

**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 5

Séance tenue le 1^{er} septembre 2005, 19 h
Musée ferroviaire canadien
110, rue Saint-Pierre
Saint-Constant

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 1 ^{er} SEPTEMBRE 2005.....	1
MOT DU PRÉSIDENT.....	1
LE PRÉSIDENT:.....	1
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
ÉRIC BOUCHARD.....	9
MARC-ANTOINE CLOUTIER.....	12
YVES BELLEFLEUR.....	13
PAUL LABRECQUE.....	18
ALAIN CLOUTIER.....	20
NICOLE MAJOR.....	26
CAROLE FREEMAN.....	30
ANDRÉ DUGAS.....	32
GINETTE LAURENCELLE.....	34
YVES ROUX.....	37
BRUNO DAGENAI.....	39
FRANÇOIS CORRIVEAU.....	39
DENIS LEFTAKIS.....	44
SYLVIE BOURASSA.....	45
GÉRARD BOISCLAIR.....	47
DENIS BILODEAU.....	50
JEAN-CLAUDE POISSANT.....	53
NORMAND COOL.....	54
PAUL LABRECQUE.....	56
YVES BELLEFLEUR.....	59
ALAIN CLOUTIER.....	61
ANDRÉ DUGAS.....	64
VIVIANNE CORRIVEAU.....	66
PIERRE CAZA.....	68
EVELYNE SOREL.....	69
GUY HÉBERT.....	73
DENIS BILODEAU.....	74
DENIS LEFTAKIS.....	75
ALAIN CLOUTIER.....	77
ANDRÉ DUGAS.....	79
SYLVIE BOURASSA.....	83
MARC-ANTOINE CLOUTIER.....	85
YVES BELLEFLEUR.....	88
PAUL LABRECQUE.....	90

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 Bonsoir, mesdames et messieurs. Nous débutons cette cinquième séance de l'audience publique sur le projet de parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autre 15 et l'échangeur Jean-Leman à Candiac et à Saint-Philippe.

10 Du côté du promoteur, est-ce que vous avez de nouveaux documents à déposer à la commission?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

15 Non, monsieur le président. Les documents en préparation sur 13/640 vous seront envoyés probablement demain, mais on ne les a pas ce soir. Je n'ai rien d'autre.

LE PRÉSIDENT :

20 Merci, monsieur Fournier.

 Les gens présents dans la salle qui ont toujours l'intention de présenter un mémoire à la commission, veuillez l'indiquer évidemment à madame Renée Poliquin à la table à l'arrière de la salle.

25 Avant d'appeler le premier intervenant, je tiens à vous rappeler les règles de procédure en audience. Je demande aux participants d'éviter les préambules dans leurs questions. Donc, ce soir, je ne veux aucun préambule, c'est une question, pour la simple et bonne raison que nous avons 24 inscriptions. Donc, je vous demande de poser votre question. Et pour cette première partie de cette soirée, c'est une question seulement par intervenant.

30 Évidemment, vous m'adressez directement Les questions. Enfin, je vous rappelle qu'aucune manifestation, remarque désobligeance, propos diffamatoire ou attitude méprisante ne seront tolérés dans la salle, et ce, afin d'assurer un débat serein et respectueux.

35 Cet après-midi, le ministère des Transports nous avait demandé 20 minutes pour nous présenter son expert et je laisse un gros 5 minutes, étant donné qu'on a quand même 24 personnes qui veulent poser des questions.

40 Donc, monsieur Fournier, vous pouvez appeler votre expert pour qu'il nous présente ces choses-là. Et comme je vous dis, 5 minutes, s'il vous plaît.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

45 Merci, monsieur le président. J'ai accepté qu'on se limite à 5 minutes, malgré ma demande préliminaire, essentiellement pour permettre aux gens de poser des questions et de s'informer convenablement. En cas de besoin, on fournira à la commission de l'information supplémentaire par écrit.

Monsieur Labbé.

LE PRÉSIDENT :

Bonjour, monsieur Labbé.

M. DANIEL LABBÉ :

55 Bonjour, monsieur le président. Monsieur le président, la démonstration ou l'exposé que je veux faire, c'est dans le contexte où on situe une autoroute, où on tente de situer une autoroute en conformité avec la *Loi sur la protection du territoire agricole* et les orientations gouvernementales qui ont été mises sur pied au fil des ans.

60 On est au troisième document complémentaire des orientations gouvernementales en matière d'aménagement de territoire, tout ça pour protéger les meilleurs sols et protéger l'activité agricole et une base territoriale qui soit propice à l'agriculture. Alors, c'est dans ce cadre-là que le ministère a abordé la question du volet agricole.

65 Je vais être bref pour ce qui est de la caractérisation. Je pense que pour les sols et les conditions biophysiques, mais elles sont importantes à rappeler, on a de bons sols qui sont dans ce secteur-là. Il s'agit de sols de classe 2 et les sols de classe 2 – c'est une échelle de 1 à 7, je pense que vous êtes familiers – et les sols de classe 2, c'est parmi les meilleurs sols qui sont
70 présents au Québec. Alors, en termes de ressource pédologique, c'est une excellente ressource pédologique.

Autre point. On est dans une région, on est près des marchés effectivement, et on est dans une région où le climat est parmi le plus favorable. Alors, le premier constat qui se dégage
75 de ça, c'est qu'il y a là dans ce territoire une ressource qui est d'intérêt et qui est de qualité pour la pratique et le développement de l'agriculture.

Le deuxième constat qui fait l'objet d'une caractérisation, outre les conditions biophysiques, c'est l'environnement. Est-ce que l'environnement est propice aussi à l'activité
80 agricole et à son développement.

Le premier constat qu'on fait dans ce milieu-là, effectivement, c'est un milieu qui, au fil des ans, a subi des pressions. C'est un secteur qui est périurbain et, comme tout secteur périurbain, il subit des pressions pour des utilisations qui sont autres. C'est pour ça que la loi a

85 été mise sur pied, pour des utilisations qui sont autres qu'agricoles.

C'est pour ça que la *Loi sur la protection du territoire agricole* a été mise sur pied. Les zones agricoles ont été révisées au début des années 90 pour faire des zones agricoles permanentes et c'est ce qui a donné ce résultat-là. Et les décideurs ont retenu ce territoire-là
90 comme étant une zone crédible et permanente pour des fins agricoles.

Depuis, ce qu'on note, c'est que déjà vers la fin des années 90 – cette photo-là date de 1999, l'orthophoto – on note que contrairement à ce qu'on voit actuellement, ce territoire-là, l'occupation du territoire, c'est ces terres-ci qui étaient plus vers l'est, qui étaient cultivées, alors
95 que celles-ci, elles étaient en friche. Elles étaient dans un état qui était de détérioration ou de dépréciation agricole, qui était supérieur à celui qui est à l'est du rang Saint-André.

Ce qu'on note, c'est que le climat actuellement, l'intégrité de ce territoire-là et les règlements et les orientations d'aménagement qui ont été mis en place par un gouvernement ont
100 donné des fruits. Ce secteur-là a été récupéré à des fins agricoles. Les boisés ont été défrichés. Les sols ravinés ont été corrigés. Il y a eu d'importants investissements agricoles qui ont été faits récemment pour actualiser le potentiel et pour permettre à une exploitation d'y prospérer.

Alors, tout ce qui est à l'ouest du rang Saint-André est actuellement, pour avoir fait l'objet
105 récemment d'importants investissements dans du drainage, du nivellement, drainage souterrain, du défrichement, il est activement cultivé à des fins agricoles.

On a noté parallèlement une certaine perte de vitesse et un abandon de l'agriculture sur cette portion-ci, qui demeure effectivement vulnérable et plus fragile de par son contexte où elle
110 est encerclée par des zones non agricoles sur trois côtés. Je ne la considère pas moi-même comme étant enclavée cette parcelle-là, on peut y accéder aisément. Notamment pour le développement de cette exploitation-là, elle pourrait très bien aller vers l'est et s'y développer et récupérer ces sols-là.

Alors, le premier constat, c'est que la loi donne des résultats et ce secteur-là, malgré sa fragilité, la notion de permanence a fait en sorte que l'agriculture maintenant s'y déploie, malgré
115 les pressions qu'elles ont subies.

Deuxième élément qui est important dans ce secteur-là pour la caractérisation, c'est que ces terres-là s'exploitent toutes à distance. Dans la zone d'étude, il y a trois exploitations agricoles véritables qui sont spécialisées en grande culture, qui sont recensées, dont une qui est un peu à
120 l'écart parce qu'elle est touchée, elle est incluse dans la zone d'étude simplement par son extrémité.

Mais quant aux deux autres, il y a un secteur ici qui est en maïs, qui est en grande culture et l'ensemble de cette partie-là, ces terres-là se cultivent à distance, tant et si bien que
125

130 l'accès à ces terres-là, aujourd'hui, il est jugé adéquat pour permettre la circulation avec la
machinerie agricole et de se rendre dans ces secteurs-là. Évidemment, ça ne vient pas de la
zone non agricole. La circulation avec la machinerie vient soit du rang Saint-André, montée
Monette ou par Saint-Joseph Sud.

135 Il y a donc là un contexte d'accessibilité qui est important pour la préservation de l'intégrité
de ce secteur-là. Compte tenu que c'est des agriculteurs, évidemment la progression et le
développement de ce secteur-là s'adressent beaucoup à des agriculteurs qui les cultivent à
distance, il faut qu'il y ait un intérêt suffisant pour ces agriculteurs-là pour se rendre dans ces
secteurs-là et cultiver ces terres-là. Il faut que ça vaille la peine de monter avec la machinerie.

140 Donc, ça prend des parcelles qui sont d'ampleur, qui ont une taille et une accessibilité qui
est fonctionnelle pour la pratique de l'agriculture, ce qui est le cas actuellement et comme en
témoigne encore là le développement de l'agriculture.

145 Les forts investissements dont on parlait tout à l'heure, le 500 000 \$ pour un 130 hectares,
qui sont des travaux qui sont normaux, c'est des gros investissements en agriculture et c'est fait
sur un horizon à long terme, de là l'importance de la permanence, de la notion de permanence et
de la clarté de la vocation du territoire, parce que c'est des investissements énormes qui sont
consentis à long terme. Dès qu'il peut y avoir un certain doute sur une vocation ou que la taille est
moins représentative de ce qui est recherchée, bien, on vient...

150 Vous savez, c'est de l'économie, l'économie agricole. Alors, l'économie agricole, la
confiance, c'est la confiance qui justifie les investissements. Alors, la confiance justifiant les
investissements, l'agriculteur qui va investir sur cette terre-là devra avoir une confiance suffisante
pour que les investissements qu'il va faire, ça va être bon à long terme. Ce qui peut être le cas
compte tenu de l'intérêt de la taille, qui est conféré par la taille et l'accessibilité actuelle de ces
parcelles-là. Donc, ça, c'est un élément qui est important, qui a été considéré pour éviter
155 d'empiéter et de morceler ce secteur-là.

160 Le troisième facteur, je ne veux pas en faire un débat, mais il y a des contraintes. Vous
n'êtes pas sans savoir que les agriculteurs et le territoire agricole fait l'objet de plusieurs normes
réglementaires, et ces dernières années, on a balisé et restreint beaucoup la... pas restreint
mais balisé la pratique de l'agriculture afin de respecter les intérêts notamment pour la
conservation des boisés et autres. Puis c'est même enchâssé dans les orientations
gouvernementales les plus récentes, protéger les boisés.

165 Mais tout ça a des conséquences pour le territoire agricole et pour les agriculteurs. Tant et
si bien que des terres en friche comme celles-là ici, avec le Règlement sur les exploitations
agricoles, la culture de végétaux, aujourd'hui, avec le cadre réglementaire actuel depuis 2004, la
culture de végétaux est interdite sur des terres qui ne sont pas cultivées en 2004 ou qui ne l'ont
pas été depuis les 14 dernières saisons, tant et si bien qu'on crée une rareté sur le territoire.

170 Du déboisement pour récupérer des terres comme il s'est fait sur ce côté-ci, on ne peut plus en faire.

LE PRÉSIDENT :

175 D'ailleurs, monsieur Brouillette nous l'a très bien expliqué. Donc, il vous reste 30 secondes.

M. DANIEL LABBÉ :

180 Bien, écoutez, sur le 30 secondes, le boisé de ce côté-là, ce qui a motivé, ce tracé-là apparaît de moindre impact, parce que le boisé ici, à des fins agricoles, il conserve un potentiel sylvicole. Mais pour la culture, il est irrécupérable compte tenu que c'est une friche de 25 ans. Alors, il ne se qualifie pas. Quant au reste, elle se qualifie.

185 Pour ce qui est des espaces qui sont enclavés, il faut faire attention, j'entendais peut-être le commissaire, le 20 hectares total qui est enclavé, c'est la combinaison du boisé de ce côté-ci, qui n'est pas pour la culture, qui a des possibilités restreintes à la sylviculture. Et il y a le 7.1 hectares qui est enclavé ici, divisé en deux parcelles par le chemin de fer.

190 Alors, tant et si bien que les mesures compensatoires qui vous ont été aussi proposées viennent atténuer passablement. Ces mêmes mesures compensatoires là ou d'atténuation sont effectives dans ce projet-là pour venir pratiquement, en tout cas, annuler ou atténuer grandement la portée de ce tracé sur l'agriculture. Somme toute, on se situe en marge du territoire agricole et c'est dans ce contexte-là que le ministère...

195 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Labbé.

Une question que monsieur Dériger aurait pour vous.

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

En fait, c'est une question de précision. C'est que dans votre étude d'impact, sur les cartes, on retrouve souvent de la terminologie souvent différente. C'est-à-dire, on parle de terres enclavées, on parle de terres scindées, on parle de terres qui sont fragilisées.

205 Je ne sais pas s'il serait possible pour vous de nous donner une définition, je ne vous demande pas nécessairement de l'avoir immédiatement, mais une définition écrite de ces définitions-là, qu'est-ce que vous entendez par «enclavé», «fragilisé», «scindé» pour qu'on comprenne bien les distinctions que vous faites sur vos cartes.

210 **M. DANIEL LABBÉ :**

D'accord, j'en prends bonne note.

LE PRÉSIDENT :

215 Merci. Maintenant, monsieur Largy, j'aurais deux questions pour vous. Parce que cet après-midi, lorsque madame a dû s'absenter, donc il n'y avait personne à la table et des citoyens sont venus poser deux questions qui s'adressaient effectivement à la MRC.

220 La première, c'est monsieur Normand Laforce qui l'a formulée. Il demande: est-ce qu'il y a une résolution de la MRC qui entérine la 30 ouest?

M. PIERRE LARGY :

225 Monsieur le président, vous allez me préciser qu'est-ce que vous entendez par la 30 ouest.

LE PRÉSIDENT :

230 Je pense c'est tout le tronçon, non seulement le tronçon Jean-Leman, mais également jusqu'à Vaudreuil-Soulanges.

M. PIERRE LARGY :

235 Ma compréhension, dans nos échanges qu'on a, là, la 30 ouest pour Roussillon, ça part de Châteauguay et ça quitte notre territoire, puis ça s'en va jusqu'à Vaudreuil. Est-ce que c'est de ça que vous parlez?

LE PRÉSIDENT :

240 Disons du Châteauguay à venir ici, dans ce cas-là. Pour votre MRC...

M. PIERRE LARGY :

245 De Châteauguay jusqu'à Saint-Constant, elle est existante. Est-ce que vous voulez dire le tronçon au sud de Saint-Constant? Est-ce que c'est ça?

LE PRÉSIDENT :

250 Exact.

M. PIERRE LARGY :

Ça, pour moi, ça, ce n'est pas l'ouest. Ça, c'est l'est.

255 **LE PRÉSIDENT :**

Disons que, nous, si je m'en vais vers Sorel, c'est l'est, et si je m'en vais vers Châteauguay, c'est l'ouest. Bon, la 30 part de LaPrairie. Exact? Disons qu'elle ne part pas de LaPrairie, mais pour votre MRC, c'est de LaPrairie. Donc, de LaPrairie jusqu'à Châteauguay, 260 est-ce que la MRC a émis une résolution entérinant l'objectif de la 30 ouest.

M. PIERRE LARGY :

Ce que je comprends là, c'est que vous voulez savoir si le conseil de la MRC a accepté le 265 tracé que le gouvernement propose à travers la MRC.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Pas accepté. 270

LE PRÉSIDENT :

Bien, en fait, s'il y a une résolution.

275 **M. PIERRE LARGY :**

On retrouve le tracé de l'autoroute 30 dans le schéma d'aménagement. Le schéma d'aménagement a été adopté par résolution et par règlement du conseil de la MRC. Donc, par 280 déduction, il est au schéma, il est accepté par le conseil de la MRC, son corridor de passage.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Si je peux me permettre, monsieur Largy, en fait je pense que la question, ce que 285 monsieur demandait, c'est de savoir s'il y a une résolution de la MRC concernant le tronçon. C'est-à-dire, on ne parle pas nécessairement d'accepter ou non le tracé, on demande s'il y a des résolutions qui ont été adoptées par la MRC concernant le tracé ouest, c'est-à-dire à partir de la 15 en allant vers l'ouest. C'est ça la question.

M. PIERRE LARGY :

À partir de la 15? 290

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

En fait, la partie ouest. 295

LE PRÉSIDENT :

La partie ouest de la 15, la partie...

300

Mme MARIE DUPONT :

Dans son ensemble?

305

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Dans son ensemble, exactement. Donc, c'est la question du citoyen.

M. PIERRE LARGY :

310

À partir de la 15 vers l'ouest.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

315

Regardez, ce n'est pas si compliqué que ça.

Mme MARIE DUPONT :

Regarde, le tronçon qui est dans la partie est de la MRC. C'est de ça qu'on parle.

320

M. PIERRE LARGY :

Le tronçon dans la partie est de la MRC est identifié au schéma.

325

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

On reprend.

M. PIERRE LARGY :

330

C'est parce que, regardez bien. La façon qu'ils l'ont reconnu par résolution, c'est en adoptant un document qui contient un paquet d'informations, dont le tracé de l'autoroute à travers le... au sud de la zone urbanisée de l'est de mon territoire, c'est-à-dire de Saint-Constant en s'en allant jusqu'à Candiac/Saint-Philippe. On a un corridor qui est dans le document, que le conseil a adopté par résolution, qui identifie le passage de l'autoroute.

335

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, c'est un corridor qui a été identifié. C'est ça?

340 **M. PIERRE LARGY :**

Exact.

345 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord, c'est beau. Merci, monsieur Largy.

350 La deuxième, c'est une question de madame Sylvie Bourassa et elle demande si le projet prôné ou, en tout cas, le projet avancé par la Ville de Candiac respecte le schéma d'aménagement actuel de la MRC.

M. PIERRE LARGY :

Oui.

355

LE PRÉSIDENT :

Merci.

360 Maintenant, je vais demander monsieur Jean Poissant. Est-ce qu'il est présent, monsieur Jean Poissant? Non?

365 Je voulais dire que le registre est présentement fermé et, au cours de la soirée, dépendamment du nombre de personnes qu'il restera sur la liste, on verra à rouvrir le registre. Parce que compte tenu qu'on a déjà 23 personnes, on veut en passer le plus possible ce soir. Donc, à ce moment-là, le registre est fermé présentement et on verra au fur et à mesure du déroulement de la séance de ce soir s'il y a intérêt à le rouvrir.

370 Madame Sylvie Blais. Madame Blais n'est pas là. Monsieur Normand Gagnon. Monsieur Gagnon n'est pas là. Madame Nicole Major. Madame Major n'est pas là. Madame Anne Marotte. Madame Marotte n'est pas là. Monsieur John Burcome. Monsieur Burcome n'est pas là. Monsieur Guy Caplette. Monsieur Caplette n'est pas là. Madame Carole Freeman. Madame Freeman n'est pas là. Monsieur Éric Bouchard.

M. ÉRIC BOUCHARD :

375

Bonsoir, monsieur le président, mesdames, messieurs.

LE PRÉSIDENT :

380 Bonsoir, monsieur Bouchard.

M. ÉRIC BOUCHARD :

385 Je voulais vous demander tout d'abord, m'étant inscrit hier, est-ce qu'il serait possible de
quand même poser deux questions? La première est toute courte. C'est sur le tracé alternatif de
la 15 et il n'y a pas beaucoup d'informations qui ont été données jusqu'à maintenant sur ce tracé
qui empruntait naguère...

LE PRÉSIDENT :

390 Écoutez, si je vous donne la permission de deux, les autres personnes dans la salle vont
vouloir en avoir deux. Je m'excuse, mais les règles de procédure ont été bien établies tantôt,
c'est une question seulement.

M. ÉRIC BOUCHARD :

395 D'accord. Donc, si j'ai demandé, parce que j'ai fait une requête pour ces audiences du
BAPE, c'est qu'on annonçait dans l'étude d'impact actuelle que la configuration originelle de la 30,
400 donc celle adoptée en 2002, s'avérait déroutante, difficile à réaliser et peu sécuritaire. J'aurais
aimé avoir plus d'information à savoir pourquoi le tracé était à ce point, bon, peu sécuritaire.

