoroute de contournement.

1700

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur McCann, c'est à moi que vous vous adressez, s'il vous plaît.

1705

**M. BERNARD McCANN :**

Excusez. Je ne le fais pas de mauvaise foi.

1710

**LE PRÉSIDENT :**

Non, je vous comprends. C'est plus agréable que moi.

1715

**M. BERNARD McCANN :**

Je m'excuse. Effectivement, les premiers chapitres de l'étude d'impact comme telle,

1720 vous allez voir dans le plan de gestion des déplacements les passages qui sont cités et qui appuient l'idée ou la nécessité, l'urgence d'agir en ce qui concerne la construction de l'autoroute 30 comme telle. Et les passages des études qui amènent à définir cette autoroute-là comme une autoroute de contournement.

1725 Les documents sont cités. Plusieurs de ces documents-là ont été déposés au BAPE, la Stratégie prioritaire d'intervention du plan de gestion des déplacements a été déposée. Le rapport du BAPE numéro 164 est disponible sur le site du BAPE. Le rapport de la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain a été déposé au BAPE et demandé. Le rapport de la Commission Nicolet est toujours disponible, lui, sur un site du ministère, je crois ; sinon, on peut vous le  
1730 donner. Donc, vous allez pouvoir retrouver à l'intérieur de ces documents-là tous les passages qui appuient le projet comme autoroute de contournement.

**LE PRÉSIDENT :**

1735 Merci, monsieur McCann. Merci, madame.

**Mme JULIE LÉVESQUE :**

Merci pour ma question qui était en rapport avec le tronçon Lemay. Merci.

1740

**LE PRÉSIDENT :**

Bienvenue, madame Lévesque.  
Monsieur André Dugas, s'il vous plaît.

1745

**M. ANDRÉ DUGAS :**

Bonsoir, monsieur le président !

1750 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, monsieur Dugas !

**M. ANDRÉ DUGAS :**

1755

Ça me fait plaisir de vous revoir.

**LE PRÉSIDENT :**

1760 Moi aussi.

**M. ANDRÉ DUGAS :**

1765 En forme, en plus. Alors, écoutez, ma première question, qui était ma deuxième mais je  
vais vous la poser tout de suite, ça fait suite un petit peu à notre pause qui nous a été imposée il y  
a quelques minutes, j'arrive mal à comprendre – puis ma question, monsieur le président,  
s'adresse directement à vous, dans votre pouvoir qui vous est conféré d'enquêteur par rapport au  
projet dont on discute ce soir – comment se fait-il, monsieur le président, qu'on accepte que tout  
1770 l'argumentaire du MTQ pour justifier le tronçon Jean-Leman réfère de façon constante dans le  
document qui a été rendu public aux audiences du BAPE et vous refusez qu'on se serve, nous, la  
population qui sommes lourdement impactés par ce projet-là, de faire référence au BAPE de  
2002. J'aimerais que vous me répondiez à cette question.

**LE PRÉSIDENT :**

1775 Pour la simple et bonne raison qu'on regarde strictement à l'heure actuelle un tronçon qui  
s'appelle le tronçon entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman. Moi, je ne suis pas en  
mesure de commenter et, d'ailleurs, je l'ai dit hier soir, je ne suis pas en mesure de commenter le  
rapport du BAPE de 2002 et je suis encore moins en mesure de le commenter pour la simple et  
1780 bonne raison que mon code d'éthique me l'interdit. Donc, pour moi, le rapport du BAPE de 2002  
n'existe pas. Du moment qu'une commission est terminée, finie, et que le rapport a été rendu  
public par le ministre, il n'est plus la propriété de personne d'une commission. Donc, c'est un  
rapport qui est public, mais on n'a pas à travailler dessus aujourd'hui. On travaille sur ce qui est  
demandé dans le cadre de cette audience-là, c'est-à-dire le tronçon.

**M. ANDRÉ DUGAS :**

1785 Mais ça répond plus ou moins à ma question, vous m'excuserez, monsieur le président.  
Ce que je dis en clair, c'est que la population qui est impactée par ce projet-là utilise à quelque  
1790 part les mêmes arguments pour dire à quelque part le pourquoi que ce tronçon-là on discute de ça  
ce soir. C'est juste ça qu'on fait. Puis vous nous refusez à quelque part, par le comportement  
que vous avez eu il y a quelques minutes, qu'on parle des audiences du BAPE comme référence  
pour pouvoir orienter nos questions sur le tronçon Jean-Leman. Alors, j'ai beaucoup de misère,  
monsieur le président, avec votre réaction de tantôt puis je tenais à vous en faire part.

**LE PRÉSIDENT :**

Je prends bonne note.

**M. ANDRÉ DUGAS :**

1800 C'est ça. Parce que je considère, monsieur le président, je comprends que vous avez

1805 un code de déontologie, j'en ai un, moi aussi, comme professionnel, j'en ai un aussi comme  
citoyen responsable. Puis en ce qui me concerne, celui-là passe au-dessus de mon code de  
profession. Alors, je pense qu'on est ici aussi comme citoyen responsable. Il y a des enjeux  
importants. C'est le temps d'agir, comme monsieur Charest disait d'entrée de jeu dans la politique  
du développement durable. Ce projet-là de société, c'est une façon différente d'agir, de penser et  
d'interagir.

1810 Là, aujourd'hui, on a l'occasion de se faire entendre au niveau de la population, donc  
c'est une occasion d'amener les gens à réfléchir autrement, puis peut-être d'interagir par rapport  
au scandale qui s'en vient par rapport à ce – ça, c'est mon opinion personnelle – mais par rapport  
au scandale qu'on est en train de faire avec cette autoroute-là.

1815 **LE PRÉSIDENT :**

Votre opinion, elle sera très appréciée dans votre mémoire.

1820 **M. ANDRÉ DUGAS :**

Elle va être dedans, c'est certain. Puis, il va y en avoir d'autres, j'en suis convaincu, qui  
vont avoir la même opinion que moi.

1825 Alors, monsieur le président, j'aimerais poser ma deuxième question. Puis, là, vous  
m'excuserez, je vais faire référence au BAPE de 2002, mais c'est important pour pouvoir poser  
ma question qui a trait au tronçon dont on discute ce soir. Alors, je voudrais qu'on remette la carte  
qui donne une vue d'ensemble du tracé sud, c'est-à-dire de l'alternative que le MTQ a présentée  
aux audiences du BAPE en 2002, pour laquelle il y a eu une recommandation qui intégrait le tracé  
dans le sud, le bout de la 15 et la bretelle à la hauteur de Jean-Leman.

1830 **LE PRÉSIDENT :**

Voilà, vous l'avez. Maintenant...

1835 **M. ANDRÉ DUGAS :**

1840 Ce n'est pas celle-là que je veux. Moi, ce que je veux avoir, c'est le tracé initial qui a été  
présenté – c'est cité d'ailleurs dans l'étude d'impact – on a présenté une alternative au BAPE en  
2002 qui était le tracé dans le sud, qui nous amenait à passer par l'autoroute 15 et qui nous faisait  
faire une bretelle. Celui-là. Puis ça se poursuit dans les terres. Ça, c'est ce qui a été discuté au  
BAPE en 2002.

Toute l'argumentation qui est dans l'étude d'impact sur Jean-Leman dit là-dedans, de

1845 façon très claire, que ça ne tient pas la route. Il y en a plusieurs qui l'ont dit dans leur requête d'audiences publiques, ça ne tient pas la route. C'est ce que le ministère des Transports nous dit, à cause de toute la question des bretelles, puis du manque de sécurité, puis de la continuité, puis de la fluidité, tout ce qu'on a dit depuis hier.

1850 Alors, moi, monsieur le président, ma question est la suivante : est-ce que ça, c'est vraiment la recommandation du BAPE de 2002? Est-ce qu'on est d'accord à dire que ça, c'est ce qui a été discuté, c'est ce que le BAPE, quand il dit privilégier le tracé sud, que ça, c'était la recommandation en 2002. C'est l'élément que j'ai besoin de comprendre pour poser ma question.

1855 **LE PRÉSIDENT :**

J'en ai aucune idée, mais je ne pense pas qu'on doive s'attarder, encore une fois...

**M. ANDRÉ DUGAS :**

1860 Non, je veux poser ma question par rapport au tronçon.

**LE PRÉSIDENT :**

J'en ai aucune idée, mais je vais laisser monsieur Fournier répondre.

1865

**M. ANDRÉ DUGAS :**

Parce que dans le document ici, on cite à la page 13 – j'espère que vous l'avez lu, monsieur le président – on cite à la page 13 :

1870

*Problème en perspective. Lors des audiences publiques de 2002, le ministère des Transports a présenté une alternative qui comprenait l'aménagement de deux chaussées de deux voies additionnelles dans l'axe de l'autoroute 15 et un réaménagement de l'échangeur A-15/route 132 afin de permettre les mouvements directionnels entre les deux tronçons de l'autoroute 30, sans compromettre la circulation sur la 15.*

1875

Et, par la suite, dans toute l'argumentation, on vient nous dire ici que ça, on ne peut pas le réaliser parce que ce n'est pas en continuité, ce n'est pas fluide, ce n'est pas sécuritaire parce qu'il y a d'autres éléments qui amènent le MTQ aujourd'hui à reconsidérer ce qu'ils ont dit au BAPE en 2002, ce que le BAPE a privilégié.

1880

Alors, moi, monsieur le président, vous m'excuserez là, mais quand je regarde cette affaire-là, je considère que le tronçon Jean-Leman qu'on nous présente, qu'on discute ici ce

soir, a des impacts majeurs sur l'alternative qui a été recommandée par le BAPE en 2002.

1885

Et ma question est la suivante : allez-vous, monsieur le président, lorsque vous allez faire des analyses suite au dépôt de nos mémoires, lorsque vous allez faire l'analyse de ces dossiers, considérer à quelque part que ça, ça a un impact majeur et qu'on devrait étudier l'ensemble des impacts environnementaux, sociaux et économiques que le changement nous impose. Allez-vous considérer ce que l'on va vous dire dans nos mémoires?

1890

**LE PRÉSIDENT :**

Nous allons effectivement considérer ce qui a été dit dans vos mémoires, ce qui va avoir été écrit et, évidemment, nous en ferons part au ministre.

1895

**M. ANDRÉ DUGAS :**

Prendre en considération l'ensemble des analyses d'impacts concernant le tronçon est jusqu'à l'échangeur Jean-Leman.

1900

**LE PRÉSIDENT :**

Vous savez, la commission a sa propre analyse et c'est elle qui va juger de ce qui sera discuté et de l'analyse qu'elle en fera. À l'heure actuelle, je n'ai aucune idée de ce qui va être analysé, et la commission, suite à cette première partie de l'audience publique jugera des enjeux qui doivent être analysés.

1905

**M. ANDRÉ DUGAS :**

Pourtant, hier, monsieur le président, je n'ai pas les verbatims, je n'ai pas non plus tout ça en mémoire, mais je suis convaincu que si on sortait les verbatims d'hier, dans une des interventions que vous avez faites, vous avez dit clairement que lorsque vous allez vous retirer, l'analyse va se pencher uniquement sur le tronçon Jean-Leman.

1910

1915

Alors, moi, je considère que le tronçon apporte des changements majeurs et il devrait vous imposer, en tout cas comme ligne de conduite, de dire au ministre Mulcair, considérant l'ensemble des éléments qui sont portés à votre attention, dans vos pouvoirs d'enquête que vous avez, vous devriez dire à monsieur Mulcair que ce projet-là requiert une analyse de l'ensemble des impacts de tout le tronçon est qui est dans le secteur ici. Pas juste du tronçon Jean-Leman, je regrette. Et, ici, monsieur le président, il est question...

1920

**LE PRÉSIDENT :**

Aucune manifestation, s'il vous plaît. Merci.

1925

**M. ANDRÉ DUGAS :**

1930 Et, ici, monsieur le président, il est question... je vous disais tantôt qu'au-dessus de mon code de déontologie, de mon code d'éthique professionnelle, il y a celui du citoyen responsable. Ici, on fait appel à un élément important, c'est l'éthique dans la prise de décision. Alors, moi, je pense à quelque part que l'ensemble des études d'impact qui concernent le tronçon est au complet doit être pris en considération dans le cadre des audiences actuelles.

1935 **LE PRÉSIDENT :**

C'est votre opinion.

**M. ANDRÉ DUGAS :**

1940

C'est mon point de vue.

**LE PRÉSIDENT :**

1945

C'est votre opinion.

**M. ANDRÉ DUGAS :**

1950

Merci, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie.

1955

**M. ANDRÉ DUGAS :**

Je vais revenir, j'ai d'autres questions.

**LE PRÉSIDENT :**

1960

Parfait, monsieur Dugas.

Monsieur Normand Gagnon, s'il vous plaît. Est-ce que monsieur Gagnon est là? Non.

1965

Monsieur André Lemieux. Bonsoir, monsieur Lemieux !

**M. ANDRÉ LEMIEUX :**

1970 Bonjour, monsieur ! Je demeure encore pour peu de temps au 99, rang Saint-André à Candiac. J'ai acheté cette maison-là en 1992 sachant que la 132 deviendrait la 30, à ce moment-là. Puis j'avais besoin de quiétude – je m'excuse d'être un peu nerveux – j'avais besoin de quiétude. J'ai pris ma retraite en 92 suite à des crises d'angoisse. J'ai acheté en pleine forêt pour ne pas avoir de voisin et de bruit. J'ai aménagé le terrain pour me sentir à l'aise, puis un jour, on a parlé d'un projet à côté de chez moi, le projet d'une usine pour faire des films.

1975 À ce moment-là, ma maison me tentait un peu moins. J'ai eu une offre d'une famille sérieuse qui voulait faire une espèce de *bed and breakfast* luxueux si l'usine de film se bâtissait. C'était une offre conditionnelle de 2 150 000 \$. Ça n'a jamais été bâti, donc je n'ai jamais vendu encore.

1980 La fameuse 30 depuis deux ans, ça m'affecte beaucoup, et je me demande au niveau de ma propriété, du lac que j'ai fait creuser là-dessus, puis des chevreuils, comme vous parliez cet après-midi, qui se promènent... en passant, il y en a 70 qui passent l'hiver. Au mois de février, ils viennent manger sur mon terrain. Je demanderais comme question, entre le tracé du

1985 ministère des Transports et celui de la Ville de Candiac, lequel des deux qui serait le mieux pour moi au niveau rentabilité de la valeur de ma propriété.

**LE PRÉSIDENT :**

1990 Est-ce que c'est possible de répondre à ça?

**M. ANDRÉ LEMIEUX :**

1995 Bien, je présume que oui. Il doit y avoir des études qui ont été faites à date.

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Fournier, est-ce que vous avez des études qui ont été réalisées là-dessus?

2000 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

2005 On a pris, monsieur le président, on a pris en considération la localisation, la nature de la maison de monsieur Lemieux, et il est évident que, moi, je ne peux pas me mettre à la place de monsieur Lemieux et savoir ce que lui souhaite profondément. Le tracé recommandé par le ministère va prendre une grande partie de la propriété de monsieur Lemieux, ce qui implique la démolition de la maison. Ce que ça représente, par contre, c'est que, bien sûr, monsieur

2010 Lemieux va devoir... on va acquérir cette maison-là, bien sûr, on va l'acquérir à la valeur marchande et on pourra discuter de ce processus-là, si vous voulez le faire, après. Cependant, ce que ça signifie, c'est qu'il n'y aura pas pour monsieur Lemieux de problème avec le climat sonore.

2015 Si on allait avec le tracé de Candiac ou avec le tracé de référence du ministère des Transports, on évite la propriété de monsieur Lemieux mais, à ce moment-là, sa propriété sera très, très près de l'autoroute, avec un débit qu'on a vu tout à l'heure de l'ordre de 28 à 30 000 véhicules par jour, ce qui est considérable. Ce qui impliquerait qu'on mette en place des mesures d'atténuation du bruit routier avec les conséquences que ça comporte, c'est-à-dire un mur, une butte. Bon, on végétalise, on tente de donner une allure agréable au mur, mais ça demeure une intrusion significative dans son environnement immédiat.

2020 D'où, pour le ministère, il nous semblait préférable de carrément prendre cette propriété-là.

**LE PRÉSIDENT :**

2025 Merci. Votre seconde question, monsieur Lemieux.

**M. ANDRÉ LEMIEUX :**

2030 Je n'ai pas tellement bien compris. Présentement, je suis zoné vert. Si on passe à ma droite un jour, ils vont me dézoner. Ça va changer la valeur de mon terrain. Et ça va compenser en partie au bruit. C'est ça que dans ma tête je me demande. Je ne sais pas du tout où je m'en vais, premièrement. Deuxièmement, ce n'est pas sûr que ça se fasse. Il peut y avoir une autre élection, puis ça change de nouveau encore de tracé. Moi, je vis ça en attendant depuis deux ans. Depuis deux ans ou trois ans que cette section, la section Jean-Leman qui semblait être cachée anciennement, vient d'apparaître.

2040 La deuxième question que j'ai à poser, c'est que pour les gens de LaPrairie, de Saint-Philippe, puis les gens de Saint-Jean qui veulent aller au pont Mercier, est-ce qu'ils vont prendre la 132 avec toutes les lumières ou faire un allongement pour faire le contour par le tracé sud pour aller au pont Mercier ou aller acheter des cigarettes ou je ne sais pas quoi.

