

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

ÉTAIENT PRÉSENTS : Mme **ANNE-MARIE PARENT**, présidente
M. **PIERRE ANDRÉ**, commissaire

**ENQUÊTE ET AUDIENCE PUBLIQUE SUR LE PROJET
DE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 19 AVEC VOIES RÉSERVÉES AU TRANSPORT
COLLECTIF À LAVAL ET À BOIS-DES-FILION**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 1

1

Séance tenue le 22 septembre 2014 à 19 h
Centre Embassy Plaza, Salle Gouverneur
1003, boul. Curé-Labelle, Laval

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 22 SEPTEMBRE 2014 À 19 H

MOT DE LA PRÉSIDENTE..... 1

DEMANDEURS DE LA TENUE D'AUDIENCE PUBLIQUE :

M. Guy Garand 9

M. Normand Legault..... 10

Mme Lorraine Pagé..... 12

M. Philippe Cousineau 13

M. Azzedine Achour 14

M. Marc-André Boivin 16

M. Gilles Boulay 18

Mme Lorraine Pagé..... 19

Mme Maria Mourani 20

M. Réналd Paquette 21

Mme Brigitte Turcotte 22

Mme Ghyslaine Marcotte 23

PROMOTEUR :

Mme Odile Béland Ministère des Transports	24
Mme Anne Pelletier Ministère des Transports	27

PÉRIODE DE QUESTIONS :

M. Guy Paquet	32
Mme Odette Filion	52
M. Alain Lecompte	55
M. Daniel Vinet	57
M. Patrice Jasmin Tremblay	62
M. Ghyslain Laframboise	63
M. Guy Garand	65
M. Pasquale Lomascolo	77
M. Marc-André Boivin	81
Mme Ginette Gagné	85
Mme Brigitte Turcotte	88
M. Rénald Paquette	96
M. Denis Bourgeois	100
M. Ghyslain Laframboise	101
MOT DE LA FIN	105

MOT DE LA PRÉSIDENTE

5 **LA PRÉSIDENTE :**

10 Mesdames et Messieurs, bonsoir et bienvenue à cette première partie d'enquête et d'audience publique sur le projet de parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées au transport collectif à Laval et à Bois-des-Filion par le ministère des Transports. Bienvenue également aux personnes qui suivent nos travaux sur internet au moyen de la web diffusion audio en direct.

15 Je me présente. Anne-Marie Parent et je présiderai cette commission d'enquête et d'audience publique qui a la responsabilité de réaliser le mandat donné au BAPE par le ministre du Développement durable et de la lutte contre les changements climatiques, M. David Heurtel. Je serai secondée par le commissaire, Pierre André.

20 Voici maintenant le mandat que le BAPE a reçu du ministre en date du 15 juillet dernier. Cette lettre a été adressée au président du BAPE, M. Pierre Baril.

25 « *En ma qualité de ministre du Développement durable, de l'environnement et de la lutte contre les changements climatiques, et en vertu des pouvoirs que me confère la Loi sur la qualité de l'environnement, je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique concernant le projet de parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées au transport collectif à Laval et à Bois-des-Filion par le ministère des Transports et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite. Le mandat du Bureau débutera le 15 septembre 2014.* » Et c'est signé, David Heurtel.

30 Je dois vous rappeler qu'une commission d'enquête n'est pas un tribunal et que son rôle n'est pas de prendre une décision. Notre mandat est d'établir les faits concernant les répercussions du projet et de proposer au ministre un éclairage sur les principaux enjeux soulevés par ce projet. Outre sa responsabilité d'enquêter, la commission doit faciliter l'accès du public à l'information sur les enjeux soulevés par le projet et recueillir l'opinion des personnes intéressées.

35 De plus, la commission examinera, dans une perspective de développement durable, le projet soumis en appliquant la notion d'environnement retenue par les tribunaux supérieurs qui englobe les aspects écologique, social et économique.

40 Ainsi, dans le cadre de la Loi sur le développement durable, le BAPE s'est donné un plan d'action permettant aux commissions d'enquête de considérer l'ensemble des 16 principes de la loi afin d'intégrer la recherche d'un développement durable dans leur démarche d'analyse.

45 Enfin, la commission dispose des pouvoirs et de l'immunité des commissaires en vertu de la Loi sur les commissions d'enquête. Mon collègue, M. Pierre André, et moi-même sommes engagés à respecter le code de déontologie des membres et les valeurs éthiques du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

50 La commission a un devoir de neutralité, d'impartialité et de réserve et elle doit agir équitablement envers tous les participants, tout en suscitant le respect mutuel et en favorisant leur participation pleine et entière. C'est pourquoi il ne sera toléré aucune forme de manifestation, d'approbation ou de désapprobation, de remarque désobligeante, de propos diffamatoire ou d'attitude méprisante.

55 Le BAPE a élaboré des règles visant à faciliter la participation de toutes les personnes intéressées. Elles sont disponibles sur le site web du BAPE. Elles sont aussi contenues dans un document disponible à l'accueil. Ces règles de participation portent aussi sur le respect du droit d'auteur et de la vie privée des personnes. Je me réserve le droit d'interrompre une présentation qui ne respecterait pas ces règles. Respecter ces règles permet des débats sereins et constitue également la meilleure façon d'éviter d'éventuelles poursuites.

60 Parallèlement aux travaux de la commission d'enquête, le projet fait l'objet d'une évaluation environnementale de la part du ministère de Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. À partir de ces deux analyses, le ministre fera une recommandation au Conseil des ministres. Par la suite, le gouvernement du Québec rendra une décision sur le projet. Cette commission d'enquête et d'audience publique effectuera l'examen public du projet de manière à satisfaire aux exigences de la Loi sur la qualité de l'environnement du Québec.

70 Si vous voulez obtenir plus de renseignements sur la procédure d'évaluation environnementale, je vous invite à vous rendre à l'accueil, à l'arrière de cette salle, où une documentation pertinente est disponible.

75 Le mandat de la commission d'enquête a débuté le 15 septembre dernier et il sera d'une durée maximale de quatre mois. Le rapport du BAPE sera remis au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques au plus tard le 14 janvier 2015.

80 Voici maintenant un aperçu du déroulement de cette première soirée, selon nos règles de procédure. Je présenterai l'équipe qui assistera la commission et, le promoteur et son équipe et les personnes ressources seront invitées à se présenter. Puis, les requérants seront invités à exprimer les motifs de leur requête. Enfin, j'inviterai le représentant du promoteur à présenter et à décrire les grandes lignes de son projet.

85 Une pause d'environ 15 minutes suivra la présentation du promoteur. C'est à ce moment qu'un registre sera disponible à l'arrière de la salle pour ceux et celles qui désirent poser des questions sur le projet.

90 Au retour de la pause, les personnes inscrites seront appelées, dans l'ordre d'inscription, à venir poser leurs questions.

95 L'audience publique est divisée en deux parties : la première partie débute ce soir. L'objectif de cette première partie d'audience est de compléter l'information sur le projet. Elle donne la possibilité à la commission, ainsi qu'aux personnes et aux groupes qui le désirent, de poser des questions et d'obtenir des réponses du promoteur ainsi que des compléments d'information ou des réponses de la part des personnes ressources. Elle permet donc de mieux cerner les enjeux relatifs au projet et d'enrichir nos connaissances sur divers sujets.

100 La première partie ne sert donc pas à recevoir les opinions des participants mais bien les questions qu'ils veulent poser. Cela ne veut pas dire que nous ne voulons pas entendre votre opinion mais, plutôt, que nous l'entendrons en deuxième partie de l'audience, c'est-à-dire à compter du 20 octobre prochain.

105 En ce qui concerne le lieu des séances publiques de la commission, en deuxième partie de l'audience publique, il se fait toujours en fonction du lieu de réalisation du projet. Nous tenons à vous mentionner que la commission examine la possibilité de tenir une séance à Montréal, selon le nombre et la provenance des mémoires ainsi que de la logistique requise. C'est à l'occasion de cette deuxième partie que les citoyens prendront position sur le projet.

110 Les personnes qui désirent faire une présentation verbale ou déposer un mémoire doivent préalablement transmettre le formulaire *Avis d'intention* qui est disponible à l'accueil ainsi que sur le site web du BAPE. Je vous demande, d'ailleurs, de signifier le plus tôt possible votre intention de déposer un mémoire à la coordonnatrice du secrétariat de la commission, Madame Renée Poliquin, qui est à l'arrière de la salle, soit au plus tard deux semaines avant la deuxième partie de l'audience publique. Donc, d'ici le 6 octobre à 16 h. Ceci facilitera la logistique de la deuxième partie de l'audience publique.

115

120 De plus, afin de nous permettre d'en faire une lecture attentive et appropriée, vous devrez nous faire parvenir vos mémoires quatre jours avant le début de la deuxième partie de l'audience, soit au plus tard le 16 octobre à 16 h. Au moment de la présentation de votre mémoire, nous échangerons avec vous afin de bien comprendre votre position.

125 Vous pouvez également déposer votre mémoire à la commission d'enquête sans le présenter, ou opter uniquement pour une présentation verbale de votre position sur le projet. Ces trois options sont donc possibles.

130 À la fin de cette première partie de l'audience publique, la commission pourrait avoir besoin de poursuivre ses recherches pour compléter son examen du projet et son analyse. La commission compte recevoir les réponses à ses questions dans un délai de 24 ou 48 heures, nous vous aviserons. Les renseignements obtenus seront aussitôt rendus public. Ils deviendront accessibles par internet dans les centres de consultation suivants : la Bibliothèque de Bois-des-Fillions, la Bibliothèque Germaine Guèvremont et la Bibliothèque Ahuntsic. Vous trouverez les adresses à l'arrière de la salle et également sur le site web du BAPE.

135 De plus, l'ensemble du dossier peut être consulté dans les centres de consultation, sur le site web du BAPE, à nos bureaux à Québec et à la Bibliothèque des sciences juridiques de l'UQAM. Par ailleurs, ce qui est dit en audience est enregistré et les transcriptions seront disponibles sur le site web du BAPE ainsi que dans les centres de consultation environ une semaine après la fin de la première partie de l'audience publique. Aussi, la web diffusion audio des séances publiques sur le site web sera disponible en différé jusqu'à un mois suivant la publication du rapport.

140 Voici maintenant comment nous allons procéder ce soir et au cours des autres séances de la première partie de l'audience publique. Tout d'abord, voyons la disposition de la salle : au centre, face à vous, la commission d'enquête; à ma gauche, la table des analystes, celle des personnes ressources et la table de la sténotypiste qui s'occupe des transcriptions; à l'arrière, il y a la table de l'équipe de la commission; à ma droite, la table des représentants du promoteur et, devant nous, la table où vous viendrez poser vos questions.

145 L'inscription pour les questions, comme je l'ai mentionné plus tôt, se fait à l'arrière de la salle. Ce soir, le registre sera ouvert à la première pause. Deux questions seront admises par intervention. Cette règle permettra au plus grand nombre de participants de poser leurs questions.

150 Toutes les questions du public, comme les réponses, doivent m'être adressées. Je dirigerai les questions aux personnes concernées. Il est possible que j'adresse la question à une ou une autre personne, en plus de la personne initialement interpellée. Pour les questions posées par le commissaire Pierre André, les porte-parole sont invités à lui répondre directement. Je vous

demande d'éviter les préambules à vos questions. Les seuls préambules acceptés sont ceux qui sont indispensables à la compréhension de la question.

160 Bien entendu, mon collègue et moi pouvons intervenir en tout temps auprès des personnes ressources et des représentants du promoteur pour obtenir de l'information supplémentaire dans la foulée de cette question. Vous êtes bien sûr les bienvenus pour vous réinscrire au registre si vous avez d'autres questions concernant le projet.

165 Les questions qui nécessitent une recherche ou un développement devront être traitées dans un délai de 48 heures avant que les renseignements demandés soient rendus publics pendant la première partie de l'audience.

170 Si une information ou un document demandé par la commission est considéré comme confidentiel par la personne qui doit le déposer, celle-ci doit lui en faire part au moment même de la demande. Si la commission le juge nécessaire, cette information doit lui être remise avec la mention « confidentiel ». Nous permettrons alors aux personnes concernées d'établir, s'il y a lieu, le préjudice qui pourrait être encouru si le document était rendu public. Nous rendrons, ensuite, une décision écrite à l'effet de rendre public en tout ou en partie, ou de ne pas rendre publique l'information et cette décision sera rendue publique. Les personnes concernées bénéficieront d'un
175 délai pour réagir à la décision à la suite de quoi, l'information sera rendue publique en tout ou en partie, ou sera renvoyée à la personne qui la fournit sans que la commission en tienne compte dans ses travaux.

180 Le participant qui désire donner une information ou déposer un document au cours de l'audience publique, mais qui a des doutes quant à la nature confidentielle de cette information, peut s'adresser à la coordonnatrice qui se chargera de vérifier le tout auprès de la commission. Vous pouvez aussi seulement nous communiquer la référence à un document, la commission examinera son contenu comme elle le fait pour tous les documents déposés.

185 Je tiens à souligner que le Bureau d'audiences publics sur l'environnement s'est donné une déclaration de service aux citoyens et met à votre disposition un questionnaire afin d'évaluer la qualité de nos services. Je vous demande, donc, de bien vouloir le remplir et le remettre au personnel à l'arrière de la salle.