405 Mais étant donné que je n'ai qu'une seule question, je vais aller tout de suite à la
deuxième parce qu'il y avait une deuxième. C'est dans ce cas, pourquoi on impose à tout le trafic
qui vient de l'est de la province, qui veut se diriger vers la 15, donc vers les États-Unis,
d'emprunter justement ce corridor qui était jugé peu sécuritaire, somme toute, à ce point qu'on
construise Jean-Leman à l'heure actuelle, parce que cette circulation qui vient de l'est de la
province pour s'en aller aux États-Unis utilise justement une des courbes les plus serrées de
l'échangeur bouclé et tréflé de la 132/15.

LE PRÉSIDENT :

410 Parfait. Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

415 Monsieur le président, dans un premier temps, on ne vient pas dégrader ces conditions
de circulation là. C'est les conditions actuelles. Il y aura possiblement des interventions futures,
on verra avec la Direction territoriale s'il y a lieu d'intervenir.

420 Notre problème était beaucoup plus un problème de capacité. C'est que l'échangeur
15/132 n'était absolument pas capable d'accueillir les volumes supplémentaires considérables
qu'on y aurait amenés. Donc, à partir de là, pour le trafic de la 30, le trafic qui se

dirige vers l'ouest, on propose un tracé avec une géométrie améliorée, une sécurité améliorée et une visibilité améliorée.

425

Je reviens aussi sur le fait qu'on veut faire une voie de contournement de Montréal pour du grand transit, pour des gens qui sont... le grand transit est moins familier ou non familier avec l'environnement. Donc, la continuité du tracé, sa lisibilité sont des facteurs extrêmement importants. Et le fait qu'il n'y ait pas, sur un 2 kilomètres ou 3 kilomètres au centre d'un tracé continu avec des normes au niveau des rayons de courbure très confortables, tout à coup une réduction de vitesse avec des courbes beaucoup plus serrées, c'est une configuration qui nous apparaît pas acceptable dans ce cas-là.

430

Pour ce qui est de la question plus précise, j'ai un élément à rajouter. Il faut être conscient que les gens qui se dirigent à partir de la 30 vers l'État de New-York vont changer de route. Ils vont prendre un échangeur, ils vont passer de la 30 à la 15. Et quand on prend un échangeur, on s'attend à réduire sa vitesse et à faire des manoeuvres plus serrées.

435

LE PRÉSIDENT :

440

Merci, monsieur Fournier. Merci.

M. ÉRIC BOUCHARD :

445

Vous comprenez, monsieur le président, que...

LE PRÉSIDENT :

450

Non, non, c'est une question. Tantôt, probablement que je vais rouvrir le registre. Mais pour l'instant, il faut donner la chance à tout le monde. Donc, j'ai dit une question, pas de préambule.

M. ÉRIC BOUCHARD :

455

Je préfère vous dire qu'on s'attendait à ce que vous soyez du bord de la population, que vous nous aidiez à avoir des informations du côté du point de vue du ministère et je constate que ce n'est pas le cas. Enfin, à mon sens, vous ne remplissez pas votre rôle. Vous nous bloquez davantage que nous aider à avoir des informations.

LE PRÉSIDENT :

460

Monsieur Bouchard, je m'excuse, la réponse ne peut peut-être pas vous satisfaire, mais une réponse demeure une réponse. Qu'elle vous plaise ou non, c'est une réponse. La réponse a été fournie par le ministère et, pour moi, c'est une réponse.

465

M. ÉRIC BOUCHARD :

Vous avez la responsabilité de guider les néophytes dans les réponses aussi.

470 **LE PRÉSIDENT :**

Il y a une chose, monsieur Bouchard. Hier, on a discuté longuement aussi de cet aspect-là, hier après-midi. Tout va se retrouver dans les verbatims. Donc, lorsque les verbatims seront disponibles sur le site Internet de la commission, vous aurez tout le loisir d'en prendre
475 connaissance et à ce moment-là de préparer votre mémoire en fonction de ça. Merci.

Monsieur Michel Dupuis, s'il vous plaît. Monsieur Dupuis est absent.

Monsieur Marc-Antoine Cloutier. Bonsoir, monsieur Cloutier.

480

M. MARC-ANTOINE CLOUTIER :

Bonsoir, monsieur le président. J'ai 16 ans. Ici, j'entreprends entre autres mon avenir qui est en jeu justement parce que je pensais me diriger vers l'agriculture. Donc, je me demandais si
485 vous connaissiez le principe de l'accumulation. Par exemple, avec des sous, on fait des dollars. Et en effet, en accumulant les petites parcelles de terres isolées par des projets comme celui du tronçon Jean-Leman, on peut arriver à faire de grandes superficies cultivables, ceci dit qui sont de plus en plus rares au Québec. Par exemple...

490 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Cloutier, je m'excuse, j'ai dit que je n'acceptais pas de préambule. Votre question, s'il vous plaît.

495 **M. MARC-ANTOINE CLOUTIER :**

Écoutez, monsieur le président, j'aimerais introduire ma question, car elle est une question d'intérêt général sur l'avenir des terres. J'aimerais expliquer le pourquoi du fondement de ma question.

500

LE PRÉSIDENT :

J'ai dit aucun préambule. Donc, votre question, monsieur Cloutier, s'il vous plaît, parce que vous n'êtes pas le seul ici ce soir.

505

M. MARC-ANTOINE CLOUTIER :

Donc, ma question est en rapport avec la *Loi du zonage agricole*, qui a été créée

510 justement pour empêcher cette situation d'élimination de bonnes terres. Donc, j'aimerais savoir de
quelle façon dans le futur, le gouvernement Charest va-t-il annoncer justement à ma génération
d'agriculteurs que le nombre de terres et l'effectif de leur qualité est en diminution, justement à
cause de projets comme celui-ci qui ne font que consumer nos espoirs à grand coups d'autoroute.

LE PRÉSIDENT :

515 Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

520 Monsieur le président, c'est une question philosophique à laquelle je ne peux pas apporter
une réponse précise.

525 Ce que je peux dire, c'est que Jean-Leman est d'intérêt public. Il va répondre à des
besoins importants. Et dans l'identification du tracé, le ministère des Transports a tenté de
minimiser l'impact sur les terres agricoles en analysant un certain nombre de composantes et en
faisant une étude d'impact sur une composante en particulier. Il y a une possibilité plus large et la
commission verra, en fonction des intérêts qui ont été exprimés, à faire sa recommandation sur
lequel des tracés serait considéré le tracé de moindre impact.

530 Monsieur le président, si vous voulez qu'on aille plus loin au niveau des politiques de
protection des terres agricoles, monsieur Labbé pourrait revenir.

LE PRÉSIDENT :

535 Je ne pense pas que ce soit nécessaire, monsieur Fournier. On a déjà passé quand
même un bon petit bout de temps. Monsieur Labbé a expliqué tantôt ce qu'il en était effectivement
au niveau des terres, de quelle façon lui voyait ça et que le ministère voyait ça. Je pense que les
explications étaient très claires.

540 Maintenant, c'est certain que la question que monsieur Cloutier a posée, c'est une
question effectivement un peu philosophique. Je ne peux pas me mettre à la place du
gouvernement Charest. C'est difficile pour moi de le faire. Et donc, à ce moment-là, je dois
accepter la réponse que monsieur Fournier vous donne. Je vous remercie, monsieur Cloutier.

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

M. YVES BELLEFLEUR :

Bonsoir, monsieur le président. Bonsoir, monsieur le commissaire. J'ai une série de

550 questions, mais je reviendrai, inquiétez-vous pas.

LE PRÉSIDENT :

Choisissez la meilleure.

555

M. YVES BELLEFLEUR :

Je commence par la première. À la bibliographie de l'étude d'impact du ministère sur le projet, on indique que tous les documents datent de 2004. En page 43, on retrouve les tableaux 2 et 3 sur les espèces animales et c'est indiqué: «sur ce FAPAQ 2002». Est-ce que c'est l'année de communication du document au MTQ? Est-ce que c'est l'année d'édition du rapport ou c'est l'année du recensement? C'est ma question.

560

LE PRÉSIDENT :

565

Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

570

Monsieur McCann va répondre à la question.

M. BERNARD McCANN :

C'est l'année d'édition, d'obtention des données de la part du FAPAQ.

575

LE PRÉSIDENT :

On n'a pas bien compris. Est-ce que vous pourriez...

580

M. BERNARD McCANN :

C'est l'année d'obtention des données provenant de la FAPAQ.

LE PRÉSIDENT :

585

C'est l'année d'obtention des données?

M. BERNARD McCANN :

590

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Vous les avez reçues de la FAPAQ en 2002?

595

M. BERNARD McCANN :

En 2002. On les avait au moment où on a commencé l'étude d'impact et on les a intégrées dans l'étude d'impact.

600

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que la référence de ce tableau-là se retrouve dans votre bibliographie?

605

Parce que c'est ça, dans le fond, que vous demandez à savoir, compte tenu que c'est indiqué que tous les documents qui sont dans la bibliographie datent de 2004. C'est ça que vous voulez savoir?

M. YVES BELLEFLEUR :

610

Exact. Cependant, avec la réponse qu'on a obtenue, l'année d'obtention du document, est-ce que le travail sur le terrain s'est fait la même année ou dix ans auparavant? Parce que là, on ne parle plus du même milieu, là, le milieu a évolué.

615

M. BERNARD McCANN :

L'essentiel du travail, monsieur le président, a été fait en 2004. Cependant, on dispose de bases de données qui nous sont données, par exemple qui proviennent de la FAPAQ en 2002.

620

Il y a d'autres études qui ont été produites en 2001, 2003. Ce que la bibliographie indique, c'est que l'ensemble des études spécialisées qui ont été faites dans le cadre de cette étude d'impact l'ont été en 2004. C'est en 2004 qu'on a déposé l'avis de projet et malgré qu'à l'intérieur de certaines études des données peuvent être de 2001, 2002. C'est normal quand on fait une étude comme celle-là.

625

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur McCann.

Merci, monsieur Bellefleur.

630

M. YVES BELLEFLEUR :

C'est le travail sur le terrain que je voudrais savoir.

LE PRÉSIDENT :

635

Une question. Vous l'avez eue, vous avez posé une question. Vous reviendrez.

M. BERNARD McCANN :

640

Je peux répondre rapidement. Le travail sur le terrain s'est fait en 2004.

M. YVES BELLEFLEUR :

645

Est-ce que je pourrais obtenir la réponse demain ou la semaine prochaine?

LE PRÉSIDENT :

Vous pouvez la donner tout de suite, monsieur McCann.

650

M. BERNARD McCANN :

L'essentiel du travail sur le terrain s'est fait en 2004.

M. YVES BELLEFLEUR :

655

Non, on indique: «source FAPAQ 2002».

LE PRÉSIDENT :

660

Monsieur...

M. BERNARD McCANN :

Ce n'est pas...

665

LE PRÉSIDENT :

670

Vous n'avez pas compris, monsieur Bellefleur, ce que monsieur McCann nous a dit. Monsieur McCann a dit qu'ils se sont servis de données de 2001, 2002 et en certains cas de 2003. Mais le travail qui a été effectué sur le terrain, donc tout le travail de terrain a été effectué en 2004.

Est-ce que c'est ça que je comprends de votre réponse?

675 **M. BERNARD McCANN :**

Oui. Dans le cas de la liste des espèces sur laquelle monsieur Bellefleur dispose, ce sont des listes qui nous proviennent de la FAPAQ. C'est tout simplement ça que ça veut dire.

680 Dans la réalisation de l'étude d'impact à ce niveau de détail là, on n'a pas besoin d'aller faire des inventaires précis sur le terrain. Ce qu'on fait, c'est des visites d'observation pour s'assurer de certaines données, mais à ce niveau-là, ces listes proviennent de la FAPAQ et indiquent la présence potentielle des espèces.

685 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dériger.

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

Juste, monsieur, pour bien comprendre, c'est qu'en fait la liste qui est dans le document de l'étude d'impact, c'est une liste d'espèces potentielles qui est fournie. Donc, ça veut dire que ce n'est pas nécessairement confirmé que ces espèces-là sont présentes sur le site.

695 **M. BERNARD McCANN :**

C'est bien ça.

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

Vous, ce que vous faites à partir de ce document-là, vous allez sur le site pour confirmer ou infirmer certaines de ces espèces.

705 **M. BERNARD McCANN :**

Oui.

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

Et donc, la liste provient de l'année 2002 pour ce qui est des espèces potentielles et, vous, vous êtes allés sur le terrain pour confirmer ou infirmer ces espèces-là en 2004.

715 **M. BERNARD McCANN :**

Oui, entre autres, mais pas nécessairement dans un but très, très précis de confirmer la présence de telle ou telle espèce, mais tout simplement de reconnaître le terrain, les milieux,

les habitats, les choses comme ça.

LE PRÉSIDENT :

720

Merci, monsieur McCann.

Merci, monsieur Bellefleur. Monsieur Bellefleur, c'est terminé. Non, c'est terminé.

M. YVES BELLEFLEUR :

725

Il n'a pas répondu à ma question: la FAPAQ, quand est-ce a-t-elle fait ses travaux sur le terrain.

LE PRÉSIDENT :

730

Monsieur Bellefleur, vous n'avez plus le droit de parole. J'ai dit une question. Vous avez eu deux questions et demie, peut-être même trois.

M. YVES BELLEFLEUR :

735

Non, j'ai eu une question, mais en retour, je n'ai pas eu de réponse satisfaisante. Quelle année le travail s'est-il fait sur le terrain?

LE PRÉSIDENT :

740

Il a répondu. C'est 2004.

M. YVES BELLEFLEUR :

745

Non, c'est indiqué 2002.

LE PRÉSIDENT :

750

Monsieur Bellefleur, vous ne comprenez pas. La liste qui est là, monsieur Bellefleur, c'est une liste qui a été préparée par la FAPAQ, mais ce n'est pas un travail de terrain qui a été fait par la FAPAQ. C'est seulement une liste et cette liste-là a été envoyée parce que c'est des espèces susceptibles d'être présentes sur le terrain. Elle a été préparée en 2002, mais ce n'est pas le travail de terrain qui a été fait en 2002. Il a été fait en 2004. Merci, monsieur Bellefleur.

755

Paul Labrecque, s'il vous plaît.

M. PAUL LABRECQUE :

Bonjour, monsieur.

760 **LE PRÉSIDENT :**

Bonjour!

765 **M. PAUL LABRECQUE :**

La question s'adresse plus en particulier au ministère des Transports, mais je l'adresse à vous.

770 **LE PRÉSIDENT :**

Ça s'adresse toujours à moi.

M. PAUL LABRECQUE :

775 Depuis quand saviez-vous que le projet Jean-Leman... depuis quand... le projet est né quand est-ce? En quelle année?

LE PRÉSIDENT :

780 Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

785 À ma connaissance, le projet Jean-Leman a été évoqué pour la première fois publiquement lors de la soirée du 28 novembre 2003. Mais je vais demander à monsieur McCann de confirmer. Moi, je n'étais pas en charge du projet à ce moment-là.

M. BERNARD McCANN :

790 Effectivement, le projet a été mentionné lors de la soirée du 28 novembre 2003, bien que le ministère travaillait sur ce projet-là depuis quelques mois, environ.

795 Quand on dit: «travail», c'est étude de la possibilité ou le potentiel ou l'opportunité de réaliser quelque chose. Et la décision d'aller de l'avant vers ce projet-là s'est faite le 19 mai 2004 par l'envoi d'un avis de projet au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

LE PRÉSIDENT :

800 Monsieur McCann, lorsque vous parlez de la soirée du 23, c'est quelle soirée?

M. BERNARD McCANN :

805 Ah! c'est une soirée, pour nous, c'est un souvenir irremplaçable ou mémorable, mais
c'est une soirée, le 28 novembre 2003, qui a eu lieu dans le cadre d'un processus de modification
d'un décret qu'on avait obtenu en février 2003 et qu'on a obtenu la modification finalement en
2004. C'est concernant le tracé au sud de Candiac, Delson et Saint-Constant.

LE PRÉSIDENT :

810 Parfait, merci beaucoup.
Merci, monsieur.

M. PAUL LABRECQUE :

815 Donc...

LE PRÉSIDENT :

820 Non, non, il n'y a pas de «donc», c'est une question.

M. PAUL LABRECQUE :

825 Je veux ajouter sur...

LE PRÉSIDENT :

830 Vous ne pouvez pas ajouter. C'est une question. Que la réponse vous plaise ou non,
vous reviendrez tantôt.

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

M. ALAIN CLOUTIER :

835 Bonsoir, monsieur le président. Bonsoir, monsieur le commissaire. Je voudrais savoir,
est-ce qu'il y a une personne-ressource du ministère de l'Environnement ici ce soir, à votre droite?

LE PRÉSIDENT :

840 Oui, il y en a une, effectivement.

M. ALAIN CLOUTIER :

Ma question va s'adresser à cette personne.

845 **LE PRÉSIDENT :**

Non, la question s'adresse toujours au président.

M. ALAIN CLOUTIER :

850

Excusez-moi, monsieur le président. Dans le contexte où la construction de l'échangeur Jean-Leman va détruire d'autres terres agricoles, d'autres boisés, d'autres habitats naturels et humides, je voudrais savoir de quelle manière le ministère de l'Environnement a interagi dans ce projet vis-à-vis les responsables du ministère des Transports et comment il se fait qu'il n'ait pas, à la lumière du projet tel qu'il nous est présenté, tout en ne perdant pas de vue l'ouvrage de référence que représente l'avant-projet de loi sur le plan de développement durable, exigé que cette portion d'autoroute passe entièrement en zone blanche?

855

LE PRÉSIDENT :

860

Monsieur Thomassin, s'il vous plaît.

M. ÉRIC THOMASSIN :

865

Oui, monsieur le président, si on veut faire référence au plan de développement durable et à comment on pourrait en évaluation environnementale mettre en oeuvre le développement durable, je pourrais faire quelque chose, mais je vais y aller, vu que la question interpelle un peu plus au niveau de la variante, je vais expliquer un peu comment, à la lumière de l'audience publique qui s'est déroulée depuis deux jours, comment dans la suite des choses on va considérer les différentes variantes.

870

Pour nous, l'évaluation d'un projet n'arrête pas...

LE PRÉSIDENT :

875

Est-ce que vous pourriez commencer avec toute la question de la procédure environnementale? Ça fait que comme ça, ça donnerait l'opportunité à monsieur Cloutier de bien connaître le processus qui a été enclenché, donc avis de projet par le ministère des Transports et, par la suite, je vous laisse aller.

880

M. ÉRIC THOMASSIN :

Aucun problème. Chez nous, on commence à regarder un projet lorsqu'il y a un avis de projet. Donc, le ministère des Transports nous indique qu'il a l'intention de réaliser un projet; dans ce cas-là, le projet Jean-Leman. L'avis de projet, c'est assez sommaire.

885

Donc, par la suite, le ministre émet une directive qui indique au ministère des

Transports quels doivent être les éléments qui doivent se retrouver dans une étude d'impact. C'est encore une fois un document assez général. Par la suite, il y a le dépôt de l'étude d'impact.

890

Bon, à ce moment-là, nous, on consulte l'ensemble des ministères et organismes qui peuvent être concernés pour leur demander: est-ce que vous croyez qu'il y a suffisamment d'informations dans l'étude d'impact pour qu'on puisse la rendre publique et poursuivre l'examen du projet? Donc, de ça découle l'avis de recevabilité et l'implication du BAPE par la suite.

895

Donc, là, c'est où on en est aujourd'hui. Je reviendrai d'où je voulais partir.

Pour nous, une étude d'impact, c'est un grand matériau de base à partir duquel on travaille l'évaluation du projet. Il est certain que dans le cadre d'une audience publique comme on a vu depuis deux jours, les gens du milieu arrivent avec une lecture du milieu et du projet qui va nous permettre de raffiner l'analyse par la suite.

900

Donc, dans ce cadre-là, les options, que ce soit celle de Candiac, celle dans l'axe de l'autoroute 15, on va les évaluer de la façon la plus complète possible les unes avec les autres pour en dégager les avantages et les inconvénients et les différents impacts environnementaux. C'est certain qu'on va devoir prendre du recul, après cette première partie d'audience publique, pour voir toute la somme d'informations qui ont été déposées sur les différentes variantes.

905

Parce qu'il est certain que la variante Candiac, n'étant pas celle du ministère des Transports, nous, on n'avait pas beaucoup d'information sur cette variante-là, c'est certain qu'on va compléter l'analyse à ce niveau-là.

910

Donc, ce que je peux dire, c'est que nous, on n'en écarte pas de variante, à priori, il faut essayer de voir quelles sont les variantes qui fonctionnent d'un point de vue technique, qui sont sécuritaires, qui, pour prendre un langage imagé, qui ne coûtent pas les yeux de la tête et qui ont des impacts environnementaux qui sont acceptables.

915

Donc, grosso modo, je pense que ça résume pas mal l'approche qu'on veut prendre.

920

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Cloutier, un instant, monsieur Dériger aurait une question.

925

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Je pense que ça va répondre plus à la question de monsieur. Le ministère, est-ce qu'il intervient durant le processus de conception? C'est-à-dire que quand le ministère élabore ses

930 variantes, est-ce qu'il y a des discussions qui se font entre le ministère de l'Environnement, Développement durable et tout ça, et le ministère des Transports pour discuter des choix possibles ou potentiels? Donc, est-ce qu'il y a une discussion qui est faite? Est-ce qu'il y a des exigences que le ministère va donner aux Transports pour adapter leur concept? Comment que ça se passe concrètement?