**LE PRÉSIDENT :**

2045 Est-ce que vous avez une réponse à cet aspect, à savoir les gens de Saint-Jean ou de LaPrairie, est-ce que vous avez une réponse à ça, monsieur Fournier, parce que tantôt – pas tantôt, mais cet après-midi, je crois que vous avez mentionné qu'habituellement les gens utilisent le trajet le plus court en termes de temps. Exact?

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

2050

Monsieur le président, c'est exact. En fait, c'est la simplification qu'on utilise. Le comportement humain est d'une complexité parfois renversante, mais, en général, on observe que les décisions des gens sur le tracé qu'ils vont choisir dépend du temps de parcours qu'ils perçoivent. Et il y a des exceptions, bien sûr. Il y a des gens qui vont se taper la congestion pour

2055

toutes sortes d'autres raisons. Mais, en général, les gens utilisent le temps de parcours perçu comme le facteur décisionnel. Alors, si les gens perçoivent que c'est moins long en termes de temps sur la 30, ils vont prendre la 30, même si ça représente quelques kilomètres de plus.

2060

On a d'ailleurs dans l'étude de circulation, on a des annexes qui parlent des temps de parcours et l'utilisation de la 30 se traduit par des économies en termes de temps de parcours qui sont significatives sur des déplacements de cette longueur-là.

**M. ANDRÉ LEMIEUX :**

2065

Entre la 30 et la 132, mais entre la 30 sud et la 30 nord, là il y a une grosse différence. Je sais qu'on ne parle pas de ça dans le moment, on est supposé de parler seulement que de Jean-Leman, mais dans le tracé de la 132, où la 30 serait sur la 132, il n'y aurait pas de lumières pour les gens de LaPrairie et tout ça. À ce moment-là, ils sauvent quand même un cinq ou six kilomètres et du temps.

2070

**LE PRÉSIDENT :**

Il n'y a pas de lumières mais il y a des arrêts obligatoires.

2075

**M. ANDRÉ LEMIEUX :**

Il n'y aurait pas d'arrêt s'ils faisaient la 30 sur la 132.

**LE PRÉSIDENT :**

2080

Bien, là, écoutez, on ne parle pas de la 30 sur la 132.

**M. ANDRÉ LEMIEUX :**

2085

Oui, c'est ça.

**LE PRÉSIDENT :**

On parle du tronçon entre Jean-Leman et l'autoroute 15.

2090

**M. ANDRÉ LEMIEUX :**

Je pense que 90 % des gens qui sont ici sont plus pour, à savoir lequel des deux tracés qui est le meilleur, l'ancien tracé ou le nouveau tracé.

2095

**LE PRÉSIDENT :**

Moi, c'est drôle, j'ai seulement qu'un tracé, puis le tracé que j'ai, c'est entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman. Et voilà.

2100

**M. ANDRÉ LEMIEUX :**

Merci.

2105

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Lemieux.

Monsieur André Côté, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Côté !

2110

**M. ANDRÉ CÔTÉ :**

2115

Bonsoir, monsieur le président, monsieur le commissaire ! Mon intervention est en rapport avec des choses qui ont été mises de l'avant cet après-midi. J'aurais aimé intervenir à ce moment-là mais compte tenu de la procédure et du fait qu'il n'y a pas de question de privilège ou de point d'ordre, c'est quelque cinq heures plus tard.

2120

Vous avez mentionné à un moment donné qu'il n'y avait pas de représentant de la Communauté métropolitaine de Montréal. Il n'y avait pas personne ici mandaté par la Communauté métropolitaine pour représenter la Communauté métropolitaine de Montréal. Cependant, à plus d'une reprise, il y a des intervenants qui ont parlé du projet de schéma métropolitain. Je ne m'attarderai pas aux spécifications techniques du schéma métropolitain, ce n'est pas mon rôle et ce n'est pas de ma compétence.

2125

Par ailleurs, je voudrais replacer les choses dans leur contexte. Comme maire de Candiac, je siège au conseil d'administration de la Communauté métropolitaine de Montréal à titre de représentant des onze municipalités de la MRC. L'orientation de la CMM est effectivement de faire en sorte qu'il y ait une voie de contournement au niveau de la grande région métropolitaine. De mémoire, je ne me souviens pas que la CMM se soit prononcée en faveur d'un tracé ou d'un autre tracé.

2130

2135 Cependant, les intervenants de la région, compte tenu de l'orientation et de l'importance du lien autoroutier en question pour la grande région métropolitaine, militent énormément en faveur pour que le quadrant sud-est soit reconnu comme étant un pôle de développement économique.

2140 En même temps, le projet de schéma, on l'a mentionné cet après-midi, a fait l'objet d'un premier désaveu du gouvernement du Québec, n'a pas été adopté à ce jour par le conseil d'administration de la Communauté métropolitaine de Montréal, d'une part. Cet été, il y a eu des audiences publiques de la CMM sur son projet de schéma. Il y a un mémoire conjoint déposé par les villes de la couronne sud et de la couronne nord, mémoire conjoint auquel 61 des 63 municipalités de la CMM ont adhéré et qui rejette par voie de conséquence le projet de schéma métropolitain.

2145 Pas vrai que ce qui a été présenté cet après-midi est carrément sur la table comme étant un document qui va être accepté. D'ailleurs, la présidente des audiences publiques eu égard au projet de schéma métropolitain a confirmé, lors de la dernière session d'audience qui s'est tenue à Terrebonne, que la recommandation de la commission au conseil d'administration de la CMM qui avait pour objectif d'adopter le schéma d'ici le 31 décembre 2005, que la recommandation de la  
2150 commission serait à l'effet de reporter la date d'adoption du schéma métropolitain pour permettre à l'ensemble des intervenants de la CMM qui ont des choses à dire là-dessus de pouvoir les exprimer et les dire haut et fort. 61 des 63 municipalités, incluant Laval. Les deux qui restent, c'est Longueuil et Montréal. Je vous remercie, monsieur le président.

2155 **LE PRÉSIDENT :**

Ça me fait plaisir, monsieur Côté.  
Monsieur Yves Roux.

2160 **M. YVES ROUX :**

Bonjour !

**LE PRÉSIDENT :**

2165 Bonjour, monsieur Roux !

**M. YVES ROUX :**

2170 Bonjour, monsieur le président, bonjour monsieur le commissaire ! D'abord, je voudrais vous montrer ceci, qui est *Développer Roussillon*. C'est le slogan du CLD de Roussillon et de la

2175 MRC de Roussillon. Et on pense que l'autoroute 30 est un outil – non seulement on le pense, mais on est convaincu – que l'autoroute 30 est un formidable outil pour développer la région et elle doit servir à l'ensemble des enjeux de la région. D'ailleurs, je vais vous le laisser comme documentation.

**LE PRÉSIDENT :**

2180 Vous allez le déposer à l'arrière à madame Poliquin, s'il vous plaît.

**M. YVES ROUX :**

2185 D'accord. Merci. Bon, j'y vais avec un petit commentaire avant de poser ma question, s'il vous plaît. Compte tenu des effets structurants et majeurs et à long terme d'une autoroute dans un milieu, le CLD de Roussillon est très concerné par le projet à l'étude, notamment au niveau du développement économique régional. Pour nous, le projet de la 30, le tronçon Jean-Leman et le parachèvement de l'autoroute 30, constitue un projet de développement régional. Peut-être même le plus important projet de développement régional de la MRC de Roussillon, si on regarde l'ensemble des impacts et des retombées économiques qu'il va créer dans le milieu de Roussillon et plus largement.

2190 La 30 est donc inscrite au cœur même de la stratégie régionale de développement économique du CLD, tout comme le développement du pôle A-15/A-30, tout comme le développement de la plate-forme logistique intermodale à l'axe de la 15 et de la 30. Il s'agit d'orientations régionales et de priorité de développement qui ont été adoptées par tous les élus de la MRC de Roussillon et par les principaux partenaires économiques du CLD de Roussillon. On parle de plusieurs dizaines et centaines de partenaires.

2200 Bref, le développement de la zone à l'étude de 3.4 kilomètres – mais c'est une zone stratégique de développement – constitue avec les projets qui peuvent s'y greffer, notamment la plate-forme de haute technologie en logistique de transport, la pierre angulaire et l'avenir même économique de la MRC de Roussillon pour le CLD et les principaux partenaires de la région.

2205 Dans ce contexte, vous comprendrez que j'ai été un peu chatouillé, pour rester poli, par les propos de la dame cet après-midi – je pense que c'est madame Caron – qui semblait dire d'abord que la zone n'était pas un pôle de développement économique, alors même que l'ensemble des élus et des partenaires de la MRC veulent en faire un pôle de développement économique, alors même qu'il y a des ententes qui ont déjà été signées par le gouvernement entre le gouvernement du Québec et la région de New York, je crois, comme axe de développement commercial, puis elle semblait dire aussi que notre projet de plate-forme logistique intermodale n'était pas très important.

2210 Bon, dans ce contexte, ma question est la suivante : en quoi la MRC de Roussillon,

2215

ses onze élus, le CLD de Roussillon et ses principaux partenaires de développement économique ne sont-ils pas légitimés de baser leur stratégie de développement régional autour du pôle économique qu'est la 15 et la 30, et en quoi ne sont-ils pas légitimés de travailler activement au développement du projet de plate-forme logistique intermodale et d'en faire valoir toute l'importance pour le développement de la région? D'autant plus que le projet de plate-forme comme tel a des effets majeurs sur la circulation, le décongestionnement, les exportations, etc. ,

2220

etc.  
Et, en plus, j'ajouterai pour terminer que j'ai compris que ce projet-là était quand même important, puisque plusieurs partenaires veulent en faire. Donc, là-dessus, on ne doit pas se tromper.

2225

**LE PRÉSIDENT :**

2230

Effectivement, je suis entièrement d'accord avec ce que vous venez de dire. Aucune MRC ne peut pas rester insensible finalement à son développement et donc, je pense que la MRC de Roussillon prend les bons éléments et les bonnes orientations.

2235

Ceci dit, l'opinion de madame Caron cet après-midi reflétait probablement son opinion personnelle et je ne sais pas si c'est l'ensemble du ministère des Transports ou encore du CMM qui partage cet avis-là.

2240

Ceci dit, votre question, je pense qu'on peut la transférer au ministère, mais je ne sais pas, en tout cas, de toute façon, monsieur Fournier, qu'est-ce que vous avez à dire là-dessus?

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

2245

C'est dommage que madame Caron ait dû quitter. Je vais peut-être reprendre succinctement ses propos. Je crois que madame Caron d'abord a précisé qu'il y avait au moins trois projets de plate-forme logistique sur la Rive-Sud et qu'il y avait un besoin pour la région de se prononcer sur l'opportunité de ces projets-là. Bien sûr, la MRC est tout à fait légitimée de planifier son avenir et loin de l'idée du ministère de l'empêcher de le faire. Cependant, ce projet de plate-forme logistique là, à notre connaissance, a été annoncé, rendu public, discuté au moment même où nous déposions l'avis de projet sur Jean-Leman. C'est-à-dire que quand on a élaboré Jean-Leman, ce projet-là n'existait pas à notre connaissance.

2250

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Merci. Votre seconde question.

**M. YVES ROUX :**

2255

Pourtant, il y a des études qui ont été faites là-dessus pour indiquer tout le potentiel de développement en Montérégie d'une plate-forme logistique intermodale.

**LE PRÉSIDENT :**

2260

Excusez-moi. Vous vous adressez à moi, s'il vous plaît.

**M. YVES ROUX :**

2265

Je m'excuse. Ma deuxième question qui va un peu dans le même sens, mais qui est plus large, puisqu'on parle des aspects de développement économique et puis une autoroute en a beaucoup dans un milieu, le tracé du ministère implique-t-il ou intègre-t-il des objectifs de développement économique? Si oui, lesquels? Et en quoi le tracé du ministère répond-il aux enjeux de développement économique de Roussillon, terre d'accueil du projet de 3,4 kilomètres?

2270

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Fournier.

2275

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Monsieur le président, nous allons prendre la question en délibéré. J'ai besoin de madame Caron pour une réponse à cette question-là.

2280

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous allez nous revenir demain avec la réponse?

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

2285

Oui, monsieur le président.

**LE PRÉSIDENT :**

2290

Parfait. Je vous remercie infiniment, monsieur Fournier.

Oui, madame Dansereau?

**Mme LYNE DANSEREAU :**

2295

Si je peux me permettre, puisque la MRC est en cause ici, de répondre à cette question, c'est une demande du gouvernement aux MRC de faire la gestion de l'urbanisation et de faire une gestion rationnelle du territoire. Le carrefour dont on discute ici, le quadrant sud-est, est arrivé à sa phase de développement. Il y a eu un développement continu et séquentiel du reste du territoire de la MRC du Roussillon. Et on s'attarde actuellement, et c'est d'ailleurs une demande du ministère des Affaires municipales lors du processus de révision du schéma que la MRC se positionne et fasse une réflexion en lien avec son développement industriel, commercial et bioalimentaire. Et c'est ce que la MRC a amorcé en 2002 avec le ministère des Affaires municipales et le ministère Commerce et Industrie.

2300

2305

Donc, on a amorcé une réflexion. Il y a eu une étude qui a été réalisée par deux firmes, au fait, qui se sont associées, d'économistes et d'urbanistes pour voir les potentiels et les faiblesses du développement industriel du territoire. Et tout ça dans un contexte métropolitain.

2310

Et ce qui ressortait de cette étude-là, c'était entre autres que le quadrant sud-est avait un fort potentiel au niveau du développement économique et industriel plus particulièrement dû à sa localisation des carrefours des autoroutes 15 et 30, les superficies importantes disponibles à cet endroit. Il faut comprendre qu'ailleurs, lorsque vous aurez copie du schéma d'aménagement révisé de la MRC, vous verrez dans une section qui parle des caractéristiques du territoire, vous verrez différentes données sur les différents parcs industriels de la MRC.

2315

2320

Ce qu'il faut comprendre, il y a effectivement divers parcs industriels à Delson, à Candiac, le parc Montcalm, à LaPrairie. C'est des parcs, surtout dans le secteur est de la MRC, quand on parle du secteur est, c'est à partir de Sainte-Catherine jusqu'à LaPrairie, qui vont manquer d'espace dans les dix prochaines années. Il reste peu d'espaces industriels à développer, qui ont des contraintes de développement. Donc, dans tout ce contexte-là aussi, le site en question possède une voie ferrée qui n'est pas à dénier pour le transport des marchandises.

2325

Aussi, il y a le profil – je vous énumère les différents motifs que l'étude faisait ressortir, pourquoi ce quadrant-là est si important au niveau de la porte d'entrée régionale – le profil socio-économique et les caractéristiques démographiques de la population. Donc, on a une population relativement jeune et scolarisée, qui fait en sorte que c'est plus facile de recruter de la main-d'œuvre. On a la venue prochaine de l'autoroute 30 en continuité qui était citée dans le rapport et un quai en eaux profondes à Sainte-Catherine, qui fait en sorte que cet endroit-là est drôlement intéressant pour une plate-forme logistique intermodale. Parce qu'une plate-forme logistique intermodale nécessite la convergence de plusieurs modes de transport et cet endroit-là répond très bien à ce critère-là de divers modes de transport.

2330

Bon, il y a eu le lac à l'Épaule que j'ai mentionné à l'automne 2004, par lequel le conseil

2335 des maires se prononçait sur trois grandes orientations, dont une – si vous permettez, c'est très  
bref, je vais vous énumérer brièvement le résumé du lac à l'Épaule, je pense que j'ai dit que je le  
déposerais déjà.

**LE PRÉSIDENT :**

2340

Exact. Vous allez le déposer, mais vous pouvez quand même nous en faire part ce soir.

**Mme LYNE DANSEREAU :**

2345

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

2350

Et pendant que vous y êtes, vous nous déposerez aussi l'étude dont vous venez de  
parler.

**Mme LYNE DANSEREAU :**

2355

Parfait. Oui. Alors, la mission de la MRC de Roussillon qui ressortait, à ce moment-là,  
c'était de positionner le territoire de Roussillon le plus avantageusement possible et le plus  
rapidement sur l'échiquier du développement économique. La vision Roussillon, le carrefour  
d'entrée économique métropolitaine des États-Unis via l'autoroute 15 qui est directement  
connectée à la 87, qui va vers le marché de New York, qui intègre harmonieusement ses  
particularités urbaines et rurales. Leader d'une grande région offrant un environnement de qualité  
2360 mettant à la disposition de la population son fleuve et ses espaces verts.

2365

Donc, de cette vision-là ont découlé trois grandes orientations stratégiques. La première :  
définir, faire reconnaître et aménager un parc logistique intermodal au carrefour de la porte  
d'entrée métropolitaine des États-Unis. La deuxième orientation qui est un peu moins pertinente  
dans le cadre des travaux du BAPE. Et la troisième orientation : intégrer notre industrie  
bioalimentaire au développement du territoire. Donc, il faut comprendre que la plaque intermodale  
est importante aussi au niveau du bioalimentaire pour tout le transport des marchandises, des  
denrées périssables.

2370

Aussi, il y a eu par la suite la résolution du conseil des maires du mois de juin dernier qui a  
été adoptée, qui est la résolution 2005-166-T. Je ne sais pas si vous me permettez de la lire,  
c'est une page format légal qui est quand même...