190 J'ai maintenant le plaisir de vous présenter l'équipe de la commission d'enquête. Outre le commissaire Pierre André, à ma gauche, les analystes : M. Yvan Tremblay et M. Karim Chami. À l'arrière de la salle, le conseiller en communication, M. Alexandre Corcoran-Tardif et la coordonnatrice Mme Renée Poliquin. Enfin, il y a aussi M. Charles Drouin-Lavigne, analyste, et
195 Mme Angela Perreault, qui ne sont pas ici ce soir.

Mesdames Louise Philibert et Yolande Teasdale assureront le travail de sténotypie et nous avons également des représentants du Centre des services partagés du Québec, M. Daniel Buisson est responsable de la logistique et M. Louis-Philippe Martel est technicien en son. Enfin, M. Pierre Dufour, du BAPE, est chargé de la web diffusion des séances.

200

J'invite maintenant la porte-parole du promoteur à nous présenter son équipe. Alors, Mme Odile Béland, je vous cède la parole.

205

Mme ODILE BÉLAND :

210

Alors, je suis Odile Béland, directrice pour le ministère des Transports pour la région de Laval/Mille-Îles. Je suis accompagnée de Mme Anne Pelletier qui est responsable de la réalisation des grands projets dans la même région, de Mme Maude Trépanier, à l'arrière, qui est la gérante du projet, et de M. Jonathan Ménard qui est biologiste.

215

Nous avons aussi, avec nous, l'équipe des spécialistes dans chacun des domaines qui pourraient être invités à compléter des réponses. Alors, il y a M. Robert Bessette, conseiller en aménagement et en planification, Mme Nathalie Cossette, ingénieure spécialisée en bruits routiers, M. Yves Dallaire, professionnel en planification des transports spécialisé en transport collectif, Mme Sylvie Daoust, ingénieure spécialisée en circulation, M. Samir Kashvi, ingénieur en transport collectif, M. Jean-Pierre Kramer, ingénieur en chaussée, drainage, acquisition, véhicule hors-route, etc. et il y a M. Pierre Tremblay, ingénieur en modélisation. Merci.

220

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

225

Merci, Madame Béland. Maintenant, j'inviterais les personnes ressources à se présenter et à nous indiquer les personnes qui les accompagnent. Donc, à la première table, de gauche à droite.

Mme JOHANNIE MARTIN :

230

Donc, pour le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, Johannie Martin, je suis chargée de projet à la direction des évaluations environnementales des projets terrestres. Je suis accompagnée, à ma gauche, par Mme Valérie St-Amand, coordonnatrice aux projets de transport, aussi à la direction des évaluations environnementales des projets terrestres, et dans la salle, par Mme Isabelle Barriault de la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise pour les régions de Montréal, Laval, Laurentides et Lanaudière.

235

M. JEAN GOULET :

240

Pour la Ville de Bois-des-Filion, Jean Goulet, directeur des études et communications.

M. DENIS FAFARD :

245

Pour la Ville de Laval, Denis Fafard, direction générale pour le module développement durable.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

250 Alors, à la deuxième table ?

M. LUDWIG DESJARDINS :

255 Agence métropolitaine de transport, Ludwig Desjardins, chef planification stratégique. Je suis accompagné, dans la salle, de M. Frédéric Côté, chargé d'études en développement des réseaux.

M. JOCELYN JOBIDON :

260 Jocelyn Jobidon, chef de division à l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville, Ville de Montréal. Je suis accompagné, dans la salle, de M. Jean Bertrand, direction des transports, David Therrien, direction des transports, Ville de Montréal, il y a également Gilles Dufort du service de la mise en valeur du territoire, Ville de Montréal, Gilles Côté, arrondissement Ahuntsic-Cartierville.

M. YVES PHANEUF :

265 Bonsoir. Yves Phaneuf, coordonnateur du transport à la Communauté métropolitaine de Montréal.

Mme KATERI LESCOP-SINCLAIR :

270 Bonsoir, Kateri Lescop-Sinclair, coordonnatrice des avis en étude d'impact pour le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, les régions Estrie, Montréal, Montérégie, Laval, Lanaudière, Laurentides.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

275 Nous avons également dans la salle, M. Jean Bertrand, chef de division, division du développement des transports de la Ville de Montréal, M. David Therrien, ingénieur chef d'équipe, division du développement des transports également de la Ville de Montréal. Nous avons aussi M. Marc Bouchard, ingénieur pour la Ville de Terrebonne et Mme Isabelle Barriault - elle a été déjà mentionnée.

280 Alors, s'il y a d'autres experts, vous pouvez les inviter au besoin, selon les questions qui seront posées. Nous avons également, pour votre information, communiqué avec d'autres organismes pour lesquelles des questions pourraient leur être transmises par écrit, au besoin. Alors, ces organismes sont le ministère des Affaires municipales et de l'occupation du territoire, le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, le ministère de la Santé et des

290 Services sociaux, le ministère de la Sécurité publique, la MRC Les Moulins, la MRC Thérèse-de-Blainville, Pêches et Océans Canada, la Société de transport de Laval et la Société de transport de Montréal.

La commission peut aussi, en vertu de ses pouvoirs, demander des renseignements à d'autres ministères et organismes, si nécessaire.

295 Alors, je vais maintenant inviter chacun des requérants à présenter sa demande d'audience publique et à lire sa requête. Je vous demande de vous en tenir strictement au motif présenté au ministre puisque les mémoires et les opinions sur le projet seront attendus en seconde partie de l'audience publique. Je me réserve le droit de vous interrompre si vous débordez trop de la lecture de votre requête originale.

300 Alors, j'invite donc M. Guy Garand du Conseil régional de l'environnement de Laval. Bonsoir, Monsieur Garand.

M. GUY GARAND :

305 Bonsoir Madame la présidente, bonsoir Monsieur le commissaire.

310 *« Par la présente, le Conseil régional de l'environnement de Laval (CRE) sollicite la tenue d'audiences publiques relatives au projet de parachèvement de l'autoroute 19 sur le territoire de Ville de Laval.*

315 *Considérant l'ampleur du projet du parachèvement de l'autoroute 19 proposé par le ministère des Transports du Québec, nous croyons que la tenue de telles audiences permettrait aux personnes et organismes touchés de se prononcer sur les répercussions non négligeables de ce projet d'envergure.*

320 *De plus, ces audiences permettraient d'enrichir l'évaluation du projet d'une vision régionale englobant les volets environnementaux, sociaux, économiques et de santé. Nous souhaitons, de ce fait profiter de ces audiences publiques pour émettre des recommandations sur le projet et sur toute la problématique du parachèvement de l'autoroute 19.*

Cette demande d'audience publique repose sur des considérants suivants :

325 *. Le projet de parachèvement de l'autoroute 19 ne contribue pas aucunement à l'atteinte des objectifs de diminution des gaz à effet de serre et de la réduction de la congestion routière*

ainsi que la mise en place d'un véritable plan de gestion de la circulation routière souhaité par la population.

330 *. Le promoteur concerné semble avoir minimisé l'ampleur de son projet et de ses effets à moyen et à long termes sur l'environnement et sur la qualité de vie des résidents de la région métropolitaine de Montréal et plus particulièrement des villes de Laval et de Montréal.*

335 *Espérant obtenir des réponses favorables de votre part, je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments les meilleurs. »*

Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

340 Merci, Monsieur Garand. J'invite maintenant M. Normand Legault.

M. NORMAND LEGAULT :

345 Bonsoir Madame la présidente, bonsoir Monsieur le commissaire.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

350 Bonsoir.

M. NORMAND LEGAULT :

« Monsieur le Ministre,

355 *Je tiens à vous faire part de mon intérêt concernant le parachèvement de l'autoroute 19 entre les autoroutes 440 et 640, situées respectivement à Laval et à Bois-des-Filion. Les explications que je vais vous fournir décrivent les motifs de ma demande qu'une audience publique soit tenue.*

360 *Je suis agriculteur de l'avenue des Perron à Laval depuis 30 ans. En 2001, l'avenue des Perron a été coupé par l'implantation de la route 335. Depuis le prolongement de cette section de route, la circulation a continué d'augmenter d'année en année lors des périodes de pointe, et elle est encore plus remarquée lors de la période de pointe du soir. La circulation augmente considérablement à compter de 15 h. Vers 16 h, il est même dangereux pour les agriculteurs de traverser de part et d'autre de l'avenue des Perron avec*

365 *de la machinerie agricole.*

370 *De plus, avec la construction du pont de l'autoroute 25 qui relie Laval à Montréal, la*
circulation sur la Montée Sainte-Marie, entre l'avenue des Perron et le boulevard des Mille-
Îles, a plus que doublé et même triplé, principalement lors des périodes de pointe du soir.
Lors de l'audience publique sur le projet de l'autoroute 25, des questions ont été posées au
promoteur si des études ayant été faites concernant le débordement sur les routes en milieu
agricole. La réponse reçue est qu'aucune étude n'a été faite au regard de la circulation sur
375 *les routes secondaires et encore moins sur les rangs agricoles. N'oublions pas que le*
gabarit de ces anciennes routes en milieu agricole n'a pas été conçu pour des volumes si
élevés de circulation routière. Il n'y a pas d'accotement ou très peu et l'assise est très
rudimentaire pour le passage répété des voitures et des camions.

380 *À la lecture des documents présentés lors de la consultation du dossier pour le public,*
aucune voie d'accès n'est accordée aux agriculteurs qui cultivent depuis de nombreuses
générations les terres agricoles situées de part et d'autre de la future autoroute 19.
Le prochain échangeur de l'avenue des Perron de l'autoroute 19 va complètement
empêcher l'accès depuis l'avenue Des Perrons et de la rue Saint Saëns pour la culture des
385 *terres en production maraîchère. Nous devrions retrouver un chemin au nord de l'avenue*
des Perron pour permettre, comme présentement, l'accès aux terres en culture. N'oublions
pas que le secteur Auteuil est le secteur le plus dynamique en production maraîchère du
territoire agricole lavallois.

390 *Il ne faudrait pas que le parachèvement de l'autoroute 19 ait un impact négatif sur la*
possibilité de cultiver les terres en zone agricole permanente. Plus encore, il ne faudrait
surtout pas que la construction de l'autoroute 19 soit une possibilité de modifier l'affectation
des terres agricoles à d'autres usages que l'agriculture. Cette façon de faire serait d'autant
plus inacceptable, soit d'augmenter l'étalement urbain et soustraire l'usage de terres
395 *agricoles toujours en culture.*

Lors de la consultation publique du 27 mai 2014, à laquelle j'ai assisté, les précisions
fournies par le promoteur n'ont pas su apporter un éclairage suffisant pour valider l'étude
d'impact sur le parachèvement de l'autoroute 19.

400 *Je crois que la construction de l'autoroute doit valoriser la pérennité de l'agriculture et la*
cohabitation sur la route entre la machinerie agricole et les véhicules routiers.

Mes salutations. »

405 *Je vous remercie, Madame.*

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Merci, Monsieur Legault. Le parti *Vrai changement pour Montréal*.

410

Mme JOHANNE PAGÉ :

Bonsoir Madame la présidente.

415

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Bonjour, Madame Pagé.

Mme JOHANNE PAGÉ :

420

Alors, je suis la nouvelle chef du parti *Vrai changement pour Montréal*. Je ne lierai pas la lettre, elle est quand-même assez longue.

425

Alors, je voudrais simplement insister sur les principaux arguments : l'impact de la circulation routière dans le quartier d'Ahuntsic-Cartierville, le manque de vision globale du transport en commun dans une perspective métropolitaine. Ces deux raisons militent pour notre demande en faveur d'audiences publiques à Montréal dans le cadre des débats sur le parachèvement de l'autoroute 19.

430

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Très bien. Je vous remercie.

Mme JOHANNE PAGÉ :

435

Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

440

Monsieur Philippe Cousineau, de Vivre en ville.

M. PHILIPPE COUSINEAU :

445

Bonsoir.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Bonsoir, Monsieur Cousineau.

450 **M. PHILIPPE COUSINEAU :**

Alors : « *Monsieur le ministre,*

455 *Par la présente, Vivre en ville sollicite la tenue d'une audience publique relativement au projet de l'autoroute 19.*

Le projet de parachèvement de l'autoroute 19, proposé par le ministère des Transports du Québec, puisqu'important vecteur de mobilité urbaine et interurbaine, aura des impacts considérables pour plusieurs décennies sur l'environnement de la région métropolitaine.