935 **M. ÉRIC THOMASSIN :**

Concrètement, c'est un phénomène qui peut être variable, selon les projets, selon l'accompagnement qui est sollicité de la part du ministère des Transports. Il arrive dans des cas particuliers où le ministère avant de déposer son étude d'impact, donc entre l'avis de projet et l'étude d'impact, vient nous voir pour sonder le terrain un peu pour qu'on puisse voir.

940 Dans ce cas ici, sauf si je me trompe, ça n'a pas été le cas. Donc, les variantes qui nous sont présentées, on en a pris connaissance à l'étude d'impact et les autres. Donc, c'est ça, surtout à l'étude d'impact. Dans ce cas ici, il n'y a pas eu de discussion entre le moment de l'avis de projet et du dépôt de l'étude d'impact.

945 **LE PRÉSIDENT :**

Par exemple, supposons que je donne le cas où, actuellement, on a discuté, bon, de la variante de Candiag, deux variantes du ministère. Le ministère nous a aussi présenté d'autres variantes qui peuvent être possibles dans le corridor, une entre autres qui passait une partie en zone blanche, une partie en zone verte, est-ce que vous allez dans votre analyse plus loin que ce que le promoteur présente? C'est-à-dire, est-ce que vous allez examiner plusieurs possibilités, même si ce n'est pas nécessairement le projet présenté comme tel.

955

M. ÉRIC THOMASSIN :

Regarder d'autres options que celle qui est préférée, disons, par le...

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

Qu'est-ce qui a été discuté ici en audience, on a discuté de plusieurs choses.

965 **M. ÉRIC THOMASSIN :**

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

970 En fait, la question, c'est que, par exemple, le promoteur nous propose un tracé.

M. ÉRIC THOMASSIN :

Un tracé.

975

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Est-ce que c'est seulement celui-là dont...

980

M. ÉRIC THOMASSIN :

Non, non, définitivement non. On ne se limite pas à un tracé. Si d'autres tracés font appel à d'autres enjeux d'insertion dans le milieu, on va s'y attarder, on va les examiner au même mérite que le tracé qui est jugé préférable. Je ne dis pas qu'on prend partie pour un, mais on va les regarder et si jamais il nous manque de l'information pour pouvoir bien comparer les différents tracés, le ministre a toujours... je ne me souviens plus de l'article, mais on a toujours la possibilité de revenir avec un questionnement supplémentaire. Je ne dis pas qu'on en est rendus là, mais c'est toujours possible.

985

990

M. ALAIN CLOUTIER :

Donc, je dois comprendre de ce que j'ai entendu, c'est que vous n'aviez pas été consultés jusqu'à date.

995

LE PRÉSIDENT :

Non, non, ils ont été consultés.

1000

M. ALAIN CLOUTIER :

Mais très peu.

LE PRÉSIDENT :

1005

En fait, ils ont reçu l'étude d'impact qui avait été préparée par le promoteur et, à ce moment-là, c'est examiné au niveau du ministère mais c'est également examiné à travers un ensemble d'autres ministères ou organismes qui peuvent être impliqués là-dedans. Le ministère de l'Environnement, à ce moment-là, et à moins que je me trompe, demande l'avis des autres ministères et organismes sur la recevabilité de l'étude d'impact, c'est-à-dire que, bon: «Est-ce que pour vous...»

1010

Par exemple, mettons au niveau du ministère de la Santé et des Services sociaux, ils vont demander au ministère de la Santé et Services sociaux: «Est-ce que ça vous convient les

1015 mesures qui sont incluses là-dedans par le ministère?» Le ministère de la Santé et des Services sociaux peut dire oui, peut dire non, peut poser des questions.

1020 Et évidemment, il y a des questions supplémentaires qui ont été adressées à partir de ces ministères-là au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, lequel a utilisé ces questions-là, les a retournées au ministère des Transports pour avoir des informations supplémentaires. Mais l'analyse principale du ministère va se faire suite à cette audience-là.

M. ALAIN CLOUTIER :

1025 Dans la dernière partie de ma question, ça sous-entendait aussi si un des ministères, que ce soit celui de l'Agriculture ou de l'Environnement ou peu importe le ministère, peut exiger à ce qu'un tracé pour différentes raisons qu'il aurait pu soumettre, qu'il le passe en zone blanche totalement.

LE PRÉSIDENT :

1030 Ça pourrait être le cas, mais ça n'a pas été le cas présent. Mais je vais laisser à monsieur Thomassin le soin de vous répondre là-dessus.

M. ÉRIC THOMASSIN :

1035 Ça pourrait être le cas. Je ne peux pas présumer à ce moment-ci de l'avis que vont nous donner les autres ministères et organismes, mais c'est certain qu'il y a un arbitrage à faire à un moment donné.

1040 Je vous dirais que s'il y a une voie divergente ou s'il y a un avis divergent, ça va être soumis à notre ministre et au Conseil des ministres pour décision. Il faut bien comprendre que nous, on est là pour faire des recommandations, pour analyser le projet et faire une recommandation, mais la décision appartient au Conseil des ministres. Donc, l'arbitrage, on peut penser qu'il se fera davantage au Conseil des ministres.

1045 Je voulais juste revenir aussi sur jusqu'où on va dans les variantes, à demander des variantes. Il faut bien penser que nos experts en transport au gouvernement, c'est le ministère des Transports. Donc, nous, quand on demande un questionnement supplémentaire sur des options ou des variantes, c'est beaucoup sous l'angle des impacts. Et des enjeux d'un point de vue technique, quelles sont les variantes faisables et non faisables, c'est le ministère des Transports. Donc, pour cet aspect-là, c'est vraiment eux qui sont là pour ça.

LE PRÉSIDENT :

1055 Merci, monsieur Thomassin.

Merci, monsieur Cloutier.

Madame Nicole Major, s'il vous plaît. Bonsoir, madame Major.

Mme NICOLE MAJOR :

1060

Bonsoir, monsieur. Alors, j'ai une question.

LE PRÉSIDENT :

1065

Allez-y, on vous écoute.

Mme NICOLE MAJOR :

1070

Ce n'est pas une question qui demande des grands tableaux, qui demande des grandes connaissances techniques, mais qui demandent de la logique. Alors, nous sommes plusieurs citoyens très nombreux à être en train de perdre notre logique à essayer de comprendre le tronçon Jean-Leman, pour ne parler que de ça ce soir.

1075

Alors, ça a rapport avec l'étude d'impact sur l'environnement qui a eu lieu en novembre 2004. Moi, ce que j'en lis, c'est que le ministère des Transports s'inscrit dans une perspective de protection des ressources de l'environnement et de la qualité de la vie. Alors, ses actions s'appuient sur le concept du développement durable. C'est très louable. Je pense que plusieurs citoyens, on est capables de comprendre cela.

1080

Là, où on perd un petit peu notre logique, c'est concernant le tronçon Jean-Leman. Ce tronçon, il détruit des terres agricoles, il détruit des boisés, il détruit des habitats naturels et humides, et c'est là qu'on a une difficulté.

1085

Alors, je fais appel à vous, monsieur le président ainsi que vos experts, pour m'expliquer en quoi ce projet respecte le concept de développement durable.

LE PRÉSIDENT :

1090

Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1095

Monsieur le président, Jean-Leman est une alternative qui est plus sécuritaire, plus fonctionnelle, plus courte aussi, donc qui marginalement, mais quand même en réalité, présente un tracé plus court pour les usagers de la route et donc qui va se traduire par des économies récurrentes à long terme pour les usagers qui vont l'emprunter, et qui répond à un besoin réel.

1100 Et l'alternative, c'est le tracé sur la 15 qui est autorisé maintenant avec les contraintes qu'on a expliquées tout à l'heure et les risques associés à ces contraintes-là, notamment en termes d'accidents, en termes de réduction et d'accélération des véhicules, notamment des véhicules lourds. Et qui dit réduction de vitesse et réaccélération dit aussi consommation d'énergie supplémentaire inutile dans ce cas-là. Donc, on s'inscrit globalement dans cette orientation-là.

LE PRÉSIDENT :

1105 Merci, monsieur Fournier.

1110 Je vais aller voir monsieur Thomassin. Monsieur Thomassin, madame Major a indiqué qu'il y avait des milieux humides. Je sais que madame Major n'était pas présente cet après-midi. On vous avait posé la question à savoir, au niveau du ministère de l'Environnement, sur le tracé, quelle était la position du ministère relativement à ces milieux humides là.

M. ÉRIC THOMASSIN :

1115 Pour faire brièvement le résumé de ce que j'ai dit cet après-midi, c'est qu'on a bien pris connaissance de l'étude d'impact et des relevés qui avaient été faits par le ministère des Transports.

1120 Bon, il y a un étang et un marais sur une propriété et quelques milieux humides sur des terrains qui visiblement ont été déjà cultivés ou qui sont maintenant en friche.

1125 Ce que j'ai dit, et sans minimiser le rôle des milieux humides, c'est qu'il n'y avait pas là de milieux, en tout cas selon les avis qui nous ont été donnés par notre Direction du patrimoine écologique, par Faune Québec et par notre Direction régionale, c'est qu'il n'y avait pas là de milieux, disons, exceptionnels ou à potentiel de conservation ou, disons, à grand, grand potentiel. C'est toujours intéressant qu'il y ait certains milieux humides mais, disons, que ça n'en faisait pas un enjeu majeur pour nous.

LE PRÉSIDENT :

1130 Merci. Monsieur Dériger.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1135 Monsieur Fournier, peut-être juste pour essayer de plus élaborer la question du développement durable, si vous pouvez nous répondre en fonction des trois objectifs. C'est-à-dire, si vous pouvez nous dire dans votre projet, vous nous parlez de la sécurité – ça, on comprend, je pense c'est assez clair – mais en termes de maintien de l'intégrité de l'environnement, en termes économique, en termes social.

1140 Si vous pouvez prendre les trois sphères, les trois objectifs et nous dire en quoi dans
chacune de ces sphères-là le projet répond à ces objectifs-là. Juste peut-être essayer de focaliser
plus sur vraiment les objectifs comme tels.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1145 Monsieur le commissaire, je demanderais à monsieur McCann d'élaborer sur ces trois
objectifs.

M. BERNARD McCANN :

1150 Bon, sans étaler ma réponse, peut-être essayer d'être le plus synthèse possible.
Évidemment, une autoroute n'a pas que des effets négatifs ou des impacts sur l'environnement.
Ça a des effets bénéfiques au niveau de l'accessibilité des zones, l'accessibilité des territoires
comme tels. Comme on parle de l'ouest de la Montérégie, qui n'est pas desservi par un corridor
autoroutier. On parle de Châteauguay à aller jusqu'à Valleyfield, qui sont desservis par une seule
1155 route, ont besoin d'accessibilité. L'agglomération de Valleyfield a besoin d'accessibilité pour que
le développement économique de cette partie de notre territoire se fasse. Parce que, bon, parmi
les critères de localisation d'entreprises, la présence d'un accès est important. Donc, sur le plan
économique, une autoroute a des bienfaits.

1160 Sur le plan social, on parle beaucoup dans le Plan de transport de la région de Montréal
de la congestion sur les ponts, un besoin. Le besoin de l'agglomération de Montréal, c'est d'avoir
une autoroute qui réduit un peu la congestion sur le réseau supérieur, donc réduit... les pertes de
temps dans la congestion sont un facteur à ne pas négliger. Moi, je l'associe un peu à un facteur
social, dans le sens où la population n'est peut-être pas née pour passer leur vie dans un véhicule
1165 à attendre que les ponts se décongestionnent.

Mais il y a d'autres facteurs aussi environnementaux. Évidemment, en décongestionnant
le réseau supérieur montréalais, on a des bénéfices aussi qu'on n'a pas calculés, parce que les
études d'impact sont très précises.

1170 Je dis, bon, il pourrait y avoir de l'évaluation environnementale stratégique qui analyse
l'ensemble d'un plan de gestion pour la région de Montréal pour voir les bienfaits, mais on verrait à
ce niveau-là que... c'est sûr que, par exemple, il y a des émissions dans un endroit. Ailleurs
dans la congestion, il y a moins d'émission de polluants, donc il y a des bénéfices à retirer sur le
1175 plan environnemental d'un bouclage autour de Montréal.

Évidemment, on pourrait faire une longue liste des bienfaits à la fois au niveau social ou
au niveau économique et au niveau environnemental du...

1180 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais peut-être juste vous ramener un petit peu à l'échelle du tronçon Jean-Leman. Si on parle de maintien de l'intégrité environnement, quelles sont vos mesures que vous prévoyez pour minimiser les effets sur le milieu naturel, par exemple? Est-ce que vous avez des mesures de mitigation? Est-ce que vous avez des mesures d'atténuation, de compensation? Qu'est-ce que vous allez faire, par exemple pour les milieux humides, pour, par exemple, l'étang de monsieur avec les poissons rouges? Est-ce que vous avez des mesures que vous prévoyez à ce niveau-là?

1185
1190 **M. BERNARD McCANN :**

Bon, nous, dans l'étude d'impact, le ministère a pris des engagements. Engagements, comme je l'expliquais dans la présentation, bon, d'abord le principe d'aucune perte nette pour les milieux humides est respecté, parce que le ministère se propose de compenser la perte de l'étang, pas en recréant un étang du même type, mais en créant un étang d'une superficie semblable ailleurs dans la zone. Donc, ça, c'est une mesure de compensation.

1195
1200 Au niveau des friches, par exemple, si le territoire se retrouve en possession d'un lot qui est isolé, il se pourrait que ce soit le cas, le reboisement constitue une possibilité de recréer en partie la perte de friche.

1205 La possibilité aussi, bon, pour le petit lot enclavé au sud de l'échangeur et qui est en friche actuellement, la mesure d'atténuation... ici, cet endroit-là est actuellement en friche. Si on peut le retourner, compenser pour les pertes de l'exploitation agricole, ça peut être une autre mesure d'atténuation dans ce projet-là.

1210 Au niveau sonore, bien, on a parlé des mesures usuelles liées à notre politique, les écrans sonores qu'on va disposer pour limiter les impacts. Donc, ça, c'est toutes les mesures qui sont prévues dans le cadre spécifique de ce tronçon-là.

1215 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1220 Merci, monsieur McCann.

Merci, madame Major. C'est une question.

Mme NICOLE MAJOR :

1225 Ce n'est pas une question. C'est juste pour conclure. Je suis tombée sur le mauvais soir. Hier, on avait un petit peu plus de temps. C'est regrettable, j'étais sur mon plateau familial

tantôt et vous parliez de plateau hier.

1225 Alors, je voulais juste dire que ma question était simple, j'ai trouvé la réponse très compliquée. Et je pense qu'avec l'autoroute 30 sur la 132, on respecterait beaucoup plus le développement durable tel que...

LE PRÉSIDENT :

1230 Vous pouvez en faire part dans votre mémoire, madame.

Mme NICOLE MAJOR :

1235 Bien sûr, ça fait trois ans qu'on en parle.

LE PRÉSIDENT :

Merci, madame Major.

1240 **Mme NICOLE MAJOR :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1245 Madame Carole Freeman, s'il vous plaît. Bonsoir, madame Freeman.

Mme CAROLE FREEMAN :

1250 Bonsoir! Bonsoir tout le monde! Mon nom est Carole Freeman, je suis résidente de Léry, donc près de Châteauguay. Puis si vous ne connaissez pas, sur le lac Saint-Louis. Je suis née dans cette région. Cette région-là m'est chère. Je viens d'un petit village pas très loin d'ici.

1255 La raison pourquoi je m'intéresse, que je viens vous rencontrer ce soir, je suis avocate de profession et j'ai longtemps eu dans ma carrière à traiter des dossiers avec les expropriés de Mirabel. Travailler avec les expropriés de Mirabel, c'est extrêmement pénible, parce que ces gens-là ont été dépossédés de leur terre d'une façon légale, tout à fait légale. La légalité impose beaucoup de... crée souvent des préjudices irréparables, autant chez les gens que surtout sur nos terres.

1260 Je voulais vous poser une question, je sais que vous voulez seulement des questions, sur le tronçon Jean-Leman.

LE PRÉSIDENT :

1265

C'est exact.

Mme CAROLE FREEMAN :

1270

Alors, je vais tenter de me rendre à vos exigences. Par contre, vous savez qu'en droit, il y a toujours des précédents et qu'il est difficile de se présenter avec des accessoires sans traiter du principal. Je vais tenter de respecter vos exigences. Si je déviais, je vous prierais de m'en faire part.

1275

À deux reprises, le ministère des Transports du Québec a demandé l'avis en vertu de l'article 66 de la *Loi de protection du territoire agricole*, des avis pour des travaux de parachèvement dans les terres agricoles de notre région. Tout le monde sait qu'au Québec, nous avons que 2 % des terres cultivables. Et pour ceux qui l'ignorent, dans notre région, 49 % de ces 2 %, nous sommes installés dessus. Ce sont des terres riches et en plus dans un climat

1280

exceptionnel.

Alors, ma question est la suivante. Comme le ministère des Transports s'est permis à deux reprises de demander l'avis de la CPTAQ et que cet avis, s'il avait été demandé en vertu de l'article 61.1, les travaux n'auraient jamais eu lieu, je dis et je cite:

1285

Dans le présent dossier, la solution de moindre impact pour l'agriculture est pour ainsi dire servie sur un plateau d'argent comme il arrive rarement en semblable matière. En effet, il n'est pas fréquent que les espaces en zones non agricoles soient suffisamment vastes, appropriés et disponibles pour répondre adéquatement aux exigences de réalisation d'ouvrages d'envergure comme celui sous étude, c'est-à-dire celui sous étude.

1290

Ma question est: pourquoi, suite à deux avis négatifs, le ministère des Transports nous propose-t-il un nouveau tronçon Jean-Leman dans les terres agricoles à l'encontre des avis négatifs précédemment par la Commission de protection du territoire agricole?

1295

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Fournier, s'il vous plaît.

1300

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Monsieur le président, les deux avis précédents faisaient référence à d'autres tronçons. Le ministère a demandé maintenant un avis à la Commission de protection du territoire agricole comme le prévoit la loi, mais le gouvernement peut décider, sur réception de cet avis-là, il peut décider d'accorder au ministère l'autorisation d'utiliser des terres agricoles à des fins autres

1305

qu'agricoles. Et cette disposition-là est prévue dans la loi. Donc, le ministère se conforme en tous points.

1310 Et en bout de ligne, je le rappelle, ce n'est pas le ministère des Transports qui décide, c'est le Conseil des ministres, c'est le gouvernement qui décide au nom de l'intérêt public.

LE PRÉSIDENT :

1315 Merci, monsieur Fournier.

Merci, madame Freeman.

Mme CAROLE FREEMAN :

1320 Est-ce que je peux faire un commentaire?

LE PRÉSIDENT :

Non, pas de commentaire, madame Freeman. Je vous remercie.

1325 **Mme CAROLE FREEMAN :**

Dans le mémoire?

LE PRÉSIDENT :

1330 Oui, dans votre mémoire, effectivement.

Mme CAROLE FREEMAN :

1335 Je n'y manquerai pas. Je vous remercie de m'avoir entendue.

LE PRÉSIDENT :

Ça me fait plaisir, madame.

1340 Monsieur André Dugas, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Dugas.

M. ANDRÉ DUGAS :

1345 Bonsoir, monsieur le président. La question que j'ai à poser, monsieur le président, ça a rapport avec évidemment le mémoire que je suis en train de préparer. Alors, c'est une question qui va m'aider et je pense que vous êtes là pour faciliter justement ma compréhension de tout ça. Alors, je vais vous poser la question suivante.

1350 Moi, j'aimerais ça, si c'était possible, d'avoir une liste sommaire, je ne demande pas de
me déposer une pile de documents, mais si c'était possible d'obtenir une liste sommaire de toutes
les études d'impact réalisées à ce jour, et ce, depuis la fin des travaux du BAPE de 2002, sur
l'ensemble du tronçon est qui est directement interrelié au tronçon dont on parle ce soir.

1355 Alors, moi, j'aimerais connaître, entre autres, dans la liste sommaire, la nature et la
portée des études qui ont été réalisées depuis 2002 jusqu'à ce jour, la date de réalisation, qui a
fait l'étude et le coût de l'étude. C'est des informations qui vont m'aider à mieux comprendre
l'ensemble du projet concernant le tronçon est au complet, qui inclut le tronçon Jean-Leman,
tronçon Jean-Leman qui vient modifier de façon majeure, comme je l'ai expliqué hier, ce qui a été
approuvé ou recommandé par le BAPE en 2002. Alors moi, j'aurais besoin d'avoir une liste
sommaire pour mieux préparer mon mémoire.

1360

LE PRÉSIDENT :

1365 Monsieur Dugas, ce que le ministère probablement peut vous fournir, c'est toutes les
études, etc., qui font partie du projet à l'étude, soit entre l'autoroute 15 et Jean-Leman. Ça, le
ministère peut vous fournir ça. S'il désire vous fournir d'autres documents, c'est à eux de décider.
Mais moi, je ne demanderai pas au ministère de déposer des études autres que celles qui ont
trait à Jean-Leman.