**LE PRÉSIDENT :**

2375

Je vous permets de la lire, mais vous allez également la déposer, s'il vous plaît.

**Mme LYNE DANSEREAU :**

2380 Oui.

*ATTENDU que le projet gouvernemental de parachever l'autoroute 30 à travers le territoire de la MRC de Roussillon ;*

2385 *ATTENDU que ladite autoroute sera réalisée par tronçon ;*

*ATTENDU que le gouvernement s'apprête à finaliser le tronçon précis pour Jean-Leman, soit la partie d'autoroute située entre la croisée de la future autoroute 30 et de l'autoroute 15 et la sortie 99 ;*

2390 *ATTENDU que ce tronçon traverse un territoire stratégique pour le développement économique de la région tel qu'identifié par la MRC de Roussillon ;*

2395 *ATTENDU que le projet de stratégie régionale élaboré par le CLD pour faire valoir les intérêts de développement économique de la région relié à la construction du tronçon Jean-Leman de l'autoroute 30 ;*

*CONSIDÉRANT la volonté gouvernementale ferme de construire l'autoroute 30 suivant un tracé situé au sud de la zone urbanisée à Saint-Constant ;*

2400 *CONSIDÉRANT que l'ensemble des intervenants directement concernés par le tronçon Jean-Leman, soit les propriétaires des terrains visés, la MRC, la Ville et le CLD sont favorables au tracé élaboré par la Ville de Candiac ;*

2405 *ATTENDU qu'il y a lieu que la région se mobilise et défende ses intérêts de développement économique ;*

Proposé et appuyé par...

2410 *QUE le conseil de la MRC retienne formellement le tracé proposé par la Ville pour le tronçon Jean-Leman de l'autoroute 30 situé entre la croisée de la future autoroute 30 et de l'autoroute 15 et la sortie 99, puisque ce tracé permet la mise en place de la stratégie de développement régional mise de l'avant qui prévoit la création d'un carrefour logistique intermodal ;*

2415 *QUE ledit tracé soit connu sous le nom de tracé Jean-Leman/Roussillon*

*QUE le conseil de la MRC entérine la stratégie de mobilisation régionale proposée par le CLD pour faire valoir le tracé ;*

2420 *QUE le conseil de la MRC mandate la préfète et le maire de Candiac pour rencontrer les représentants du gouvernement pour déposer la position régionale relative au tracé Jean-Leman/Roussillon dans le cadre de ces démarches de parachèvement de l'autoroute 30.*

**LE PRÉSIDENT :**

2425

Donc, c'est un point de vue relativement politique que vous venez de mentionner. Ceci étant, est-ce que le tracé – et je pense que vous avez répondu cet après-midi – mais est-ce que le tracé proposé par la Ville de Candiac correspond au schéma d'aménagement tant pour la zone blanche que pour la zone agricole?

2430

**Mme LYNE DANSEREAU :**

Le tracé comme tel dans le schéma d'aménagement, on ne parle que d'un corridor. On n'a pas défini un tracé très précis. Alors, dans ce sens-là, on ne peut pas dire que ce n'est pas conforme.

2435

**LE PRÉSIDENT :**

Mais, madame Dansereau, si on regarde le tracé proposé par la Ville de Candiac, on est en mesure de se rendre compte finalement, relativement facilement, que le tracé passe en zone agricole, exact?

2440

**Mme LYNE DANSEREAU :**

Oui, mais malgré le fait qu'il passe en zone agricole, les terres agricoles sont conservées. Donc, à ce moment-là... bien, je veux dire, pas pour le tracé lui-même, pas pour l'infrastructure, mais ce qui est entre la zone urbaine et le tracé lui-même est conservé en secteur agricole.

2445

**LE PRÉSIDENT :**

2450

Parfait. Merci.

Oui, vous avez un complément d'information, madame Dupont?

**Mme MARIE DUPONT :**

2455

Merci, monsieur le président. Juste un petit complément d'information. On sait tous

effectivement que le tracé est en zone agricole. Par contre, il a été nullement question jusqu'à maintenant d'une demande de dézonage ou d'un dossier de dézonage agricole. Ça, ça n'a jamais été mentionné. Je rappelle que cet après-midi, on a discuté de la chose et il n'y a aucun projet qui est prévu là-dessus.

Si je reviens sur la question de la plate-forme logistique, madame Dansereau l'a bien expliqué et madame Caron en a parlé aussi cet après-midi, à l'effet qu'il y avait plusieurs endroits qui étaient déjà identifiés ou ciblés ou peu importe, mais il reste qu'au niveau de la municipalité, au niveau de la région, on a travaillé sur ce projet-là, et tout ça parce que le choix de localisation des entreprises qui font la logistique, ça reste un choix privé. Ça reste un choix de particulier, si on peut dire. Ce n'est pas nécessairement le gouvernement qui va édicter les règles de localisation d'une entreprise industrielle. On est dans un périmètre d'urbanisation. Le secteur en question fait l'objet d'un intérêt marqué.

On a été approchés par des firmes importantes qui font déjà de la logistique et il y a d'autres organismes aussi qui nous ont approchés pour développer cette zone-là, compte tenu du fait que c'est la première zone, qui est la première zone urbaine à l'entrée de Montréal. Et c'est bien sûr que s'il y a d'autres plates-formes logistiques ailleurs qui vont desservir d'autres marchés ou qui vont se spécialiser dans d'autres domaines... les gens qui auront affaire à la plate-forme logistique qui va être localisée dans la région ici n'iront pas à Longueuil faire dédouaner leurs camions pour revenir vers les États-Unis.

Donc, il y a de la place pour – et on l'a mentionné à plusieurs reprises au niveau des gens du ministère des Transports – il y a une tendance lourde à maintenir et à augmenter le transport par camionnage sur les routes, les autoroutes. Donc, il y a une localisation là qui, de façon certaine, fait l'objet d'un intérêt particulier du monde de l'exportation. C'était mon complément d'information. Je vous remercie.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Juste une question pour bien éclaircir, parce que quand on regarde l'étude d'impact, le plan stratégique de développement de la Ville de Candiac, bon, la plate-forme logistique est en partie en zone blanche et en partie en zone agricole. Comment elle va se réaliser, s'il n'y a pas de demande à la CPTAQ pour un dézonage? Je ne comprends pas.

**Mme MARIE DUPONT :**

Actuellement, effectivement vous avez raison de mentionner ça, on est à peu près en proportion 2/3-1/3. Les interventions qu'on a eues jusqu'à maintenant requièrent à peu près l'espace qui est en zone blanche. Puis ça, c'est une chose importante à mentionner. C'est que quand on a fait l'évaluation et qu'on a tracé l'autoroute 30 sur le territoire, on ne s'est pas dit

comment est-ce qu'on pourrait le placer pour qu'il prenne le plus de zone agricole. On n'a même pas... on a considéré des éléments qui étaient géométriques, des éléments qui étaient... enfin, il faudrait que je puisse faire intervenir l'expert en circulation qui a travaillé sur notre tronçon, mais je vous assure que l'objectif n'était pas d'utiliser le plus de zone agricole possible.

La plate-forme logistique, sur une superficie minimale de 3 millions de pieds carrés, comme c'est illustré sur le plan et comme il apparaît en zone blanche, peut permettre, c'est une superficie qui peut permettre le départ d'une plate-forme logistique.

Quand on parlait de la plate-forme logistique de Longueuil cet après-midi, ça a 25 millions de pieds carrés cette affaire-là. Ce n'est pas ça qu'on veut faire à Candiac. Ce qu'on veut faire à Candiac, c'est une plate-forme logistique qui va être en relation avec l'importance des activités qui se développent dans la région. On n'est pas Montréal, on n'est pas Longueuil. On est conscients de ça. Donc, la partie du 3 millions, évidemment, vient se compléter avec la partie du 2 millions qui se trouve en zone agricole.

Évidemment, on l'a annexée à cette portion-là, mais il n'y a pas de demande, il n'y a pas de dossier, il n'y a pas de projet sur le territoire qui est en zone agricole. Et la vision de la Ville par rapport à cette partie du territoire, c'est de développer davantage...

Cet après-midi, j'ai parlé du développement des activités résidentielles, commerciales et on oublie souvent, puis à tort on caractérise souvent l'agriculture comme étant secondaire à l'activité économique, mais c'est une activité économique importante. C'est une activité économique très importante sur le territoire de la MRC de Roussillon. Et les producteurs agricoles qui sont là, on les a rencontrés, on a travaillé avec eux, ils sont d'accord à développer des activités agricoles qui soient considérées au même titre que les activités commerciales ou les activités résidentielles.

Donc, une ville se développe avec une assiette fiscale qui permet de percevoir des revenus qui viennent de plusieurs sources. Donc, c'est ça l'objet d'une ville. Alors, tout ça pour dire que la partie qui est en zone agricole, c'est vrai, on s'est jamais caché de ça, on a toujours, on l'a identifiée sur nos plans. Tous nos plans qui ont circulé partout depuis les deux dernières années ont toujours identifié ce secteur-là comme étant agricole.

Faisons les choses une par une. Là, on parle d'un tracé autoroutier. C'est une infrastructure qui est là, qui va être là pour les 100, 150 prochaines années, alors que dans un contexte agricole – puis là, je vais revenir sur une question de réalité – la pérennité de cette zone agricole là, elle n'est pas garantie pour les 100 prochaines années. Elle l'est peut-être pour les dix, les quinze prochaines années, j'en ai aucune idée.

Mais, encore là, je demanderais, monsieur le président, de pouvoir avoir une

2540 explication de la caractérisation qu'on a faite de la zone agricole, parce qu'on l'a examinée sous tous les angles, sous tous ses côtés. On a un expert qui a travaillé avec nous, qui pourrait nous faire une brève présentation et vous expliquer clairement en quoi on s'est permis de faire un tracé en zone agricole, malgré tout ce qu'on connaît de la zone agricole.

2545 On la connaît la loi. Ça fait 20 ans que je travaille en urbanisme. Vous allez me dire ce n'est pas long pour une carrière, mais en tout cas, ça fait quand même un bout. J'ai présenté des dossiers à la Commission, j'ai travaillé pour des gens qui voulaient inclure des terres en zone agricole, j'ai défendu ces dossiers-là. Mais il faut être réaliste aussi. Il ne faut pas se fermer les yeux. L'autoroute 30, nous, à Candiac, il y a deux ans, on n'en avait pas. L'autoroute 30, il y a deux ans, à Candiac, elle était sur la 132. Aujourd'hui, à partir de 2003, on s'est ramassé avec  
2550 un tronçon d'autoroute sur notre territoire.

Alors, vous comprendrez bien qu'on a voulu, au lieu de se battre contre un moulin qui nous semblait plus gros que le nôtre, on s'est dit, bien, on va essayer de tirer profit de cette situation-là. Je ne vous le cache pas. C'est effectivement la réaction qu'on a eue. Mais on a dit :  
2555 *On va se défendre. On va argumenter notre dossier. On va étudier notre dossier. Si notre dossier n'a pas d'allure, on ne se battra pas contre quelque chose qu'on ne peut pas se battre. Mais si le dossier a de l'allure, si c'est légitime pour la Ville de Candiac et la région de développer des orientations de cette nature-là, bien, on va les défendre.*

2560 Et à ce sujet-là, si je pouvais faire intervenir mon expert en milieu agricole, j'aimerais ça qu'il puisse venir exposer la nature de... parce que moi, je ne suis pas experte pour l'expliquer.

**LE PRÉSIDENT :**

2565 Peut-être pas ce soir, mais si on juge à propos demain après-midi, à ce moment-là, on pourra faire intervenir votre expert. Mais à ce moment-ci, je pense que c'est plus important ce soir de donner encore la parole aux personnes dans la salle.

**Mme MARIE DUPONT :**

2570 J'apprécierais. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

2575 Monsieur Brouillette, je pense que vous avez encore un point de...

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

Oui. En tout cas, je vais demander votre aide, monsieur le président, parce que

2580 comme mon collègue a dit de l'autre côté, la complexité humaine fait qu'on est différent d'un individu à l'autre et je suis reconnu comme étant une personne entière. Ça fait que je vais peut-être avoir de la misère à respecter mes obligations de réserve. Ça fait que je vous demanderais votre aide pour que je les garde.

2585 Moi, j'aimerais poser une question au ministère des Transports. Quand on parle d'entrée des États-Unis, laquelle qui est la plus majeure au niveau de l'autoroute 15 ou de l'autoroute 40 de l'Ontario? Il y a des statistiques là-dessus. Je vais vous dire pourquoi.

2590 Parce qu'ici, on parle pourquoi la CMM a vu le jour? Ils veulent avoir une planification plan régional, mettre Montréal, en tout cas la périphérie de Montréal sur la mappe. Donc, tous ces éléments-là se tiennent. Puis quand j'entends parler d'une plaque intermodale, d'un port en eaux profondes, bien, la MRC de Vaudreuil-Soulanges a le même projet. Elle a un port en eaux profondes dans le Suroît avec le port de Valleyfield. Elle a deux tracés routiers majeurs et un troisième qui est projeté, qui est l'autoroute 30. Vous comprenez?

2595 On dirait qu'on est dans une cour où tout le monde veut s'arracher les projets ou on sort de la même université avec le même enseignement. On vise... Mais la victime de ça, là, la victime réelle de ça, ça va être les terres agricoles. Et les terres agricoles de la région de Montréal sont parmi les meilleures de la province de Québec et l'étude pédologique qui a été produite en 2001 en fait foi.

2600 Ça fait que si vous m'accordez un temps plus tard, j'en ferai un exposé de la qualité des sols. Et je tiens à préciser que je ne suis pas un expert en pédologie. On peut les compter sur nos deux mains les experts au Canada là-dedans. Ça fait qu'il n'y a pas beaucoup de références. 2605 Mais les grands principes de base sont bien énoncés et je veux bien me garder de faire des commentaires personnels, ça sera une lecture des passages qui soulignent l'importance et comment on détermine la qualité ou le classement des sols d'une catégorie 1, à 2, à 3, à 4. Je vous remercie, monsieur le président, et je m'excuse de mon emportement.

2610 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie, monsieur Brouillette, et peut-être que nous aurons l'occasion d'échanger sur cet aspect demain après-midi. Merci beaucoup.

2615 **M. YVES ROUX :**

Monsieur le président, est-ce que vous avez dit que je pouvais le laisser à l'arrière?

2620 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, vous le déposez à madame Poliquin à l'arrière, s'il vous plaît.

**M. YVES ROUX :**

2625           Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

2630           Vous pouvez toujours déposer un mémoire également, monsieur Brouillette, vous le savez?

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

2635           C'est délicat. Contrairement à mes collègues du ministère des Transports où ils sont à peu près un bon nombre, je n'ai pas dénombré le nombre de spécialistes, et l'agriculture, c'est un domaine très, très spécialisé. Et de déposer un mémoire, il faut que je demande une autorisation à mon employeur. Vous comprenez? Si le ministère de l'Agriculture juge à propos. Puis comme je vous dis, l'agriculture, c'est un monde compliqué et on s'est doté au cours des années d'outils pour gérer justement la planification du territoire agricole. Ça a commencé par la  
2640           Commission de protection du territoire agricole. Quand est arrivé l'événement des MRC, le gouvernement s'est entendu avec ces organismes de produire un document qui s'appelle *Les orientations gouvernementales en matière d'aménagement*, auquel chaque intervenant au niveau de la planification de territoire doit se référer.

2645           En tout cas, on peut faire un historique assez long, mais je tiens aussi à préciser que dans la salle, j'ai reconnu une personne qui a travaillé beaucoup sur le dossier de la CMM, qui est monsieur Rompré, puis je pense que ce monsieur-là pourrait aider à faire un bref historique, puis à voir les grands enjeux de la CMM.

2650           **LE PRÉSIDENT :**

                  Je vous remercie infiniment de votre intervention.

                  Madame Josyane Desjardins, s'il vous plaît. Bonjour, madame Desjardins !

2655

**Mme JOSYANE DESJARDINS :**

2660           Bonsoir, monsieur le président, monsieur le commissaire ! Je vais y aller brièvement, je ne ferai pas d'introduction. J'y vais tout de suite avec ma première question. Que dites-vous au CLD, à la MRC et aux villes qui ont adopté des orientations régionales de développement économique, orientations que les tracés du MTQ ne respectent pas?

**LE PRÉSIDENT :**

2665 Monsieur Fournier.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

2670 Il y a, monsieur le président, plusieurs niveaux de planification. Je rappellerai simplement sur le même ton que le ministre des Transports est responsable de la planification du réseau supérieur. Ceci étant dit, bien sûr, on prend en compte les intérêts, les considérations, les préoccupations des différents paliers de gouvernement et on essaie de les intégrer au mieux, tout en respectant et en défendant l'intérêt public.

2675 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Votre seconde question?

**Mme JOSYANE DESJARDINS :**

2680 Je continue dans ma question. Que direz-vous à toutes les entreprises de Roussillon qui sont en accord avec ces orientations, notamment la plate-forme intermodale de transport, car elles voient dans cette dernière un outil de développement économique pour leur entreprise?

2685 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Fournier.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

2690 Monsieur le président, le décret 482-2004 nous autorise de construire l'échangeur qui est là, ça, ce n'est même pas en discussion ce soir, c'est autorisé par décret, et ça entre en conflit avec le projet de plate-forme logistique qui a vu le jour, encore une fois, après l'adoption du décret par le gouvernement.