460 *Alors que les transports forment au Québec le premier secteur responsable des émissions de gaz à effet de serre et que le transport motorisé individuel y accapare la part du lion, nous croyons que les citoyens de la région devraient avoir l'occasion de s'exprimer sur ce projet qui aura des conséquences d'envergure.*

465 *Les axes de transport forment au Québec et ailleurs un des principaux vecteurs de développement urbain et ils influencent et les formes que prennent nos milieux de vie. Souhaitons, par conséquent, qu'une audience publique permette aux citoyens de se prononcer sur une vision québécoise et une vision métropolitaine du développement urbain et des transports qui tiennent compte des priorités environnementales de santé sociale et*

470 *économique de la collectivité et des milieux touchés.*

Donc, la demande repose sur les considérations suivantes :

475 *. Le projet de parachèvement de l'autoroute 19 ne contribuera pas à l'atteinte des objectifs de diminution de GES et de réduction de la congestion routière et ainsi qu'à la mise en place d'un véritable plan de gestion de la circulation routière. Au contraire, à moyen terme, il risque d'aggraver la situation.*

480 *. Deuxièmement : Compte-tenu des coûts importants associés au projet de parachèvement, ce dernier compromet la réalisation des projets prioritaires identifiés par les villes, les communautés métropolitaines et les autorités organisatrices de transport du Québec. Une analyse coûts-bénéfices de tous ces projets doit être faite, incluant l'autoroute 19.*

485 *. Troisièmement : Le projet créera une pression majeure sur les milieux naturels et agricoles environnants, bien au-delà ce qu'estime le promoteur. Avec une demande accrue de projets*

domiciliaires qui compromettent l'atteinte des objectifs environnementaux et d'urbanisation optimale du territoire au plan métropolitain d'aménagement et de développement.

490 *L'audience publique nous permettra d'exprimer ce point de vue de manière plus détaillée.
C'est pourquoi nous souhaitons que vous mandatiez le Bureau d'audiences publiques sur
l'environnement. »*

Et c'est signé Christian Savard, le directeur général. Merci.

495 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Merci, Monsieur Cousineau. Monsieur Azzedine Achour, de Solidarité Ahuntsic.

500 **M. AZZEDINE ACHOUR :**

Bonsoir Madame la présidente.

505 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Bonsoir.

510 **M. AZZEDINE ACHOUR :**

Bonjour Monsieur le commissaire. Je vais lire la lettre adressée à M. David Heurtel, ministre du Développement durable, de l'environnement et de la lutte contre les changements climatiques.

515 *« Objet : Demande d'audience publique dans Ahuntsic à Montréal concernant le projet de
parachèvement de l'autoroute 19.*

Monsieur le ministre,

520 *Nous avons l'honneur de vous demander la tenue d'une audience publique par le Bureau
d'audiences publiques sur l'environnement pour permettre à la population d'Ahuntsic à
Montréal de s'informer et d'exprimer son opinion sur l'impact du parachèvement de
l'autoroute 19, sur sa qualité de vie, sa santé et sa sécurité.*

525 *Notre organisation, Solidarité Ahuntsic, la table intersectorielle et multi-réseau du
développement social du quartier Ahuntsic à Montréal, avaient mis sur pied un comité, qui
s'appelle le Comité de veille Pont Papineau, à la suite de l'annonce en juin 2010 du*

gouvernement du Québec de procéder au parachèvement de l'autoroute 19 entre les autoroutes 440 et 640.

530 *Constitué de citoyens, d'élus et d'intervenants issus des milieux scolaires, environnementaux et communautaires, ce comité s'est engagé, lors d'une assemblée publique tenue en novembre 2010, de porter la voix des résidents d'Ahuntsic et a, par la suite, produit une déclaration commune que nous joignons à la présente lettre - que je ne vais pas lire.*

535 *Dans une lettre adressée en janvier 2011 au ministre des Transports du Québec, nous avons fait part des préoccupations de notre communauté. Nous avons également demandé que des études d'avant-projet d'impact sur l'environnement incluent les impacts sur les résidents de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville et qu'un mandat soit confié au BAPE incluant, entre autres, l'analyse de tous ces impacts sur les résidents d'Ahuntsic-Cartierville.*

540 *Une réponse du ministère nous est parvenue en mai 2011 dans laquelle il nous a fait part de la procédure réglementaire qui devait suivre, la session d'information tenue par le BAPE, on parle de celle du 27 mai, en étant un jalon.*

545 *Monsieur le ministre,*

Actuellement le comité juge qu'il y a un problème, alors même que le projet de parachèvement n'est pas encore réalisé. Nous constatons beaucoup de trafic tout le long de la rue Papineau et un déversement incessant d'automobiles dans les rues locales, en plus d'une pression importante sur la ligne orange du métro. L'entrée à Montréal reste donc
550 *préoccupante.*

À cela s'ajoute d'autres questionnements qui sont les suivants - il y en a quatre.

555 *. Le premier : Quels sont les incitatifs de transport en commun pour diminuer la circulation automobile et l'impact à Montréal et comment la MT peut-elle aider?*

. Deuxième questionnement : Le MTQ prévoit des voies réservées qui amèneront les 2 500 personnes visées par le nouveau projet d'ici 2030, soit au métro Montmorency ou sur la voie de service rapide par bus Pie-IX. Le comité juge que 2 500 personnes est une faible augmentation du nombre de personnes visées pour le transport en commun. En outre, l'horizon de 2030 est trop long et risque de devenir incertain.

560

565 . Troisième questionnement : Le comité se demande également quels sont les avantages de ces trajets vers la ligne orange ou la voie de service rapide par bus, quel gain de temps, pourquoi ne pas créer un lien direct d'autobus traversant le Pont Papineau.

570 . Quatrième questionnement : Le comité est inquiet de voir qu'il y aura davantage de personnes encore sur la ligne orange, malgré le manque de voitures additionnelles prévues dans le métro sur la ligne orange. La MTQ reconnaît que l'achalandage de la ligne orange est une préoccupation de tous les élus des différents paliers qui couvrent les territoires desservis par la ligne orange. Alors qu'est-ce qui est prévu de faire pour régler le problème actuellement et, plus tard après le parachèvement.

575 Nous considérons qu'une audience du BAPE permettra de cerner les enjeux et qu'à cet effet, nous espérons une réponse favorable de votre part. »

Et on a mis les salutations avec comme document en annexe la déclaration qui résume plus en détail toutes nos préoccupations.

580 Merci, Madame la présidente.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

585 Nous l'avons reçue. Alors, merci, Monsieur Achour. M. Marc-André Boivin de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec.

M. MARC-ANDRÉ BOIVIN :

590 Bonsoir, Madame la présidente, Monsieur le commissaire.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Bonsoir, Monsieur Boivin.

595 **M. MARC-ANDRÉ BOIVIN :**

« Monsieur le ministre,

600 La Fédération des clubs de motoneigistes du Québec désire vous soumettre ses préoccupations relatives au projet de parachèvement de l'autoroute 19 et requiert la tenue d'une audience publique sur le sujet.

605 *La Fédération des clubs de motoneigistes du Québec est un organisme à but non lucratif qui œuvre depuis 1974 au développement et à la promotion des activités de la motoneige. Ce loisir récréatif et familial génère des retombées économiques annuelles de plus de 2MM \$. La fédération regroupe 200 clubs représentant plus de 80 000 membres. Grâce à l'appui de plus de 5 000 bénévoles, les clubs à filière gèrent la vente des droits d'accès aux sentiers pour les 32 000 kilomètres qui constituent le réseau québécois et veillent au développement, à l'aménagement, à l'entretien et à la signalisation et à la sécurité de ce réseau.*

610 *Le projet de parachèvement de l'autoroute 19, fort important pour la région métropolitaine, a des répercussions immédiates sur notre réseau de sentiers de motoneiges. En effet, notre club de motoneige de Laval gère un réseau d'une centaine de kilomètres qui dessert les motoneigistes de Laval et relie aux deux grandes régions récréatives des Laurentides et de Lanaudière.*

615 *Il est à signaler, également, que plus de 50% des sentiers de motoneiges de Laval sont identifiés par le ministère des Transports comme sentiers durables faisant partie d'un large réseau de 15 000 kilomètres développés à la grandeur de sa province. Précisément, le sentier Trans-Québec TQ3 en fait partie. Il constitue un lien majeur indispensable est-ouest Québec et traverse la zone du projet de parachèvement de l'autoroute 19.*

620 *Pour maintenir le caractère durable de la TQ3 et l'intégrité environnementale, il est primordial que ce sentier reste dans l'emprise de l'autoroute 19, le long de la partie située entre la 440 et la 640, notamment lors de son passage sur le territoire de la Ville de Bois-des-Filion.*

625 *Lors de l'audience publique, nous souhaitons clarifier certains aspects tels que :*

630 *. Le partage avec les autres usagers sur le chemin multi-usage. Nous souhaitons avoir un plan d'aménagement clair du sentier et nous avons remarqué lors de la séance d'information tenue le 27 mai, qu'aucun pictogramme ne faisait référence au passage de la motoneige dans ce chemin;*

635 *. Les accès au sentier localisé dans l'emprise de l'autoroute, la sécurité des motoneigistes et le respect des lois de la réglementation, la prise en compte des sentiers existants lors de la période des travaux.*

640 *Merci de prendre en compte cette requête. Sachez que vous pouvez compter sur notre entière collaboration et disponibilité.*

Veuillez recevoir, Monsieur le Ministre, l'expression de nos salutations distinguées. »

Merci.

645 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Merci, Monsieur Boivin. M. Gilles Boulay.

650 **M. GILLES BOULAY :**

Madame la présidente...

655 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Bonsoir, Monsieur Boulay.

M. Gilles Boulay :

660 Monsieur le commissaire. Une lettre adressée au ministre Heurtel. Alors :

« Objet : demande d'audience publique au BAPE concernant le prolongement de l'autoroute 19 – Pont Papineau

Monsieur,

665 *Comme l'indique l'objet de la présente, je fais appel à vous afin de permettre au BAPE de tenir, dans Ahuntsic, endroit où je demeure depuis 1976, des audiences publiques au cours desquelles les citoyens auront l'occasion de soulever les craintes légitimes quant au prolongement de l'autoroute 19.*

670 *Une foule de raisons peuvent être invoquées en soutien de ma demande, mais je ne mentionnerai que celles-ci :*

675 *. Les citoyens de Montréal, du quartier Ahuntsic et plus particulièrement du site patrimonial du Sault-aux-Récollets, n'ont pas eu la possibilité de prendre connaissance des mesures de mitigation du MTQ quant à la circulation de transit qui sera davantage exacerbé par le prolongement de l'autoroute 19.*

680 *.La hausse du débit de véhicules dans un secteur déjà congestionné aura des conséquences néfastes sur la qualité de vie des résidents. Déjà, le site patrimonial du Sault-aux-Récollets subit les assauts de toutes parts : la circulation de transit l'envahit par les quatre points cardinaux : le boulevard Henri-Bourassa au nord, le pont Pie-IX à l'est, le pont*

685 *Papineau à l'ouest et, je mentionne également la Rivière des Prairies avec les nombreux bateaux qui y circulent du printemps à l'automne.*

Alors, dans ce contexte, j'espère que vous accepterez de recevoir ma demande. Recevez, monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs. »

690 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Merci. L'arrondissement Ahuntsic-Cartierville.

Mme LORRAINE PAGÉ :

695 Re-bonsoir, Madame la présidente, Monsieur le commissaire.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

700 Bonsoir.

Mme LORRAINE PAGÉ :

705 *Alors, je me contenterai de lire la lettre qui a été envoyée au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement avec copie conforme au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques, M. David Heurtel, et au ministre des Transports et le ministre responsable de la région de Montréal, M. Robert Poëti.*

710 *« Tel qu'annoncé récemment, des audiences publiques concernant le parachèvement de l'autoroute 19 entre les autoroutes 440 et 640 à Laval et Bois-des-Filion, se tiendront du 22 au 24 septembre prochain.*

715 *Nous sommes préoccupés par l'impact qu'aura ce projet sur l'augmentation de la capacité routière dans le quartier d'Ahuntsic et, pour cette raison, nous souhaitons, par la présente, vous sensibiliser à l'importance qu'une de ces consultations se tiennent à Montréal dans ledit quartier.*

720 *Vous comprendrez sans difficulté que nous souhaitons que nos concitoyennes et concitoyens d'Ahuntsic puissent s'informer et exprimer leurs opinions sur l'impact du parachèvement de l'autoroute 19 sur leur qualité de vie, leur santé et leur sécurité.*

Nous vous remercions de l'attention que vous porterez à cette requête et nous vous prions d'agréer l'expression de nos sentiments les meilleurs. »

725 Cette lettre est signée par Marie Montpetit, députée de Crémazie, Pierre Gagnier, maire de
l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville, Pierre Desrochers, conseiller de la ville, district Saint-
Sulpice, Émilie Tullier, conseillère de la ville, district d'Ahuntsic, Lorraine Pagé, conseillère de la
ville, district Sault-aux-Récollets, Maria Mourani, députée fédérale d'Ahuntsic et Azzedine Achour,
730 directeur de Solidarité Ahuntsic. Merci beaucoup.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Merci, Madame Pagé. Alors, j'appelle maintenant Mme Maria Mourani, députée d'Ahuntsic.

Mme MARIA MOURANI :

735 Madame la présidente, Monsieur le commissaire, Mesdames, Messieurs, bonsoir. Si vous le
permettez, je ne lirai pas la lettre mais j'en ferai un résumé assez rapide.

740 Alors, le 9 juin 2014, j'ai demandé, au ministre de l'Environnement, une audience du BAPE
dont une séance à Montréal sur le projet de parachèvement de la 19. J'aimerais aussi rappeler
que cela fait maintenant plus de quatre ans que l'on travaille sur ce dossier-là dans Ahuntsic et on
a même créé un comité qui s'appelle le Comité de veille du pont Papineau. Donc, vous
comprendrez donc que j'ai demandé cette audience parce que les gens d'Ahuntsic sont
745 préoccupés et non sans raison.