1370 Monsieur Fournier.

1370

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1375 Monsieur le président, l'ensemble des études qu'on a réalisées pour le secteur Jean-
Leman sont déjà déposées au BAPE et donc disponibles sur votre site. Chaque fois qu'on utilise
un visuel supplémentaire, on le dépose aussi à la commission. Donc, ces éléments-là sont
déposés.

1380 Pour le reste des documents, ce sont des documents qui ont été rendus publics à
l'époque ou alors qui ne sont pas pertinents à Jean-Leman et le ministère n'a pas l'intention d'en
fournir.

LE PRÉSIDENT :

1385 Merci, monsieur Fournier.

Merci, monsieur Dugas.

M. ANDRÉ DUGAS :

Si vous me permettez une chose, monsieur le président, ici, dans votre Code de

1390 déontologie, c'est écrit une chose. J'aimerais ça qu'on ouvre le micro pour que le monde comprenne. J'aimerais ça rappeler quelque chose là-dedans. C'est votre Code de déontologie. J'aimerais ça qu'on ouvre le micro.

LE PRÉSIDENT :

1395 Monsieur Dugas, vous avez eu la parole. Vous avez eu votre question.

M. ANDRÉ DUGAS :

1400 Vous imposez des contraintes, je ne l'accepte pas. Je vais revenir tantôt.

LE PRÉSIDENT :

1405 Merci, monsieur Dugas. Je ne fais pas de contrainte, pour la simple et bonne raison qu'on s'en tient au projet en cours, qui est effectivement entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman. C'est le projet qui est à l'étude. C'est le projet sur lequel le BAPE a reçu un mandat d'audience publique et d'enquête, et c'est sur ce projet-là que nous travaillons. Merci.

1410 Madame Julie Lévesque, s'il vous plaît. Madame Lévesque n'est pas là. Monsieur Normand Laforce, s'il vous plaît. Monsieur Laforce n'est pas là.

Madame Ginette Laurencelle. Bonsoir, madame Laurencelle.

Mme GINETTE LAURENCELLE :

1415 Bonsoir, monsieur Lafond. Monsieur Cloutier et madame Major ont touché en grande partie à la question que j'avais à poser sur le développement durable. Je me suis dit: «Chouette, je vais avoir des éclaircissements». Malheureusement, ce n'est pas beaucoup plus clair.

1420 Alors, j'ai décidé de changer ma question en vous demandant: est-ce qu'il serait possible d'avoir une définition adaptée au projet qui est à l'étude sur le développement durable, de façon à ce qu'on soit tous à peu près sur le même pied d'égalité quand on analyse les choses.

LE PRÉSIDENT :

1425 Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1430 Monsieur le président, je vais demander à monsieur McCann de tenter une définition du développement durable adaptable à ce projet-là. Je ferais remarquer que c'est un tout petit

projet, 3.4 kilomètres, qui est un complément d'un projet beaucoup plus vaste déjà autorisé, et il faut le voir comme ça, comme un tout petit complément. Et je passe la parole à monsieur McCann.

1435

M. BERNARD McCANN :

Monsieur le président, la définition du développement durable à laquelle la politique environnementale du ministère se réfère habituellement, c'est la même que la définition globale du développement durable qui implique trois volets: le volet social, le volet économique, le volet environnemental.

1440

Et dans un projet routier, comme je l'expliquais, il y a des effets positifs, il y a des impacts. Il y a des impacts qui sont négatifs, mais il y a des impacts du projet qui sont souvent positifs au niveau économique et au niveau social aussi: l'accessibilité des régions, l'accessibilité aux centres d'emploi, des choses comme ça pour les travailleurs. Et évidemment, il y a des impacts qui sont plus négatifs. C'est le rôle d'une étude d'impact.

1445

Mais pour un projet routier comme celui-là, c'est assez limité d'apprécier dans sa globalité ce projet-là. Je parlais d'évaluation environnementale stratégique où on pourrait avoir, qui porterait sur des ensembles d'intervention où, là, on mesurerait plutôt les impacts au niveau social et économique. Le cadre de l'étude d'impact est quand même très limité au niveau du développement durable, il fixe le projet en soi.

1450

LE PRÉSIDENT :

1455

Merci, monsieur McCann.

Monsieur Thomassin, vous voulez avoir un complément d'information, mais je voulais également vous demander de déposer le plan de développement durable du gouvernement du Québec. Donc, vous le déposerez à la commission.

1460

Et à ce moment-là, madame Laurencelle, vous aurez tout le loisir de le consulter.

1465

Mme GINETTE LAURENCELLE :

Merci, monsieur.

LE PRÉSIDENT :

1470

Attendez, monsieur Thomassin...

M. ÉRIC THOMASSIN :

1475 Aucun problème, monsieur le président, pour déposer le plan de développement durable.

 Je vous proposerais aussi de déposer le projet de loi sur le développement durable, parce qu'il peut y avoir quelques ajustements dans les principes, dans les définitions, je sais qu'il y a eu
1480 quelques petits ajustements. C'est un peu la vision du ministère, en tout cas, avec le projet de loi sur le développement durable, c'est justement de proposer une définition commune aux différents ministères et organismes du gouvernement, de proposer une définition commune du développement durable, que je pourrais vous lire ou, de toute façon, que vous allez retrouver dans le plan dans son libellé exact.

1485 Ce que je peux peut-être juste dire rapidement, et ce n'est pas un constat que seulement moi, je fais, c'est un constat qui se fait un peu partout à travers le monde, c'est que développement durable, c'est un concept qui s'avère assez simple à comprendre, mais qui s'avère très complexe à mettre en oeuvre concrètement. Et je pense que c'est un peu ce à quoi
1490 nous invite le plan de développement durable et le projet de loi, c'est à trouver des moyens à travers les actions du gouvernement de rendre concrète l'application du développement durable.

 Juste pour vous dire aussi, j'ai quelques grands points généraux, en évaluation environnementale, déjà avant même le plan de développement et avant même le projet de loi, on
1495 avait introduit la notion de développement durable dans les directives, dans certains guides. Donc, il y a déjà un certain travail qui est commencé.

 Et aussi, en tout cas de façon traditionnelle, on considère que la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement par l'ensemble des composantes
1500 environnementales, sociales et économiques qui peuvent être discutées à travers cette procédure-là, on considère donc que c'est une façon de participer ou de mettre en oeuvre le développement durable.

 Pour ce qui est de la suite, dans le plan de développement durable du Québec, il y a une
1505 stratégie gouvernementale qui doit venir avec des plans d'action ministériels. Et nous, aux évaluations environnementales, dans les projets de transport, on a déjà commencé à réfléchir sur quels outils on devra se donner pour vraiment raffiner la procédure et notre analyse environnementale pour introduire davantage toujours mieux le développement durable.

1510 Et je voudrais juste terminer en disant, ce n'est pas en répétant ad nauseam «développement durable» qu'on va en faire. Il faut voir, à travers nos pratiques actuelles, comment est-ce qu'on peut mieux considérer les trois composantes: sociale, économique et environnementale.

1515 Donc, rapidement, ça fait le tour un peu du portrait.

LE PRÉSIDENT :

Merci.

Je vous remercie, madame Laurencelle.

1520 Monsieur Yves Roux, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Roux.

M. YVES ROUX :

1525 Bonsoir, monsieur le commissaire, monsieur le président. Le parachèvement de l'autoroute 30, c'est une petite note de départ, le parachèvement de l'autoroute 30, avant même d'être une priorité de Montréal, de la CMM ou même du MTQ, on peut quand même dire que c'est une priorité de la région du sud-ouest, la MRC de Roussillon entre autres, depuis au moins 30 ou 40 ans. Donc, c'est dire de l'intérêt que le milieu régional accorde à ce dossier-là. Et c'est dans cette optique-là qu'on essaie de faire valoir l'ensemble des enjeux qui se rattachent à ce dossier-là.

1530

LE PRÉSIDENT :

Votre question, s'il vous plaît.

1535

M. YVES ROUX :

Oui, ma question, j'y arrivais. Est-ce que la réalisation d'un projet comme une autoroute doit se faire en partenariat avec le milieu ou bien est-ce uniquement le MTQ qui décide? En d'autres mots, quel poids doit-on accorder au milieu dans un tel projet à long terme, considérant la Loi 34, loi qui donne aux MRC et aux élus municipaux la responsabilité du développement économique de leur territoire, considérant les orientations régionales...

1540

LE PRÉSIDENT :

1545

Ça fait beaucoup dans la même question, là.

M. YVES ROUX :

Oui, mais...

1550

LE PRÉSIDENT :

Mais je pense qu'on avait compris la question, monsieur.

1555

M. YVES ROUX :

Je vais terminer là-dessus d'abord?

LE PRÉSIDENT :

1560 Oui, allez-y.

M. YVES ROUX :

1565 Et considérant l'appui qui est donné par la MRC, le CLD au tracé Jean-Leman/Roussillon. Donc, en d'autres termes, quel poids allez-vous accorder à cette position régionale en receveur.

LE PRÉSIDENT :

1570 Vous demandez ça à moi?

M. YVES ROUX :

À vous ou aux personnes interpellées.

1575 **LE PRÉSIDENT :**

Je pense que ça s'adresse plutôt au ministère des Transports. Donc, monsieur Fournier, je vous laisse la parole.

1580 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

1585 Merci, monsieur le président. D'abord, le ministre des Transports est la personne responsable de la planification du grand réseau routier au Québec et c'est dans la loi, c'est au départ très clair. À partir de là, le ministre des Transports, à travers son ministère et les employés, doit évidemment prendre en compte les grands instruments de planification, les schémas d'aménagement, les orientations gouvernementales aussi, bien sûr, les cadres d'aménagement, les schémas d'aménagement régionaux. Et le ministère travaille en collaboration avec les représentants des milieux, mais avec les représentants de tous les milieux.

1590 Alors, la MRC, bien sûr, est un représentant. Il y a aussi des corps intermédiaires comme l'UPA, dont les préoccupations sont aussi légitimes, et le ministère doit aussi les prendre en compte. Et dépendant des projets, il peut y avoir d'autres. Donc, le ministère entend travailler avec un ensemble de représentants du milieu impacté par les projets qu'il élabore.

1595

LE PRÉSIDENT :

Parfait, merci beaucoup. Merci.

Monsieur Bruno Dagenais, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Dagenais.

1600

M. BRUNO DAGENAI :

Bonsoir, monsieur le commissaire, monsieur le président. La construction d'une autoroute n'est pas qu'une simple affaire technique ou de design géométrique. C'est là même une occasion majeure de développement pour une région comme la MRC de Roussillon.

1605

Ma question est la suivante. Le MTQ a-t-il, au sein de ses équipes de travail, des experts en développement économique? Et si oui, comment ceux-ci ont-ils travaillé dans le cadre du projet actuel pour prendre en compte les planifications et les priorités de la MRC de Roussillon?

1610

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Fournier.

1615

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Monsieur le président, le ministère des Transports est un ministère qui est très varié et les employés à l'emploi du ministère viennent d'une foule d'avenues, de tous les secteurs d'activités, et on a des économistes et des ingénieurs et des techniciens et des urbanistes. Et ces gens-là travaillent en équipe pour prendre en considération l'ensemble des facteurs, y compris les facteurs de développement économique.

1620

Il faut comprendre aussi que l'orientation du ministère ou la directive qu'on a quand on fait une étude d'impact, on élabore un projet, bien sûr, pour servir des besoins, des besoins précis qu'on veut mesurer, mais quand on veut situer un projet, ce qu'on cherche, ce n'est pas de maximiser les retombées économiques, c'est de minimiser les impacts sur le milieu. Et c'est exactement l'exercice qu'on fait ici maintenant. Alors, il est évident que cette orientation-là, cette directive-là colore notre travail.

1625

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Fournier.

Merci, monsieur Dagenais.

Monsieur François Corriveau, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Corriveau.

1635

M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

Bonsoir, monsieur le président. Vous avez mentionné que, tantôt, l'objet de cette rencontre, de ces consultations était le projet et un seul projet, celui du tronçon Jean-Leman.

1640

LE PRÉSIDENT :

Exact, monsieur Corriveau.

1645 **M. FRANÇOIS CORRIVEAU :**

1650 Monsieur le président, ma question, comment se fait-il que les promoteurs de ce projet, le ministère des Transports, entre autres, les professionnels et les autres ministères, depuis deux jours subissent la concurrence d'un autre promoteur de projet, entre autres la Ville de Candiac, à qui vous avez accordé depuis deux jours plus de temps qu'au promoteur même et à qui vous avez même permis cet après-midi de faire parader des professionnels, alors qu'elle ne fait même pas partie de l'étude qui est ici devant nous. Et ce soir, vous avez en plus permis à ces gens-là un petit cinq minutes pour répondre à des gens qui présentent un projet qui ne doit même pas figurer.

1655 Alors, je n'y comprends plus rien, monsieur le président. Expliquez-moi si vraiment il y a un seul projet auquel on doit ici débattre ce soir et les jours à venir.

LE PRÉSIDENT :

1660 Monsieur Corriveau, si vous vous souvenez, dans l'étude d'impact, il y a effectivement matière à examiner le projet de la Ville de Candiac puisque le promoteur lui-même avait regardé cette alternative dans son étude d'impact.

1665 Donc, ce qui a été alloué à la Ville de Candiac n'est pas plus pas moins que le promoteur. Je pense que le promoteur a été sur la sellette depuis plusieurs jours et qu'il a eu amplement le temps pour expliquer son projet.

M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

1670 Je vais vous dire que lorsqu'on a voulu parler, nous, de nos projets, vous avez dit: «Mettez ça quand vous allez faire un rapport pour les audiences – vous avez dit – écrivez ça là.» Ici, vous avez donné du temps à un autre organisme. Puis je n'en veux pas à l'organisme, il a le droit de faire ce qu'il veut, mais je me dis: «Ça n'a pas de sens. Il y a un promoteur, il n'y en a pas deux.» Si vous êtes capable de me dire qu'il y a deux promoteurs, chapeau!

1675

LE PRÉSIDENT :

1680 Il y a un promoteur, qui s'appelle le ministère des Transports. Monsieur Fournier, est-ce que la variante ou le projet qui a été soulevé par la Ville de Candiac était dans votre analyse d'étude d'impact?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Oui, bien sûr, on y faisait référence, même si on ne l'a pas analysé en détail.

1685

LE PRÉSIDENT :

Voilà. Et voilà, la réponse, monsieur Corriveau. Donc, le ministère des Transports l'a regardé. Je vous remercie.

1690

M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

Je trouve ça inacceptable.

1695

LE PRÉSIDENT :

Vous pouvez. Vous le ferez part dans votre mémoire, monsieur Corriveau.

M. FRANÇOIS CORRIVEAU :

1700

Je pense que je vais le faire au niveau du public et de votre patron et du ministre de l'Environnement.

LE PRÉSIDENT :

1705

Aucun problème. On va prendre une pause d'une quinzaine de minutes et on vous revient par la suite.

SUSPENSION DE LA SÉANCE

1710

REPRISE DE LA SÉANCE

LE PRÉSIDENT :

1715

Mesdames et messieurs, si vous voulez bien prendre place, nous allons débiter cette seconde partie. Donc, il me reste trois personnes sur cette liste, sur les 24. Le registre est présentement ouvert. Avant d'aller vous inscrire, j'aimerais que vous écoutiez un peu ce que j'ai à vous dire.

1720

La commission a en main tous les éléments et elle compte terminer ses travaux à la fin de cette soirée. Si, par hasard, il y a des questions que vous jugez opportun de nous faire parvenir par écrit par la suite, la commission prendra en compte ces questions-là et y répondra. Tout sera mis à ce moment-là sur le site Internet de la commission. Maintenant, vous pouvez aller vous inscrire.

1725 Monsieur Thomassin, vous avez une information additionnelle à nous transmettre?

M. ÉRIC THOMASSIN :

1730 Oui, juste en complément de la réponse de tout à l'heure de madame je ne me souviens plus de son...

LE PRÉSIDENT :

Laurencelle, oui.

1735

M. ÉRIC THOMASSIN :

1740 ... sur le développement durable. Je me suis arrêté à un certain niveau d'information et je vous ai dit que chez nous, aux évaluations environnementales, on avait commencé à réfléchir à des façons de rendre concret le développement durable dans nos analyses. Donc, on a produit comme professionnels, ce n'est pas un document encore officiel, mais on a quand même produit un document qu'on a appelé *Cadre d'analyse des projets de transport*, où on a essayé de lister les différentes questions qu'on pourrait se poser à partir des trois pôles du développement durable. Donc, je propose de déposer ce document-là dès mon retour à Québec.

1745

LE PRÉSIDENT :

Donc, vous allez nous déposer trois documents, finalement, en tout et partout.

1750

M. ÉRIC THOMASSIN :

Oui, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

1755

Je vous remercie, monsieur Thomassin.

Monsieur Fournier, vous aviez une réponse à une question que monsieur Dériger avait soulevé cet après-midi?

1760

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1765 Oui, monsieur le président. La question portait sur la distance à partir de Jean-Leman, à laquelle une maison, s'il n'y avait pas d'autres formes de protection contre le bruit, une maison serait dans un environnement de 55 dB. Madame Gamache est avec nous et je lui demanderais de venir répondre à la question de monsieur Dériger.

LE PRÉSIDENT :

Merci. Bonsoir, madame Gamache.

1770

Mme LINE GAMACHE :

Bonsoir! Si l'on parle de la section de la 30 qui est située près de la zone blanche, donc avant la jonction avec la 30 existante, la distance où on retrouve le 55 décibels, c'est environ 150 mètres.

1775

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Excusez-moi, 150 mètres à partir?

1780

Mme LINE GAMACHE :

150 mètres du bord...

1785

LE PRÉSIDENT :

De l'emprise?

Mme LINE GAMACHE :

1790

Du bord de l'autoroute, finalement, de l'emprise effectivement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1795

De la chaussée? De l'emprise?

Mme LINE GAMACHE :

Non, c'est de l'emprise.

1800

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

De l'emprise.

1805

Mme LINE GAMACHE :

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1810

Et ça, c'est considéré sur les débits de quelle année? De 2021 ou...

Mme LINE GAMACHE :

1815

C'est le débit de 2021.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1820

D'accord, parfait, merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci, madame.

Monsieur Denis Leftakis.

1825

M. DENIS LEFTAKIS :

Bonsoir, monsieur le président.

1830

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, monsieur Leftakis.

M. DENIS LEFTAKIS :

1835

Denis Leftakis. Je suis le président de l'Association des gens d'affaires de Roussillon, qui représente les sept villes dans la région qu'on couvre ici, donc Candiac, Delson, Saint-Constant et Saint-Philippe et LaPrairie.

1840

Ma question est naturellement sur le côté économique. On regarde le fait du projet qui a été présenté intermodal qui espérait devenir si le tronçon Jean-Leman se poursuit, et qu'est-ce qui est important, c'est que nous n'avons pas été consultés en tant qu'une association ou un représentant économique ici. Et donc, je vais venir à ma question.

1845

C'est qu'on regarde tous les commentaires qu'il y a eus, des décibels puis tout, des affaires de même, mais je n'ai pas entendu à date... puis ça fait deux jours que je suis ici, puis j'ai uniquement une question vraiment relative à l'économie. On entend plusieurs points, est-ce que le ministère considère l'effet économique qu'un tronçon bien pensé, à sa bonne place – et présentement, notre position est clairement avec la proposition de Candiac et Saint-Philippe –

1850

mais un tronçon bien pensé? Et je crois que toutes les considérations doivent être considérées

en tant que l'environnement et tout, mais aussi le plus important, je crois, parce qu'une bonne économie prospère nous permet d'entretenir l'environnement aussi.

LE PRÉSIDENT :

1855

Très bien. Monsieur Fournier, je vous laisse la parole.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1860

Merci, monsieur le président. Le développement économique, bien sûr, fait partie de la mission du ministère des Transports. Le réseau routier qu'on met en place et les autres modes de transport dans lesquels on intervient ont une dimension économique extrêmement importante, c'est le soutien de l'économie. Le réseau routier, c'est le soutien à l'économie. Et quand on met en place le réseau routier, on le met en place pour répondre à des besoins sociaux, mais à des besoins économiques aussi.

1865

Maintenant, il faut aller plus loin, il faut aller au niveau de chacun des projets. Dans le cas de l'autoroute 30, c'est une autoroute de contournement de la région métropolitaine d'abord. Ça ne veut pas dire qu'elle ne peut pas servir la région, mais sa fonction principale est d'abord une voie de contournement.

1870

Et les choix de localisation prennent en compte un ensemble de facteurs qui sont orientés dans un premier temps sur les usagers, bien sûr, et aussi sur l'environnement qu'on traverse avec cette préoccupation-là, je le répète, qui est de limiter ou de minimiser les impacts qu'on crée, tout en remplissant la fonction de base, bien sûr, qui est une fonction de transport.

1875

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Fournier.

1880

Merci, monsieur.

M. DENIS LEFTAKIS :

Merci pour votre réponse. Et finalement, si jamais il y a des consultations nécessaires au niveau économique, on aimerait être approchés pour être capables de donner notre version de l'économie locale.

1885

LE PRÉSIDENT :

1890

Ça nous fait plaisir, monsieur Leftakis. Merci.