2695 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Fournier.

Merci, madame.

2700 **Mme JOSYANE DESJARDINS :**

Monsieur Lafond, merci.

2705 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Sébastien Gagnon, s'il vous plaît. Est-ce que monsieur Gagnon est là? Non.  
Madame Sylvie Bourassa, s'il vous plaît. Madame Bourassa a quitté?

2710 Monsieur Pierre Caza.

**M. PIERRE CAZA :**

2715 Monsieur le président, je pense que monsieur Brouillette du MAPAQ a introduit un peu les éléments de la question que je voulais vous adresser. Lorsqu'il a fait référence aux orientations du gouvernement en matière d'aménagement, c'est un document qui est produit à l'intention des MRC et des municipalités en matière de protection du territoire agricole. Le territoire qui est visé actuellement par le tronçon Jean-Leman, je pense qu'on peut le considérer comme étant un secteur agricole dynamique.

2720 Dans ce document qui est fait à l'intention des MRC pour la planification et la gestion de leur territoire, il est indiqué qu'un secteur agricole dynamique est caractérisé par la prédominance de l'agriculture sur les autres activités et usages. Et les objectifs spécifiques du secteur dynamique qui figureront dans le schéma d'aménagement révisé devront permettre de garantir la pérennité du territoire agricole et d'assurer la priorité de ses activités, tout en favorisant le développement des activités et des exploitations agricoles.

2725 Donc, mon interrogation, avec tout ce qu'on a entendu ici depuis deux jours, et je ne suis pas rassuré par les propos de madame Dansereau à cet effet-là, j'aimerais savoir comment la MRC, avec tout ce qu'elle nous a expliqué sur le développement, tout le contexte socio-économique et le développement économique, comment elle va pouvoir rencontrer ces objectifs-là qui lui sont fixés aussi par l'État dans son schéma d'aménagement révisé.

2735 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Dansereau.

**Mme LYNE DANSEREAU :**

2740 C'est une bonne question. Effectivement, le gouvernement adopte des orientations gouvernementales pour l'élaboration...

**LE PRÉSIDENT :**

2745 Madame Dansereau?

**Mme LYNE DANSEREAU :**

2750 Excusez-moi. Effectivement, le gouvernement adopte des orientations gouvernementales qui définissent les demandes ou les projets du gouvernement et ce qu'il attend en termes de planification et aménagement du territoire pour les MRC. Il y a des orientations spécifiques qui traitent du territoire et des activités agricoles, et la MRC fait un exercice de caractérisation du territoire agricole et a défini certaines aires d'affectation en fonction des différents potentiels.

2755 Il est indéniable que ce secteur-là a effectivement et est effectivement reconnu comme un secteur agricole dynamique. Quand je dis ça, je parle du secteur entre le tracé de Jean-Leman qu'on voit et la zone blanche, donc les secteurs qui se trouveraient enclavés. Par contre, étant donné qu'il y a un projet qui est prévu, non pas par la MRC mais par le gouvernement du Québec, qui est le projet d'autoroute 30, qui devait au préalable, comme plusieurs intervenants vous l'ont  
2760 signalé, être sur la 132, étant donné que ce projet-là par décret passe au sud et qu'il doit y avoir un tronçon, le tronçon Jean-Leman pour s'assurer d'une meilleure fluidité, la MRC compte faire valoir ses intérêts et son positionnement au point de vue économique par rapport à tout le secteur dans le quadrant au sud qui est englobé par l'échangeur, une partie de la zone blanche et une partie de la zone verte.

2765 Donc, il n'y a pas nécessairement à l'heure actuelle de positionnement ferme à la MRC par rapport à ça, et là je vous parle d'un point de vue politique. Mais c'est sûr que la MRC appuie le tracé, et je ne peux pas me prononcer autrement dit pour le conseil de la MRC, mais c'est sûr que par les différents documents et les événements que je vous ai cités tout à l'heure, le conseil  
2770 de la MRC a pris position pour le tracé et la plate-forme.

**LE PRÉSIDENT :**

2775 Parfait. Madame Dupont?

**Mme MARIE DUPONT :**

2780 Je serai brève. En fait, les tracés qui sont indiqués, qu'on parle de conformité au schéma d'aménagement, que ce soit un ou l'autre des tracés, je parle du tracé de référence, la variante ou celui de Candiac, la même question se pose. Donc, le ministère devra aussi avoir, au même titre que le tracé de la Ville ou peu importe, le ministère des Transports devra aussi obtenir une autorisation de conformité de son projet par rapport au schéma d'aménagement.

**LE PRÉSIDENT :**

2785 Merci.

Votre seconde question, monsieur Caza?

**M. PIERRE CAZA :**

2790

Oui, bien c'est un peu un commentaire aussi, je vous dirais. Je ne sais pas si on peut avoir une réponse à ça, concernant la pérennité des terres agricoles. Quand on sait que le tracé qui est proposé par la Ville de Candiac, qui va séparer en tout cas, va passer beaucoup plus loin que le tracé actuel qui est proposé par le ministère – c'est celui-là ici – donc l'effet qu'on peut déjà

2795

dénoter, et je pense que l'ensemble des intervenants sont d'accord avec cet effet-là, c'est que le secteur urbain de Saint-Philippe, on va isoler une portion de territoire ici entre le secteur urbain de Saint-Philippe et l'autoroute 30 et, de l'autre côté, on va avoir une portion isolée aussi entre le secteur urbain de Candiac et l'autoroute 30, qui va être quand même relativement importante également.

2800

Donc, ces secteurs-là isolés vont s'ajouter aux secteurs isolés qu'on retrouve déjà au sud de Saint-Constant et là, ça devient des superficies considérables de sols de bonne catégorie. Et je pense que ça serait important que, effectivement, demain on puisse avoir une présentation à cet effet-là, concernant les types de sols qu'on retrouve là et la qualité de ces sols-là.

2805

Et de même, peut-être aussi, je ne sais pas si le représentant du MAPAQ pourrait avoir ces informations-là, mais des informations sur les quantités de ces sols-là qu'on perd à chaque année, depuis quelques années en Montérégie, dans le territoire agricole. Parce que malgré qu'on ait une instance qui est la Commission de protection du territoire agricole, bien, il y a quand même des superficies qui sont autorisées et qui sont perdues, année après année, et qui s'additionnent. Et ces superficies-là ici qui sont en cause, bien, elles vont encore une fois s'additionner éventuellement à toutes les superficies de sols de bonne qualité qui sont perdues et faire en sorte que lorsqu'on favorise, lorsqu'on perd des sols de catégorie 2 et 3 et qu'on force la production agricole vers des sols de moindre catégorie – parce que c'est souvent ce qui se produit

2810

2815

– bien, il y a un coût aussi social à forcer le développement dans des sols de moindre qualité.

Alors, je pense que ce serait l'essentiel de mon intervention pour ce soir.

**LE PRÉSIDENT :**

2820

Je vous remercie, monsieur Caza. De toute façon, vous pourriez faire part de tout ça dans votre mémoire également et j'en suis convaincu que vous allez le faire.

Monsieur Guy Hébert, s'il vous plaît.

Excusez-moi, madame Cormier.

2825

**Mme CLAUDINE CORMIER :**

2830 Alors, simplement relativement à ce que monsieur Caza vient de nous dire quant au tracé qui est proposé par la Ville de Candiac et que la Municipalité de Saint-Philippe a choisi d'aller dans le même sens, je tiens simplement à vous informer que par le tracé qui nous est proposé par le ministère des Transports, on est encore plus enclavé à titre de municipalité parce qu'il nous coupe deux accès majeurs. Donc, pour nous autres, pour nos citoyens, parce qu'on est en plein développement actuellement, ça nous cause un problème vraiment qu'on va avoir beaucoup de difficulté à résoudre.

2835

**LE PRÉSIDENT :**

Quand vous parlez de deux axes majeurs qui seront perdus, vous mentionnez évidemment le rang Saint-André, d'une part et, d'autre part...

2840

**Mme CLAUDINE CORMIER :**

Saint-Joseph.

2845

**LE PRÉSIDENT :**

... le rang Saint-Joseph.

**Mme CLAUDINE CORMIER :**

2850

Saint-Joseph, oui. Parce que de la façon dont on a compris ce qui se passe, c'est que pour Saint-André, on va obliger nos citoyens à faire de nombreux détours, alors que le MTQ nous dit qu'ils veulent axer leur tracé sur la fluidité et la continuité. Bien, où est-ce qu'elle est la fluidité, la continuité pour nos citoyens? On n'en a pas, nous autres, à Saint-Philippe.

2855

En fait, je tiens simplement à vous rajouter que je pense que le MTQ a carrément oublié la Municipalité de Saint-Philippe.

**LE PRÉSIDENT :**

2860

En fait, on va poser la question, madame Cormier, au MTQ, à savoir s'ils vous ont vraiment oubliés ou non.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

2865

Monsieur le président, certainement pas. Et je tiens à préciser que, oui, les liens sont différents, mais tous les liens existants sont maintenus. Donc, on n'a pas isolé Saint-Philippe.

2870 Quant aux détours, il est évident que si l'option de la voie de service le long de Jean-Leman est retenue, ça impose un détour. Il serait intéressant d'avoir les données de circulation de Saint-Philippe sur le rang Saint-André. Notre prétention, c'est qu'on va être beaucoup moins que des bretelles dont on discutait hier dans l'autoroute.

2875 Ceci étant dit, il y a toujours l'option de faire le viaduc au-dessus, avec les conséquences que ça impose dans la zone blanche du côté de Candiac.

**LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Merci, monsieur Fournier.

2880 Madame Dupont, vous aviez une autre intervention?

**Mme MARIE DUPONT :**

2885 Merci beaucoup. Quand on parlait de l'enclavement de la zone agricole, que ce soit un tracé ou l'autre tracé, si demain on a la possibilité de vous expliquer la façon dont on a analysé la zone agricole, on l'a regardée dans un ensemble beaucoup plus grand que ce qu'on voit tout simplement sur le plan qui est affiché à l'écran. Mais ce qu'on se rend compte, c'est que la frange agricole de la MRC de Roussillon est relativement continue et que cette partie-là, c'est vraiment une pointe qui vient transpercer, si on peut dire, la partie urbaine, d'où la scission, si on veut, par l'autoroute des deux zones urbaines du côté de Saint-Philippe et du côté de Candiac.

2890 **LE PRÉSIDENT :**

On verra possiblement ça demain, madame Dupont.

2895 **Mme MARIE DUPONT :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

2900 Puis on va continuer maintenant avec monsieur Hébert.

**M. GUY HÉBERT :**

2905 À ce moment-ci, je pense que mes questions, monsieur Caza était venu tantôt, c'était surtout mes questions aussi sur la qualité des sols et les pertes que je voulais demander au ministère de l'Agriculture. Mais je pense qu'on va avoir les réponses pour demain.

**LE PRÉSIDENT :**

2910

Exact. Demain, probablement que nous aurons assez d'informations là-dessus, monsieur Hébert.

**M. GUY HÉBERT :**

2915

Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

2920

Est-ce que vous avez une autre question?

**M. GUY HÉBERT :**

2925

Non, c'est tout.

**LE PRÉSIDENT :**

2930

Non? Je vous remercie.  
Monsieur Valenciennes, s'il vous plaît.

**M. BRUNO PINEAU-VALENCIENNE :**

2935

Rebonsoir, monsieur le président ! Rebonsoir, monsieur le commissaire !

**LE PRÉSIDENT :**

Rebonsoir !

**M. BRUNO PINEAU-VALENCIENNE :**

2940

En fait, il ne s'agit pas d'une question mais d'une requête par rapport à l'intervention de madame Dupont tout à l'heure. Donc, en tant que propriétaire du terrain agricole, je souhaiterais pouvoir entendre les informations de l'expert agricole mandaté par la Ville de Candiac. Il a été mentionné que l'expert agricole sera sollicité demain et j'insiste vivement que ce soit le cas.

2945

**LE PRÉSIDENT :**

Vous pouvez insister mais la décision me revient. Mais on verra demain dépendamment

2950 du nombre de personnes qui seront inscrites et dépendamment des gens qui seront présents  
demain après-midi. Mais un effort sera regardé de ce côté-là.

**M. BRUNO PINEAU-VALENCIENNE :**

2955 Très bien. Je vous en remercie.

**LE PRÉSIDENT :**

Bienvenue.

2960 Monsieur François Corriveau, s'il vous plaît. Pas trop de préambule, monsieur Corriveau,  
parce que je pense que vous vous en venez expert dans les préambules. Donc, je vous prierais  
de réduire...

**M. FRANÇOIS CORRIVEAU :**

2965 Vous avez retenu ça, monsieur le président !

**LE PRÉSIDENT :**

... de réduire, s'il vous plaît.

2970

**M. FRANÇOIS CORRIVEAU :**

2975 Monsieur le président, pour une troisième fois aujourd'hui, je dois vous dire que je suis  
mal à l'aise. Je dois intervenir pour que vous apportiez un correctif dans le document et je suis mal  
à l'aise pour les professionnels du ministère des Transports, les connaissant, connaissant leur  
intégrité et leur compétence. Je suis mal à l'aise parce que, dans ça, je pense qu'on doit corriger  
un chiffre qui n'est pas exact à la page 11.

**LE PRÉSIDENT :**

2980

Dans l'étude d'impact, je présume?

**M. FRANÇOIS CORRIVEAU :**

2985 Oui, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

À la page 11 de l'étude d'impact.

2990

**M. FRANÇOIS CORRIVEAU :**

2995 Étude d'impact sur l'environnement. Alors, à la page 11, deuxième paragraphe, à moins que je fasse erreur, c'est possible, mais le 29 000 ne représente pas 62.2 % mais représente bien 64.5 %.

**LE PRÉSIDENT :**

3000 Monsieur Fournier?

**M. FRANÇOIS CORRIVEAU :**

Est-ce que je peux entre-temps poser ma question?

3005 **LE PRÉSIDENT :**

Bien sûr, allez-y, pendant que ces messieurs vont regarder votre...

**M. FRANÇOIS CORRIVEAU :**

3010 Merci. Alors, toujours au niveau de ce paragraphe-là, on parle d'un grand transit de 3 300 véhicules. On parle d'un transit régional de 12 700 véhicules et on parle d'un transit local de 29 000 véhicules.

3015 Quand je regarde la définition qu'on donne du transit régional, on parle : *origine ou destination dans le secteur*. Et si je comprends bien ce texte, lorsqu'on parle du secteur, on parle du secteur de la route 132, des quatre villes concernées. Est-ce que c'est exact?

**LE PRÉSIDENT :**

3020 Est-ce que c'est exact, monsieur Fournier, ou bien non? Oui?

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

3025 Si on parle du trafic...

**LE PRÉSIDENT :**

3030 Transit régional.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

3035 Si on parle du transit régional, la définition qu'on a, effectivement, c'est les échanges dont l'origine et la destination se localisent dans les MRC de Roussillon, Champlain et de l'île de Montréal.

**M. FRANÇOIS CORRIVEAU :**

3040 C'est parce qu'à la page précédente – je m'excuse, monsieur le président – on dit : *On observe toutefois plusieurs problèmes interdépendants sur la route 132*. Alors je me disais si ces problèmes sont observés sur la route 132, est-ce que ça veut dire que justement les véhicules en transit régional, c'est en référence à la route 132.

**LE PRÉSIDENT :**

3045 Est-ce que vous pourriez peut-être recommencer votre question, s'il vous plaît?

**M. FRANÇOIS CORRIVEAU :**

3050 Oui, regardez. Le 12 700 véhicules...

**LE PRÉSIDENT :**

3055 Oui.

**M. FRANÇOIS CORRIVEAU :**

3060 ... en transit régional. Ma compréhension de ça, lorsqu'on dit : *origine ou destination dans le secteur*, je croyais que c'était en fonction des véhicules qu'on retrouve sur la route 132, tel que l'indique le début de ce paragraphe-là à la page précédente, à la page 10.

**LE PRÉSIDENT :**

3065 Monsieur Fournier.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

3070 Monsieur le président, il faut voir que l'étude d'impact est un compendium d'un ensemble de travaux qui ont été réalisés par le ministère des Transports, dont l'étude de circulation. On retrouve les définitions que nous avons utilisées dans l'étude de circulation, notamment en bas de la page 6, et ces définitions-là sont des façons d'agréger les mouvements

3075 parce que, évidemment, le modèle prend les origines et destinations, une par une, pour voir où est-ce qu'on va les affecter. Mais ça représente une masse de données impossible à comprendre comme ça, il faut vraiment l'agréger et on s'est donné des définitions qui auraient pu être différentes. Ce sont des définitions de travail qui, dans ce cas-là, nous servent bien et qui font référence dans le cas du transit régional, comme je l'ai dit, à ce qui origine et à destination des MRC de Roussillon, Champlain et de l'île de Montréal. C'est une définition de travail.

3080 **M. FRANÇOIS CORRIVEAU :**

Monsieur le président, j'ai de la difficulté à comprendre ça, parce qu'on dit : il y a 45 000 véhicules observés quotidiennement. C'est-tu sur la route 132, oui ou non?