750 Selon une étude de la direction de la Santé publique qui date de 2010, l'arrondissement
Ahuntsic-Cartierville arriverait en deuxième place, après le centre-ville, en ce qui a trait aux
accidents automobiles impliquant des piétons. On fait état de 5 350 piétons happés en neuf ans
dont 450 enfants d'âge scolaire. Donc, vous comprendrez que c'est très préoccupant.

755 Tout d'abord, je tiens à rassurer les gens de Bois-des-Filion, les gens d'Ahuntsic
comprennent que les citoyens de Bois-des-Filion ont besoin d'un système de transport plus
efficace mais on voudrait que cela se fasse en tenant compte d'Ahuntsic et des impacts
d'Ahuntsic.

760 J'ai rencontré le ministère des Transports et il m'a été rapporté que le projet actuel
n'amènera pas plus d'achalandage à Montréal. Je tiens à dire que les gens d'Ahuntsic sont
perplexes et inquiets de ce constat. Selon le ministère des Transports, un comité et l'AMT
étudieraient la question de l'impact sur Montréal, par après.

Or, ce que les gens d'Ahuntsic veulent, c'est que le projet actuel qui sera présenté inclut une offre de service de transport en commun dans l'axe de la A-19 entre Bois-des-Filion et le métro Fabre. Le projet actuel est donc incomplet.

765 C'est pourquoi il serait important d'avoir non seulement une consultation du BAPE sur le territoire montréalais, ce qui rassurerait la population d'Ahuntsic mais aussi d'inclure une offre de service de transport en commun dans l'axe de la A-19 de Bois-des-Filion à métro Fabre.

770 Merci beaucoup, Madame la présidente et Monsieur le commissaire.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Merci, Madame Mourani. M. Rénald Paquette.

775 **M. RÉNALD PAQUETTE :**

Bonsoir.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

780 Bonsoir.

M. RÉNALD PAQUETTE :

785 « Je tiens à vous faire part de mon intérêt concernant le parachèvement de l'autoroute 19 entre les autoroutes 440 et 640.

790 *Depuis quatre générations, la famille Paquette possède une ferme familiale sur l'avenue des Perron à Laval. Comme je suis en processus de transfert de ferme avec la famille, je suis fortement interpellé par la réduction de la superficie des terres en culture. Nous cultivons la première terre en bordure est de l'autoroute 19 et ce, depuis 1974, ainsi que d'autres terres à l'ouest de la 19.*

795 *Je crois que le nouvel échangeur à l'intersection de l'avenue des Perron et de l'autoroute 19 devrait se calquer à l'actuel échangeur du boulevard de la Concorde et de l'autoroute 19.*

À la lecture des documents présentés lors de la consultation publique, aucune voie d'accès n'a été accordée aux agriculteurs qui cultivent depuis de nombreuses années des terres agricoles situées de part et d'autre de la future autoroute 19. Le prochain échangeur de l'avenue des Perron

800 *et de l'autoroute 19 va complètement empêcher l'accès depuis l'avenue des Perron et de la rue Saint-Saëns pour la culture des terres en production agricole.*

805 *Il ne faudrait pas que le parachèvement de l'autoroute 19 ait un impact négatif sur la possibilité de cultiver les terres en zone agricole permanente et surtout pas que la construction de l'autoroute 19 soit une possibilité de modifier l'affectation des terres agricoles à d'autres usages que l'agriculture.*

Veillez agréer, Monsieur le ministre, mes salutations distinguées. ». Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

810 *Merci, Monsieur Paquette. Mme Brigitte Turcotte.*

Mme BRIGITTE TURCOTTE :

815 *Bonsoir.*

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

820 *Bonsoir.*

Mme BRIGITTE TURCOTTE :

825 *« La présente a pour objet une demande d'audience publique sur l'environnement concernant le prolongement de l'autoroute 19 jusqu'à la 640. Résidente d'Auteuil depuis 1995, j'ai vu démembrer le boisé du même nom lors du redressement de la 335 et j'ai peur de le voir disparaître complètement s'il est traversé par la 19.*

830 *Faiblement protégés par les moustiques et parfois l'herbe à puces, les milieux humides ont toute sorte de fonctions écologiques que l'arrêté de l'ex-ministre Thomas Mulcair en 2005 a bien résumé à l'époque.*

Riche des dépôts de la mer de Champlain, l'Île Jésus possède des sols qui ont permis d'y cultiver du blé pendant plus de cent ans et une flore typique de l'extrême sud du Québec, menacée du fait même de son confinement aux régions les plus peuplées.

835 *Des études récentes montrent que la pollution atmosphérique due aux hydrocarbures augmente l'incidence des maladies cardiaques tandis que les arbres sont un puissant purificateur d'air. Presque entièrement déboisée d'abord pour l'agriculture, ensuite pour le développement domiciliaire, la ville de Laval devrait conserver les bois mouillés qui existent*

840 *encore sur son territoire. Vaut-il vraiment la peine de sacrifier ce qu'il reste de milieux humides autour du pont David, sans parler des tortues des derniers ruisseaux, pour faire vendre encore plus de monster houses sur la couronne nord?*

845 *Prolonger une autoroute qui va s'engorger à très court terme sans prévoir les structures qui permettraient éventuellement un transport sur rail et en limitant le transport collectif à un corridor d'autobus qui s'arrête à Saint-Martin, cela nous semble aller à l'envers d'une optique de développement durable.*

850 *Il serait opportun que les personnes et les groupes concernés par le projet s'expriment en audience publique avant l'arrivée des bulldozers.*

En espérant que vous reconnaîtrez le bien-fondé de ces arguments, je vous prie, Monsieur le ministre, d'accepter mes salutations de citoyenne. »

855 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Merci, Madame Turcotte. Madame Ghyslaine Marcotte. Bonsoir.

860 **Mme GHYSLAINE MARCOTTE :**

Bonsoir, Madame la présidente, Monsieur le commissaire. Alors la lettre s'adresse... une demande d'audience publique sur le parachèvement de l'autoroute 19 s'adresse au ministre responsable, Monsieur Heurtel.

865 *« À titre de citoyenne de l'arrondissement d'Ahuntsic de Montréal et vivant dans les rues adjacentes au pont Papineau-Leblanc de l'autoroute A-19, la présente est pour vous demander de tenir une audience publique ainsi que de réaliser une étude d'impact du prolongement de l'autoroute 19 à Montréal, en l'occurrence dans l'arrondissement d'Ahuntsic.*

870 *Déjà les abords du pont Papineau-Leblanc et la rue Papineau, qui se trouve en prolongement de l'autoroute, se déverse un nombre toujours croissant de voitures. L'embouteillage est quotidien sur le boulevard Henri-Bourassa, Papineau et Fleury et les rues résidentielles adjacentes en heure de pointe.*

875 *Le prolongement de cette autoroute ne peut que contribuer à augmenter le nombre de voitures en provenance de l'île de Laval et empruntant cette voie pour les conduire et rejoindre, dans l'autre sens, à l'autoroute 440 et à l'autoroute 640.*

880 *Comme citoyenne, je ne peux qu'appréhender ce type de développement sans soulever les enjeux de sécurité, d'environnement et de qualité de vie. Cette demande est soutenue par des conseillères et conseillers municipaux de l'arrondissement.*

885 *Recevez, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées. » Merci.*

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

890 Merci, Madame Marcotte. Position officielle à l'Hôtel de Ville de Montréal. Il n'y a pas de représentant. Madame Nathalie L'Heureux. Monsieur Serafino Fabrizi.

895 Alors, pour les requérants qui n'ont pas pu se déplacer ce soir, leurs requêtes seront déposées sur le site web du BAPE. Alors, vous pourrez les consulter dès demain.

895 Nous en sommes maintenant à la présentation du projet par le promoteur, le ministère des Transports et, après cette présentation, comme je vous l'ai mentionné plus tôt, nous ferons une pause de 15 minutes. Alors, je cède la parole à Madame Béland.

900 **PRÉSENTATION DU PROJET PAR LE PROMOTEUR**

Mme ODILE BÉLAND :

905 Il nous fait plaisir, je vais présenter le projet avec Mme Anne Pelletier qui est assise avec moi. Donc, il nous fait plaisir de vous présenter le projet du ministère des Transports sur le parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées pour le transport collectif entre les autoroutes 440 et 640 à Laval et Bois-des-Filion.

910 Donc, la présentation va se dérouler comme suit. On va localiser le projet, parler un peu de l'historique, on va couvrir les différentes problématiques qui ont amené le ministère à proposer le projet qui vous est présenté ce soir. Donc, on va exposer brièvement les composantes du projet, puis on va décrire le milieu dans lequel il s'inscrit, les impacts qui sont anticipés et les correctifs qui... les mesures d'atténuation qui pourraient être apportées, et on va terminer par un aperçu des échanciers et des coûts.

915 Donc, le projet se situe dans un axe à peu près nord-sud, entre donc l'autoroute 440 et l'autoroute 640, comme son nom l'indique, mais en fait on va jusqu'au boulevard Industriel à Bois-des-Filion. Sur cet axe...

920

Donc, ce projet-là a commencé dans les années 70 avec l'acquisition d'une emprise pour faire l'autoroute entre Montréal et, au moins la 640, et un peu au nord en fait, et entre... Dans les mêmes années, on a construit la première partie de l'autoroute – donc entre le boulevard Henri-Bourassa et l'autoroute 440 à Laval – et on a reconstruit aussi le pont Athanase David qui franchit la rivière des Mille-Îles.

925

930

Au cours des années 90, on a prolongé ou parachevé l'autoroute 19 entre l'autoroute 440 et le boulevard Dagenais à Laval. Ensuite, au cours des années 2000, on a procédé à plusieurs améliorations : on a ramené la route 335 dans ce même axe-là et on a fait plusieurs améliorations pour tenter de résoudre des problématiques qui demeurent aujourd'hui et qui justifient la présentation du projet.

935

Donc, le contexte d'intervention est le suivant. Il y a une croissance démographique très importante sur la couronne nord – alors de deux à trois fois la moyenne québécoise – il y a donc... il s'en suit une congestion récurrente sur l'autoroute 335 entre l'autoroute 440 et l'autoroute 640, qui est due à des discontinuités dans l'aménagement de la route 335, donc qui passe de quatre voies à deux voies puis à quatre voies encore, des intersections qui sont saturées, particulièrement à Dagenais et à la route 344, s'ensuit un débordement important sur le réseau municipal, en particulier sur le boulevard Des Laurentides à Laval.

940

Tout ça fait que finalement on a des réseaux de transport qui sont déficients et du point de vue du transport collectif, là c'est quasi absence, parce que très très difficile à constituer, étant donné la situation de congestion. Il en résulte aussi un enclavement des zones industrielles à Bois-des-Filion et à Terrebonne.

945

950

On a analysé soigneusement les différentes données de l'enquête Origine destination de 2003 et un des constats qui est important de noter ici, c'est que sur quelques 6 600 déplacements en pointe du matin... en période de pointe du matin, il y a au moins 62% des déplacements qui s'arrêtent sur l'île de Laval et que 38% qui franchissent la rivière Des Prairies et qui s'en vont dans Montréal par les différents ponts sur la rivière Des Prairies.

955

On observe aussi que la circulation a grandement augmenté sur le pont Athanase David, celui qui franchit la rivière des Mille-Îles, il a plus que le... près de doubler si on veut, en fait... excusez-moi, je reprends. C'est pas la circulation sur le pont Athanase David, c'est l'ensemble de la circulation sur l'ensemble des ponts de la rivière des Mille-Îles. Donc, sur l'ensemble des ponts, il y a eu une augmentation de presque du double entre 81 et 2012. Ce qu'on observe aussi c'est qu'il y a un certain plafonnement, donc un certain équilibre qui est en train de s'atteindre.

960 Donc, le projet. Conformément à la mission du ministère des Transports, on a cherché à définir un corridor de transport permettant les déplacements efficaces et sécuritaires pour tous les types de transport, donc, non seulement mais surtout le transport collectif et le transport actif, en cohérence avec les réseaux métropolitains et en respectant les principes de développement durable.

965 Le ministère a procédé, pour ce faire, à plusieurs études, dont une étude d'opportunité, un avant-projet préliminaire et une étude d'impact sur l'environnement, que vous avez pu consulter et qui fait l'objet de l'étape qui est en cours, soit la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement.

970 Tout au long de ce processus-là et de l'élaboration des différents constats, études, analyses, etc., il y a eu des consultations qui ont été faites auprès de citoyens, de groupes d'intérêt, d'organismes, etc.

975 Le ministère s'est donné les critères suivants pour trouver la meilleure solution à la problématique qui vous a été présentée. Donc, permettre d'abord l'implantation d'un lien efficace en transport collectif; améliorer la fonctionnalité du réseau dans son ensemble; conserver et améliorer les liens piétonniers, cyclistes et récréatifs qui sont existants actuellement; se limiter à l'emprise existante qui avait été acquise, on se rappelle, dans les années 70; et assurer, bien sûr, la sécurité de tous les usagers.

980 Donc, l'image vaut mille mots. Je vous présente en gros le projet. Donc, c'est une autoroute à deux voies dans chaque direction, avec une voie réservée au transport par autobus et... dans chaque direction aussi, et une piste multifonctionnelle qui permet la circulation des piétons et des cyclistes en été et des véhicules hors route en hiver.