Madame Sylvie Bourassa. Bonsoir, madame Bourassa!

Mme SYLVIE BOURASSA :

1895 Bonsoir, monsieur Lafond. Bonsoir, monsieur Dériger. Bonsoir, messieurs, mesdames.

 J'aurais une question qui porte sur le mandat de la commission. Alors, le ministre, quand
1900 il a donné le mandat au BAPE, précise dans sa lettre du 29 juin que le mandat touche le projet de
parachèvement de l'autoroute 30 entre l'autoroute 15 et l'échangeur Jean-Leman par le ministère
des Transports.

 Tout à l'heure, il y a eu une allusion à l'inclusion du tracé Candiac à savoir, est-ce que ça
1905 fait partie de la proposition du ministère des Transports ou pas? Moi, je voudrais qu'on éclaircisse
ce point-là et qu'on m'explique, parce que j'ai entendu la réponse de monsieur Fournier, qu'on
m'explique en quoi ça fait partie du projet du ministère, alors qu'on voit, à la page 71 de l'étude
d'impact, que la proposition de la Ville de Candiac a pour effet d'isoler une plus grande partie de la
zone agricole et que pour cette raison elle ne sera pas retenue, et que le ministère retient donc
1910 deux tracés aux fins d'analyse des impacts, soit le projet de référence dont on nous a parlé ainsi
que la variante. Et que si, par conséquent, ça ne fait pas partie du projet du ministère des
Transports, comment se fait-il qu'on ait passé autant de temps sur un projet qui ne fait pas partie
du mandat qui a été confié au BAPE.

LE PRÉSIDENT :

1915 Le mandat qui a été confié au BAPE, c'est un mandat d'analyse et d'enquête, et on
enquête sur le tout au complet. Donc, dans le tout au complet, le projet qui est avancé dans
l'étude d'impact du ministère des Transports, en fait une variante à l'ouest qui ressemble et de
beaucoup à celle de la Ville de Candiac a été regardée. C'est dans cette optique-là que ça a été
1920 regardé.

 Maintenant, la commission va procéder à sa propre analyse et vous retrouverez son
analyse lorsque le rapport sera rendu public par le ministre du Développement durable, de
l'Environnement et des Parcs.

1925 **Mme SYLVIE BOURASSA :**

 Parfait.

1930 **LE PRÉSIDENT :**

 Merci, madame.

1935 **Mme SYLVIE BOURASSA :**

 Merci.

LE PRÉSIDENT :

Au revoir.

1940

Monsieur Gérard Boisclair. Bonsoir, monsieur Boisclair.

M. GÉRARD BOISCLAIR :

Bonsoir, monsieur le président. Entre Jean-Leman et la 15, c'est une zone blanche, ça là?

1945

LE PRÉSIDENT :

Entre Jean-Leman et la 15, oui, à partir... le tracé actuel, monsieur Boisclair?

1950

M. GÉRARD BOISCLAIR :

Oui, entre Jean-Leman et la 15...

1955

LE PRÉSIDENT :

Et l'autoroute 15, oui.

M. GÉRARD BOISCLAIR :

1960

... c'est une zone blanche, ça.

LE PRÉSIDENT :

1965

Exact.

M. GÉRARD BOISCLAIR :

O.k., je l'ai. O.K., c'est là, là.

1970

LE PRÉSIDENT :

Oui, exact.

1975

M. GÉRARD BOISCLAIR :

La Ville de Candiac, ils veulent prendre plus de terres agricoles pour faire leur évolution. Ma question est que: est-ce qu'il y aurait des intérêts pécuniaires pour avoir l'autoroute dans leurs terres où il y a des terres agricoles? Vous savez, il y a 98 % qu'il reste de terres qui ne

1980 sont pas agricoles.

LE PRÉSIDENT :

1985 Vous voulez savoir, monsieur Boisclair, si la Ville de Candiac a un intérêt pécuniaire à vouloir...

M. GÉRARD BOISCLAIR :

J'imagine.

1990

LE PRÉSIDENT :

... à vouloir un tracé autre que celui du ministère des Transports. C'est ça?

1995

M. GÉRARD BOISCLAIR :

Parce que vous savez, monsieur le président, que la Ville de Candiac n'était pas d'accord pour le Jean-Leman au départ. Ils ont accepté...

2000

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Boisclair, je pense, on y va juste avec la question, d'accord?. Et votre question, je l'adresse à madame Dupont.

2005

Mme MARIE DUPONT :

Si j'ai bien compris la question, c'est si la Ville a des intérêts pécuniaires dans le projet de développement de l'autoroute.

2010

LE PRÉSIDENT :

1985 En fait, ce n'est peut-être pas tout à fait, ce n'est pas dans le développement de l'autoroute. C'est plutôt dans le fait que le projet de développement, en fait dans votre plan stratégique, le projet de développement de la Ville de Candiac, ce qu'on a pu voir au cours de ces audiences, et je pense que c'est à ça que réfère monsieur Boisclair, c'est le fait qu'une partie d'investissement futur serait dans la partie zone verte, c'est-à-dire la partie agricole.

2020 Enfin, si on parle de votre plate-forme intermodale, sur la carte que vous avez montrée dans votre plan stratégique, on retrouve effectivement la plate-forme intermodale en zone verte. Et c'est l'objet de la question de monsieur Boisclair.

Mme MARIE DUPONT :

2025 Merci, monsieur le président. Je dirais qu'à priori, tout le développement qui est prévu se
situait en zone blanche avant même qu'il y ait le tronçon de la partie sud, de l'autre segment.
Quand on a commencé à faire le développement de ce secteur-là il y a cinq ans, en 2000, il
n'était pas question du tout d'aller en zone agricole. Donc, tout le développement se limitait à la
zone blanche. Et à l'époque, la plate-forme logistique, elle était entièrement comprise dans la
zone blanche, là où se trouve aujourd'hui l'échangeur.

2030 Pour ce qui est de la partie agricole, la seule partie qui empiète dans la zone agricole
aujourd'hui, en fait il y a deux portions qui empiètent, c'est la plate-forme logistique qu'on a dû
placer ou positionner d'une façon différente en prenant en considération la localisation du nouvel
échangeur, qui n'existait pas, je le rappelle. Donc, effectivement, il y a une partie qui va
2035 rapporter des argents à la municipalité.

LE PRÉSIDENT :

2040 En forme de taxes, évidemment.

Mme MARIE DUPONT :

En forme de taxes, évidemment. C'est bien sûr.

2045 L'autre portion qui est en zone agricole, c'est la gare de l'AMT, la gare intermodale, qui
ne rapporte pas énormément d'argent; au contraire, qui en coûte énormément. Je n'ai pas les
chiffres devant moi, mais l'ensemble des municipalités qui ont signé l'entente avec l'AMT ont des
contributions financières très importantes pour le financement de la gare intermodale, qui est un
service qui est offert à la population.

2050 Je dirais aussi que le développement, oui, ça rapporte des taxes, mais oui, ça génère
aussi des dépenses. Une municipalité est un organisme sans but lucratif, qui n'est pas là pour
faire de l'argent sur le dos des citoyens, mais qui est là pour tenter de – et je pense qu'on y réussit
très bien – tenter d'équilibrer, en fait, les rentrées d'argent par rapport aux sorties d'argent.

2055 Je ne suis pas fiscaliste en matière municipale et je ne peux pas en dire tellement plus.

LE PRÉSIDENT :

2060 Merci beaucoup, madame Dupont.

Non, une question, merci beaucoup.

Monsieur Denis Bilodeau, s'il vous plaît. Bonjour, monsieur Bilodeau. Avant que vous

2065 posiez votre question, je vais aller voir monsieur Fournier, à savoir, monsieur Bilodeau hier soir avait demandé, à partir de l'autoroute 30 qui était censée longer l'autoroute 15, avoir l'augmentation des coûts comparativement 2002 et 2005. Est-ce que cette analyse-là a été réalisée ou, si non, quand est-ce qu'on peut s'attendre à avoir l'information?

2070 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Monsieur le président, on a travaillé là-dessus cet avant-midi. Je vais demander à Gérald Lavoie de répondre.

2075 **M. DENIS BILODEAU :**

Est-ce qu'on pourrait mettre l'acétate avec l'autoroute 15, celle-là avec l'échangeur puis tout là?

2080 **LE PRÉSIDENT :**

Avec les deux, la 15 et la 30 qui sont en parallèle?

M. DENIS BILODEAU :

2085 Oui, décret 2003.

M. GÉRALD LAVOIE :

2090 Oui, monsieur le président, concernant les coûts, la demande qui avait été faite concernant les coûts actualisés pour le dossier qui avait été examiné en 2002, qui était quand même légèrement différent de ce qui est présenté ici là, ce qui fait que les coûts qui avaient été évalués dans un rapport qui avait été confié à un mandataire à ce moment-là, on avait des coûts de 38 M\$ qui avaient été évalués, des coûts de travaux pour la portion entre ce secteur-là.

2095 **LE PRÉSIDENT :**

Incluant les bretelles.

2100 **M. GÉRALD LAVOIE :**

Incluant l'échangeur ici, incluant les modifications à l'échangeur qui était à cet endroit-là. Ça, c'était les coûts de 2002, dans un document qui apparaissait en février 2002. Également dans ce document-là, il y avait des coûts pour le 2 km qui est actuellement en réalisation. Pour ce tronçon-là de 2 km, on parlait de 31,5 M\$ à ce moment-là.

2105 Ce qu'on sait actuellement, c'est que l'ensemble de ces travaux-là sont évalués... en tout cas, on a des coûts qui ont été soumissionnés et ça revient à un montant de 46,5 M\$ en dollars de cette année. C'est les derniers chiffres.

LE PRÉSIDENT :

2110 En dollars de 2005 pour la portion du 2 km sur la 132.

M. GÉRALD LAVOIE :

2115 Sur la 132. Ce qui fait qu'en se basant sur ces chiffres-là, on est à même de constater qu'il y a eu une augmentation de 47,9 %, facteur qu'on a appliqué aux coûts qui avaient été élaborés à ce moment-là, ce qui nous amène en coûts 2005 à un montant de 45,5 M\$.

2120 Ce qu'il faut comprendre, c'est qu'en 2002, c'était des estimations vraiment préliminaires, qu'il y avait beaucoup d'informations qui manquaient. Ça ne tient pas compte aussi du marché au niveau de... pour les entrepreneurs, actuellement, c'est un marché où il y a énormément de travaux comme tels, ce qui fait qu'il y a différents éléments de même qui nous amènent à expliquer l'augmentation des coûts.

2125 **LE PRÉSIDENT :**

Merci beaucoup, monsieur Lavoie.
Votre question, monsieur Bilodeau.

2130 **M. DENIS BILODEAU :**

Ma question. Bonsoir, monsieur le président, monsieur le commissaire.

LE PRÉSIDENT :

2135 Bonsoir!

M. DENIS BILODEAU :

2140 Le Conseil des ministres, vous n'êtes pas sans savoir que tous ces ministres-là, c'est nos têtes dirigeantes. Ils sont appuyés par des équipes que, je crois, peuvent parler de tout, ils savent tout et c'est l'intelligence du Québec pour diriger, le Conseil des ministres.

2145 En 2003, le Conseil des ministres a passé le décret concernant l'autoroute 30. Je veux dire, ça a été bien pensé, analysé.

LE PRÉSIDENT :

2150 Oui, je sais où vous voulez en venir, là, monsieur Bilodeau, mais je ne sais pas si vous étiez présent cet après-midi ou encore ce soir tôt, j'ai dit que je ne voulais pas de préambule. Donc, si vous voulez arriver à votre question, s'il vous plaît, pour laisser l'opportunité aux autres personnes dans la salle de venir présenter leurs questions.

M. DENIS BILODEAU :

2155 Quand on passe un décret, c'est avec une certaine lucidité. Après que le décret a été passé en 2003 est arrivé le tronçon Jean-Leman. Pourquoi le tronçon Jean-Leman est arrivé? Est-ce que c'est parce que l'autoroute 30 n'est pas à la bonne place ou l'autoroute 15 n'est pas à la bonne place? J'aimerais savoir.

2160

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Fournier.

2165 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Alors, monsieur le président, la réponse, c'est ni une ni l'autre de ces deux suggestions-là. Jean-Leman est arrivé parce que la solution qu'on avait envisagée sur l'autoroute 15 au départ, c'est-à-dire 15 et 30 en parallèle au départ, s'est avérée non satisfaisante et le ministère a dû chercher une solution qui correspondait davantage à ses critères et à ses objectifs, qui, je le rappelle, étaient fluidité, sécurité, lisibilité et fonctionnalité.

2170

LE PRÉSIDENT :

2175 Merci, monsieur Fournier.

M. DENIS BILODEAU :

Après le décret. C'est ça?

2180

LE PRÉSIDENT :

Oui.

2185 **M. DENIS BILODEAU :**

Après le décret?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2190

Monsieur le président, en complément d'information, je reviens sur ce que j'ai déjà dit quelques fois, quand on se présente devant le BAPE, on se présente avec un avant-projet préliminaire, qui peut être sérieusement modifié suite à l'analyse qu'on fait aux consultations publiques, à l'analyse faite par le ministère de l'Environnement et aux décisions du gouvernement dans le décret.

2195

Quand on a le décret, on part de l'avant-projet préliminaire et on l'ajuste pour en faire un vrai projet à partir de quoi on fait des plans et devis. Et tout ça, c'est un processus évolutif où on développe, on change les solutions et, des fois, on les change de façon radicale.

2200

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Fournier.

Merci, monsieur Bilodeau.

2205

Monsieur Jean-Claude Poissant, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Poissant.

M. JEAN-CLAUDE POISSANT :

2210

Bonsoir! Ça va dans la continuité de mon intervention cet après-midi. Étant donné que j'ai pressenti une résistance de la part de la MRC à déposer notre décision du CCA, ma question est la suivante. Est-ce que le CCA pourrait venir commenter leur décision lors de la remise des mémoires, tel qu'il leur a été accordé lors des audiences de 2002?

LE PRÉSIDENT :

2215

Le Comité consultatif agricole peut et aura toujours le loisir de déposer un mémoire en son nom. Vous avez l'opportunité de le faire. Il n'y a personne, je pense, qui peut vous empêcher.

2220

Mais monsieur Largy n'a pas donné et ne m'a pas dit qu'il ne déposerait pas le document ou l'avis que le Comité consultatif agricole remettrait à la MRC. Je pense que monsieur Largy, si j'ai bien compris sa réponse de cet après-midi, a mentionné qu'il allait consulter. Par contre, je pense que sa consultation va faire en sorte, en tout cas je présume que sa consultation va faire en sorte que le document, cet avis-là sera déposé au BAPE dans le cadre de cette audience.

2225

M. JEAN-CLAUDE POISSANT :

C'est bien, merci.

LE PRÉSIDENT :

2230

Bienvenue.

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

M. NORMAND COOL :

2235

Bonsoir, monsieur le président. Écoutez, je viens ce soir à titre de pro-maire de la Ville de Saint-Constant, malheureusement monsieur Ashby est en dehors du pays, et soit que je le fasse en faisant deux questions ou bien, si vous permettez, on a déposé depuis deux jours un ou deux documents que j'aimerais préciser la position de la Ville de Saint-Constant, où on parlait

2240

d'unanimité, entre autres une résolution de la MRC Roussillon. Et à ce moment-là, c'est ressorti lorsque madame, qui représentait la MRC hier, a lu une résolution et je pense qu'elle a omis, involontairement ou volontairement, un certain passage.

LE PRÉSIDENT :

2245

Vous voulez préciser quelque chose dans la réponse?

M. NORMAND COOL :

2250

Préciser quelque chose.

LE PRÉSIDENT :

2255

Précisez.

M. NORMAND COOL :

2260

Donc, tout simplement pour vous dire que d'abord Saint-Constant est une ville de 25 000 habitants, fait partie des 50 plus grosses villes au Québec. Et depuis tout le début du dossier de l'autoroute 30, évidemment, on s'est toujours opposés au tracé, qu'il soit sud ou Jean-Leman.

2265

Maintenant, hier, on a parlé d'unanimité. Je viens préciser que dans toutes les résolutions qui ont passé à la MRC, Saint-Constant a toujours demandé le vote et s'est toujours opposée.

2270

Maintenant, c'est sûr que si on parle de volet économique, la Ville de Saint-Constant, évidemment, comme toutes les autres villes, est en faveur du développement économique de notre région. Je pense qu'il va de soi qu'on crée des emplois, que ce soit pour n'importe quelle ville.

Évidemment aussi, le CLD est venu parler d'unanimité. Il est vrai que la Ville de Saint-Constant s'est prononcée dans un lac à l'Épaulé sur une vision, sur une orientation de dire: «On est d'accord avec un développement économique.» Mais où est-ce que la Ville a une opposition,

2275 c'est lorsqu'on rattache ça au tracé Jean-Leman. Donc, on vient préciser qu'il y a tout le temps eu l'opposition de la Ville de Saint-Constant. D'ailleurs, on le fera connaître dans un mémoire qu'on déposera.

LE PRÉSIDENT :

2280 Merci, monsieur Cool.

M. NORMAND COOL :

2285 Merci.

LE PRÉSIDENT :

Votre question maintenant, si vous avez une question.

2290 **M. NORMAND COOL :**

Écoutez, ma question, je suis venu au début poser une question, écoutez, tout simplement la question, moi, dans le projet, tout ce que j'ai entendu, écoutez, je pense que le projet ne tient pas la route simplement.

2295

LE PRÉSIDENT :

Merci. On lira votre mémoire avec attention, monsieur Cool.

2300 **M. NORMAND COOL :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2305

Monsieur Paul Labrecque, s'il vous plaît. Excusez.

Monsieur Largy, vous avez un complément d'information?

M. PIERRE LARGY :

2310

Oui, j'ai un complément d'information. J'aimerais juste préciser que quand madame Dansereau a lu la fameuse résolution dont il est question, elle n'a pas parlé que ça a été adopté en majorité. Elle a tout simplement dit que c'était la position de la MRC.

2315

Et j'aimerais aussi préciser que l'ensemble des représentants des 11 villes, incluant la Ville de Saint-Constant, ne s'est jamais opposé au développement de la plate-forme logistique

intermodale. Merci.

LE PRÉSIDENT :

2320

Monsieur Largy, est-ce que vous auriez l'amabilité de déposer le document en question, s'il vous plaît?

M. PIERRE LARGY :

2325

Je crois que madame Dansereau l'a déjà déposée, cette résolution-là.

LE PRÉSIDENT :

2330

D'accord, c'est beau, merci.

Oui, monsieur Labrecque.

M. PAUL LABRECQUE :

2335

Oui, bonjour. Il y a un document qui vous a été remis, une pétition de 14 000 noms?

LE PRÉSIDENT :

2340

Ça ne nous a pas été remis, effectivement pas, sauf que monsieur Fournier va répondre à cette question-là. Oui, effectivement. Mais monsieur Fournier, s'il vous plaît.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2345

Monsieur le président, je rappelle que suite à une demande d'un citoyen, le ministère a fait des recherches. On a retrouvé cette pétition-là de 14 000 noms à l'Assemblée nationale et nous avons déposé à la commission le fax de l'Assemblée nationale, donc identifié la provenance, et le fax de la première page. Évidemment, on n'a pas demandé de reproduire je ne sais pas combien, 60 ou 80 pages que contenait la pétition. Mais elle existe, sauf qu'elle n'est pas pertinente à Jean-Leman, bien sûr.

2350

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup, monsieur Fournier. Vous avez votre réponse.

2355

M. PAUL LABRECQUE :

Ce n'était pas ma question, ça.

LE PRÉSIDENT :

2360

C'est quoi votre question.

M. PAUL LABRECQUE :

2365

La question, c'est...

LE PRÉSIDENT :

2370

On va dire que c'est une question et demie. Allez-y.

M. PAUL LABRECQUE :

Hein?

2375

LE PRÉSIDENT :

On va dire que c'est une question et demie, allez-y.

M. PAUL LABRECQUE :

2380

C'est parce que le ministère des Transports s'est servi souvent de... il disait qu'il y avait une pétition de 14 000 noms que les gens étaient en faveur du tracé Jean-Leman ou le reste. Souvent, il s'est servi de ça. Ça fait que cette pétition-là, ça fait plusieurs, plusieurs années qu'on en entend parler, mais il n'y a personne qui l'a vue.

2385

LE PRÉSIDENT :

Et votre question?

2390

M. PAUL LABRECQUE :

C'est: est-ce qu'on pourrait la voir?

LE PRÉSIDENT :

2395

Monsieur Fournier, est-ce que vous avez discuté ou déjà mentionné qu'il y avait une pétition de 14 000 noms qui circulait, qui était en faveur de tel tracé par rapport à un autre tracé?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2400

Monsieur le président, non. C'est...

M. PAUL LABRECQUE :

À la réunion à Candiac, vous en avez parlé.

2405

LE PRÉSIDENT :

Un instant, s'il vous plaît, on ne veut pas de commentaire de personnes dans la salle. Je pense que monsieur Fournier va répondre. Allez-y, monsieur Fournier.

2410

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Je vais demander à monsieur McCann d'y aller.