3085 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Fournier.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

3090 Le 45 000 véhicules observés quotidiennement actuellement, c'est sur la route 132. C'est les comptages.

**M. FRANÇOIS CORRIVEAU :**

3095 Merci, monsieur le président. C'est en plein ce que j'avais compris dans la lecture de ce paragraphe-là. Alors, ma question, si les 12 500 véhicules, ce sont des véhicules qu'on observe sur la route 132, quotidiennement, origine ou destination, sont là aujourd'hui et si j'y ajoute les 29 000 véhicules qui est du trafic local, c'est bien ça, on arrive, à ce moment-là, à un global de 92.7 % des véhicules qui sont sur la 132, et il en reste 7.3 pour le grand transit.

3100 Alors, que l'autoroute 30 soit au sud ou soit au nord, on va conserver – en tout cas, d'après ma vision des choses – on va conserver le 92.7 % sur la 132, parce que ces gens-là sont local, puis ces gens-là partent de la 132 ou reviennent à la 132. Est-ce que mon interprétation est bonne?

3105 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous pourriez infirmer ou confirmer l'assertion de monsieur Corriveau?

3110 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Je vous avoue, monsieur le président, que j'ai un peu de difficulté à suivre la question.

3115

Moi, j'aimerais voir un diagramme, voir d'où il prend ses chiffres, où est-ce que ces chiffres-là vont. Une description verbale comme ça, ça ne me permet pas d'avoir une vision claire d'où est-ce qu'on va?

**M. FRANÇOIS CORRIVEAU :**

3120

Est-ce qu'on peut s'attendre à ce que demain après-midi, on puisse avoir une réponse sur cette question-là, s'il vous plaît?

**LE PRÉSIDENT :**

3125

Bien, écoutez, monsieur Corriveau. Vous venez d'avoir la réponse. Qu'elle vous satisfasse ou non, c'est quand même une réponse. Mais pour peut-être essayer de clarifier le tout, mon collègue aurait peut-être une question.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3130

Pour la route 132 actuelle, une fois que la 30 va être en service, qu'est-ce que vous allez enlever de la 132 au niveau du trafic ? En termes de trafic de transit, grand transit et transit régional. Quelle est la portion que vous enlevez de ce qui est actuellement sur la 132?

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

3135

Alors, on a un tableau ici. On part toujours de l'année de référence 2003. Alors, si on regarde en 2021, sur la route 132, tout le grand transit va être sur l'autoroute 30. Donc, le grand transit disparaît de la 132. Ça, c'est clair.

3140

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

100 %.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

3145

100 %. Et le transit régional, il va en rester même pas 10 %, c'est-à-dire peut-être, quoi, 6-8%, quelque chose comme ça sur la 132. La majorité du transit régional va être sur l'autoroute 30. Ce qui va rester sur la 132, c'est une proportion importante de trafic local, mais on observe aussi qu'il y aura à peu près 10 % du trafic local qui sera sur l'autoroute 30.

3150

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Ce qu'on comprend aussi avec vos tableaux, c'est que le trafic actuel sur la 132, en 2003, va être le même en 2021. Donc, dans le fond, ce que vous allez absorber, c'est la

3155 croissance du trafic qu'il y aurait sans le projet.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

3160 C'est exact. Si vous allez dans l'étude d'impact, on a un graphique qui montre que nos prévisions indiquent une croissance extrêmement importante de l'achalandage de la route 132 et ce qu'on va prendre dans le fond, effectivement, c'est la croissance.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3165 C'est la croissance future.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

3170 Et de cette croissance-là, dans le fond, on va sortir tout ce qui est grand transit et la majorité du transit régional pour ne garder que le trafic local ou à peu près que le trafic local sur la 132. Ce qui correspond d'ailleurs à un objectif clair du ministère des Transports, qui est de séparer les flux de circulation par objectif de façon à éviter les conflits entre ces flux différents là.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3175 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

3180 Je vous remercie, monsieur Corriveau. Vous avez déjà trois questions de posées.

**M. FRANÇOIS CORRIVEAU :**

3185 Je peux faire des commentaires sur cette réponse-là?

**LE PRÉSIDENT :**

3190 Non, aucun commentaire n'est permis, monsieur Corriveau. Vos commentaires ou vos opinions, vous les ferez dans votre mémoire, s'il vous plaît.

**M. FRANÇOIS CORRIVEAU :**

Mais en tout cas.

3195 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Fournier, juste une petite question. Dans votre étude d'impact, dans le PR3. 1 à la page 9, il est indiqué :

3200 *La partie de la Montérégie incluse dans la région métropolitaine de recensement de Montréal verra sa population croître de 14 %, tandis que celle qui n'en fait pas partie verra sa population hausser de 6. 8 %.*

Comment expliquez-vous cet écart?

3205

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Je vais demander à monsieur McCann de vous donner une réponse là-dessus, monsieur le président.

3210

**M. BERNARD McCANN :**

3215 C'est que la croissance... bon, ce sont des prévisions de l'Institut de la statistique du Québec, prévisions globales pour l'ensemble du Québec, qui prévoit que l'essentiel de la croissance de la population va se faire dans les zones urbaines d'ici 2026. C'est une tendance qui est observée depuis plusieurs décennies, qui va se poursuivre au cours des prochaines décennies.

3220 Donc, la population de Montréal, comme vous l'avez lu dans le texte, qui va probablement s'accaparer – quand on parle de la région métropolitaine de Montréal, c'est la région métropolitaine de recensement tel que définie au recensement de Montréal – elle va s'accaparer la presque totalité de la croissance de la population, 80 % de la croissance va survenir dans la région de Montréal.

3225 C'est pour cette raison-là que la partie de la Montérégie, qui fait partie de la région métropolitaine de Montréal, va voir sa population croître beaucoup plus rapidement que la partie de la Montérégie qui est – entre guillemets – plus rurale, qui ne fait pas partie de la région métropolitaine de Montréal. C'est un écart qui s'explique par le fait que ce sont les régions urbaines qui s'accaparent de la population.

3230

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, la concentration se fait dans la région urbaine. Et c'est ce qui explique l'écart.

3235 **M. BERNARD McCANN :**

Et elle va se poursuivre, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

3240 Parfait. Merci.  
Monsieur Pierre Brisset, s'il vous plaît.

**M. PIERRE BRISSET :**

3245 Bonjour, monsieur le président ! Je comprends bien que ça commence à faire tard ce soir,  
puis je pense que tout le monde a hâte à partir. Mais dans les documents de référence, je suis  
très étonné qu'on n'a pas inclus le document des déplacements du camionnage. L'enquête  
origines-destinations du camionnage à grande distance. Ce qui fait l'essence même du poids de  
3250 l'autoroute 30, c'est d'utiliser les statistiques qui sont là-dedans pour déterminer le nombre de  
camions, le camionnage. C'est relatif au camionnage de grande distance pour lequel c'est une  
des raisons d'être pour l'autoroute 30.

Puis, l'autre chose, c'est que vous avez fait référence sur votre tableau, l'étude de la  
3255 Société des ponts fédéraux. Ça fait quatre ans que j'essaie de mettre la main sur ce rapport.  
Peut-être que vous, vous avez plus de chance. J'aimerais savoir comment je pourrais m'en  
procurer une copie.

**LE PRÉSIDENT :**

3260 Monsieur Fournier, est-ce que vous êtes en mesure de répondre à cette question?

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

3265 Le ministère des Transports n'est pas propriétaire de l'étude de la Société des ponts  
Jacques-Cartier. On a cependant déposé ce qu'on avait comme information auprès de la  
commission. Donc, ça serait disponible, si ce ne l'est pas déjà, sur votre site.

Pour ce qui est de l'enquête sur le camionnage, je vais demander à Son Thu Lê de  
3270 donner l'information.

**M. SON THU LÊ :**

Monsieur le président, j'imagine que monsieur réfère aux camions qui pourraient éviter la  
3275 région de Montréal et qui pourraient passer de l'ouest vers l'est sans passer par l'île de Montréal.  
Est-ce que c'est ça que j'ai bien compris, monsieur?

**M. PIERRE BRISSET :**

Oui. C'est un peu...

3280

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que vous pourriez mentionner le titre de l'étude, s'il vous plaît?

3285

**M. PIERRE BRISSET :**

Oui. Le nom de l'étude s'appelle *Les déplacements interurbains des véhicules lourds au Québec*. C'est une enquête sur le camionnage commandée, je vois l'emblème du Québec ici en bas. Je crois que tout le monde au ministère connaît très bien ce document-là. S'ils ne le connaissent pas, bien...

3290

**M. SON THU LÊ :**

Oui. L'enquête que monsieur mentionne est faite en collaboration avec le fédéral, avec toutes les provinces du Canada aux portes d'entrée des États-Unis et aussi entre provinces. La seule faiblesse que je vois... ce n'est pas une faiblesse, mais l'enquête est plus macroscopiquement, c'est-à-dire lorsqu'on parle, par exemple, au poste Lacolle, on dit qu'un camion qui vient à Montréal, il peut être en Montérégie, mais c'est la région de Montréal. Donc, l'enquête est très agrégée.

3295

3300

Pour répondre à la question de monsieur, nous avons fait notre même enquête, notre enquête plus microscopique aux entrées sur la 20 et sur la 40 que j'ai mentionnées tout à l'heure et ça nous démontre qu'avec l'autoroute 30, avec l'aménagement de l'autoroute 30, le parachèvement de l'autoroute 30, on enlèvera 1.8 million de camions par année dans la région métropolitaine. Je pense que monsieur Brisset est au courant de ce chiffre-là.

3305

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que j'ai bien compris? C'est 1.8 million de camions?

3310

**M. SON THU LÊ :**

Oui. C'est-à-dire à peu près...

3315

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Brisset, attendez, s'il vous plaît.

**M. SON THU LÊ :**

3320

C'est-à-dire à peu près 4 700 camions de grand transit qui ne passeront plus dans la

région métropolitaine, c'est-à-dire sur l'autoroute métropolitaine pour aller de l'ouest vers l'est. Donc, grosso modo, c'est à peu près 1.8 ou 2 millions de camions qu'on enlève de la région métropolitaine.

3325

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Le 1.8 million, ça correspond à quel pourcentage? Quel pourcentage environ des camions qui sont actuellement? C'est à quel pourcentage que ça correspond ça, 1.8 million?

3330

**LE PRÉSIDENT :**

Supposons qu'il y a 10 millions qui passent dans la région de Montréal à l'heure actuelle, si on enlève 1.8 million, on sait que c'est à peu près 20 %.

3335

**M. SON THU LÊ :**

Le pourcentage, je ne pourrais pas vous donner tout de suite, je pourrais vous revenir demain, mais le chiffre qu'on a estimé à partir des vraies enquêtes routières, c'est à peu près 4 700 camions par jour qu'on enlève de la région de Montréal.

3340

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, vous pouvez nous donner plus d'information demain à ce sujet-là?

3345

**M. SON THU LÊ :**

Oui. J'espère, oui.

3350

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Je vous remercie.

3355

**M. PIERRE BRISSET :**

Pouvez-vous aussi indiquer la date? On parle de 1.8 million. J'ai le rapport ici, ça parle de 2016-2020. C'est qu'il faut mettre les dates relatives. Il faut relativiser les dates aussi. C'est parce que quand on parle de 4.7 millions, la Société des ponts à laquelle je faisais référence tout à l'heure, parle de 13,5 millions de camions entre Montréal et la Rive-Sud, en 2000.

3360

Alors, si on parle de 1 million, 1,8 million en 2020, on ne parle pas de la même période de temps. Est-ce qu'on peut uniformiser en quelque part les temps de référence? Parce que ce que je trouve souvent dans ces études-là, c'est qu'on ne parle jamais des mêmes points de

3365 référence. Une parle de 2020, l'autre parle de l'an 2000. Alors, en quelque part, quand on parle de 4 700, c'est bien écrit, c'est une étude faite par Roche qui a fait des enquêtes, etc. , sur la 40, la 20, et qui disait qu'il y avait en 2016, qui concorde avec 2020 aujourd'hui, on parle toujours de la date projetée.

3370 Mais, aujourd'hui, et c'est ça que je dis, dans ce document ici, on réfère à la date de 2000 et le document confirme que l'autoroute 30, j'ai tout décortiqué les chiffres, je vais les présenter dans mon mémoire, que l'autoroute 30, si elle était ouverte aujourd'hui, enlèverait 1 million de camions en l'an 2000. Alors, c'est de relativiser les dates pour être capable de comparer. Parce qu'en 2000, on parlait de 1 million de camions qui auraient été enlevés si l'autoroute 30 était opérationnelle aujourd'hui, comparé à 13,5 millions de camions qui traversent 3375 entre Montréal et la Rive-Sud. Alors, c'est ça. C'est la relativisation qui est importante pour pouvoir comprendre l'impact de ces analyses-là.

3380 Si vous permettez, je suis rendu à ma deuxième question, je pense. Au tableau, le fameux tableau que vous citez tout le temps, le tableau de grand transit, etc. , est-ce qu'on pourrait le ravoir, s'il vous plaît? Moi, je l'ai devant moi, mais je ne pense pas que l'audience le voit. Alors, encore une fois, je sais que je réfère au document 2002, etc. mais c'est pour comprendre un peu comment on arrive au grand transit, aux chiffres qui sont là.

3385 Dans les documents antérieurs qui étaient cités avant, on parlait d'une année de référence de 1996, et le total sur la 132, il faut comprendre que je comprends très bien que le 45 000, c'est une moyenne sur la 132. Un bout, c'est 40 000, à l'autre bout, c'est 50 000. Mais il faut comprendre qu'on parle de 45 000, moyenne.

3390 En 1996, année de référence, c'était indiqué 42 900. Donc, en sept ans, ça a augmenté de 42 900 à 45 000. Encore une fois, on parle d'une période de sept ans où il y a une augmentation de seulement moins que 5 % et on dit que d'ici, dépendant quelle date on prend, 2016, 2020, que ça va augmenter de 50 %. Et je comprends un peu la difficulté des gens qui m'ont précédé, qui ne comprennent pas comment ça se fait qu'entre 96 et 2003, on a seulement 3395 une augmentation de 2 100 véhicules, entre 42 900 à 45 000. Peut-être qu'il y a une erreur dans les années de référence. C'est ça, je ne le sais pas. Est-ce qu'on pourrait uniformiser les dates de référence pour...

3400 Parce que ce que vous voyez, l'année de référence, c'est des comptages actuels. Ce n'est pas des projections. C'est des comptages avec le petit truc en caoutchouc dans la rue, qui compte le nombre de véhicules. Alors, ça, c'est des chiffres réels. Ce n'est pas des projections.

Alors, si on regarde les chiffres réels entre 96 et 2003, on parle d'une augmentation de 2 000 véhicules, qui est un peu moins que 5 %. Et puis là, on parle dans les années qui

3405 viennent – on est rendu déjà à 2005 – en 2020, on va avoir une grosse augmentation qu'on voit dans les tableaux, une énorme augmentation qui va nous mettre à presque 100 000 en dix-sept ans.

3410 C'est un peu ce qu'on a vu évoluer en sept ans et puis comment on peut projeter dans le temps. Mais, comme je vous dis, peut-être qu'il y a une erreur dans les années de référence. Tout le monde est humain, on peut se tromper, je comprends.

**LE PRÉSIDENT :**

3415 C'est votre question?

**M. PIERRE BRISSET :**

3420 Peut-être que c'est un commentaire parce que ça mène à ma question qui vient aux définitions de grand transit, transit régional et trafic local.

**LE PRÉSIDENT :**

Si vous voulez venir à votre question, monsieur Brisset.

3425 **M. PIERRE BRISSET :**

Oui, oui, d'accord.

**LE PRÉSIDENT :**

3430 On apprécierait, parce qu'il y a encore des gens, s'il vous plaît.

**M. PIERRE BRISSET :**

3435 Oui, je comprends très bien. C'est que dans les documents antérieurs, il faut comprendre que le grand transit, ce qu'on voit sur les tableaux concorde avec le grand transit pancanadien, 401, autoroute 20, qui concorde avec les statistiques, tous les rapports antérieurs. Mais ce qu'on semble vouloir oublier d'indiquer là-dessus, c'est le transit panquébécois qui était indiqué dans un des tableaux antérieurs, qui disait qu'avec l'autoroute 30, dans une des statistiques, que si ça passait sur la 132, il y aurait eu 15 000 véhicules et puis si c'était sur le tracé sud, il y en aurait eu 11 000. Donc, il y avait un écart de 4 000.

3440

Il faut comprendre que cet écart de 4 000 pourrait provenir de ce qu'on appelle le transit panquébécois qui est l'axe 15/10 qu'ils utilisent maintenant pour contourner Montréal, la

3445 métropolitaine et tout le kit pour se rendre à la Rive-Sud, l'axe de la 13, le pont Mercier et la 132. Alors, ça fait que les chiffres qui sont là, le grand transit que vous indiquez là, c'est le pancanadien, mais il faudrait aussi indiquer les chiffres du panquébécois dans ces tableaux-là.

3450 Et on pourrait dire la même chose pour le transit régional. Il y a beaucoup de confusion à comprendre quel est l'apport du transit régional, je parle de la référence de l'année 2003, combien provient du West -Island et combien provient de Châteauguay.