985 Donc, schématiquement, d'abord du point de vue du routier, c'est un projet qui s'étend donc à peu près de la 440 jusqu'à l'autoroute 640; la construction de quatre échangeurs, donc à Dagenais, à Saint-Saëns, à Des Laurentides/Des Mille-Îles et au niveau du boulevard Adolphe-Chapleau à Bois-des-Filion et l'amélioration de l'échangeur actuel entre l'autoroute 19 et l'autoroute 640.

990 Du point de vue du transport collectif. Il est prévu la construction d'un stationnement incitatif dans le quadrangle nord-est de l'intersection entre la 640 et la 19 – donc un peu au nord de Bois-des-Filion – des voies réservées fluides et continues sur tout le parcours pour se rendre jusqu'au boulevard Saint-Martin est à Laval, permettant ainsi de rejoindre la station de métro de la Concorde et la station de métro Montmorency, mais, au-delà de la station de métro, c'est tout le centre-ville de Laval qui est rejoint de cette façon-là, la station Montmorency étant un carrefour où

les autobus de la STL se rejoignent et sont très présents, et c'est un pôle où il y a déjà deux universités et deux collèges, donc, qui attirent en soi beaucoup, beaucoup de monde.

1000

Du point de vue du transport actif et récréatif, c'est une piste, comme sur le dessin, c'est une piste multifonctionnelle qui va de Dagenais jusqu'au boulevard Industriel à Bois-des-Filion, et qui serait accessible par les différents échangeurs qui sont là et qui permettent de rejoindre aussi – parce que c'est le premier objectif – c'est de rejoindre la Route Verte qui franchit déjà le pont Athanase-David; piste cyclable qui peut être utilisée par les piétons en été – comme je le disais – et qui serait utilisée par les véhicules hors-route en hiver.

1005

Donc, en quelques mots, le projet consiste à : parachever l'autoroute 19 à deux voies par direction entre l'autoroute 440 et 640 sur huit kilomètres, donc; de rajouter des voies réservées fluides et continues dans chaque direction exclusives aux autobus sur 10 kilomètres; de faire une piste multifonctionnelle sur neuf kilomètres; de rajouter des échangeurs – quatre échangeurs dont ceux que j'ai nommés tout à l'heure – parachever l'échangeur de la 640 et 19; mettre un stationnement incitatif dans le cadran nord-est de la 640 et de la 19; et réaménager le pont Athanase-David et ajouter un second pont pour assurer la fluidité, la continuité des voies réservées aux autobus.

1010

1015

Donc, les retombées, résultats anticipés. Évidemment, améliorer la mobilité dans l'axe de l'autoroute 19 et sur le plan régional – parce qu'il y aurait des gains significatifs sur les autres axes en rajoutant de la capacité sur celui-ci; inclure des infrastructures de transport collectif qui vont réellement permettre de constituer une offre de transport collectif qui soit attrayante et plus intéressante que le transport par auto, donc, qui favoriserait le transfert modal et qui offrirait la flexibilité nécessaire pour s'ajuster à l'évolution des besoins.

1020

Donc, le ministère estime qu'il permettrait de réduire les temps de parcours, le nombre de kilomètres parcouru et les coûts associés – donc, à la congestion récurrente pour l'ensemble des usagers de la couronne nord; de diminuer la circulation de transit sur le réseau local, notamment sur le boulevard Des Laurentides et partant d'améliorer la qualité du transport collectif sur l'axe des Laurentides aussi; et il permettrait un accès facile aux pôles d'emploi et d'enseignement dans Laval.

1025

1030

Donc, pour la description du milieu, je vais céder la parole à Madame Pelletier qui va continuer. Merci.

Mme ANNE PELLETIER :

1035

Merci, Madame Béland. Donc, cette session se poursuit avec la description du milieu dans lequel s'insère le projet. La présentation se fait, en fait, en deux parties : la section nord – ici

1040 représentée – comprend la Ville de Bois-des-Filion avec l'échangeur avec l'autoroute 640 et l'échangeur avec la route 344, le boulevard Adolphe-Chapleau; du côté de Laval, on retrouve l'échangeur des Mille-Îles/Des Laurentides, et l'échangeur Saint-Saëns Est.

1045 Sur cette figure, on voit deux traits. Il y a le trait rouge : le trait rouge représente la limite de la zone d'étude considérée dans l'étude d'impact. Et la ligne jaune représente l'emprise routière déjà acquise par le ministère des Transports pour la réalisation du projet.

1050 Sur cette illustration, on retrouve les différents secteurs d'occupation du sol, tels qu'ils ont été établis sur la base des schémas d'aménagement et aussi d'observations faites sur place. Donc, on retrouve principalement à Bois-des-Filion, donc, des secteurs résidentiels déjà développés, des secteurs commerciaux, institutionnels et d'usages mixtes le long du boulevard Adolphe-Chapleau; dans le cadran nord-est de l'échangeur avec l'autoroute 640 se trouve le parc industriel de Bois-des-Filion. Lorsqu'on se transporte du côté de Laval, on retrouve la zone agricole permanente, de part et d'autre de la route 335 déjà existante.

1055 On va aller du côté sud maintenant. Donc, du côté sud, du côté de Laval, l'échangeur Dagenais est ici. Ici, ce qu'on retrouve principalement, en fait, c'est qu'on voit le trait rouge se poursuivre jusqu'au sud de l'échangeur avec l'autoroute 440 – donc, déborde des limites d'intervention du projet – et donc, se trouve à cet endroit le Boisé Papineau – et je tiens à mentionner que le Boisé n'est pas touché par le projet, il est à l'extérieur du projet. Donc, ici on retrouve les secteurs résidentiels à faible densité de Vimont du côté ouest de la route 335 existante, et un centre commercial, le méga centre Val-des-Brises dans le cadran nord-est de l'échangeur avec l'autoroute 440. Et on remarque, donc, aussi la poursuite de la zone agricole permanente, donc, de chaque côté de la route 335 actuelle.

1065 Au niveau du milieu naturel, du côté nord on retrouve principalement la rivière des Mille-îles ainsi que des boisés, des milieux humides et des espèces... les petits carrés rouges, des espèces végétales à statut précaire qui ont été inventoriées. Donc, tout ce que vous voyez ici c'est ce qui a été inventorié dans la zone d'étude mais les interventions, donc, ne sont pas toutes confinés dans l'emprise routière où on va faire les travaux. Donc, ces milieux... Donc, ces boisés ne sont tous touchés par les travaux.

1070 Du côté sud, c'est typiquement la même, en fait c'est similaire au côté nord, donc, avec quelques boisés, quelques milieux humides et des espèces végétales à statut précaire également inventoriées. En fait, c'est similaire de ce qu'on retrouve un peu partout sur l'Île Jésus en termes de milieu naturel.

1075 Donc, la réalisation du projet entraîne des pertes au niveau de ces milieux naturels, donc, des pertes résiduelles, mais pour ce faire, il y a des mesures d'atténuation, donc, qui vont être

1080 mis... sont proposées par le ministère des Transports. Donc, la présentation des impacts se fait en deux temps : ceux qui vont survenir pendant la réalisation des travaux et ceux qui subsisteront après la réalisation du projet.

1085 Donc, au niveau des milieux naturels : pendant les travaux, des mesures seront prises pour éviter de perturber... de conserver – pardon – la perte... excusez, je me reprends – Des mesures seront prises pour éviter de perturber des milieux naturels pendant les travaux, donc, en balisant, par exemple, les aires de travail; en interdisant les travaux en rivière pendant la période de reproduction du poisson; et en contrôlant l'érosion et en ajustant les méthodes de travail au besoin.

1090 Pour ce qui est du tracé des milieux naturels après les travaux. Ce qu'on vous présente ici c'est un projet. Donc, le tracé n'est pas encore définitif. Donc, il y aura un ajustement du tracé définitif au fur et à mesure de l'évolution du projet, donc, pour réduire les pertes. Mais tout ce qui pourra être fait, par exemple au niveau des boisés, donc, le ministère s'engage à reboiser le plus possible à l'intérieur de l'emprise pour compenser les pertes de boisé et tout ce qui n'aura pas pu être compensé, donc, au niveau des milieux humides, des superficies boisées, des espèces végétales à statut précaire, en fait tout ce qui sera comme perte nette sera compensé, donc, en terme de milieux humides, superficies boisées, espèces végétales à statut précaire et au niveau de l'empiètement permanent de l'habitat du poisson. Il y aura un programme de suivi des compensations sur cinq ans.

1100 Au niveau de la qualité de l'air pendant les travaux. Des mesures seront prises pour éviter l'émission de poussières, par exemple, l'utilisation de l'arrosage des surfaces de travail, l'utilisation d'abat-poussière, l'utilisation aussi de techniques pour réduire les émissions à la source sur la machinerie, par exemple l'utilisation de limiteurs de ralenti-moteur.

1105 Au niveau de la qualité de l'air après la réalisation du projet. En fait, le projet a un impact négligeable sur la qualité de l'air et au niveau du bilan régional des gaz à effet de serre, il y a une amélioration du bilan régional des gaz à effet de serre.

1110 SURVIENT PROBLÈME TECHNIQUE... REPRISE

Mme ANNE PELLETIER :

1115 *Oups!* On a un autre ordi, je pense qu'on a d'autre, on est désolé. Donc, on va poursuivre. On est vraiment désolé.

Donc, au niveau des impacts, tantôt on était sur la qualité de l'air, maintenant... en fait on va poursuivre avec le climat sonore.

1120 Au niveau du climat sonore, pendant la réalisation des travaux, le ministère a des seuils de bruit à respecter. Donc, il y aura un respect de ces seuils de bruit en tout temps. Il y a des relevés sonores qui sont faits à chaque nouvelle activité et si on prévoit des travaux plus bruyants, de soir ou de nuit, des avis sont transmis aux citoyens au préalable des travaux. Il y a les coordonnées d'une personne pouvant être rejointe en tout temps au ministère du Transport qui est rendu disponible.

1125 Au niveau du climat sonore projeté après la réalisation du projet. La modalisation qui a été réalisée en accord avec la politique sur le bruit démontre que le projet va comprendre... en fait comprendrait la construction de nouveaux écrans anti-bruit et aussi le rehaussement d'écrans déjà existants. Il y aura un suivi des impacts résiduels après la réalisation des travaux.

1130 Au niveau de la rivière des Mille-Îles. C'est une rivière où il y a de la navigation de plaisance, donc, le ministère s'engage à maintenir cette navigation en tout temps. Il y a une faible perturbation qui est prévue parce qu'il y aura l'instauration d'une zone de navigation balisée.

1135 Au niveau des impacts sur la zone agricole. Il n'y a aucun impact en tant que tel sur la zone agricole permanente parce que l'emprise routière est déjà acquise et nous avons entendu les préoccupations exprimées. Donc, dans le projet, il y a les maintiens des liens est-ouest pour les agriculteurs, donc, pour aller de part et d'autre de la nouvelle autoroute 19. Il y aussi le maintien du lien au-dessus de la rivière des Mille-Îles.

1140 La réalisation du projet entraîne une modification au niveau du paysage et pour cela, en fait, les aménagements paysagers font partie intégrante du projet. Il y aura un traitement architectural des ouvrages d'art et une intégration harmonieuse des écrans anti-bruit.

1145 Au niveau de la circulation. La route 335 a déjà une circulation. Donc, lors de la réalisation des travaux, il y aura un plan de passage très détaillé qui va être établi pour minimiser les impacts sur la circulation. Donc, à certains moments, on utilisera la nouvelle travée de l'autoroute 19 pour dévier la circulation existante, notamment pendant la construction des échangeurs.

1150 Au niveau de la construction des échangeurs. Dans les paramètres de base au niveau du phasage, il y aura le maintien des liens est-ouest et aussi le maintien du lien piétonnier cyclable. Il y aura des communications fréquentes, selon plusieurs modes de communication, pour annoncer des travaux et des fermetures, notamment lors des changements de phase des travaux.

1155 Un programme de surveillance environnementale sera établi. Ce programme va comprendre les mesures d'atténuation, donc, qui sont prévues à l'étude d'impact et aussi les conditions du décret environnemental à venir. La surveillance environnementale sera quotidienne et rigoureuse.

Il y aura application de pénalités en cas de non-respect des exigences, voire même l'arrêt du chantier en cas de négligence de l'entrepreneur.

1160 Au niveau de l'échéancier et des coûts. Nous vous présentons ici, en fait, un échéancier qui est conditionnel à l'obtention du décret environnemental. Donc, c'est un échéancier, en fait, relatif.

1165 Suite à l'obtention du décret environnemental, la poursuite de la préparation technique du projet sera possible, notamment avec l'intégration des conditions du décret environnemental dans l'avant-projet définitif. Il y aura aussi la réalisation de dossiers d'opportunité exigés selon la directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructures publiques.

1170 Suite à l'obtention des autorisations nécessaires, on va pouvoir poursuivre la préparation du projet avec la préparation de plans et devis. Les plans et devis, c'est la base sur laquelle est préparé le dossier d'affaires, et c'est au niveau du dossier d'affaires qu'on vient préciser véritablement le coût pour le projet et l'échéancier précis des travaux.

1175 Donc, les travaux, en fait, incluant les processus d'appel d'offres, sont d'une durée d'à peu près quatre ans. C'est un échéancier préliminaire et relatif, comme on le mentionnait.