2415

M. BERNARD McCANN :

Bon, quel que soit le nombre de pétitions qui a été déposé, il y a eu des pétitions qui ont été déposées à la fois en faveur d'un tracé comme de l'autre au cours des audiences, au cours des événements qui ont entouré la modification de décret.

2420

Évidemment, le ministère des Transports a fait l'énumération des documents, des cartons de commentaires qu'il a recueillis au cours d'une consultation publique qu'il a faite sur la modification. Et dans le rapport de consultation publique, évidemment, il énumère ce qu'il a reçu des citoyens. Et dans son analyse, évidemment il doit tenir compte d'une foule de paramètres, mais les pétitions sont là. Et de la manière que les pétitions ont monté, le ministère n'a jamais tenu compte d'aucune d'elles dans ses décisions ou des choix qu'il a effectués. Mais dans un rapport de consultation publique, on énumère tout ce qu'on reçoit de la part des citoyens, des groupes d'intérêt et des municipalités.

2425

2430

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur McCann.

M. PAUL LABRECQUE :

2435

Mais vous vous en servez pour argumenter.

LE PRÉSIDENT :

2440

Monsieur Labrecque, je veux juste vous dire que vous avez le loisir, en tant que citoyen, d'aller à l'Assemblée nationale et d'aller consulter cette pétition-là. Tous les citoyens peuvent se présenter à la bibliothèque de l'Assemblée nationale sans aucun problème.

M. PAUL LABRECQUE :

2445

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2450

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

M. YVES BELLEFLEUR :

2455

Rebonsoir.

LE PRÉSIDENT :

Une question seulement, aucun commentaire, aucun préambule.

2460

M. YVES BELLEFLEUR :

Oui. J'ai fait un effort pour une question.

LE PRÉSIDENT :

2465

Je vous remercie.

M. YVES BELLEFLEUR :

2470

Donc, est-ce qu'il existe une étude sur les impacts des infrastructures au sol du sel de déglçage, de l'éclairage et de la possibilité de déversements toxiques de véhicules routiers envers les amphibiens et les reptiles recensés en page 39, avec le contexte hydrogéologique en page 33, d'une part, et d'autre part, envers les oiseaux en pages 40, 41, 42 et les mammifères recensés en page 43.

2475

LE PRÉSIDENT :

D'accord. Monsieur Fournier.

2480

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Monsieur McCann.

M. BERNARD McCANN :

2485

Votre question, vous avez bien pris le temps de la formuler. Donc, évidemment, l'étude d'impact ne couvre pas les charges additionnelles de sel dans l'environnement. Ça, je dois le convenir parce que c'est... mais Jean-Leman a l'avantage de ne pas traverser de cours d'eau.

2490

Au niveau de l'impact de l'éclairage, on n'a pas introduit encore l'impact de l'éclairage, l'impact de la pollution par l'éclairage, on n'a pas encore introduit dans les directives du ministère de l'Environnement cette composante-là.

2495

Cependant, notre étude a évalué toute la question du transport de matières dangereuses et les impacts qu'ils peuvent avoir lors d'accident, mais pas sur les mammifères ou pas sur les espèces qui sont mentionnées au niveau de la faune qui pourrait potentiellement s'y trouver.

LE PRÉSIDENT :

2500

Merci, monsieur McCann.

Monsieur Dériger, je pense que vous voulez un complément d'information pour monsieur Bellefleur.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2505

Concernant les sels de déglçage, il y a une étude qui a été produite, je pense, en 2004 ou 2005, qui est au fédéral. Donc, le fédéral a produit un document. C'est un genre de guide sur les impacts des sels de déglçage sur la faune principalement.

2510

Monsieur Thomassin, je ne sais pas si vous êtes au courant de cette étude?

M. ÉRIC THOMASSIN :

2515

Oui, on pourrait avoir la référence du document, il n'y a aucun problème. C'est souvent déposé dans chacune des audiences sur les projets de route.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2520

C'est un document fédéral.

M. ÉRIC THOMASSIN :

C'est quelque chose qui est accessible. Il faudrait retrouver la référence du document.

2525 **M. YVES BELLEFLEUR :**

Il sera déposé sur le site?

2530 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Oui, on pourrait peut-être...

LE PRÉSIDENT :

2535 Oui, vous pourrez déposer le nom de l'étude.

M. ÉRIC THOMASSIN :

2540 Oui, on pourra vous le trouver. Comme ce n'est pas un document du ministère, je n'en ai pas de copie accessible, mais on va faire ce qui est possible pour trouver la référence, que vous pourrez mettre en bibliographie.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2545 C'est un document qui est sous format PDF, donc vous pouvez le télécharger, mais c'est assez lourd quand même. C'est un document assez... 2-300 pages.

LE PRÉSIDENT :

2550 Merci, monsieur Bellefleur.

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

M. ALAIN CLOUTIER :

2555 Rebonsoir, monsieur le président, monsieur le commissaire.

J'aurais besoin de juste savoir une affirmation ou une négation du ministère du Transport sur l'affirmation, ce que monsieur Fournier tantôt a... ce qui me permettra peut-être de changer ma question si je suis complètement dans le champ.

2560

Monsieur Fournier nous a mentionné que la demande d'un avis du CPTAQ venait juste d'être demandé. Est-ce que je me trompe ou...?

LE PRÉSIDENT :

2565

Un avis à la CPTAQ?

M. ALAIN CLOUTIER :

2570 À la CPTAQ, oui.

LE PRÉSIDENT :

2575 Oui, d'accord. Monsieur Fournier, vous pouvez répondre?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Oui, c'est une demande qu'on a signée la semaine dernière, je crois.

2580 **M. ALAIN CLOUTIER :**

Alors, c'est toutes des petites questions en déboulement qui se suivent toutes là. Comment se fait-il...

2585 **LE PRÉSIDENT :**

Mais c'est quand même seulement qu'une question.

M. ALAIN CLOUTIER :

2590 Non, non, mais vous allez comprendre très vite. Comment se fait-il qu'elle soit demandée si tard? Est-ce qu'ils ont accepté d'en rendre une, vu que leur avis antérieurs ont été balayés du revers de la main dans d'autres tronçons concernant la 30? S'ils ont accepté, quand doit-ils remettre cet avis? Et est-ce que vous allez demander que cet avis soit également déposé à cette
2595 commission? Et peut-être une des réponses va éliminer la dernière que je demande: et finalement, qu'advient-il si cet avis n'est pas rendu avant l'échéance fixé pour la remise de votre propre avis?

LE PRÉSIDENT :

2600 Monsieur Cloutier, je vais vous dire d'entrée de jeu que toutes ces questions-là ont été répondues cet après-midi. Mais quand même, je vais laisser à monsieur Fournier le loisir de vous répondre également parce qu'on comprend que vous étiez absent pour le travail.

2605 Donc, monsieur Fournier, auriez-vous l'amabilité de répondre à monsieur Cloutier, s'il vous plaît.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2610 Monsieur le président, vous m'enlevez les mots de la bouche. Je vais demander à

monsieur McCann de reprendre son explication de cet après-midi.

LE PRÉSIDENT :

2615 Merci.

M. BERNARD McCANN :

2620 Bon, effectivement, quand on demande l'avis en vertu de l'article 66 de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*, il n'y a pas de délais qui sont demandés. Le temps de monter le rapport, le dossier comme tel, parce qu'il faut fournir tous les documents et tout, on l'a demandé la semaine dernière et, dans d'autres circonstances, on l'a demandé après les audiences publiques.

2625 Quoiqu'il en soit, la commission va statuer dans cinq à six semaines sur ce dossier-là. La commission va bénéficier de cet avis comme tous les citoyens d'ailleurs. Je dois vous dire que c'est au ministre de l'Environnement, qui, dans la préparation de son dossier au Conseil des ministres, devra tenir compte de l'avis de la commission à l'égard de ce projet.

2630 **M. ALAIN CLOUTIER :**

De l'avis de la commission de la CPTAQ ou de la commission du BAPE?

M. BERNARD McCANN :

2635 Bien, de tous les avis qu'il reçoit.

LE PRÉSIDENT :

2640 En fait, le ministre, lorsqu'il fait son analyse, en fait lorsqu'il décide d'autoriser ou non le projet, ce n'est pas le BAPE. Le BAPE n'est pas décisionnel. Le BAPE donne des avis et le ministre en tient compte ou n'en tient pas compte.

2645 Parallèlement à ça, il tient compte également de l'analyse environnementale qui est préparée par ses fonctionnaires au ministère de l'Environnement. Et suite à ça, bien, le ministre décide de présenter au Conseil des ministres et c'est le Conseil des ministres qui, en bout de ligne, décide de tout ça.

2650 L'avis de la CPTAQ, lorsqu'il sera rendu au ministère des Transports, il va de soi que comme il a été demandé, qu'il soit déposé sur le site du BAPE comme tout autre document qui a été demandé au ministère des Transports.

M. ALAIN CLOUTIER :

2655 Sauf que je vois juste un seul problème. Si la CPTAQ a cinq à six semaines – si j'ai bien compris, c'est cinq à six semaines l'échéance qu'elle a pour remettre son avis – nous, dans la préparation de nos mémoires, malheureusement on n'aura pas accès à cette information-là. Je trouve qu'il y a quand même une distorsion à ce niveau-là.

2660 **LE PRÉSIDENT :**

Effectivement, mais ça, moi, on ne peut rien y faire. C'est le ministère des Transports qui doit demander l'avis de la CPTAQ et c'est à eux de décider. Malheureusement, on ne peut pas rien faire, nous, en tant que commission. On ne peut pas exiger du ministère des Transports. Et même, je pense dans la procédure, il n'y a pas d'exigence en plus du ministère de l'Environnement, mais je vais laisser monsieur Thomassin le loisir de compléter cette information-là.

M. ÉRIC THOMASSIN :

2670 Juste un complément d'information. Il y a un article de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* qui prévoit qu'une décision en vertu de cette loi-là doit être prise avant qu'une décision sur un projet en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* puisse se faire. Donc, il devra y avoir une décision en vertu de la loi sur la protection avant un décret en vertu de la procédure d'évaluation environnementale de la *Loi sur la qualité de l'environnement*.

2675 Et ma compréhension de l'article 66, c'est que monsieur McCann disait: «Ça va être au ministre de l'Environnement à considérer l'avis», ça va être au gouvernement à considérer l'avis de la CPTAQ, le ministre de l'Environnement faisant partie du Conseil des ministres.

2680 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Thomassin.

Merci, monsieur Cloutier.

2685 Monsieur André Dugas. Bonsoir, monsieur Dugas.

M. ANDRÉ DUGAS :

2690 Rebonsoir, monsieur le président. Je vais aller direct à ma question, sans préambule. Ma question, c'est dans l'intérêt public parce que c'est concernant la présente audience publique. Et je ferais référence, par rapport à ma question, à ce qu'on appelle le Code d'éthique et de déontologie, qui a un rapport direct avec ce qui se passe ici.

2695 Alors, dans l'intérêt public, j'aimerais qu'on m'explique, qu'on me traduise de façon très claire en pratique les articles 25, 27, 32 et 33. J'aimerais qu'on explique au public ce que

signifient ces quatre articles.

Je peux les lire, si vous voulez. Est-ce que je peux les lire?

2700 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

2705 **M. ANDRÉ DUGAS :**

Alors, l'article 25 dit et ça a rapport avec la commission. On nous donne ça parce qu'on veut que le public connaisse leurs droits.

Alors, l'article 25 dit:

2710 *Le commissaire agit et paraît agir de façon neutre et impartiale.*

L'article 27 dit:

2715 *Le commissaire respecte les règles de l'équité procédurale et agit en tout temps de la façon la plus transparente possible.*

L'article 32 dit:

Le commissaire favorise la participation pleine et entière des intéressés.

Les intéressés étant ici le public.

2720 *Le commissaire favorise l'accès des citoyens à l'information, les aide à bien comprendre les projets et les incite à exprimer leur opinion sans contrainte.*

2725 Alors, monsieur le président, la question s'adresse directement à vous, j'aimerais qu'on nous explique au grand public ce que signifie ces quatre articles.

LE PRÉSIDENT :

2730 Je pense que c'est très clair et je n'ai pas à vous donner mon opinion là-dessus. Comme je vous dis, j'ai un code et ce code-là a été respecté. Si vous jugez que le code n'a pas été respecté, mon code d'éthique, que je n'ai pas respecté ce code d'éthique là, libre à vous de le penser, libre à vous d'en faire part à qui vous pensez que ça devrait s'adresser. Je pense que la commission a laissé toute la latitude possible à tous les intervenants de s'exprimer.

2735 **M. ANDRÉ DUGAS :**

Monsieur le président, vous m'excuserez, mais moi, je pense qu'il y a souvent des

2740 vices de procédure. Je fais juste référence à la question de la règle d'éthique dans la procédure, tantôt, pour un c'est valable, tantôt, pour l'autre ce n'est pas valable. Vous accordez à la Ville de Candiac du temps énorme...

LE PRÉSIDENT :

2745 Monsieur...

M. ANDRÉ DUGAS :

2750 Non, mais regardez, c'est ça là. Il y a énormément... puis je tiens devant le Bureau des audiences à ce qu'on le sache, que le grand public sache en quelque part que ces articles-là sont plus ou moins respectés. Merci, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

2755 Votre opinion, vous l'exprimerez dans votre mémoire.

M. ANDRÉ DUGAS :

Je vais faire plus que ça, monsieur le président.

2760 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, monsieur Dugas.
Madame Vivianne Corriveau, s'il vous plaît.

2765 **Mme VIVIANNE CORRIVEAU :**

Bonsoir, monsieur!

LE PRÉSIDENT :

2770 Bonsoir, madame Corriveau.

Mme VIVIANNE CORRIVEAU :

2775 De prime abord, je vous dis que oui, on va faire connaître notre opinion, nous, dans un mémoire, c'est certain, pour dénoncer autant le tracé sud que le tronçon Jean-Leman et demander au gouvernement de revenir au bon sens avec l'autoroute 30 sur la 132, qui réglerait les problèmes de tout le monde.

2780 Ma question est plus spécifique ce soir en rapport avec les changements climatiques et

2785 les fortes précipitations que tout le monde a vu et a connu le désastre que ça produit. Les météorologues nous disent que ça va être de plus en plus fréquent à l'avenir. Même monsieur Andrew Delisle de Kahnawake vous a fait part qu'un boisé près de la 132 et la 30 qui se rend à Châteauguay, déjà les arbres ont été détruits à cause de l'eau qui est retenue par l'autoroute 30 là.

2790 Est-ce que le MTQ et le ministère de l'Agriculture se posent des questions sur la possibilité de perte de production agricole, puisque ces terres-là risquent d'être inondées par la construction de l'autoroute 30 en pleine terre agricole, autant dans le tracé sud que sur le tronçon Jean-Leman. Et je me demande: est-ce que vous avez prévu des compensations pour ces gens-là, si ça arrive?

LE PRÉSIDENT :

2795 Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2800 Monsieur le président, et ce n'est même pas dans le cadre de l'étude d'impact dans ce cas-là, mais c'est dans le cadre de l'élaboration du projet, tout le volet drainage est pris en compte par le ministère, bien sûr. Il doit être pris en compte par le ministère. Il fait l'objet d'échange avec les municipalités parce que nos systèmes de drainage interagissent avec les systèmes des municipalités.

2805 Et donc, tout cet aspect-là, bien sûr, est pris en compte avec des facteurs de design que je pourrais demander à monsieur Lavoie de venir expliquer, si vous le souhaitez, notamment sur l'occurrence des pluies exceptionnelles. Mais il est clair que ça fait partie de nos préoccupations constantes en design, en conception.

2810 **Mme VIVIANNE CORRIVEAU :**

2815 Le drainage ne suffira pas, monsieur. Quand ces fortes pluies, ces fortes précipitations arrivent, ce n'est pas le drainage qui va arrêter tout ça. On l'a vu sur la 30 qui est au coin de la 132, longeant les terres de Kahnawake pour aller à Châteauguay. Et je vous remercie de la réponse.

LE PRÉSIDENT :

2820 C'est moi qui vous remercie, madame Corriveau.

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

M. PIERRE CAZA :

2825 Bonsoir, monsieur le président. Alors, ma question porterait sur la question des coûts. Je pense que, afin que tous les intervenants puissent mieux apprécier l'aspect des coûts des choix de tracé qui ont été faits par le ministère des Transports, incluant le tronçon Jean-Leman, est-ce que le ministère des Transports pourrait nous fournir un document qui nous préciserait les coûts du choix sud, incluant le tronçon Jean-Leman.

2830

 Et lorsque je fais référence aux coûts du choix sud, je fais référence évidemment au tronçon Jean-Leman, à la portion de l'autoroute, parce que Jean-Leman est le prolongement de l'autoroute 30 au sud, aux coûts de cette autoroute 30 au sud.

2835

 Également, si on veut faire une analyse adéquate des coûts, il nous faudrait aussi connaître ou avoir une bonne approximation des coûts d'un boulevard urbain sur la 132, de même que tous les coûts qui ont déjà été engagés par le ministère des Transports sur la route 132. Alors, je pense que ça permettrait d'avoir une idée globale de ce que représente le coût du choix sud.

2840

LE PRÉSIDENT :

 Monsieur Fournier.

2845

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

 Monsieur le président, je n'ai aucune difficulté à fournir les coûts pour le tracé sud, parce que c'est le projet sur lequel on travaille et ces coûts-là on les a de façon très, très précise, aussi précise qu'on peut l'avoir à ce moment-ci.

2850

 Pour le tracé sud, l'avant-projet définitif est terminé. On est donc prêts à passer à l'étape de plans et devis et on a donc une bonne idée des coûts. Alors, pour le tracé sud, on est à 135 M\$. Et Jean-Leman, l'option que nous privilégions est grossièrement à 52 M\$, pour un total de 188 M\$. Ces coûts-là incluent l'ensemble des travaux, des coûts des travaux, des activités connexes. Les activités connexes, on en a parlé un peu, donc ça inclut les acquisitions, les déplacements d'utilités publiques et les honoraires professionnels, contrôle de laboratoire, plans et devis, surveillance, etc.

2855

2860

 Pour ce qui est de la route 132, je vais demander à monsieur Caron de vous dire où est-ce qu'on en est.

M. BERNARD CARON :

2865

 En ce qui a trait à la route 132, le seul chiffre que je peux donner actuellement, c'est le 2 km qui est présentement en construction, on sait que c'est 52 M\$.

2870 Pour le 5 km qu'il reste à faire, nous sommes, comme je l'ai dit hier ou avant-hier, nous sommes avec nos partenaires, donc la MRC, les municipalités, à définir le concept de ce secteur-là ou de ce tronçon-là. Et ne connaissant pas le concept, il est impossible pour l'instant de mettre un chiffre sur la table. Ce sera effectivement lorsque notre avant-projet définitif sera fait, donc ce que l'on prévoit pour la fin de 2006, c'est à ce moment-là que l'on connaîtra vraiment le coût du concept qui aura été choisi avec les partenaires et il y aura eu un chiffre qui sera mis sur ce concept-là.

2875 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Caron. Puis d'ailleurs, si je ne me trompe pas, il y aura consultation de la population sur ce dernier tronçon de 5 km. Est-ce que c'est exact?

2880 **M. BERNARD CARON :**

Effectivement, il est prévu en juin 2006 et en novembre 2006 qu'il y ait une consultation. En tout cas, il est prévu dans notre programme actuellement qu'il y ait une consultation.

2885 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Caron.

Merci, monsieur Caza.

2890 **M. PIERRE CAZA :**

Nous reviendrons, nous préciserons notre question davantage peut-être sur le site Web du BAPE, parce qu'il y a peut-être un aspect qui est encore manquant dans la réponse.

2895 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, je vous remercie.

Madame Evelyne Sorel, s'il vous plaît. Bonsoir, madame Sorel.

2900 **Mme EVELYNE SOREL :**

Bonsoir, monsieur le président, monsieur le commissaire. Monsieur le président, l'expert agricole de la Ville de Candiac nous a indiqué cet après-midi qu'il en coûterait 500 000 \$ pour mettre en condition plus de 90 hectares de terres en friche situées dans le secteur à l'étude.

2905 Ma question. Est-ce que le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec peut nous apporter des précisions sur ces chiffres et déposer à la commission un rapport à cet effet, si possible.

LE PRÉSIDENT :

2910

Monsieur Brouillette, est-ce que vous pouvez répondre à cette question-là? Et deuxièmement, est-ce qu'il y a eu un rapport qui a été préparé par votre ministère à cet effet-là?

M. BERNARD BROUILLETTE :

2915

Non, il ne peut pas... en tout cas, dans un premier temps, je vais répondre à la dernière question que vous me posez. Non, il n'a pas pu avoir de rapport parce que ça ne nous a pas été soumis. Comme tous les intervenants ici présents, on en prend connaissance lors des audiences du tracé... en tout cas, je ne veux pas l'appeler Jean-Leman, Il y a une distinction entre Jean-Leman, tant qu'à moi, et le tracé Candiac et MRC.

2920

Je répons, il n'y en a pas d'étude de faite, mais le ministère, comme j'ai dit comme préambule, est prêt à mettre ses services et son support technique en collaboration pour la commission pour qu'elle puisse mieux faire des délibérations, faire une évaluation des coûts de ce projet-là au niveau de drainage souterrain. On a l'expertise et on a les ressources humaines.