**LE PRÉSIDENT :**

3455 Monsieur Fournier, pouvez-vous répondre à cette question? C'est votre question, finalement, monsieur Brisset?

**M. PIERRE BRISSET :**

3460 Oui.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

3465 Monsieur le président, c'est une longue question. Je ne sais pas vraiment par quel bout la prendre. On a présenté hier et aujourd'hui des tableaux qui détaillent pour les gens qui utilisent Jean-Leman – je vous rappelle, c'est la figure avec le grand nombre de flèches – donc les gens d'où proviennent et où se dirigent en termes de pourcentage les usagers de Jean-Leman, les 28 700 usagers de Jean-Leman en 2021. Donc, cette information-là est disponible, sera déposée à la commission. Il y a déjà un tableau qui a été déposé, l'autre le sera incessamment.

3470 Pour ce qui est des prévisions à partir des années de référence, je ne crois pas qu'il y ait d'erreur dans nos chiffres. Ce n'est pas impossible, mais je ne crois pas. Il faut comprendre que la progression de la circulation, ce n'est pas un phénomène parfaitement linéaire. Le transport, c'est une demande dérivée. Ça dépend beaucoup de l'activité économique. Ça dépend des  
3475 mouvements de population. D'autres intervenants nous ont parlé du prix de l'essence affiché aujourd'hui, il est évident que ça va avoir un effet temporaire, mais un effet sur la circulation.

3480 Et, dans le temps, si on prend une période de référence de trois, quatre, cinq ans, c'est sûr qu'on peut observer un plateau, alors que la tendance lourde observée sur quinze ans ou vingt ans, elle va nous donner une progression, et le ministère se base sur ce qu'on appelle une régression, c'est-à-dire une façon de ramener, de déterminer quelle est la tendance lourde sur une longue période de la progression de la circulation.

Je ne sais pas si on l'a avec nous, mais on pourrait probablement la présenter à titre

3485 d'information. C'est une figure très, très simple et qui va montrer ce qu'on veut dire par là.

Par ailleurs, en ce qui concerne les années de référence, ce que j'aimerais dire, c'est qu'il y a de nombreux clients qui mandatent des firmes spécialisées pour faire des projections dans des buts différents, à des périodes différentes, avec des besoins différents. Et notre objectif, quand on a fait l'étude d'impact sur Jean-Leman, ce n'était pas de réconcilier diverses études, c'était de voir quelle était la proportion du transit dans Jean-Leman parce qu'on avait l'objectif de séparer le transit de la circulation locale. On aurait pu le définir de façon différente, on aurait pu effectivement séparer le trafic panquébécois, le transit panquébécois. Je ne suis pas sûr que pour nos besoins, ça aurait changé quelque chose, parce qu'on a, nous, identifié ce qu'était le transit, grand ou régional, versus le trafic local et c'était ce que, nous, on voulait mettre en évidence.

Ce serait un travail de moine, un travail considérable d'essayer de réconcilier des années de référence en fonction des différentes méthodes utilisées, des hypothèses utilisées, des besoins poursuivis par les promoteurs de ces différentes études-là. Et je pourrais passer à monsieur Son Thu Lê pour la régression.

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, s'il vous plaît.

**M. SON THU LÊ :**

Monsieur le président, monsieur le commissaire, voici le graphique. Je vous invite à regarder seulement le graphique dessiné en rouge. En rouge et avec des points en bas et en haut de la courbe rouge. Ça, ce sont des données moyennes sur la 132 qu'on a mesurées. Qu'on a mesurées depuis les années 1998, 97 jusqu'à 2003. Je présente seulement jusqu'à 2003 pour vous montrer qu'il y a des années, une période très courte, par exemple 2000, 2001, 2002, 2003, l'augmentation sur la 132 n'est pas très grande.

Donc, qu'est-ce qu'on a fait, si on trace une courbe, comme monsieur Fournier a dit, c'est une courbe de régression linéaire avec une corrélation, la meilleure corrélation possible, et c'est ça qui va donner la tendance.

C'est comme je disais tout à l'heure, si on se base sur le passé pour définir le futur, parfois on se trompe, parce que la circulation, comme monsieur Fournier a bien dit, c'est en fonction d'autres éléments, d'autres paramètres : le taux de motorisation, la population, le vieillissement de la population, les gens lorsqu'ils prennent leur retraite ou leur préretraite, ils vont voyager plus, ils vont se promener dans la région plus. Le taux des femmes au travail aussi. Donc, tous ces éléments-là nous permettent, à partir de l'enquête ménage qu'on fait, en 93, 98 ou même en 87 de revoir la régression ici et de prédire l'avenir jusqu'à 2021.

3530 Donc, ça se pourrait en l'an 2012 qu'on va trouver – 2012, 2013, 2014 – à peu près la même valeur à cause des facteurs qu'on ne connaît pas encore. Mais la tendance n'est pas linéaire comme on pense, comme elle va faire comme ça, mais la tendance suit une sorte de... est affectée par d'autres paramètres.

Donc, ça, ça veut dire qu'en 2021 ici, si rien ne se fait, on va avoir 68 000 véhicules sur la 132.

3535 **LE PRÉSIDENT :**

Merci. Je vous remercie, monsieur Brisset.

Monsieur Laurent Comtois, s'il vous plaît. Bonjour, monsieur Comtois !

3540 **M. LAURENT COMTOIS :**

3545 Bonsoir, monsieur le président ! Bonsoir, monsieur le commissaire ! Je m'intéresse particulièrement à deux objets, si on veut. D'abord, les questions de géométrie routière et, d'autre part, les questions d'accessibilité à la zone de développement économique que prévoit Candiac dans le quadrant sud-est.

3550 Premièrement, pour la question de la géométrie routière, je dirais que je suis venu à la table un peu pour vérifier une impression, au sens où quand je regarde le tracé qui est proposé par Candiac, j'ai le sentiment qu'il s'agit d'un tracé un peu plus simple en termes de géométrie routière. C'est un tracé qui me semble, d'abord parce qu'il permet de maintenir la continuité du rang Saint-André et aussi peut-être parce qu'il permet un meilleur agencement à l'échangeur Jean-Leman à l'extrémité est, j'ai donc l'impression qu'il s'agit d'un tracé nettement plus simple que ce qui est proposé.

3555 Alors, j'aurais souhaité, si possible, que l'expert-conseil de la Ville de Candiac, qui a conçu le tracé, vienne nous expliquer les tenants et aboutissants de ses décisions en termes de géométrie. Si la chose est possible.

3560 **LE PRÉSIDENT :**

3565 Écoutez, on va le faire mais demain seulement. Demain après-midi. Parce que ce soir, les gens commencent à être fatigués et lorsqu'on arrive avec des experts, des experts, des experts, vous comprendrez que ça peut être assez fastidieux. Donc, nous pourrions regarder ça demain après-midi. Est-ce que vous avez une autre question?

**M. LAURENT COMTOIS :**

3570 Oui. Mais, en fait, ma deuxième question était en lien avec la première. Comme le tracé de la Ville de Candiac permet d'assurer la continuité du rang Saint-André, je voulais avoir l'opinion de la Ville de Candiac quant à savoir dans quelle mesure cet élément-là est stratégique pour soutenir le développement qui est prévu dans l'ensemble du pôle de développement régional qui est prévu dans le quadrant sud-est.

**LE PRÉSIDENT :**

3575 D'accord. Madame Dupont, s'il vous plaît, êtes-vous en mesure de répondre à cette question?

**Mme MARIE DUPONT :**

3580 Je peux y répondre très brièvement mais, effectivement, je ne suis pas le spécialiste de la géométrie.

**LE PRÉSIDENT :**

3585 Donc, à ce moment-là, c'est préférable d'attendre à demain matin? À demain après-midi, c'est-à-dire?

**Mme MARIE DUPONT :**

3590 Oui, j'apprécierais effectivement que demain après-midi on puisse élaborer sur cette question-là.

**LE PRÉSIDENT :**

3595 Parfait. Parfait, madame Dupont

**M. LAURENT COMTOIS :**

3600 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

3605 Ce n'est pas parce que madame Dupont n'aimerait pas, mais elle préfère que ce soit quelqu'un d'autre qui soit en mesure de répondre plus adéquatement qu'elle à cette question-là.

**M. LAURENT COMTOIS :**

3610 Les deux questions sont reliées, effectivement. Probablement que l'expert-conseil en question pourra nous aider.

**LE PRÉSIDENT :**

3615 Vous pouvez les retenir et demain on regardera le tout avec l'expert de la Ville.  
Monsieur André Brodeur, s'il vous plaît?

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

3620 Monsieur le président, je m'excuse de vous interrompre.

**LE PRÉSIDENT :**

Excusez-moi, monsieur Fournier, je ne vous avais pas vu.

3625 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

3630 J'ai juste tiqué sur le mot *stratégique* en référence au rang Saint-André. Il faut avoir vu et circulé sur le rang Saint-André pour se rendre compte que c'est tout, sauf stratégique. Alors, si on veut aller dans cette direction-là, moi, j'aimerais avoir des données de circulation. Évidemment, on n'a pas ça au ministère des Transports mais j'aimerais avoir des données de circulation sur le rang Saint-André.

**LE PRÉSIDENT :**

3635 Oui, de toute façon, madame Dupont, je pense qu'elle va nous apporter des données de circulation sur le rang Saint-André, à ce que j'ai compris.

**Mme MARIE DUPONT :**

3640 On va effectivement déposer des études de circulation qu'on a fait faire. À savoir s'il y a effectivement des données précises, je pourrais vous revenir sur cette question-là demain.

**LE PRÉSIDENT :**

3645 Parfait. Merci.

**M. LAURENT COMTOIS :**

3650 En fait, je suis revenu au micro parce que peut-être que j'aurais dû mieux préciser ma question. Ce qui m'amenait à cette question-là, c'est le fait que le tracé proposé par Candiac permet effectivement l'aménagement d'un échangeur, permet donc d'accéder au rang Saint-André par la 30. Alors, c'est là que peut-être effectivement le rang Saint-André devient un accès privilégié et important au secteur en question. D'où la question donc.

3655 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Merci.

Monsieur Fournier, vous voulez ajouter?

3660 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Oui, j'ai besoin, monsieur le président, de réagir à cet élément-là. Le ministère des Transports n'a pas prévu d'échangeur au rang Saint-André et ce n'est pas un oubli et ce n'est pas le fait du hasard. L'échangeur Jean-Leman et l'échangeur 15/30 sont distants de 3.4 kilomètres. 3665 De venir mettre un échangeur entre les deux, ça nous ramènerait des zones de convergence et de divergence qui n'ont pas leur place sur une route de contournement, comme on veut en faire avec l'autoroute 30. Et, par ailleurs, il y a toujours cette volonté de protéger les terres agricoles en rendant leur accès le moins attrayant possible, tout comme on l'a fait au sud de Saint-Constant, Delson et Sainte-Catherine. Donc, on n'a pas l'intention d'aménager et on n'a pas 3670 l'espace, et on ne demandera pas un décret non plus pour aménager un échangeur au niveau de Saint-André.

D'ailleurs, strictement en termes – et je termine là-dessus – en termes de normes du ministère, on ne fait pas un échangeur d'une autoroute avec une rue locale de l'importance de 3675 Saint-André. On relie des boulevards importants mais non pas des rangs comme Saint-André.

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Fournier.

3680 Monsieur Brodeur, s'il vous plaît.

Oui, madame Dupont?

**Mme MARIE DUPONT :**

3685 Juste un petit commentaire. L'échangeur qui était prévu ou enfin qui est identifié au tracé de Candiac ne sert pas seulement que pour le rang Saint-André mais est quand même essentiel à la gare intermodale.

**LE PRÉSIDENT :**

3690

On pourra regarder ça demain, effectivement.  
Oui, monsieur Brodeur, s'il vous plaît.

**M. ANDRÉ BRODEUR :**

3695

Bonsoir, messieurs les commissaires ! En fait, ma question est en lien direct avec la question précédente. Comme vous avez ouvert la porte à ce qu'il y ait une présentation d'un expert de la Ville de Candiac, j'aimerais peut-être voir cette présentation-là avant de poser la question, mais je vais poser la question quand même parce qu'elle est en lien avec les commentaires qui viennent d'être mentionnés.

3700

En fait, comme la Ville de Candiac, comme il a été présenté, souhaite développer le quadrant sud-est, non seulement avec la plate-forme logistique, je pense qu'on a parlé beaucoup de plate-forme logistique, mais également au niveau du développement commercial, il y a 5 millions de pieds carrés de terrain qui est prévu au niveau du développement commercial, ce qui amène un potentiel de développement commercial autour de 1 2 million de pieds carrés commercial, comparativement à d'autres pôles commerciaux – 1.2 million de pieds carrés, c'est à peu près comme les Promenades Saint-Bruno – donc en termes de capacité d'accueil pour ce site-là, l'accessibilité est très importante, notamment au niveau commercial.

3705

3710

La Ville prévoit également 600 nouveaux logements, ce que j'ai compris, 600 nouveaux logements, mais également il y a la gare de train de banlieue qui est existante et ce qu'on en sait, c'est que l'AMT souhaite en faire une gare intermodale plus importante, étant donné qu'il s'agit de la gare en terminus du train de banlieue. Donc, un développement important.

3715

Donc, ce que je me posais comme question, dans quelle mesure chacun des tracés qui sont proposés à la fois par la Ville de Candiac et par le promoteur auront un impact sur la capacité d'accueil de ce développement-là.

3720

Ma question est la suivante et elle s'adresse aux deux, finalement, à la fois à la Ville de Candiac et à la fois au ministère des Transports, j'aimerais que chacun des promoteurs en quelque sorte de chacun des tracés illustre l'itinéraire que devront emprunter les différents usagers. Puis, là, quand je parle d'usagers, je ne parle pas seulement que des automobilistes, non seulement que les résidents qui veulent s'y destiner mais également les consommateurs pour le pôle commercial, mais également les autobus qui vont se destiner à cette future gare intermodale, mais également les usagers de la gare de train de banlieue, et finalement également les camions qui devraient s'y destiner s'il y a une plate-forme logistique. Donc, d'illustrer l'itinéraire que devront emprunter ces usagers-là en provenance de Châteauguay de l'ouest et en provenance de Saint-Philippe. J'aimerais que ça soit assez précis.

3725

3730

**LE PRÉSIDENT :**

3735 Avant toute chose, avant de regarder cet aspect, j'aimerais quand même avoir les  
commentaires de monsieur Byrns au niveau du projet de parachèvement de l'autoroute 30. Est-ce  
que ce projet de parachèvement est complémentaire à la desserte de Candiac par le service de  
train de banlieue de Montréal/Delson? Et ce projet de développement de boulevard urbain dans  
l'axe de la route 132, quelles sont les similitudes qui peuvent exister? Comment vous voyez ça,  
chez vous, l'aspect gare intermodale à l'heure actuelle? Je pense qu'il y a eu une entente qui a  
été signée par les différentes municipalités et l'AMT relativement à ça. Comment voyez-vous ça  
3740 chez vous?

**M. JAMES BYRNS :**

3745 Alors, c'est certain qu'à long terme, on vise une gare intermodale. On aimerait ça avoir  
une gare intermodale intégrée avec un service d'autobus ou, si la possibilité d'un développement  
existe, on aimerait aussi avoir un développement urbain intégré avec la gare. Mais la situation  
actuelle du train de banlieue est très bien décrite dans l'étude d'impact sur l'environnement. Vous  
l'avez lu à la page 20 et 21. Alors, à ce jour, les débits de circulation, les débits d'achalandage  
ne sont pas au rendez-vous.

3750 Afin de faire survivre la gare, nous avons mis une gare temporaire à Candiac. Nous  
espérons que la croissance va augmenter. À date, nous avons une augmentation de 8 % par  
rapport à l'année dernière. Nous allons procéder le mois prochain à des comptages plus  
spécifiques sur l'origine-destination des usagers à Candiac et aussi espérer que l'achalandage va  
3755 continuer à monter.

**LE PRÉSIDENT :**

3760 Donc, d'après ce que je peux voir, vous n'êtes pas certain finalement de réaliser à long  
terme cet objectif de gare intermodale, dépendamment évidemment de la rentabilité des  
infrastructures, d'une part, et aussi de l'achalandage. Exact?

**M. JAMES BYRNS :**

3765 À court terme, qu'est-ce qu'on vise, c'est un achalandage adéquat pour maintenir les  
services de train. Présentement, nous avons deux départs de Candiac. Nous allons augmenter à  
partir du 12 septembre à quatre départs et nous espérons avoir notre croissance assez pour  
maintenir un peu nos objectifs qu'on avait initialement.

**LE PRÉSIDENT :**

3770 À l'heure actuelle, quel est votre achalandage, monsieur Byrns?

**M. JAMES BYRNS :**

3775

Il est environ de 2 000 déplacements par jour.

**LE PRÉSIDENT :**

3780

Et pour assurer une rentabilité?

**M. JAMES BYRNS :**

3785

On visait initialement plus près de 3 000, 2 700 usagers. Alors, on espère qu'avec l'augmentation de la fréquence qui va avoir lieu au mois de septembre, et avec qu'est-ce qu'on a vu depuis l'ouverture qui a eu lieu au mois d'avril, on espère pouvoir atteindre cet objectif-là d'ici l'année prochaine.

**LE PRÉSIDENT :**

3790

Merci.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3795

Juste pour compléter, monsieur Byrns. Juste pour bien comprendre, le 2 000 passagers en fait, le 2 000 déplacements, c'est en fonction de combien de départs par jour?