1180 Et, en fait, au niveau de l'estimation des coûts donc, l'ordre de grandeur de 500MM à 600MM \$ ici, elle comprend des contingences, des réserves pour risque et des réserves pour inflation considérant l'échéancier qui est ici présenté. Donc, les travaux ne se réalisent pas aujourd'hui mais dans le futur. Donc, les montants pour l'inflation sont compris.

Donc, ceci termine la présentation du projet. Nous vous remercions, Madame la présidente.

1185 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Merci Madame Pelletier, merci Madame Béland pour la présentation. Je vais vous demander si ce serait possible de nous déposer cette présentation à l'arrière de la salle. Merci.

1190 Alors, je déclare maintenant le registre ouvert pour vous inscrire pour poser vos questions et nous serons de retour dans 15 minutes, soit à 8 h 40. À tantôt.

1195 _____
SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

**REPRISE DE LA SÉANCE
PÉRIODE DE QUESTIONS**

1200

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1205

Avant d'inviter les personnes qui se sont enregistrées, je vais faire une revue des documents qui ont été demandés par la commission lors des rencontres préparatoires au promoteur. Est-ce que, Madame Pelletier, vous avez la liste des documents qui ont été déposés?

Mme ANNE PELLETIER :

1210

Oui, madame la présidente. Donc, hier, vous avez reçu des copies des documents suivants : le bilan des émissions et des autres polluants, l'étude de caractérisation phase 1, l'étude sonore complémentaire sur les véhicules hors-route, l'inventaire hydrogéologique et les simulations visuelles.

1215

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Très bien, je vous remercie et vous allez déposer le document de tantôt de votre présentation. Merci.

1220

Mme ANNE PELLETIER :

Le document a été déposé. Voilà.

1225

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Je vous remercie. Alors, je vais maintenant inviter la première personne qui s'est inscrite au registre, à s'avancer à la table des intervenants. Il s'agit de M. Guy Paquet.

1230

M. GUY PAQUET :

Bonsoir.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1235

Bonsoir, Monsieur Paquet.

M. GUY PAQUET :

1240 Alors, merci de nous recevoir. Je suis citoyen de Ahuntsic et bienheureux de voir, de constater que plusieurs personnes de nos représentants politiques, aussi de différents domaines, qui sont ici.

 Moi je vais poser simplement deux questions, vous nous en avez imposées deux... permis deux.

1245 Alors, qu'est-il prévu pour protéger les rues résidentielles du quartier pour les protéger du débordement de circulation qui seront amenées avec l'autoroute qui débarque dans le quartier Ahuntsic, afin de rattacher l'autoroute 19 au métropolitain l'autoroute 40? Est-ce que c'est un boulevard urbain ou un tunnel, comme cela était prévu à la construction du pont et de l'autoroute 19
1250 où c'était un tunnel qui était prévu qu'on rattache l'autoroute au métropolitain. Ça ne passe pas dans le quartier résidentiel, nous on continue à avoir notre circulation locale mais on n'a pas tout ce débordement-là de toute la couronne nord.

 Ensuite, mon autre question : est-ce qu'on prévoit – et là j'y vais très spécifiquement parce
1255 qu'on a connu, vous savez, le dossier à Montréal a été difficile aussi, la gestion de ce dossier-là et on a connu dans les années passées des réunions et de la houle un peu à cause justement que c'est déjà très engorgées nos rues.

 Moi, je suis vraiment à la sortie du pont, avenue Curotte, une des rues qui monte vers le nord
1260 et ils ont fait des modifications même à Montréal il y a quelques années et on avait mis – les citoyens on comptait qu'on avait des 300 à 400 voitures à l'heure sur notre rue, une petite rue résidentielle – dangereux pour nos gens, nos animaux, nos enfants, tout, vous le savez. Est-ce qu'on prévoit, donc, interdire de tourner à droite à l'heure de pointe du soir sur les rues à l'intersection d'Henri-Bourassa, les rues Olympia, avenue Curotte et la rue Taché pour justement
1265 que les gens – si jamais on ne relie pas l'autoroute 19 au Métropolitain – que la circulation qui sort le soir de la ville, qui se faufile vraiment dans nos rues de façon dangereuse, accidents... j'ai vu des gens qui m'ont cogné ma voiture le soir quand j'entre à la maison parce qu'ils se faufilent à droite pour nous dépasser pour prendre le pont au plus vite. C'est dangereux, ça bouge beaucoup. Alors, est-ce qu'on prévoit les mesures pour le quartier d'Ahuntsic et la présentation, ça
1270 me rassure, que je peux poser des questions, que j'ai des gens qui ont parlé - comme j'ai dit au début – parce que dans la présentation du projet, je n'ai pas entendu parler de rien qui était présenté pour le quartier d'Ahuntsic prévu. Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1275 Très bien. Alors vous pouvez rester là, Monsieur Paquet, si on veut échanger avec vous, on pourra échanger avec vous.

M. GUY PAQUET :

1280

Ah. O.K.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1285

Alors, je vais aller du côté du ministère des Transports, est-ce que vous savez quelque chose à ce sujet?

Mme ODILE BÉLAND :

1290

Alors, tout d'abord, bien merci pour votre question. Tout d'abord, nos prévisions à partir des données de circulation qu'on avait et des croissances démographiques et tous les différents paramètres nous amènent à conclure qu'il n'y aura aucun effet sur le pont Papineau-Leblanc, aucun accroissement de la circulation qui, d'ailleurs, a plafonné à 55 000 usagers... par le débit journalier moyen annuel est plafonné à 55 000 depuis plusieurs années. Donc, il n'y a eu aucun effet avec l'ajout de la 25, il n'y a eu aucun effet avec les aménagements plus récents qui ont été faits dans l'axe Pie-IX et c'est principalement dû au fait que le pont Papineau-Leblanc a une vocation de circulation plus locale, donc moins de transit et...

1295

M. GUY PAQUET :

1300

Et les travaux?

Mme ODILE BÉLAND :

1305

Oui, parce que les travaux sont beaucoup au nord de cet endroit-là, donc, c'est le prolongement... le parachèvement, là, qui est plus au nord. La tendance est que la circula... les gens qui viennent de la couronne nord, la majorité s'arrête dans Laval et dans les quartiers où il y a de l'emploi dans le centre-ville de Laval. Donc, ça c'est un phénomène.

1310

D'autre part, à l'intersection d'Henri-Bourassa, il y a un feu de circulation qui, lui, contrôle la circulation qui peut entrer, qui peut circuler sur le pont. Fait que c'est le feu de circulation qui détermine combien de véhicules vont circuler sur le pont dans toute la journée. Donc, pour ces raisons-là, on n'anticipe pas d'effet dû au projet de circulation sur le quartier Ahuntsic, donc, de l'autre côté du pont Papineau-Leblanc.

1315

M. GUY PAQUET :

Mais moi, je suis...

1320

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Mais, un instant... merci, Madame Béland. Monsieur Paquet, est-ce que vous pouvez m'adresser vos questions, s'il vous plaît. Alors, est-ce que la réponse de Madame Béland vous satisfait?

1325

M. GUY PAQUET :

Je vais être honnête, non, parce que j'étais, avant, de Terrebonne et Mascouche et on ne parle pas seulement de la population de Boisbriand et de Laval qui va prendre cette route-là. Ça va vraiment avoir l'effet entonnoir de diriger beaucoup de gens – j'habitais près de la 640 à Mascouche-Terrebonne et oui, là on va prendre toute la... la couronne nord va prendre la 640 mais dans en descente facilement par la 19, qui ne sera plus la petite voie, la petite route à deux voies.

1330

Moi, à mon avis, c'est clair que ça va être beaucoup de population, plus de gens qui vont décider de prendre cette route-là et qui vont débarquer – et c'est pas juste une lumière à Henri-Bourassa qui va gérer tous les problèmes de circulation qui va grossir, à mon avis, dans le quartier. Qu'est-ce qu'on prévoit... ma question est : Est-ce qu'on prévoit des mesures dans Ahuntsic pour contrôler tout ça et... tunnel ou voie rapide qui va jusqu'au Métropolitain, tunnel comme Notre-Dame, une... une voie rapide jusqu'à Métropolitain qui n'entrave pas la circulation locale ?

1335

1340

Ma deuxième question, je la répète : Est-ce qu'on va mettre des interdictions de tourner à droite sur Henri-Bourassa aux rues autour du pont pour interdire que les gens se fauillent dans les rues résidentielles puis qu'ils restent plutôt sur les boulevards urbains?

1345

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

D'accord. Nous avons la Ville de Montréal, comme personne-ressource, on va aller à eux tantôt. Madame Béland, est-ce que vous avez quelque chose à rajouter à ce sujet?

1350

Mme ODILE BÉLAND :

Pas vraiment, on aurait... le schéma que j'ai montré tout à l'heure indiquait vraiment 62% des gens qui franchissent le pont Athanase-David, donc, sur la rivière des Mille-Îles, se destinent à Laval. Il y en a 38% qui se rendent à Montréal et ça, par les différents ponts. Donc, il y en a seulement le tiers qui vont par le pont Papineau-Leblanc et, de ça, il y en a déjà beaucoup qui le font

1355

1360 actuellement. Donc, il n'y aura pas d'ajout significatif. Les statistiques nous donnent ça – les prévisions qu'on fait avec le modèle complet, de tenir compte de la population, des circulations, des intentions de circulation des gens, de l'accroissement de la population, des différentes augmentations qui pourraient y avoir en termes d'industries ou de pôles d'emploi, et tout ça nous confirme qu'il n'y aura pas d'augmentation significative sur le pont Papineau-Leblanc.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1365 Alors, est-ce qu'on doit comprendre...

Mme ODILE BÉLAND :

1370 Excusez-moi...

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1375 ... Madame Béland, que la situation actuelle, telle que les gens d'Ahuntsic le vive, il n'y aura pas de changement significatif ?

Mme ODILE BÉLAND :

Pas de changement significatif dû au projet.

1380 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Oui.

Mme ODILE BÉLAND :

1385 C'est important de le noter.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1390 Dû au projet, qui serait généré par le projet, tel que proposé par votre ministère.

Mme ODILE BÉLAND :

1395 Non. Il n'y en aura pas de changement.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Il n'y en aura pas. D'accord. Monsieur André a une question.

1400

M. M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Madame, nous aurons sûrement plusieurs questions sur cet élément du projet, mais quelques-unes rapides pour ce soir. Est-ce que vous avez des données d'enquête d'origines/destinations plus récentes que celles que vous avez utilisées. Je comprends que l'étude d'opportunité est une étude de 2006 – si je me rappelle – ou 2008. Les données d'origines/destinations datent de 2006. Depuis ce temps-là, il y a eu le pont de la 25 qui est apparu où vous aviez prévu, tout au moins, un allègement sur la 19, des gens qui vont prendre le pont de la 25 – mais est-ce que vous avez des études d'origines/destinations plus récentes ?

1405

1410

Mme ODILE BÉLAND :

Alors, effectivement, on a pris l'enquête d'origines/destinations 2003 qui était celle disponible au moment où on a commencé l'étude en question. Il y a, depuis ce temps-là, le modèle 2008 qui est sorti. Faut faire attention, on ne peut pas comparer l'un et l'autre modèle directement les données parce qu'il y a eu des changements méthodologiques, mais on a fait une simulation de... reprenons le raisonnement avec les données de 2008, l'enquête 2008, et ça confirme... et ça confirme encore plus la tendance des gens de la couronne nord à rester à Laval, qui est encore plus forte dans le cas de l'enquête 2008.

1415

1420

Mais, sous toutes réserves, c'est vraiment... on a regardé si on aurait pris les mêmes décisions avec le modèle de 2008, mais on n'aura pas refait toutes les analyses avec le modèle 2008.

1425

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Et est-ce qu'il y a eu une enquête plus récente que 2008 ? Parce qu'en 2008, le pont de la 25 n'était pas en opération.

1430

Mme ODILE BÉLAND :

Je demanderais juste à monsieur Tremblay de nous donner les données qui sont disponibles, de répondre précisément à cette question-là. Donc, M. Pierre Tremblay, spécialiste en modélisation des transports.

1435

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Bonsoir, Monsieur Tremblay.

1440

M. PIERRE TREMBLAY :

Bonsoir, Monsieur André. Oui, pour répondre à la question, exactement, il y a eu une nouvelle enquête d'origines/destinations en 2013, pilotée et coordonnée par l'Agence métropolitaine de transport. On n'a pas encore les résultats, on est encore au traitement des données, un an après, en fait, ça s'est terminé en décembre 2013, donc, probablement que quelque part en 2015, printemps 2015, on va avoir les fichiers de données vont nous être disponibles et on va recommencer un cycle de révision des modèles de transport. Ce sont des cycles quinquennaux et, c'est ça, c'est...

1445

1450

Mme ODILE BÉLAND :

Donc, ce que je pourrais peut-être rajouter, si on pouvait présenter l'histogramme de la...

1455

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Peut-être juste avant, ça prend beaucoup de temps gérer ces données-là? Parce que si vous les avez en 2013, on est en 2014, vous nous dites qu'elles vont être interprétables en 2015. Expliquez-moi un peu comment ça se fait qu'on ne pourrait pas déjà avoir une simulation de débit à la sortie du pont Papineau aujourd'hui avec des données de 2013?