2925

LE PRÉSIDENT :

Donc, vous êtes en mesure d'élaborer une évaluation de coûts.

2930

M. BERNARD BROUILLETTE :

Oui, on pourrait faire les relevés topographiques et faire l'estimé des coûts exacts, comment ça pourrait coûter drainer ces terres-là et les mettre en valeur.

2935

LE PRÉSIDENT :

Un instant, madame Dupont, je vous ai vue, ne vous inquiétez pas.

2940

Donc, c'est possible pour le ministère de procéder à ça.

M. BERNARD BROUILLETTE :

Le ministère de l'Agriculture a une très longue expérience dans le drainage souterrain. À une époque, c'est lui qui produisait les plans de drainage souterrain pour les produits agricoles. C'est lui qui voyait à tout le drainage des cours d'eau verbalisés, qui a été confié maintenant aux MRC. Donc, on a transféré les dossiers, mais on a toujours des personnes qui ont l'expertise pour le faire ou l'effectuer.

2945

2950 **LE PRÉSIDENT :**

En supposant que vous procédiez à cette évaluation-là, est-ce que vous devez vous présenter sur le terrain pour aller voir ce qu'il en est exactement?

2955 **M. BERNARD BROUILLETTE :**

Bien, c'est officiel, il faut faire des relevés topographiques.

2960 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, à ce moment-là, il faut absolument que vous obteniez l'accord du propriétaire?

M. BERNARD BROUILLETTE :

2965 Sûrement. Si on ne peut pas obtenir l'accord, c'est certain qu'on ne s'investira pas dans ça.

LE PRÉSIDENT :

2970 Donc, ça peut être un frein finalement à ce que madame demande.

M. BERNARD BROUILLETTE :

2975 Écoutez, je ne suis pas un agronome ingénieur. Je suis un agronome spécialisé en production animale et en évaluation, mais mes collègues sont hautement spécialisés. On a le bonheur dans la Montérégie Ouest d'avoir la référence provinciale au niveau des cours d'eau. Il peut peut-être le faire par un autre mode parce que, aujourd'hui, la technologie avec la géomatique est assez importante.

2980 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Ça fait qu'on se fie sur vous pour procéder à cette évaluation-là et vous allez déposer le tout à la commission. Exact?

2985 **M. BERNARD BROUILLETTE :**

Nous allons tenter de le faire dans les meilleurs délais, oui.

2990 **LE PRÉSIDENT :**

Ce serait important de le faire dans les meilleurs délais, de façon à ce que les gens puissent en prendre connaissance pour la préparation de leur mémoire. Vous comprenez,

monsieur Brouillette?

2995 **M. BERNARD BROUILLETTE :**

Oui, je comprends très bien les limites. Merci.

LE PRÉSIDENT :

3000

Je vous remercie, monsieur Brouillette. Madame Dupont.

Mme MARIE DUPONT :

3005

Je voulais simplement offrir à monsieur Brouillette la collaboration de la Ville dans cette analyse-là, puisque les coûts qui ont été mentionnés cet après-midi par notre expert ne considèrent pas les réaménagements de ponceaux qu'il y a à faire au niveau de l'autoroute telle qu'existante actuellement et au niveau du rang Saint-Joseph.

LE PRÉSIDENT :

3010

Parfait. Donc, vous pouvez travailler de concert avec monsieur Brouillette?

Mme MARIE DUPONT :

3015

S'il a besoin.

LE PRÉSIDENT :

3020

Monsieur Brouillette, si vous pensez que vous avez besoin d'information de la part de la Ville de Candiac, madame Dupont serait disponible pour vous aider là-dedans.

M. BERNARD BROUILLETTE :

3025

Le ministère a toujours fait preuve de collaboration, il ne refuse jamais de la collaboration de partenaires. Donc, si mes collègues jugent à propos et ont besoin de ce support, ils vont sûrement faire recours à la Ville de Candiac. Merci.

LE PRÉSIDENT :

3030

Je vous remercie, monsieur Brouillette. Merci, madame.

Mme EVELYNE SOREL :

3035

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Nous allons prendre une pause d'une quinzaine de minutes et on vous revient par la suite.

3040 **SUSPENSION DE LA SÉANCE**

* * * * *

REPRISE DE LA SÉANCE

LE PRÉSIDENT :

3045

Mesdames et messieurs, si vous voulez bien prendre place, nous allons continuer cette séance. Présentement, j'ai cinq personnes d'inscrites et je vais laisser le registre ouvert jusqu'à 10 h 15. Donc, ceux qui veulent se réinscrire, veuillez procéder avant 10 h 15. Merci.

3050

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

M. GUY HÉBERT :

3055

Bonsoir, monsieur le président. Bonsoir, monsieur le commissaire. Étant donné que le gouvernement considère qu'une planification d'un aménagement du territoire agricole axé dans une perspective de développement durable est quelque chose d'essentiel selon les orientations gouvernementales de février 2005 et que le CCA représente aux yeux du gouvernement un acteur essentiel, ma question est: quel rôle entend faire jouer la MRC à son CCA? Et est-ce que la MRC entend respecter les avis qui lui seront transmis par son CCA?

3060

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Largy, s'il vous plaît.

3065

M. PIERRE LARGY :

La MRC a l'intention de faire jouer le rôle que le gouvernement lui a demandé qu'un CCA joue, c'est-à-dire un rôle de conciliation, de rapprochement entre...

3070

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Largy, s'il vous plaît, vous adresser à moi.

M. PIERRE LARGY :

3075

... un rôle de rapprochement entre le milieu urbain et agricole. La loi prévoit qu'ils ont un

rôle de consultation auprès de la MRC et sûrement que la MRC va lui demander de jouer ce rôle-là.

3080 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Largy.

3085 **M. GUY HÉBERT :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

3090 Merci, monsieur Hébert.

Monsieur Denis Bilodeau, s'il vous plaît.

M. DENIS BILODEAU :

3095 Bonsoir!

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, monsieur Bilodeau.

3100

M. DENIS BILODEAU :

3105 Pour le tronçon de la 15, qui fait partie du décret du gouvernement du Québec, pourquoi ce tronçon-là n'a pas été inscrit comme premier tracé et le deuxième tracé, le tronçon Jean-Leman et sa variante. Parce qu'une variante, ça varie de pas grand-chose.

Est-ce que le ministère des Transports a prouvé au gouvernement qu'il avait fait une grosse erreur dans son décret?

3110 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Fournier.

3115 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Monsieur le président, le tracé sur l'autoroute 15 est référencé dans le tableau dans l'étude d'impact et il est rejeté dès le départ parce qu'il ne rencontre pas les objectifs du ministère en termes de fonctionnalité, de lisibilité, de sécurité et donc, il n'a pas été considéré plus avant.

3120 Quant à l'erreur, l'erreur est humaine et c'est pour ça qu'on fait des avant-projets préliminaires et des avant-projets définitifs, ça nous permet de corriger entre les deux.

LE PRÉSIDENT :

3125 Merci beaucoup, monsieur Fournier.
Voilà, la réponse, monsieur Bilodeau. Monsieur Denis Leftakis.

M. DENIS LEFTAKIS :

3130 Rebonsoir, monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

Rebonsoir.

3135 **M. DENIS LEFTAKIS :**

Après la réponse à ma question que j'avais posée initialement, j'ai réfléchi un peu à la réponse et puis j'ai eu un doute, et je crois que je dois redemander une autre question à ce sujet.

3140 Quand j'ai demandé pour savoir s'il y avait un regard au côté économique de notre environnement, les conséquences de l'autoroute, etc., monsieur Fournier m'a répondu dans une de ses... sa réponse au complet, mais un aspect de la réponse était de me dire que l'autoroute est une autoroute de contournement. Ça, ici, cette mention-là m'inquiète un peu et j'espère qu'on peut le clarifier.

3145 C'est que si on investit plusieurs centaines de millions de dollars dans un secteur de la Montérégie, qu'on veut développer la Montérégie, et spécialement on a des politiques établies par la MRC Roussillon pour essayer de développer notre environnement économique, est-ce que c'est une autoroute de contournement avec aucune considération – puis peut-être «aucune», c'est peut-être trop dramatique je dirais – mais avec des considérations sérieuses pour l'économie.

3150 Je crois que si on investit plusieurs centaines de millions de dollars, il faut définitivement reconnaître l'aspect économique. Naturellement tous les aspects mais plus spécifiquement, je crois, pour mon point, c'est économique et j'aimerais vraiment m'assurer qu'il y a un lien directement avec l'économie sociale ici. Représentant plus de 215 entreprises, je crois que c'est un facteur très, très important pour...

LE PRÉSIDENT :

3160 Monsieur Fournier, pouvez-vous répondre à l'interrogation de monsieur Leftakis?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3165 Oui, monsieur le président, avec plaisir. Et monsieur Leftakis a tout à fait raison de se
préoccuper de développement économique. Je l'ai dit dans ma réponse tout à l'heure, ça fait
partie de la mission, c'est au coeur de la mission du ministère.

3170 Et justement, dans le cas qui nous occupe, le ministère, et ça a été repris par le BAPE
en 2002, et je ne ferai pas d'autres références à ce rapport-là, monsieur le président, mais une
des préoccupations qui a été prise en compte à ce moment-là, c'était que si, avec la 30 au sud,
on devait avoir des liens avec le réseau routier, il y aurait, bien sûr, un impact sur les terres
agricoles mais il y avait aussi un risque de déplacer l'achalandage des commerces vers la 30
éventuellement.

3175 Donc, une des décisions du gouvernement qui était de ne pas faire d'échangeur de la 30
au sud avec le réseau local, une des justifications est justement pour préserver le commerce de
détail, en fait le commerce qu'on trouve maintenant le long de la route 132 à Sainte-Catherine, à
Saint-Constant et à Delson, de façon à ne pas favoriser un déplacement de ce commerce-là vers
le trafic de transit et vers l'autoroute 30 au sud.

3180 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Fournier.

3185 **M. DENIS LEFTAKIS :**

Merci. Je crois que ça répond pas mal à la question. Il y a juste l'aspect, il ne faut pas
oublier qu'on investit dans cette autoroute-là, elle ne devrait pas... l'aspect économique, on peut
aller chercher additionnellement, à part les services sur la 132, un aspect additionnellement
économique. On devrait s'assurer que l'autoroute 30 nous apporte plus de ce côté-là et avec
3190 l'intermodal et etc.

LE PRÉSIDENT :

D'accord, je vous remercie, monsieur Leftakis.

3195 **M. DENIS LEFTAKIS :**

Merci beaucoup.

3200 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Alain Cloutier.

M. ALAIN CLOUTIER :

3205

Rebonsoir.

LE PRÉSIDENT :

3210

Rebonsoir, monsieur Cloutier.

M. ALAIN CLOUTIER :

3215

Est-ce que je peux commencer par juste un petit complément d'information suite à un développement qui a été fait par monsieur Brouillette, je crois?

LE PRÉSIDENT :

3220

Je vais vous permettre.

M. ALAIN CLOUTIER :

3225

Ça s'adresse au ministère du Transport. Vous avez estimé les coûts de la 30, au sud de Saint-Constant, 135 M\$, et le tracé de Jean-Leman, 52 M\$. On vient tout juste avec monsieur Brouillette de parler du drainage. Donc, je dois conclure que les coûts liés au drainage n'ont pas été encore estimés ou non évalués?

LE PRÉSIDENT :

3230

Ce n'est pas tout à fait ça, monsieur Cloutier. En fait, la question d'une intervenante tantôt, l'intervenante voulait savoir combien que ça pourrait coûter d'effectuer le drainage sur la terre agricole qui se trouve en friche à l'heure actuelle.

M. ALAIN CLOUTIER :

3235

Ça pourrait tout expliquer...

LE PRÉSIDENT :

3240

Effectivement que ça ne regarde pas le ministère des Transports. Donc, le ministère des Transports ne peut pas inclure ces coûts-là dans son...

M. ALAIN CLOUTIER :

3245

Mais il demeure que ce sont quand même des coûts qui sont liés à la construction de l'autoroute connexement, en connexité si je peux dire. Je ne sais pas si le terme est approprié?

3250 Parce que lorsqu'on parle de coûts, moi, c'est ça qui me fatigue un petit peu dans cette affirmation-là, c'est que lorsqu'on parle de coûts, quand on prend le développement de cette autoroute-là dans son ensemble, au bout de la ligne, on arrive avec des coûts qui souvent dépassent deux fois et trois fois à cause de choses qui se rajoutent de cette manière-là.

LE PRÉSIDENT :

3255 Monsieur Dériger va apporter un commentaire. Oui, allez-y.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3260 En fait, ce qui est arrivé, c'est que cet après-midi, on a eu une présentation d'un expert agricole. Il nous expliquait que la terre qui était située au nord avait un potentiel, je dirais, limité. Je n'ai pas trop les mots qu'il faut. Mais en fait, ce qui arrivait, c'est que pour la remettre en état, pour qu'il y ait un potentiel plus élevé, il fallait que cette terre-là soit drainée, qu'il y ait des travaux de drainage qui soient faits et il avait avancé le coût de 500 000 \$ pour drainer les terres agricoles pour qu'elles redeviennent productives. Alors, c'est ce montant-là dont on parlait. Ce n'est pas nécessairement associé au projet du ministère.

3265 **M. ALAIN CLOUTIER :**

3270 Et puis l'autre complément, il a parlé que les coûts des acquisitions étaient inclus également, que ce soit de Jean-Leman ou de tracé de la 30 au sud. Dans le cas de Lafarge, je voudrais avoir un complément d'information qu'est-ce qui se passe dans ce dossier-là.

LE PRÉSIDENT :

3275 Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3280 Monsieur le président, d'une part, Lafarge fait partie du dossier de la 30 au sud et non pas du dossier Jean-Leman. D'autre part, Lafarge, c'est un dossier d'acquisition ou d'expropriation en cours. Donc, il est évident qu'on ne va pas donner aucun détail sur la façon dont ces négociations-là sont menées, qu'il suffise de dire que Lafarge et le ministère des Transports se parlent.

3285 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait, merci, monsieur Fournier.

M. ALAIN CLOUTIER :

3290 Donc, je dois conclure que dans le coût des acquisitions qu'on parlait tantôt, qui était inclus dans le 135 M\$, Lafarge n'est pas inclus.

LE PRÉSIDENT :

3295 Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3300 Monsieur le président, les activités connexes incluent les expropriations et les acquisitions. Et le 135 M\$ inclut les activités connexes, incluant Lafarge.

LE PRÉSIDENT :

3305 Donc, il y a un 20 %, en fait, dans vos coûts de 135 M\$ qui correspond à tous ces aspects-là d'acquisition. Évidemment, ça peut varier dépendamment de la négociation qui a cours avec Lafarge. Mais, grosso modo, vous avez toujours quand même un plus ou moins 10 % de latitude plus que ce 20 %.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3310 On évalue les coûts avec la marge d'erreur qu'on connaît à ce moment-ci avec l'expérience qu'on a et on travaille avec des professionnels d'évaluation qui nous permettent d'avoir une bonne idée où on va régler en bout de ligne.

3315 **LE PRÉSIDENT :**

Parfait. Donc, on peut dire que les coûts sont compris, monsieur Cloutier.

M. ALAIN CLOUTIER :

3320 C'est bien, merci.

LE PRÉSIDENT :

3325 Merci.
Monsieur André Dugas, s'il vous plaît. Rebonsoir, monsieur Dugas.

M. ANDRÉ DUGAS :

3330 Rebonsoir. Soyez pas inquiets, il m'en reste pas beaucoup de questions, mais il m'en

reste.

3335 Monsieur le président, ma question, en rapport à la question que madame Major, je crois, Nicole Major a posée tantôt à l'effet comment on faisait le lien entre le projet qu'on discute actuellement, Jean-Leman, et toute la question du développement durable, et parmi les réponses que j'ai entendues, il y en a une qui venait de monsieur Thomassin, je crois...

LE PRÉSIDENT :

3340 Oui.

M. ANDRÉ DUGAS :

3345 ... j'espère que je prononce son nom comme il faut, c'est ça, du ministère de l'Environnement, qui disait ne pas avoir reçu d'avis défavorable sur tous les éléments qui peuvent toucher les cours d'eau, la faune et ces affaires-là.

3350 Et je suis allée, moi je suis un gars qui lit beaucoup, et je suis allé lire, entre autres, les différents avis que le ministère a reçus, qui sont sur votre site. Et puis en date du 27 janvier 2005, on a reçu un avis de monsieur Jean Dubé, qui est biologiste, coordonnateur régional de l'application du Règlement sur les habitats fauniques et qui dit là-dedans, lui, ne pas être tout à fait en accord avec l'étude d'impact. Puis je vais juste citer quelques phrases si vous me permettez.

3355 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous permets.

M. ANDRÉ DUGAS :

3360 On dit ici:

Dans la partie relevant de notre champ de compétence, nous remarquons, à la première phrase de la section 2.2.4., l'affirmation que le projet de référence ne traverse aucun cours d'eau, ce qui semble à priori inexact si on se fie à différentes cartes.

3365 Je laisse le bla-bla là. Un peu plus loin, on dit:

Il est donc probable aussi qu'une certaine population de poisson soit présentée dans le secteur de la traversée et s'y reproduise.

3370 Là, il y a des annexes à tout ça, avec des photos et tout. Et on dit que:

Ce cours d'eau n'ayant pas été documenté par l'initiateur, nous devons indiquer que tous les éléments requis par la directive n'ont pas été traités de façon satisfaisante et valable.

On dit en conclusion aussi:

3375 *En fait, l'évaluation des perturbations du milieu aquatique ignore totalement toutes espèces fauniques indigènes et de leurs habitats.*

Alors, moi, j'aimerais ça qu'on m'explique.

3380 **LE PRÉSIDENT :**

Exact. Je comprends très bien votre question et je vais référer à monsieur Thomassin.

M. ANDRÉ DUGAS :

3385

Parce que là, on nous dit qu'on n'a pas reçu d'avis. Pour moi, ce n'est pas un avis favorable là.

LE PRÉSIDENT :

3390

On a compris. Vous l'avez très bien exprimé, monsieur Dugas. On va laisser monsieur Thomassin répondre à ça.

M. ANDRÉ DUGAS :

3395

Allez-vous lire, monsieur le président, tous ces avis-là?

LE PRÉSIDENT :

3400

C'est déjà fait.

M. ANDRÉ DUGAS :

Ah! bon, c'est déjà fait.

3405

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Thomassin.

3410 **M. ÉRIC THOMASSIN :**

Oui, monsieur le président, ce que monsieur vient de lire, c'est l'avis que nous avons reçu de Faune Québec, avis que nous avons repris dans les questions et commentaires que nous avons adressés au ministère des Transports. Je renverrais monsieur aux réponses, aux questions et commentaires. Je crois que chez vous, c'est le document PR5.1...

3415

LE PRÉSIDENT :

Exact.

3420

M. ÉRIC THOMASSIN :

... où il y a les réponses du MTQ. Donc, il y a eu une incompréhension sur la présence d'un cours d'eau ou pas, il s'avère que le cours d'eau était inexistant. Donc, en conséquence, la plupart des commentaires qui suivaient de Faune Québec ne tenaient plus. Puis je vous dirais que, de toute façon, Faune Québec va faire partie encore de la consultation interministérielle qui aura lieu sur l'analyse environnementale, puis on aura l'occasion de reconsulter ces experts-là à cette étape-là.

3425

3430

LE PRÉSIDENT :

En fait, c'est suite à ce questionnement de la part de Faune Québec qu'il vous a fait parvenir, vous avez reformulé ce questionnement auprès du ministère des Transports, qui vous a répondu là-dessus. Est-ce que la réponse à ce moment-là a été retransmise à Faune Québec?

3435

M. ÉRIC THOMASSIN :

Ce document-là aussi a été retransmis à Faune Québec.

3440

LE PRÉSIDENT :

Et Faune Québec, suite à la réception de cette nouvelle réponse, n'a pas donné suite?

3445

M. ÉRIC THOMASSIN :

On n'a eu aucun autre commentaire supplémentaire.

LE PRÉSIDENT :

3450

Parfait. Monsieur Fournier, s'il vous plaît, voulez-vous préciser certaines choses?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3455

Certainement, pour les fins de l'enregistrement, on va donner la réponse complète et monsieur McCann va préciser exactement la situation.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur McCann.

3460

M. BERNARD McCANN :

3465

Effectivement, le ministère des Ressources se fondant sur une vieille orthophoto datant de 1999 avait décelé un cours d'eau. Puis effectivement, à l'époque, il y avait un cours d'eau. Mais les travaux de nivellement de l'exploitation agricole ont fait en sorte que ce cours d'eau là a disparu. Donc, le projet ne traverse pas de cours d'eau, tel que le pensait le ministère des Ressources naturelles.

3470

L'étude d'impact, toutes les informations, je dois vous avouer en complément d'information que l'étude d'impact et le document de réponses aux questions ont été soumis au ministère fédéral Pêches et Océans Canada. Et dans le document de réponses aux questions, j'ai remis en annexe l'analyse de Pêches et Océans Canada à l'effet que ce projet-là ne touchait en aucune manière à l'habitat du poisson comme tel. Donc, en vertu de la *Loi canadienne sur les pêches*, on est exempt d'un examen plus complet du milieu de la faune ichthyenne et le projet comme tel n'a pas d'impact sur cette forme particulière.