**M. JAMES BYRNS :**

3800

Présentement, c'est sur toute la ligne, il y a quatre départs. De Delson vers Montréal, il y a quatre départs. De Candiac, il y en a deux.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3805

Ça, c'est aux heures de pointe, j'imagine?

**M. JAMES BYRNS :**

3810

Oui, c'est seulement qu'en pointe. Le service est seulement qu'en pointe.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Et pour augmenter, vous voulez aller à combien de départs par jour?

3815 **M. JAMES BYRNS :**

On va augmenter à quatre départs à partir de Candiac.

3820 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, quatre départs de Delson combinés avec quatre départs de Candiac.

3825 **M. JAMES BYRNS :**

Exactement.

**LE PRÉSIDENT :**

3830 En fait, le départ de Delson s'arrête évidemment à Candiac par la suite. C'est ça? Ou le contraire. Je ne suis pas très familier. Parce que la voie ferrée passe par où? Par Victoria ou par Mercier? Je ne sais pas. Par quel pont?

**M. JAMES BYRNS :**

3835 Mercier.

**LE PRÉSIDENT :**

3840 Par le pont Mercier.

**M. JAMES BYRNS :**

3845 C'est le pont ferroviaire qui longe le pont Mercier. J'aimerais juste rajouter, par exemple, pour les possibilités d'un développement urbain, si la Ville va de l'avant avec ça, c'est certain qu'on va travailler en étroite collaboration avec eux autres pour développer un genre de quartier axé sur le transport en commun, un peu comme on a fait avec Mont Saint-Hilaire et qu'on fait présentement aussi dans le secteur de Longueuil, du Vieux-Longueuil sur la Rive-Sud.

3850 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Pour monsieur Fournier, peut-être sur un autre sujet, parce qu'on a parlé aussi de quels sont les accès. Ce qu'on peut comprendre jusqu'à maintenant avec votre projet, c'est qu'il n'y a aucun accès. C'est-à-dire que par définition même d'une autoroute, il n'y en a aucun. Ce qu'on entend depuis tout à l'heure, c'est qu'on dit, bon, est-ce qu'il y a des accès sur l'autoroute. Donc, 3855 s'il y a des accès, est-ce que c'est encore une autoroute?

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

3860 Bien, écoutez, il faut faire un choix. Une autoroute, ça sert à accommoder des déplacements sur de longues distances, à haute vitesse. Ça ne sert pas à du trafic local à la base. Bon, vous pourrez me citer plusieurs exemples où des autoroutes sont utilisées à des fins locales, et Métropolitain à Montréal est probablement le pire exemple qui existe. 85-90 % du trafic sur la Métropolitaine est du trafic local et non pas du trafic de transit.

3865 Cependant, quand on met en place des autoroutes, quand on met en place de nouvelles autoroutes maintenant, la philosophie du ministère est très claire. On veut en faire des autoroutes, donc des voies pour les déplacements de longue distance pour le transit et on cherche à accommoder le trafic local différemment. Donc, sur cette portion-là de Jean-Leman, tout comme sur la 30 au sud, il n'y a pas d'échangeur de prévu autre que les échangeurs  
3870 autoroute à autoroute aux deux extrémités.

Par ailleurs, en ce qui concerne la gare intermodale, il faudrait voir d'où vient la clientèle. Je ne suis pas sûr, moi, que la clientèle va venir de très loin à l'ouest pour venir à la gare qui est là. Et si elle vient, elle va probablement de toute façon, comme il n'y a pas d'accès à l'autoroute  
3875 ailleurs à l'ouest non plus, cette clientèle-là va nécessairement devoir passer par la route 132. Donc, il n'y a pas vraiment d'avantage en termes de desserte de la gare intermodale d'avoir un échangeur à Saint-André, sauf peut-être pour trois clients exceptionnels.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3880 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

3885 Merci.

**M. ANDRÉ BRODEUR :**

3890 Un point par rapport à ça. Dans le fond, pour les citoyens de Châteauguay, qui arrivent de Châteauguay, comme il n'y a pas de sortie de l'autoroute 30, il n'y a pas d'autre station, la gare de Delson n'est pas plus accessible que celle de Candiac. Donc, les gens qui arriveraient de Châteauguay iraient à la gare de Candiac étant donné qu'il n'y a pas de sortie sur l'autoroute pour accéder à la gare de Delson.

**M. JAMES BYRNS :**

Monsieur le président, est-ce que je pourrais amener un commentaire sur ça?

**LE PRÉSIDENT :**

3900

Oui.

**M. JAMES BYRNS :**

3905

Les gens en provenance de Châteauguay sur l'autoroute 30 peuvent prendre la gare de Sainte-Catherine.

**LE PRÉSIDENT :**

3910

De Sainte-Catherine. Donc, il y a déjà une solution à votre problème.

**M. ANDRÉ BRODEUR :**

3915

Mais ma question s'adressait non seulement pour l'accessibilité de la gare mais, dans le fond, pour l'accessibilité de l'ensemble de ce secteur-là qui a un potentiel de développement commercial très important. Je pense qu'il faut vraiment le souligner, 1.2 million de pieds carrés commercial en développement, c'est considérable, c'est générateur d'achalandage important. Puis, effectivement, un pôle de développement comme celui-là de 1.2 million de pieds carrés commercial va drainer jusqu'à Châteauguay et même plus loin que ça.

3920

Donc, ma question était : quel est l'itinéraire entre les deux tracés pour accéder à ce secteur-là, non seulement pour la gare mais également pour l'ensemble des activités qu'il va y avoir dans ce secteur-là.

3925

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Fournier.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

3930

Monsieur le président, les accès sont relativement simples à montrer. Alors, pour les gens qui arrivent de l'ouest, qui vont arriver ici, donc si on est en direction est, ils viennent prendre la 15 nord par cette bretelle-ci, comme ça, on les amène dans l'échangeur 15/132 jusqu'à l'échangeur Jean-Leman et ils accèdent à tout le territoire comme ça. Les gens de l'est,

3935

pour eux, il n'y a aucune différence, évidemment ils accèdent à travers l'échangeur Jean-Leman. Et les gens de la 132, il n'y a pas de différence non plus, ils accèdent eux aussi à travers l'échangeur Jean-Leman.

Je le mentionnais hier, je le reprends, on a fait des analyses de capacité de l'échangeur

3940 Jean-Leman en fonction de la demande prévisible de développement connu dans ce quadrant-là et Jean-Leman peut répondre à cette demande-là.

Au-delà de ça, on avait discuté avec les deux municipalités, c'est-à-dire Delson qui est de ce côté-là et Candiac, de la possibilité d'implanter un échangeur ici au niveau de la 15. Et je vous  
3945 dis tout de suite, vous allez me dire pourquoi c'est possible là alors que vous ne voulez pas le faire là? La différence, c'est qu'ici, on le ferait sur des collecteurs et non pas sur les voies rapides, ce qui nous permettrait de gérer mieux les zones de conflit et de les avoir ailleurs que sur les voies rapides.

3950 **LE PRÉSIDENT :**

Et les avoir également ailleurs que la zone agricole. C'est ça?

3955 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Ailleurs qu'en zone agricole, desservant directement le parc industriel de Delson et directement tout le secteur commercial en planification de l'autre côté. Ce projet-là est toujours en discussion.

3960 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Je vous remercie, monsieur Brodeur.

3965 **M. ANDRÉ BRODEUR :**

En fait, l'autre...

**LE PRÉSIDENT :**

3970 Non, non. C'est déjà terminé pour vous. Ça fait plusieurs questions.

**M. ANDRÉ BRODEUR :**

Regardez, je voulais comparer les deux...

3975

**LE PRÉSIDENT :**

Non. J'ai dit que demain après-midi, l'expert de la Ville de Candiac va venir expliquer son projet. D'accord? Je vous remercie.

3980 Oui, monsieur Brouillette, vous avez une intervention?

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

3985 Bien, ce n'est pas une intervention, je veux juste un point d'éclaircissement, monsieur le président. Vous m'avez dit que peut-être mon ministère pourrait déposer un mémoire, et pour suivre bien les débats, est-ce que je suis autorisé à poser une question sans avoir été m'enregistrer? Parce que je ne veux pas prendre non plus la place des citoyens. Je suis ici comme personne-ressource, mais si je deviens une personne qui est obligée de déposer un

3990

**LE PRÉSIDENT :**

Disons, est-ce qu'on peut attendre à demain peut-être pour éventuellement juger...

3995

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

Ça pourrait être possible, mais est-ce que monsieur Byrns va être là demain? Parce que dans l'après-midi, il n'y était pas. Puis est-ce que demain après-midi, ça va être la même chose? Parce que c'est pour monsieur Byrns que je poserais la question. C'est à mon collègue en arrière. C'est une question de précision en fin de compte.

4000

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Byrns, allez-vous être là demain après-midi?

4005

**M. JAMES BYRNS :**

Je n'avais pas l'intention d'être ici. J'ai déjà un rendez-vous prévu pour demain après-midi.

4010

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, je vous permets d'interroger, de poser une question, monsieur Brouillette.

4015

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

Merci beaucoup, monsieur le président. Ma question, c'est que là, on a sur le tronçon des chemins de fer, un achalandage global. Est-ce que ça serait possible pour monsieur Byrns de nous donner chacun des points des gares, l'achalandage à chacun des points? Puis aussi, il y a quelqu'un dans la journée qui a parlé que ça pouvait desservir la population du pôle – encore je reviens à la CMM – mais le pôle identifié de Saint-Jean-sur-Richelieu. Est-ce qu'il y a un achalandage, il y a des gens qui proviennent de là quand on calcule 2 000 personnes par jour?

4020

**LE PRÉSIDENT :**

4025 Est-ce que vous avez des données là-dessus, monsieur Byrns?

**M. JAMES BYRNS :**

4030 Oui, effectivement, nous avons pour toutes les gares, excepté la gare de Candiac, nous avons des données 2004. Je pourrais faire parvenir demain matin à la commission le détail de la provenance des gens qui utilisent le train de banlieue actuellement.

4035 Je peux, par exemple, mentionner de mémoire, les gens de Saint-Philippe ou les gens qui emprunteraient le rang Saint-André, c'est assez minime actuellement. Ça serait peut-être de l'ordre de 2 % de la clientèle.

**LE PRÉSIDENT :**

4040 Parfait. Merci. Ça fait que vous allez déposer à la commission ces informations-là demain. Je vous remercie.

Et, monsieur Brouillette, vous aurez toujours le loisir d'aller visualiser ces données-là sur le site Internet de la commission.

Monsieur Denis Bilodeau, s'il vous plaît.

4045 **M. DENIS BILODEAU :**

Bonsoir !

**LE PRÉSIDENT :**

4050 Rebonsoir !

**M. DENIS BILODEAU :**

4055 En sachant que les producteurs ne peuvent plus déboiser pour remettre en culture, même les terres en friche, est-ce que quelqu'un pourrait déposer à la commission une copie du *Règlement sur les exploitations agricoles*? Puis est-ce que toutes les terres qui sont en boisé présentement ne peuvent pas être déboisées? Ça veut dire que c'est une perte encore pour les agriculteurs qui ne peuvent pas déboiser. Est-ce qu'on pourrait avoir la photo avec les arbres qu'on voyait à Candiac? Dans le tronçon Jean-Leman.

**LE PRÉSIDENT :**

Bien, en fait, c'est...

4065 **M. DENIS BILODEAU :**

C'est la vue de...

**LE PRÉSIDENT :**

4070

Mais lorsque vous parlez, monsieur Bilodeau, que les agriculteurs ne peuvent pas déboiser pour procéder à l'agriculture, ni les terres en friche non plus, ils ne peuvent pas, mais de quel droit? Je veux dire, est-ce que c'est un règlement?

4075

**M. DENIS BILODEAU :**

C'est ça que je demande. Est-ce que quelqu'un pourrait déposer une copie à la commission.

4080

**LE PRÉSIDENT :**

Je vais demander à monsieur Brouillette d'éclaircir ce point-là. Est-il vrai, monsieur Brouillette, qu'on a une terre en friche, on ne peut plus la cultiver, c'est défendu?

4085

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

4090

Effectivement. Là, la terre en friche, je ne suis pas certain, mais le dernier REA, le *Règlement sur les exploitations agricoles* de décembre 2004 interdit tout déboisement pour des fins agricoles seulement. Si vous voulez déboiser pour une zone urbaine, si vous voulez déboiser pour faire une construction, c'est autorisé. Là, il commence à y avoir un assouplissement pour certaines cultures. Exemple : le bleuet. Là, je ne les ai pas en mémoire malheureusement, mais le ministère de l'Environnement est en train de voir à assouplir.

4095

Mais l'objectif derrière ça, pourquoi que le ministère de l'Environnement a pris ça, c'est pour éviter l'augmentation des cultures intercalaires. Autrement dit, dans notre jargon, puis pour que les gens comprennent bien, c'est qu'on s'aperçoit de plus en plus, il y a eu une étude qui a été faite par le ministère de l'Environnement qui a dévoilé que ce n'était pas les productions animales, l'image porcine qui est si noircie n'était pas à la base de la charge de phosphore retrouvée dans les cours d'eau, mais elle est à la base du type de culture utilisée qui sont les cultures de maïs, de soya.

4100

4105

Donc, à partir de là, les nouvelles superficies qui étaient mises en culture, c'était pour ces fins-là, et pour limiter. C'est par un biais différent qu'il l'a fait. Mais dans les autres cas, ça peut être déboisé pour toute autre raison. Puis ça, ça touche seulement que les producteurs agricoles. Il y a des gens qui sont propriétaires terriens. On a vu le monsieur tout à l'heure qui

est venu, de Candiac, il en a fait du déboisement, puis il pourrait en faire encore parce que ce n'est pas pour mettre des terres en agriculture.

4110 Ça fait que c'est sûr que cette politique-là va amener une denrée rare. Au début, elle était assez contraignante parce qu'elle disait que le déboisement qui a été fait avant décembre 2004 ne pouvait pas être mis en valeur s'il n'avait pas été cultivé l'année précédente. Autrement dit, normalement quand on procède à faire du déboisement, on crée des andains, on tasse le bois. La mécanisation est parfaite aujourd'hui pour faire ces travaux-là, c'est quasiment léger, on pourrait dire, c'est juste coûteux mais c'est léger. Puis il aurait fallu qu'ils aient été en culture  
4115 l'année dernière.

Là, maintenant, ils ont donné une extension. Ils ont commencé par une extension d'un an et puis je pense qu'ils sont rendus à 2007. Le producteur va avoir jusqu'en 2007 pour mettre ces terres-là en culture, qui ont été déboisées avant le 15 décembre 2004.

4120

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, c'est un règlement qui a été édicté par le ministère de l'Environnement, c'est ça?

4125

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

Oui, exactement.

**LE PRÉSIDENT :**

4130

Monsieur Thomassin, ce règlement-là, est-ce que vous pourriez le déposer à la commission?

**M. ÉRIC THOMASSIN :**

4135

Oui, sans problème, on pourra le déposer. Pour ce qui est de l'application et tout ça, si jamais il y a une question précise, bien, on pourra faire appel aux personnes chez nous qui sont responsables de l'application de ce règlement-là.

4140

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Merci, monsieur Thomassin. Et monsieur Brouillette parlait également d'une étude qui a été faite chez vous par le ministère de l'Environnement. Est-ce que vous avez le titre de cette étude-là, monsieur Brouillette?

4145

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

Ça serait facile pour moi d'obtenir le nom de l'étude. Présentement, je ne l'ai pas de mémoire, je m'en excuse.

4150

**LE PRÉSIDENT :**

Donc, demain après-midi, vous pourrez nous donner cette information-là?

4155

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

J'en prends bonne note, puis je vous l'apporte demain.

**LE PRÉSIDENT :**

4160

Parfait. Merci. Mon collègue a une question.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

4165

Monsieur Brouillette, vous parlez de terre en friche. Comment le règlement définit la terre en friche? De quelle façon est-ce qu'il la définit? Est-ce que vous vous en souvenez?

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

4170

Écoutez, le règlement, quel règlement?

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Celui dont vous parliez tout à l'heure.

4175

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

C'est parce que je ne suis pas sûr, là. Le monsieur a avancé les terres en friche. J'ai bien dit que je n'étais pas sûr que ça encadrerait les terres en friche. Donc, c'est une nuance qu'il va falloir vérifier dans le règlement du ministère de l'Environnement.

4180

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Est-ce que vous pouvez vérifier pour nous?

4185

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

Oui, je peux le faire, effectivement. C'est parce que, regardez. Au début, quand ces règlements-là sortent, les gens, on est tous un petit peu surexcités parce qu'on a une problématique en Montérégie de déboisement très grand. Il y a eu une étude du fédéral à un moment donné qui a mentionné qu'en bas de 30 % de couvert forestier dans un territoire quelconque... je ne veux pas utiliser le mot MRC parce que c'est par déformation, parce qu'on travaille avec les MRC à élaborer, la MRC de Roussillon a fait un excellent travail, elle a procédé à une caractérisation de ses boisés et, là, on est en train de travailler avec eux pour faire un RCI, un règlement de contrôle intérimaire sur le déboisement.