1460

M. PIERRE TREMBLAY :

Écoutez, c'est comme un peu pour le cas des données de recensement. Vous savez que ça prend jusqu'à deux ans que les données du recensement au complet soient disponibles.

1465

Dans le cas de l'enquête O-D, on vise habituellement, nos collègues de l'AMT qui dirigent cette opération-là visent à produire pour la fin de cette année, 2014, les faits saillants des résultats sommaires à très haut niveau de l'enquête O-D. Après ça, les différents organismes vont commencer à travailler avec le fichier de données. Tout ce temps-là, ça a servi à faire la validation, le géocodage des informations, l'imputation statistique des valeurs manquantes un peu partout. vous savez c'est des très gros fichiers, on parle de 400 000 enregistrements, il y a 280 champs dans le questionnaire ou dans la structure de données, alors, c'est des énormes fichiers dans des bases relationnelles.

1470

1475 Maintenant, après que le fichier d'enquête O-D comme tel est disponible, les données
d'enquête O-D, c'est la demande brute. Nous, il faut recalibrer et mettre à jour nos modèles de
simulation de transport. Donc, on remet à jour les modèles de simulation, on utilise un logiciel
spécialisé qui s'appelle « M » pour faire ça, on va essayer de recalibrer ce qu'on appelle les
1480 fonctions volume-délai, les règles qui nous permettent de faire les calculs de diversion du trafic dans
le réseau en fonction de la congestion et on va valider tout ça à partir de comptage de circulation
qu'on a fait faire en 2013 et qui vont nous permettre de valider nos modèles.

Le modèle de transport va typiquement prendre trois à quatre ans après l'enquête O-D avant
d'être opérationnel. C'est pour ça que lorsqu'on a fait l'étude d'impact, ici, en fait les travaux avaient
1485 commencé, comme on l'a dit tantôt, je pense, vers l'année 2007-2008, c'est... ben ce ne sera pas
nécessaire...oui,o.k. on l'a amenée à l'écran ? O.K. Parce que j'aurais aimé la corriger, il y avait une
petite erreur ici mais ce n'est pas grave, je vais vous l'expliquer clairement...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1490 Vous pouvez le faire verbalement...

M. PIERRE TREMBLAY :

1495 Est-ce qu'on a un pointeur? Oui. Vous avez ici le cycle, ouais, c'est difficile de faire les deux
enfin... O.K. On a commencé l'étude ici d'opportunité et déposé les documents ou, en fait, complété
des travaux de l'étude d'opportunité et commencé l'étude d'impact et déposé l'étude d'impact vers
2012. Donc, et on est aujourd'hui en 2014 ici présent.

1500 Alors, tous les travaux ont commencé déjà en 2007-2008 et c'était, à l'époque, sur la base de
ce qu'on appelle le MOTREM, modèle de transport de Montréal 2003, basé sur l'enquête O-D 2003,
qui était devenu exploitable en 2005 et on avait quelque temps après, donc, ça prend toujours un
certain temps, donc, à calibrer, valider les modèles, et on arrive avec notre modèle de simulation
basé 2003 qui était juste à point pour supporter les travaux de l'étude d'opportunité.

1505 Entre-temps est devenue disponible une nouvelle enquête O-D 2008, qui est devenue
disponible vers 2010, mais on était déjà engagé dans l'étude d'impact et on continuait avec le cycle
de données qui était disponible au moment où on avait commencé les travaux. On est condamné,
nous au ministère, à tous les cinq ans à devoir, en fait, actualiser nos modèles, vous savez, il y a
1510 des nouveaux recensements à tous les cinq ans, ça prend un certain temps, vous savez, l'ISQ
produit des prévisions démographiques et on se base sur les prévisions macros de l'ISQ pour
raffiner ces prévisions démographiques dans un système plus fin, parce qu'eux ils prévoient au
niveau des MRC, alors, nous il faut désagréger ça, si on veut, sur le territoire très finement en
fonction des projets de développement immobilier, tout ça.

1515

Donc, ça nous prend du temps à faire ça. Mais même l'ISQ, sur le recensement 2006, ce n'est qu'en 2009 qu'ils ont sorti leurs prévisions et, sur le recensement 2011, l'ISQ vient de sortir la semaine passée ses prévisions basées sur le recensement de 2011, trois ans donc, après.

1520

Donc, il y a un long cycle de travaux techniques qui suivent ça, qui suit le cycle de recensements et des enquêtes d'origines/destinations qui sont, aussi dans la région de Montréal, conduites aux cinq ans. Alors, c'est normal que, malgré qu'il y a eu des nouvelles données, on pourrait pas recommencer tout l'enchaînement des études, mais on a fait, comme madame Béland l'a dit tantôt, on a fait une validation de... une analyse de sensibilité des principaux résultats si on se basait non seulement sur l'enquête O-D 2008 mais sur les nouvelles prévisions de demande, puisqu'on fait toujours des prévisions jusqu'à 25 ans en avant, alors, pour l'étude d'impact, la prévision visait 2026 parce qu'on était basé sur l'état de situation 2001, du recensement 2001, plus 25, 2026. En 2008, on a pu faire une prévision basée sur le recensement 2006 qui va jusqu'à 2031, etc.

1525

1530

On a fait une évaluation de sensibilité, comme on vous disait, et ce qu'on constate c'est que les phénomènes de l'évolution de la demande, la structure de la demande en transport, font en sorte qu'il y a une autonomisation si on veut croissante des régions de banlieues de la couronne nord en elle-même et de Laval, et l'interdépendance entre la couronne nord et Laval s'accroît avec l'arrivée des grands pôles à Laval pour l'emploi, pour l'universitaire et tout ça.

1535

Et dans le futur, le mouvement de déplacement de la couronne nord vers Montréal par le corridor de la 19 est pas quelque chose qui ressort dans nos modèles de simulation comme quelque chose qui va croître. Au contraire même, on s'attend à ce qu'il y ait une diminution du trafic sur l'axe A-19 ou sur le pont Papineau-Leblanc, en particulier. On s'attend aussi à ce qu'il y ait des augmentations de trafic à l'intérieur de l'île de Montréal. Il y a beaucoup de développements immobiliers sur l'île de Montréal et dans Ahuntsic en particulier dans la partie nord de l'île, et il y a une pression qui est constatée sur l'augmentation de trafic à l'intérieur de l'île de Montréal mais pas dans l'axe du pont Papineau.

1540

1545

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Dernier petit élément, si vous voulez, Madame la présidente, je pense avoir entendu que vous avez fait quand même des comptages de validation en 2013 à la sortie du pont Papineau? Vous avez probablement des comptages avec une certaine fréquence depuis 2006? Et quelle nature des comptages? Et est-ce qu'il serait possible que nous ayons ces comptages particuliers de véhicules, de façon à constater nous-mêmes la stagnation ou des effectifs de circulation?

1550

1555 **Mme ODILE BÉLAND :**

Je ne sais pas si on peut sortir l'histogramme de la circulation sur le pont Papineau-Leblanc. Je vais demander à madame Sylvie Daoust de venir vous donner l'information. Parce qu'on avait un petit graphique, mais ce n'est pas grave. Finalement, ce qu'il dit c'est qu'il y a un niveau de saturation qui est atteint et puis qui demeure stable, quoi qu'il arrive.

1560

Ah, voilà. Donc, si on observe là, il y a eu une augmentation jusqu'en 2000, à peu près, une légère augmentation en 2003 due principalement à la construction simultanément du métro à Laval et de la réfection des dalles de béton sur l'autoroute 13. Fait que là, il y a eu vraiment une pression significative qui s'est exercée. Donc, il y a eu une légère augmentation et, après ça, depuis ce temps, il y a une stabilisation malgré, comme je disais, la construction du pont de la 25 qui n'a pas eu d'effet à la baisse ni à la hausse, et les aménagements sur Pie-IX qui, eux non plus, n'ont pas eu d'effet.

1565

1570 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Donc, finalement, il y aurait juste à ajouter les comptages de 2013, c'est ça?

Mme ODILE BÉLAND :

1575

2013 est également 55 000 véhicules par jour.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1580

Il est également de 55 000, puis ça c'est le nombre de véhicules par jour dans les deux directions?

Mme ODILE BÉLAND :

1585

C'est le total deux sens, oui.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1590

Est-ce que... oui... c'est bon. Je suis convaincu qu'on va revenir sur des questions de même sur cette région ahuntsicoise.

Mme ODILE BÉLAND :

1595 Juste pour clarifier le temps ou le DJMA parce qu'on utilise ça souvent, si vous voulez là, c'est une estimation du nombre de véhicules moyen qui passent qui est faite par, ce serait l'équivalent de compter tous les véhicules sur une année et diviser par le nombre de jours...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1600 Hum, hum.

Mme ODILE BÉLAND :

1605 ... fait que ça donne la moyenne du nombre de véhicules qui passent dans une journée.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1610 Parfait.

Mme SYLVIE DAOUST :

1615 Sur le pont Papineau, plus précisément, on a un compteur permanent qui a été installé. Donc, on a la somme des débits quotidiens qui passent sur l'ensemble du pont.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1620 On est capable de savoir le maximum qu'il peut y avoir, pas seulement la moyenne d'une journée?

Mme SYLVIE DAOUST :

1625 On peut savoir, par exemple, le débit des jours ouvrables comme le débit des jours de fin de semaine...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Parfait.

1630

Mme SYLVIE DAOUST :

... on peut exactement sortir une journée en particulier, oui.

1635

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Ah oui, parfait. Merci.

1640

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

O.K. Alors donc, pour résumer, ce dont toute l'information que vous pouvez avoir en date d'aujourd'hui, vous ne prévoyez pas d'augmentation sur l'Île de Montréal?

1645

Mme ODILE BÉLAND :

C'est ça, pas d'augmentation significative due au projet.

1650

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

D'accord, et puis ça, ça tient compte des projets de développement résidentiel à Terrebonne, par exemple, les gros projets qui s'en viennent dans un horizon moyen?

1655

Mme ODILE BÉLAND :

Les modèles de simulation ont tenu compte de deux développements majeurs, soit le développement Urbanova du côté est de l'autoroute 19 et le développement Champberry du côté de...

1660

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Bois-des-Filion?

1665

Mme ODILE BÉLAND :

Blainville.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Blainville.

1670

Mme ODILE BÉLAND :

Oui, voilà. Donc, on a tenu compte de ça et de toute l'information qui était disponible sur les...

1675

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Parfait, merci. Alors, Monsieur Paquet, on va passer à votre deuxième question, si vous voulez bien.

1680

M. GUY PAQUET :

1685

Ah, bien, je l'avais dite au début. Alors, c'était donc, je vais juste les répéter, donc, c'était donc, qu'est-ce qu'on prévoit à Montréal, donc, ce qu'on, moi j'entends, donc, est-ce qu'on prévoit un tunnel jusqu'au Métropolitain, comment on va relier jusqu'au Métropolitain si on va de l'avant avec les travaux pour avoir une circulation locale dans Ahuntsic, dans le quartier, et que toute la circulation qui arrive de la 19 sera dirigée vers le Métropolitain qui est la suite ou l'autoroute qui suit, et l'autre c'était plus spécifique à mon quartier, j'espère que tout est noté, c'est ce qu'on nous a dit, rue Olympia, avenue Curotte, rue Taché, est-ce qu'on prévoit d'interdire de tourner à droite à l'heure de pointe du soir, à l'intersection du boulevard Henri-Bourassa?

1690

Je ne sais pas si je peux terminer avec la question que vous m'avez posée tout à l'heure, est-ce que je suis satisfait des réponses, je vous dirais c'est mon ministère du Transport, je suis citoyen québécois qui travaille pour Laval et aussi pour la banlieue nord, mais je crois qu'honnêtement à Ahuntsic, on est oublié dans ce projet-là. On a beaucoup de théories, de réponses statistiques et d'évaluations théoriques versus le pratique, pas beaucoup de pratique, il y a beaucoup de au conditionnel et on s'attend à ce qu'il n'y ait pas d'augmentation...

1695

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1700

D'accord.

M. GUY PAQUET :

1705

... mais dans le pratique, il y a beaucoup de monde dans la couronne nord qui travaille encore à Montréal au centre-ville.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1710 Alors, si vous nous remettez un mémoire, vous pourrez élaborer puis nous donner vos réponses là-dessus. Mais là, je vais aller du côté de la Ville de Montréal et leur poser la question à savoir qu'est-ce que c'est qui est prévu puis est-ce que l'information qu'on a du MTQ ça concorde avec les informations que vous avez de votre côté. Monsieur Bertrand ?

1715 **M. JEAN BERTRAND :**

 Madame la présidente, en tant que représentant de la ville centrale, je voulais faire un début de réponse et je pense que monsieur Jobidon de l'arrondissement pourra compléter.

1720 Alors, pour ce qui est de la première question. À ma connaissance, à la ville centrale nous n'avons pas d'étude d'impact qui concerne l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville par rapport à ce projet-là. Le ministère a bien expliqué que selon lui, il n'y avait pas d'impact ou d'ajout de circulation. Ce qui pourrait peut-être toucher quand-même la question c'est que dans le Plan de transport de la Ville de Montréal, qui a été adopté en 2008, il y a quand-même une orientation qui veut que, d'ici
1725 2021, c'est l'horizon qu'on avait utilisé, la croissance normale de la circulation à Montréal, qui a été évaluée entre 10% et 15% la circulation automobile grâce aux investissements en transport collectif, devrait, ben en fait le nombre de véhicules sur l'Île de Montréal en 2021 devrait être le même qu'en 2008 justement en investissant davantage dans le transport collectif.