3475

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur McCann.

Monsieur Dugas, je vous suggérerais d'aller voir dans le PR5.1, aux pages...

3480

M. ANDRÉ DUGAS :

Excusez. Vous avez dit?

3485

LE PRÉSIDENT :

PR5.1, pages 24 et suivantes.

3490

M. ANDRÉ DUGAS :

PR5.1, pages 24 et suivantes. C'est bon, j'aime ça comme lecture de chevet. Merci.

LE PRÉSIDENT :

3495

Je vous remercie, monsieur Dugas.

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

Mme SYLVIE BOURASSA :

3500

Rebonsoir. Un petit peu plus tôt, j'ai posé une question concernant le tracé Candiatic, j'ai demandé si ça faisait partie des tracés du promoteur le ministère des Transports, et vous m'avez répondu que oui, le tracé Candiatic avait été considéré par le ministère des Transports comme

les deux autres tracés, le tracé de référence et le tracé alternatif.

3505 Moi, je voudrais savoir dans ce cas-là pourquoi, cet après-midi, on a entendu un expert embauché par la Ville de Candiac venir nous présenter une série de commentaires et d'observations sur les sols dans la zone et que ce n'est pas un expert du ministère des Transports qui est venu présenter ça comme promoteur.

3510 **LE PRÉSIDENT :**

 En fait, la Ville de Candiac étant impactée, dans le fond, par le projet peut et pouvait demander à la commission d'éclaircir certaines appréhensions et certaines phases finalement de leur plan stratégique de développement. Donc, à ce moment-là, il y avait eu les informations de part et d'autre, puis voulait apporter de la part de son expert certaines informations additionnelles.

3515 Et c'est pourquoi j'ai donné la permission à l'expert de la Ville de Candiac de présenter son analyse qu'il en fait du secteur à l'étude.

3520 **Mme SYLVIE BOURASSA :**

 Mais je voulais juste m'assurer que je comprends bien. C'est qu'on n'a pas entendu la Ville de Candiac, contrairement à ce qu'on a entendu...

3525 On a entendu le ministère des Transports nous fournir une série d'informations aux questions que tout le monde est venu poser sur les deux tracés de son étude d'impact. Mais quand on a entendu la Ville de Candiac, c'était presque exclusivement, à moins que je me trompe, sur un seul des tracés, c'est-à-dire celui qu'on appelle le tracé Candiac, qui, dans le document, je vous ai lu tantôt l'extrait, a été rejeté par le ministère des Transports.

3530 **LE PRÉSIDENT :**

 Effectivement.

3535 **Mme SYLVIE BOURASSA :**

 Là, je voudrais juste comprendre qui est le promoteur de quoi.

3540 **LE PRÉSIDENT :**

 Le promoteur reste toujours le ministère des Transports.

Mme SYLVIE BOURASSA :

3545 Et donc, il fait la promotion de trois tracés.

LE PRÉSIDENT :

Je ne crois pas. Je vais laisser monsieur Fournier répondre à ça, mais ça me surprendrait que monsieur Fournier fasse la promotion de trois tracés.

3550

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Monsieur le président, dans l'étude d'impact, le ministère des Transports conclut qu'il y a un tracé à recommander et les trois autres qui ont été regardés à divers degrés de précision sont à rejeter pour le ministère.

3555

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Fournier.

3560

Merci, madame Bourassa.

Mme SYLVIE BOURASSA :

Merci.

3565

LE PRÉSIDENT :

Marc-Antoine Cloutier, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Cloutier.

3570

M. MARC-ANTOINE CLOUTIER :

Rebonsoir, monsieur le président. Ma question. Est-ce que les terres en question ont une importance aux yeux du ministère de l'Environnement? Et si oui, pourquoi ne pas construire le tronçon Jean-Leman sur justement la zone blanche afin de respecter la *Loi sur le zonage agricole* qui, finalement par son article 66, laisse la porte ouverte aux agressions de toutes sortes par notre Conseil des ministres?

3575

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Fournier, s'il vous plaît.

3580

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

J'avais compris que la question s'adressait au ministère de l'Environnement, au départ.

3585

LE PRÉSIDENT :

Excusez-moi.

M. MARC-ANTOINE CLOUTIER :

3590

Oui, s'il vous plaît.

LE PRÉSIDENT :

3595

Je suis tellement habitué à aller vous voir que... monsieur Thomassin.

M. ÉRIC THOMASSIN :

3600

Monsieur le président, comme j'ai dit tout à l'heure que nos experts en transport étaient le ministère des Transports, nos experts en matière agricole, c'est le ministère de l'Agriculture qui fera son avis sur l'analyse environnementale du projet dans les prochaines semaines.

3605

Donc, oui, on en tient compte, on consulte le ministère de l'Agriculture là-dessus. C'est la responsabilité du ministère de l'Agriculture. Donc, nous, on est dans une procédure d'évaluation environnementale qui comporte un volet de consultation interministérielle. Donc, on tient compte de leur avis.

LE PRÉSIDENT :

3610

Merci, monsieur Thomassin.

Merci, monsieur Cloutier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3615

Monsieur le président?

LE PRÉSIDENT :

3620

Oui, monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3625

En complément d'information, ça vient de me frapper, la question de monsieur Cloutier était quelque chose à l'effet de pourquoi est-ce que ce n'est pas entièrement en zone blanche.

Vous vous rappellerez le corridor de solutions possibles qu'on a présentées à quelques reprises. Il n'y a pas de solution possible entièrement en zone blanche et ce sera toujours une combinaison de zone blanche et de zone verte.

3630 **M. MARC-ANTOINE CLOUTIER :**

Mais certainement une plus grande partie que ce qui est proposé maintenant, qui est quasiment en partie totale sur des zones agricoles protégées justement par la loi du gouvernement fédéral sur le zonage agricole.

3635

LE PRÉSIDENT :

Est-ce que vous pouvez nous expliquer juste le corridor, monsieur Fournier, pour le bénéfice de monsieur Cloutier?

3640

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Oui. Monsieur le président, à partir essentiellement des contraintes géométriques, on n'a pas fait d'analyse environnementale au niveau de ces corridors-là, mais en termes de possibilité géométrique, donc où est-ce qu'on pourrait inscrire Jean-Leman avec des courbes et avec un profil satisfaisant, on a identifié ici cet entonnoir ou ce corridor-là en jaune ou en vert. Je ne sais pas trop, en jaune. En fait, on a identifié à l'intérieur de ça 4 tracés, mais il pourrait en avoir 25. On pourrait combiner plusieurs de ces tracés-là dans la mesure où on respecte nos normes géométriques, bien sûr.

3650

Donc, n'importe quel tracé à l'intérieur de ce corridor-là est un tracé satisfaisant en termes de géométrie. Ça n'empêche pas qu'il faut les regarder en termes d'impact aussi, ce qu'on n'a pas fait, sauf pour deux tracés qu'on a analysé plusieurs détails, qui sont le tracé préliminaire ou tracé de référence et le tracé recommandé par le ministère des Transports.

3655

Je reviens sur certaines des préoccupations qu'on avait. Alors, suite à des discussions, le tracé ouest a été éliminé suite à des rencontres avec Candiac, qui nous avait convaincus à l'époque qu'ils avaient des projets de construction imminents qui devaient se réaliser avant la réalisation de Jean-Leman, donc qui nous auraient amenés à devoir exproprier des bâtiments neufs dans ce secteur-là.

3660

Et notre tracé recommandé, on l'a choisi parce qu'il minimise les superficies agricoles isolées et qu'il se situe le plus près possible d'une limite naturelle entre la zone blanche et la zone verte, tout en respectant nos contraintes géométriques. Évidemment, on ne peut pas lui faire suivre... on ne peut pas le coller sur la limite entre les deux, il y a des rayons de courbure à respecter. Mais c'est celui qui nous semblait le plus près possible de la zone blanche, tout en respectant nos contraintes géométriques et les projets qu'on avait identifiés avec Candiac à l'époque comme étant imminents.

3665

3670 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie, monsieur Fournier.

M. MARC-ANTOINE CLOUTIER :

3675 Donc, si j'ai bien compris, aux yeux du ministère, la parcelle de terre située à cet endroit est moins important que le projet de gare intermodale de Candiac.

3680 En gros, si je résume, si on parlait des projets de Candiac d'ériger des bâtisses où elles sont déjà érigées, si je résume, en fait si je déduis, en résultat, c'est que ces parcelles de terre sont moins importantes pour eux que le restant des bâtiments en zone blanche.

LE PRÉSIDENT :

3685 En fait, quand vous parlez que la parcelle de terre est moins importante que les bâtiments en zone blanche, en fait, les bâtiments en zone blanche, c'est des bâtiments neufs. Ça veut dire que si vous passez par là, et c'est ce que monsieur Fournier a expliqué tantôt, à ce moment-là le ministère a l'obligation de procéder à des acquisitions. Évidemment, ça va rehausser de façon significative le coût de ce tronçon-là pour le ministère et, par ricochet, pour l'ensemble des contribuables du Québec.

3690 Vous avez quand même une opinion. Vous pouvez nous faire part de votre opinion dans un mémoire et ça nous fera plaisir de vous lire, monsieur Cloutier.

M. MARC-ANTOINE CLOUTIER :

3695 C'est parfait, merci.

LE PRÉSIDENT :

3700 Merci, au revoir.
Monsieur Yves Bellefleur, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Bellefleur.

M. YVES BELLEFLEUR :

3705 Bonsoir! Est-il possible de présenter la carte de Candiac jusqu'aux limites de Saint-Constant, s'il vous plaît?

LE PRÉSIDENT :

3710 En fait, c'est aux limites...

M. YVES BELLEFLEUR :

3715 Aux limites ouest, c'est-à-dire Kahnawake.

LE PRÉSIDENT :

En fait, la carte...

3720 **M. YVES BELLEFLEUR :**

La carte complète.

LE PRÉSIDENT :

3725

Oui, la grande là.

M. YVES BELLEFLEUR :

3730

Merci. Donc, tout à l'heure, monsieur Fournier parlait des commerces sur la 132, puis l'explication qu'il a donnée concernant qu'il n'y ait pas d'entrée et de sortie sur la 209. Et j'ai observé la carte du ministère des Transports, la grande carte qui est au mur là-bas, où on peut observer qu'il existe des entrées, à ma connaissance, si j'ai bien observé, à toutes les routes provinciales qui sont numérotées, soit la 112 à Longueuil, la 104 à LaPrairie, la 221 à Saint-Constant, Saint-Isidore, la 138 à Châteauguay, la 132 à Châteauguay, la 236 à Beauharnois, Saint-Étienne de Beauharnois, et la 201 à Valleyfield, donc le tronçon de l'autoroute 30 existant. Enfin, projeté.

3735

3740

Ma question. Pendant combien de temps le ministère des Transports va-t-il résister à la demande de la Chambre de commerce de Saint-Rémi, avec la bénédiction du maire de Saint-Rémi et du député André Chenail, à une entrée et une sortie sur la route 209 tout près du village de Saint-Constant.

LE PRÉSIDENT :

3745

Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3750

Monsieur le président, nous avons rencontré la Chambre de commerce de Saint-Rémi et la MRC des Jardins de Napierville, si je me souviens bien, qui nous ont fait part de leurs préoccupations.

3755

Ce que je peux vous dire, c'est que le décret qu'on a nous interdit formellement de construire des entrées et sorties. Donc, pour construire un échangeur avec la 209 ou Saint-François-Xavier ou n'importe quelle autre des routes qui traversent l'autoroute 30, il faudrait un autre décret du gouvernement.

3760 Et je vous dirais qu'un décret, ce n'est pas juste un morceau de papier, ça demande des justifications. C'est une décision du gouvernement qui est analysée dans plusieurs comités et ministères, et pour modifier un décret, il faut amener une justification en béton armé.

LE PRÉSIDENT :

3765 Merci, monsieur Fournier.

Voilà votre réponse, monsieur.

Monsieur Paul Labrecque, s'il vous plaît. Rebonsoir, monsieur Labrecque.

M. PAUL LABRECQUE :

3770 Rebonsoir. J'ai écouté tantôt monsieur McCann qui faisait l'éloge d'une autoroute en disant les bienfaits. Il disait: «Il n'y a pas seulement que du négatif, il y a du positif dans une autoroute.» En écoutant tout ce qu'il a dit, bien, je l'ai quasiment cru.

3775 Parce que vous avez beau mettre les murs antibruit que vous voulez, ça sera l'enfer pour les gens qui vont habiter aux abords, parce que ces gens-là sont habitués d'avoir la tranquillité, entendre des oiseaux et des criquets. Ils vont entendre des camions et des voitures. Je ne pense pas qu'il y ait personne ici dans la salle qui est intéressé à s'acheter une maison sur le bord d'une autoroute. Ils sont en train de présenter un projet pour faire vivre l'enfer à des gens qui sont aux abords d'une autoroute.

3780

LE PRÉSIDENT :

Et votre question, monsieur Labrecque, s'il vous plaît.

3785 **M. PAUL LABRECQUE :**

J'avais ça à ajouter. Est-ce que monsieur McCann peut...

LE PRÉSIDENT :

3790

C'est un commentaire. C'est une opinion. Monsieur Fournier, est-ce que vous voudriez répondre à ce commentaire de monsieur Labrecque et d'expliquer un peu les mesures qui sont prises finalement pour atténuer le bruit dû à la circulation automobile sur cette autoroute.

3795 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Oui, avec plaisir, monsieur le président. Je vais donner une réponse générale. Et si vous le souhaitez, madame Gamache est toujours là, donc on pourra compléter si on a besoin.

3800 D'abord, ce que le ministère vise quand il implante une autoroute neuve, c'est

d'appliquer sa politique sur le bruit routier, c'est-à-dire que le climat sonore pour les résidences qui seront aux abords de l'autoroute sera inférieur ou égal à 55 décibels calculé sur l'échelle A, c'est-à-dire ce qui est considéré comme un climat sonore acceptable.

3805 Et il y a un ensemble de mesures que le ministère entend prendre dans le cas de Jean-Leman pour s'assurer que les résidences qui sont affectées, et elles ont toutes été identifiées dans l'étude d'impact au moment où on a fait l'étude d'impact, bien sûr, donc on a prévu des mesures qui sont soit de rehaussement de buttes ou de murs antibruit existants, des prolongements de murs antibruit ou, dans le cas de la résidence qui est située sur le rang, pas
3810 sur Saint-André mais sur Jean-Leman, la construction d'une butte antibruit. Et dans chaque cas, ces mesures-là vont permettre de ramener le climat sonore à 55 décibels au niveau des résidences, avec le trafic de 2021. Donc, d'ici ce temps-là, avec un trafic moindre, le niveau va être inférieur de toute façon à 55 décibels.

3815 Par ailleurs, il ne faut pas présumer de ce que les gens sont prêts à accepter. Il y a des milliers de kilomètres d'autoroutes au Québec, le long desquelles on trouve énormément d'habitations et il y a des gens qui, pour toutes sortes de raisons, sont moins dérangés, moins affectés, mais acceptent de vivre dans cet environnement-là. Et c'est leur choix. Donc, nous, on a comme objectif de ramener le climat sonore, quand c'est une construction neuve comme dans
3820 le cas de Jean-Leman, à 55 décibels au moins.

LE PRÉSIDENT :

Merci, monsieur Fournier.

3825

M. PAUL LABRECQUE :

Non, mais monsieur...

3830

LE PRÉSIDENT :

Non, attendez.

M. PAUL LABRECQUE :

3835

Excusez.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3840

Monsieur Fournier, juste pour m'assurer, quand vous faites vos projets, est-ce que vous faites un suivi sonore pour vous assurer que la norme de 55, en fait le seuil de 55 soit respecté?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3845 Oui, monsieur le commissaire, on a l'habitude de faire un suivi pour s'assurer que les méthodes qu'on a mises en place sont efficaces tel que prévu.

Et si vous le souhaitez, je peux demander à madame Gamache de préciser davantage.

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

Non, je ne pense pas. Mais à ce moment-là, si jamais il y avait un dépassement, à ce moment-là qu'est-ce que vous faites?

3855 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Écoutez, en général, les niveaux sonores à atteindre sont inclus dans les décrets du gouvernement. Donc, on a une obligation de s'y conformer.

3860 Alors, on évaluerait à ce moment-là quelles sont les méthodes. Il y a diverses méthodes qui nous permettraient d'apporter des corrections, qui en général sont des corrections marginales, mais qui nous permettraient d'entrer à l'intérieur de ce que le décret exige qu'on rencontre, qu'on satisfasse comme niveau.

3865 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Fournier.

Merci, monsieur Labrecque.

3870 **M. PAUL LABRECQUE :**

3875 Mais monsieur Fournier, il parlait de choix tantôt, en disant que les gens avaient choisi d'aller sur le bord d'une autoroute. Mais quand une autoroute s'installe, les gens n'ont pas le choix, le ministère arrive: «On s'installe ici. Vous n'avez pas un mot à dire.» Est-ce que ces gens-là, leur maison qui valait 150 000 \$, qui vaut 110 000 \$ une fois qu'une autoroute est installée, le ministère ne donnera pas une cenne à ces gens-là. C'est ça après les impacts.

LE PRÉSIDENT :

3880 Monsieur Labrecque, sur le tronçon Jean-Leman, il y a une résidence qui va subir et il y a des mesures d'atténuation qui sont entreprises par le ministère des Transports.

M. PAUL LABRECQUE :

3885 Bien, à Saint-Philippe, il n'y a pas des...

LE PRÉSIDENT :

3890 Non. Il va avoir un mur antibruit à Saint-Philippe et le mur antibruit va faire en sorte que les maisons n'aient pas plus que 55 décibels. Et c'est l'information que le ministère des Transports a soumis lors de cette audience.

M. PAUL LABRECQUE :

3895 Oui, théoriquement.

LE PRÉSIDENT :

3900 Merci, monsieur Labrecque.

Je déclare close officiellement la première partie de l'audience.

3905 Pour ceux d'entre vous, promoteur et personnes-ressources, qui ont des documents à déposer ou des réponses à nous faire parvenir, je vous rappelle que la commission souhaite les obtenir au plus tard vendredi le 9 septembre.

Notre objectif est de rendre accessibles au public ces documents pour les aider à élaborer leur opinion qu'ils présenteront lors de la deuxième partie de l'audience qui aura lieu, je le répète, ici même au Musée ferroviaire canadien, mardi le 27 septembre 2005, à 19 h.

3910 Entre-temps, la commission poursuit ses travaux d'enquête. La commission recevra jusqu'à mercredi prochain, le 7 septembre, les questions des personnes qui n'ont pu assister aux séances d'aujourd'hui ou celles d'entre vous qui souhaiteraient compléter leur compréhension du projet. Il appartient toujours à la commission de juger de la pertinence de la question. Le cas échéant, les réponses seront déposées et accessibles.

3915 Je vous rappelle qu'il est important de manifester votre intention de déposer et de présenter un mémoire écrit ou une opinion verbale, si ce n'est déjà fait, auprès de madame Renée Poliquin, la coordonnatrice de la commission, au plus tard d'ici le 12 septembre. L'objectif est de pouvoir organiser l'horaire de la deuxième partie de l'audience.

3920 Pour nous permettre de prendre connaissance de votre mémoire et de bien comprendre votre opinion, je souhaite que vous transmettiez votre mémoire au secrétariat de la commission au plus tard vendredi le 23 septembre prochain, à 14 h, de façon à ce que les membres de la commission puissent en prendre connaissance avant de vous rencontrer lors de la deuxième partie, le mardi 27 septembre.

3925 Pour vous aider à préparer votre mémoire, le BAPE a produit un guide d'information sur

la préparation des mémoires, lequel guide est disponible à l'arrière de la salle ainsi que sur le site Internet du BAPE.

3930

En deuxième partie de l'audience, la disposition de la salle est bien différente de maintenant. Seule la table des participants et celle de la commission demeurent en place. Le promoteur et les personnes-ressources qui souhaitent être présents seront les bienvenus, évidemment, mais ils ne seront plus appelés à intervenir.

3935

Cette deuxième partie est exclusivement consacrée à la présentation de votre opinion sur le projet et ses impacts. Je vous accorderai 15 minutes de présentation. Il va de soi que mon collègue et moi pourrons échanger avec vous pour préciser et éclaircir certains points de votre opinion. Votre mémoire ne sera rendu public qu'au moment de sa présentation devant la commission.

3940

Pour terminer, je remercie le porte-parole du promoteur, monsieur Fournier et son équipe, de même que les personnes-ressources pour toute l'information fournie au cours de cette première partie d'audience.

3945

Merci aux participants d'avoir questionné ce projet permettant ainsi d'approfondir différentes facettes du projet à l'étude malgré un décorum qui peut impressionner à prime abord.

3950

Enfin, je remercie les gens à la technique, la sténotypiste, de même que l'équipe de la commission, mesdames Poliquin, Lajoie et Dufresne, et mon collègue monsieur Dériger, ainsi que monsieur Fillion.

Au plaisir de se revoir le 27 septembre prochain. Merci beaucoup de votre participation et bonne fin de soirée.

3955

* * * * *

3960

Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifiée 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 :

3965

LISE MAISONNEUVE, s.o.