Les nouvelles orientations gouvernementales, l'addenda qui a été produit en février 2005, vient créer l'obligation au monde municipal de voir à protéger les boisés qui sont en bas de 30 % de leur territoire. Ça fait que ça s'inscrit dans une démarche gouvernementale majeure et là, on était surexcité parce qu'on disait : *Ça vient aider. Est-ce qu'on a besoin de faire un RCI?* Mais quand on se met à lire le document avec précision, on s'est rendu compte que ça couvrait que les agriculteurs, un point c'est tout. Merci.

Merci beaucoup, monsieur. Oui, exactement, on m'apporte l'addenda.

*Le gouvernement recommande instamment aux MRC dont le territoire inclut dans les municipalités qui contiennent une superficie forestière de 30 % et moins d'adopter sans délai une réglementation visant à contrôler le déboisement de celle-ci. Cette réglementation devrait viser autant les espaces situés en zone agricole que ceux qui se trouvent à l'extérieur de la zone agricole afin de préserver un maximum d'espace boisé à l'état naturel.*

Puis, on nous fournit une liste de la densité des boisés. Donc, je reviens à l'explication avant que le monsieur ait la gentillesse de m'apporter ce document-là, c'est qu'on pensait que ça couvrait tous les boisés. On disait : *Ah ! c'est fini. Notre problème est réglé. On ne touche plus aux boisés. Le gouvernement les prend en charge.* Mais en lisant les subtilités, on s'est rendu compte que c'était seulement que les agriculteurs qui étaient touchés. Et quand je dis : *les agriculteurs*, c'est dans l'objectif qu'ils visent dans le déboisement. S'ils déboisent pour augmenter sa superficie en culture, il n'a pas le droit. S'il déboise pour bâtir une remise ou pour installer une porcherie ou une étable laitière, il a le droit. Est-ce qu'on voit la nuance ou la subtilité? Ou c'est pour d'autres fins, pour faire un golf, c'est autorisé.

Donc, par un autre biais – ça, on parle du REA, c'est un règlement du ministère de l'Environnement – par un autre biais, le gouvernement, dans les orientations gouvernementales, vient fermer cette porte-là qui était ouverte là. Est-ce que vous la saisissez la nuance?

**LE PRÉSIDENT :**

Oui.

**M. BERNARD BROUILLETTE :**

4230

Merci, monsieur le président. Je pense que j'ai terminé.

**LE PRÉSIDENT :**

4235

Ça me fait plaisir, monsieur Brouillette.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Monsieur le président?

4240

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur?

4245

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Si vous le souhaitez, monsieur Labbé, notre spécialiste agricole, est extrêmement familier avec ce règlement-là, il y a des subtilités en termes de superficie déboisible et non déboisible qu'il pourrait être intéressant de présenter devant la commission et je pense qu'elles vont exactement dans le sens de la question du citoyen.

4250

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que ça peut être très court, parce qu'il est déjà 10 h 45. Est-ce que vous pouvez être là demain après-midi? Non?

4255

**M. DANIEL LABBÉ :**

Je ne peux pas, malheureusement. Demain soir, je serai ici.

4260

**LE PRÉSIDENT :**

Demain soir. Vous pourriez revenir demain soir avec cette question-là et en début, je prends note qu'en début de séance demain soir, on pourra entendre l'exposé de votre expert là-dessus.

4265

**M. DENIS BILODEAU :**

Monsieur le président, en même temps, j'avais posé une question hier pour le prix de l'autoroute 15, le complexe de l'échangeur en 2002, puis actualisé aujourd'hui. Je n'ai pas eu

4270

de réponse. Peut-être que je pourrais l'avoir demain soir en même temps?

**LE PRÉSIDENT :**

4275 Ah ! oui. Ça a été demandé, effectivement, hier soir. Ça devait être apporté aujourd'hui.

**M. DENIS BILODEAU :**

4280 C'est peut-être pour mieux comprendre pourquoi qu'ils ne veulent pas aller là.

**LE PRÉSIDENT :**

4285 Non, non, je ne pense pas que ce soit ça. C'est peut-être un oubli de leur part, mais je suis certain que monsieur Fournier va faire diligence et nous aurons l'information demain.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

On va le chercher, monsieur le président.

4290 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Fournier.

C'est votre deuxième question que vous venez de faire. Non?

4295 **M. DENIS BILODEAU :**

Non. Je veux faire ma deuxième question.

**LE PRÉSIDENT :**

4300 Bien, vous en aviez une au début pour...

**M. DENIS BILODEAU :**

4305 Bien, c'est ça, j'ai parlé des arbres au début. C'est tout.

**LE PRÉSIDENT :**

4310 En tout cas, plus de préambule. Une question, point.

**M. DENIS BILODEAU :**

4315 Non, non, pas de préambule. Pas de préambule. C'est juste pour demander s'il y a  
quelqu'un qui pourrait me dire comment un chauffeur de camion fonctionne? Il part d'un point A,  
qui est mettons Moncton. À un moment donné, il faut qu'il arrête en quelque part, le monsieur,  
ou il faut qu'il aille livrer son voyage, supposons dans le West Island. Il va reprendre un autre  
*trailer* comme on dit dans le jargon, puis il s'en retourne chez eux. La plupart du temps, c'est de  
même que ça marche.

4320 **LE PRÉSIDENT :**

Oui?

**M. DENIS BILODEAU :**

4325 Ça fait que le monde, ils peuvent pas rouler plus que dix heures, je crois, par jour?  
Treize heures? Ça veut dire ça, ça leur donne un aller-retour Montréal/Edmunston à peu près.  
Ça veut dire que le grand transit en réalité est peut-être moins qu'on pense, parce que les  
camionneurs, c'est comme un chauffeur d'autobus. Il s'en va jusqu'à temps qu'il soit capable de  
4330 revenir chez eux. J'imagine que le camionneur, c'est pareil aussi. Il fait ses treize heures dans sa  
journée.

**LE PRÉSIDENT :**

4335 Dépendamment de l'endroit où il va, effectivement. C'est parce qu'en fait, il y a des  
transports sur de très longues distances également. Donc, ça ne veut pas nécessairement dire  
que le type retourne chez lui dans la même journée, mais il y a sûrement une partie de ça qui,  
effectivement, est retournée dans la même journée à son point de départ. Mais, peut-être que  
monsieur Fournier aimerait élaborer sur cette question-là.

4340

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

4345 Je ne suis pas un spécialiste mais c'est un domaine dans lequel j'ai travaillé déjà. Il peut y  
avoir, d'abord, plus qu'un chauffeur. Il y a des périodes de repos qui permettent d'allonger ces  
périodes-là. Il y a toute une comptabilité qui est quotidienne mais hebdomadaire aussi, avec  
laquelle je ne suis pas très familier mais qui permet une certaine souplesse. Ce que je peux vous  
dire cependant, c'est que le transit tel qu'on l'a défini prend en compte, on a mesuré, enquêté  
ces gens-là et on sait que ce qu'on appelle grand transit, on sait qu'ils viennent de l'extérieur de la  
région et qu'ils vont à l'extérieur de la région. Ça nous suffit comme définition pour l'objectif qu'on  
4350 avait.

**LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Merci. Merci, monsieur Bilodeau.

4355

Monsieur Serge Drouin, s'il vous plaît.

**M. SERGE DROUIN :**

Bonsoir !

4360

**LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir !

4365

**M. SERGE DROUIN :**

J'aurais deux petites questions, mais j'aurais une précision sur un commentaire ou une demande de monsieur Déryger sur pourquoi la plate-forme logistique en zone agricole? Je pense que c'est important de remettre ça dans son contexte, puis voir aussi dans quel contexte.

4370

Le projet de plate-forme logistique, il date du début des années 2001. Le CRD, le Conseil régional de développement a préparé une étude sur le bioalimentaire et ciblait notre région comme étant un endroit cible pour ce genre de projet-là. Donc, la Ville de Candiac s'est intéressée au projet avec les experts qui avaient préparé l'étude. Et si ma mémoire est fidèle, le nom de la firme, je pourrais vous le nommer, mais qui a préparé l'étude, on a travaillé avec eux. À cette époque-là, le projet d'autoroute 30 qui était à l'étude, c'était sur la 132. Le projet de Candiac se faisait entièrement en zone blanche, donc il n'y avait rien de prévu en zone verte et, comme madame Dupont l'a dit, on n'a toujours pas de projet en zone verte dans notre plan de développement.

4375

4380

En 2003, donc suite à ça, le ministère, le gouvernement plutôt a choisi le tracé sud et a choisi aussi de placer les bretelles dans la zone blanche qui était prévue à cette fin, à la fin de notre projet de parc logistique. Donc, on a travaillé avec la région, la CLD, la MRC, à voir comment intégrer notre projet de parc logistique dans le tracé du ministère. Donc, on ne souhaite pas utiliser la zone agricole, mais bien conserver notre potentiel de développement de parc logistique. Et c'est dans ce cadre-là seulement que nous, on planifie le tracé de Candiac. Il y a d'autres raisons et on les a soulevées, en tout cas on tente de les soulever, il y a d'autres raisons pour lesquelles on choisit le tracé.

4385

4390

Donc, à votre question, monsieur Déryger, on ne souhaite pas utiliser la zone agricole pour les fins de notre parc logistique, mais on doit considérer le potentiel de notre parc logistique. Et la région, ce qu'elle souhaite faire, et je pense que tout le monde est venu vous le dire, c'est de conserver ce potentiel-là de procéder à son parc logistique. Je pense que c'est

4395 important de faire ce point-là, que si l'autoroute... qu'il n'y a pas d'autoroute au sud tel que c'était  
planifié, mais on ne serait pas à démontrer une utilisation agricole pour le projet de la région. Ça,  
c'est mon...

**LE PRÉSIDENT :**

4400 C'est votre question.

**M. SERGE DROUIN :**

4405 C'était ma mise au point. Ma question, c'est dans le cadre de l'étude d'impact, est-ce que  
le ministère a effectué un inventaire des milieux humides qui se trouvent dans la zone de boisé le  
long du rang Jean-Leman Sud?

**LE PRÉSIDENT :**

4410 Monsieur Fournier.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

4415 Monsieur le président, oui, je vais demander à monsieur McCann de préciser comment  
on l'a fait.

**M. BERNARD McCANN :**

4420 Pouvez-vous me préciser l'endroit exact?

**M. SERGE DROUIN :**

4425 Ça prendrait la photographie aérienne, monsieur le président. C'est assez facile à  
identifier. Donc, le boisé Jean-Leman se trouve ici. Donc, dans la partie...

**M. BERNARD McCANN :**

4430 Dans le secteur du tracé comme tel.

**M. SERGE DROUIN :**

Oui, oui, effectivement.

**M. BERNARD McCANN :**

4435 Ce secteur a été parcouru, effectivement...

**M. SERGE DROUIN :**

Dans le fond, dans l'endroit où vous passez.

4440

**M. BERNARD McCANN :**

Quand on parle d'un milieu humide, on parle de milieu humide de façon temporaire ou annuelle.

4445

**M. SERGE DROUIN :**

Bien, je veux savoir si vous avez fait un inventaire des milieux humides parce qu'on retrouve des types de fleurs – et je ne suis pas un spécialiste – des types de fleurs qui déterminent qu'il y a des zones humides à l'intérieur de cet endroit-là.

4450

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que c'est possible de préciser l'endroit?

4455

**M. SERGE DROUIN :**

Avec une photographie aérienne, monsieur le président, on pourrait bien voir.

4460

**M. BERNARD McCANN :**

Effectivement, monsieur montre l'endroit ici. Il y a une friche d'environ deux ans.

**LE PRÉSIDENT :**

4465

Vous savez, pour les transcriptions, *montre l'endroit*, ça ne dit pas grand-chose dans les transcriptions.

**M. SERGE DROUIN :**

4470

Regardez, je vais vous le montrer. C'est ici, juste ici.

**M. BERNARD McCANN :**

4475

Mais on ne voit pas les milieux humides. Il y a quelques milieux le long du boulevard Jean-Leman où on voit de la végétation de type milieu humide, mais c'est un fossé qui se remplit et s'inonde annuellement. Et le long, dans la forêt, on a identifié un endroit qui pourrait être

inondé au printemps. Ce n'est pas nécessairement des milieux humides où la végétation est en conséquence, mais ça survient surtout d'une absence de drainage au printemps à ces milieux-là.  
4480 Le reste de l'année, c'est plutôt asséché et sans, comment je dirais, sans faune particulière qui va dans ces milieux-là comme telle.

On voit qu'il y a eu abandon il y a plusieurs années des cultures, puis c'est probablement ça qui crée que l'eau reste à certains endroits plus en surface. Sauf sur le boulevard Jean-Leman  
4485 où il y a un petit fossé qui s'inonde à chaque année. Ça, c'est dans ce secteur-là. Milieux humides, on ne parle pas des étangs, par exemple, l'étang qui est ici et l'étang qui se trouve dans la forêt. Ce sont des étangs.

**M. SERGE DROUIN :**

4490 Est-ce que je peux?

**M. BERNARD McCANN :**

4495 Oui?

**M. SERGE DROUIN :**

Donc, je comprends dans le fond qu'il n'y a pas eu d'étude comme telle. Vous avez un  
4500 inventaire quelconque des milieux humides.

**M. BERNARD McCANN :**

Bien, l'inventaire, moi, j'ai fait caractériser ici l'étang du 99, Saint-André et l'étang qui se  
4505 trouve à cet endroit-là parce que la flore et la faune est particulière. Si vous voulez, je peux vous donner les résultats de cette caractérisation-là.

**M. SERGE DROUIN :**

4510 Une deuxième question.

**LE PRÉSIDENT :**

Attendez deux secondes. Bon, la raison principale qui a fait qu'il n'y a pas eu de  
4515 caractérisation des milieux humides, c'est que vous ne considérez pas que ces milieux-là soient humides. Est-ce que c'est ça?

**M. BERNARD McCANN :**

4520 Pas ceux observés dans la friche, même si le long du fossé du boulevard Jean-Leman, il  
y a effectivement de la végétation qui laisse penser que c'est un milieu humide, mais c'est inondé,  
c'est dans le fossé du boulevard Jean-Leman. Donc, ça représente pas nécessairement un  
intérêt grand sur le plan de la végétation comme telle ou du caractère qui pourrait être... on  
pourrait refaire le fossé et enlever toute caractéristique d'un milieu qui potentiellement pourrait être  
4525 humide. C'est pour cette raison-là qu'on n'a pas caractérisé ce secteur-là. Cependant, s'il y a  
lieu, on pourrait le faire en temps propice.

**LE PRÉSIDENT :**

4530 En tout cas, la commission va y penser. Allez-y avec votre seconde question.

**M. SERGE DROUIN :**

4535 Merci, monsieur le président. Dans le cadre du tracé proposé pour Jean-Leman, j'aurais  
une question au promoteur. Si on ne tient pas compte de l'aspect discriminant de la zone agricole,  
donc de tout ce qu'on a parlé depuis tout, est-ce que le promoteur est d'accord que le tracé de  
Candiac, au niveau environnemental, est supérieur parce qu'il évite l'expropriation du domaine de  
monsieur Lemieux qui est venu se présenter tout à l'heure, qui évite la destruction de son étang,  
de sa faune et de sa flore, qui évite le boisé que je viens de parler, donc on passe à côté du  
4540 boisé, qui limite le bruit et les poussières compte tenu de son éloignement et limite l'impact visuel  
compte tenu aussi de son éloignement. Si on enlève la discrimination basée sur la zone agricole.

**LE PRÉSIDENT :**

4545 Monsieur Fournier.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

4550 Monsieur le président, le tracé de Candiac, on ne l'a jamais vu dans un plan détaillé. On  
en a discuté avec les représentants de la municipalité à quelques reprises, on a des esquisses qui  
ressemblent à ça mais qui ne nous permettent pas de nous faire une idée précise de l'intérêt. On  
n'a pas fait d'évaluation environnementale non plus du tracé de Candiac.

4555 Il y avait un certain nombre de problèmes avec le tracé. Certains sont faciles à corriger,  
d'autres moins. Il y avait ici une discontinuité dans la courbe qui n'était pas acceptable mais qui  
est facile à corriger. On avait un problème au niveau de l'insertion à Saint-Philippe, peut-être que  
c'est corrigeable aussi, mais il y avait un empiètement ici significatif dans l'espace qui est en  
développement à Saint-Philippe maintenant. Et dans ce secteur-là, ici, le tracé de Candiac

4560 empiète sur un ruisseau qui a été canalisé mais qui est quand même un ruisseau, qui déclenche, donc l'empiètement déclenche automatiquement l'application de la *Loi sur l'évaluation environnementale* fédérale, avec tout ce que ça peut amener notamment en exigence d'aucune perte nette, besoin de compensation, délai pour réaliser une étude en fonction de la directive fédérale.

4565 Donc, il y a, sans l'avoir analysé en détail, et ça, on ne l'a pas fait, mais il y avait quand même un certain nombre de problèmes autres que la discrimination attribuable aux superficies agricoles isolées.

**LE PRÉSIDENT :**

4570 Merci. C'est la réponse. Si vous avez d'autres questions, vous pouvez revenir, vous le savez très bien.

4575 Bon, il est déjà 11 h. Je garde les personnes à venir qui se sont déjà inscrites et nous continuerons demain après-midi à 13 h 30. Merci et bonne fin de soirée. Le registre est maintenant fermé.

\*\*\*\*\*

4580 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

Et, j'ai signé :

4585

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