1730 Alors, évidemment, encore là c'est une orientation. Ce n'est pas des faits mais c'est quand-même une orientation qui est contenue au Plan de transport.

 Pour ce qui est de l'aménagement de l'avenue Papineau, ce qui est prévu dans les prochaines années c'est, entre Louvain et Crémazie, c'est en fait le rétrécissement... une réduction de la
1735 capacité dans l'avenue Papineau pour en faire un aménagement qui est plus près en fait, du thème écologique, parce qu'on a un parc dans l'ancienne carrière Miron qui est écologique, et il y a un réaménagement qui est prévu pour réduire le nombre de voies de circulation et aménager un terre-plein central plus large pour justement avoir un aménagement qui reflète plus les qualités du milieu. Alors, ça c'est dans l'axe Papineau.

1740 Pour ce qui est des virages à droite, je pense Monsieur Jobidon pourrait apporter une réponse à cette question.

1745 **M. JOCELYN JOBIDON :**

1750 Au niveau des mesures d'abaissement de la circulation, en fait, en général dans l'arrondissement on essaie d'orienter la circulation pour envoyer la circulation sur soit les artères – donc Henri-Bourassa, conserver les véhicules sur l'avenue Papineau. On est conscient qu'il y a des véhicules qui roulent dans les rues locales. On essaie autant que possible d'envoyer les véhicules... de les conserver sur le réseau artériel mais oui, ça peut... il peut arriver qu'il y en ait encore sur le réseau local. Malheureusement, on ne peut pas mettre des interdictions partout. On a fait des interventions, je dirais depuis les dix dernières années, de façon importante, notamment dans ce secteur-là.

1755 Pour ces rues-là, spécifiquement, on peut le regarder, on peut évaluer s'il y a des mesures à ajouter. Mais présentement, avec le projet, pour l'instant il n'y a rien qui est prévu à l'arrondissement.

1760 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Monsieur André?

1765 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Est-ce que vous avez des mesures de circulation sur ces artères?

1770 **M. JOCELYN JOBIDON :**

Des mesures?

1775 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

De circulation...

1775 **M. JOCELYN JOBIDON :**

Vous voulez dire au niveau des comptages...

1780 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Au niveau des débits, oui

M. JOCELYN JOBIDON :

1785

... véhiculaires...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1790

Oui.

M. JOCELYN JOBIDON :

Oui, c'est des données qu'on a à la Ville de Montréal. Oui, on a ça.

1795

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Vous l'avez sur une certaine étendue de temps, de période?

1800

M. JOCELYN JOBIDON :

Oui, c'est sur combien d'années qu'on a les comptages, à peu près?

M. JEAN BERTRAND :

1805

En fait, les comptages se font souvent de façon ponctuelle en fonction des projets. Alors, on n'a pas toujours l'historique systématique comme le ministère peut l'avoir avec des compteurs automatiques. Nous, c'est vraiment des compteurs qu'on installe selon les projets.

1810

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Mais vous auriez quelques années disponibles entre 2000 et 2014?

M. JEAN BERTRAND :

1815

On pourrait certainement regarder. Évidemment, il ne serait certainement pas fait en même temps...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1820

Ouais, ce n'est pas grave...

M. JEAN BERTRAND :

1825 Parce que ce serait dans un horizon un petit peu varié mais on prend note de la question et on
pourrait vous revenir à savoir qu'est-ce qui est disponible. Est-ce que, spécifiquement, c'est dans
l'axe Papineau ou c'est dans un secteur donné? Il faudrait voir qu'est-ce que... qu'est-ce qui est
demandé par la commission. On pourrait certainement se concentrer sur l'avenue Papineau, en tout
cas.

1830

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1835 Parfait. Là ce qui intéresse la commission, c'est la situation qui a à l'intersection Papineau et
Henri-Bourassa. On a vu avec les devis qui nous ont été donnés du ministère qu'il y a des débits qui
viennent de l'est, de l'ouest et du sud. Il est certain, comme tous les citoyens, la tendance, lorsque
c'est très bloqué, c'est de trouver une voie alternative. Une des voies alternatives c'est de passer par
une des routes qui se dirige vers le nord. Donc, ce sont les routes qui pourraient être affectées dans
leur attraction... être empruntées par des gens qui s'en vont sur le pont Papineau au retour le soir,
particulièrement.

1840

M. JEAN BERTRAND :

1845 Alors, on va regarder principalement sur les artères, à ce moment-là, quels sont les
comptages disponibles et si on peut voir s'il y a une évolution, en fait, si les données peuvent nous
permettre de porter un jugement là-dessus.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1850 Parfait. Et peut-être en même temps, vous pourriez nous dire à partir de combien de débit
vous prévoyez adopter des mesures particulières : dos d'âne, absence de virages à droite ou autre,
pour réussir à alléger les citoyens.

M. JEAN BERTRAND :

1855 Alors, à ce moment-là, ce serait à l'arrondissement à...

M. JOCELYN JOBIDON :

1860 Ça, au niveau local, on va faire l'inventaire de ce qu'on a comme comptage au niveau du
secteur, puis effectivement, on va pouvoir vous donner l'information.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1865 Parfait, donc, le plus tôt possible. Merci.

M. JOCELYN JOBIDON :

1870 Voulez-vous les critères également, là, les critères d'implantation des mesures, on va vous les faire suivre.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1875 Merci. Je retournerais au ministère, si vous permettez. Vous avez une petite question rapide ou vous avez quelque chose...

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1880 Bien, Monsieur Jobidon, est-ce que vous avez des plaintes actuellement, concernant la circulation actuellement dans le secteur?

M. JOCELYN JOBIDON :

1885 Oui.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Vous avez déjà des plaintes?

1890 **M. JOCELYN JOBIDON :**

1895 Oui, oui. Ici, à l'arrondissement, je vous dirais, en 2006, on a fait une étude justement pour toute la circulation de transit dans ce secteur-là, à la suite de plusieurs plaintes de citoyens, d'organismes, etc. et des problèmes aussi qu'on avait à certains carrefours, je pense à Papineau/Fleury, Papineau/Henri-Bourassa, etc., Christophe-Colomb/Henri-Bourassa, donc, on a donné un mandat de services professionnels dans lequel on a évalué un peu qu'est-ce qu'on pourrait faire au niveau de la ville pour améliorer la fluidité, la sécurité, essayer de réduire le transit dans les rues locales pour favoriser justement la circulation sur le réseau artériel.

1900 Il y a plusieurs recommandations et mesures à la suite de cette étude-là qui étaient proposées et autant la Ville que l'Arrondissement, on les a mises en place. Mais je vous dirais qu'au niveau des

recommandations, on a peut-être fait 90% des recommandations et là, au niveau de la capacité de réaliser des mesures d'atténuation, on commence à être limité. On pense que dans le secteur, on a fait vraiment un travail assez important et c'est difficile d'en faire plus pour l'instant.

1905

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

D'accord, merci. Monsieur André?

1910

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

La question est pour le ministère, Madame Béland. À l'origine de la construction de l'autoroute 19, l'idée était de contourner, si je me rappelle bien, de faire une route rapide pratiquement de la 40 jusqu'à la 50, dans l'idée générale, c'est une voie rapide de contournement efficace. Où c'en est ce projet-là? Est-ce qu'il y a encore des projets de faire un lien vers le nord qui pourraient aller jusqu'à la 50? Est-ce qu'il y a encore des projets d'aller vers le sud jusqu'à la 40? Expliquez-moi.

1915

Mme ODILE BÉLAND :

Bien, en fait, le prolongement jusqu'à l'autoroute 50 n'est plus envisagé même à long terme, là. La plupart des terrains qui avaient peut-être été acquis à l'époque, en tout cas ne sont plus sur la propriété du ministère, donc, le projet pour nous s'arrête vraiment là au secteur industriel à Bois-des-Filion. Il n'y a pas de vision d'aller plus loin.

1920

Pour ce qui est de la circulation du côté de Montréal, ça relève de la Ville de Montréal. Donc, là le ministère n'a pas évidemment de plan à cet effet-là. Donc, c'est vraiment de parachever ce qui avait été prévu compte tenu des données qu'on a aujourd'hui et de mettre des infrastructures de transport collectif pour desservir la population de la couronne nord.

1925

1930

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Parfait, merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1935

Merci. Alors, merci, Monsieur Paquet, pour vos questions.

M. GUY PAQUET :

Pourquoi... à mon avis, Louvain, ce qu'on nous dit qu'on veut mettre jusqu'à Louvain, rétrécir entre la 40... le Métropolitain et Louvain, ça va encore amener plus de gens qui vont sortir de

1940

1945 l'autoroute et aller dans nos rues. À mon avis. Et pourquoi pas plus de mesures d'atténuation
côté...que ce soit équitable lorsqu'on a eu les dernières réunions, les trois rues qui vont vers le
sud ou autour, parce que moi je suis vraiment, les petites rues qui sont très touchées, les trois
rues qui vont vers le sud à la sortie du pont Papineau, que ce soit Hamel, Francis et l'autre,
j'oublie, sont protégées de 6 à 9, les gens en transition dans le quartier n'ont pas le droit de
tourner...

1950 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

O.K. Alors, je vais vous inviter...

M. GUY PAQUET :

1955 On demande la même chose...

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1960 ...à donner cette information dans votre mémoire...

M. GUY PAQUET :

C'est ça. Merci. On demande la même chose.

1965 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

...puisque ce soir on est dans la période de questions.

1970 **M. GUY PAQUET :**

... pour équité, on demande la même chose à la Ville de Montréal pour les trois rues qui vont
vers le nord. Merci.

1975 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Merci, Monsieur Paquet. Alors, j'appelle maintenant Madame Odette Filion.

Mme ODETTE FILION :

1980 Bonsoir Madame la présidente, bonsoir Monsieur le commissaire.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Bonsoir.

1985

Mme ODETTE FILION :

En fait, je suis Odette Filion, ce n'est pas un hasard, j'habite dans la ville de mes ancêtres, les Filion, depuis le début du siècle. Je suis citoyenne de Bois-des-Filion, mais je suis également conseillère municipale à la ville. Je n'ai qu'une seule question.

1990

Le parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées au transport collectif doit traverser le cœur de la Ville de Bois-des-Filion qui a été expropriée depuis plus de 40 ans. La ville s'est refait un certain cachet en aménagement, son boulevard Adolphe-Chapleau, j'aimerais savoir à quelle hauteur est prévu le pont d'étagement du boulevard Adolphe-Chapleau au-dessus de l'autoroute 19? La ville a toujours demandé que le pont d'étagement soit à la même élévation que les points de raccordement à la chaussée actuelle du boulevard, de manière à éviter de créer un obstacle visuel et inesthétique entre l'est et l'ouest du boulevard Adolphe-Chapleau.

1995

Avant que vous répondiez à ma question, à titre de conseillère municipale, au nom du Conseil et à titre de citoyenne de Bois-des-Filion, je tiens à remercier le ministère d'avoir donné suite au projet de l'autoroute 19. Merci beaucoup.

2000

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Merci. Madame Béland ?

2005

Mme ODILE BÉLAND :

Donc, en ce qui concerne le pont d'étagement pour le boulevard Adolphe-Chapleau, il est prévu – vous avez un carton à l'arrière qui donne un aperçu de sa configuration future – le ministère a prévu abaisser l'autoroute au niveau du boulevard Adolphe-Chapleau pour avoir effectivement quelque chose qui serait presque à niveau. Je dis presque, parce qu'il y a des contraintes physiques et de sécurité de l'autoroute qui va arriver d'un pont sur la rivière des Mille-Îles et qui rapidement va devoir descendre si on veut pour aller au boulevard Adolphe-Chapleau.

2010

2015

Donc, il y a des limitations du côté de la sécurité routière et il y a des limitations aussi du côté des sols qu'on ne connaît pas entièrement mais on a un plan dans les... c'est-à-dire le ministère a, dans les plans préliminaires qu'on a, la configuration qui est envisagée de rehausser d'à peu près... c'est à peu près 1.5 mètre par rapport à la... Donc, sur la largeur du pont, on

2020

pense que c'est quand-même pas tellement important mais on va y aller au maximum de ce que la sécurité routière, les sols et la configuration technique va le permettre.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2025

Est-ce que vous voulez... O.K.

Mme ODETTE FILION :

2030

Afin de réduire au minimum l'impact, dans le fond, de la hauteur par rapport à Adolphe-Chapleau, c'est bien ça ?

Mme ODILE BÉLAND :

2035

C'est ça. On a entendu ces préoccupations-là puis on va chercher à minimiser la hauteur qui va être requise.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2040

Monsieur André, une question sur ce sujet ?

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2045

Oui, Madame Béland, vous avez un plan d'aménagement de cette intersection ? Un plan paysager ?

Mme ODILE BÉLAND :

2050

Oui, oui... le plan, ben le plan paysager, on a entendu aussi les préoccupations de la Ville de Bois-des-Filion et on pourra discuter avec eux des aménagements qu'ils souhaitent faire.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2055

Est-ce que vous l'avez ? Est-ce que vous en avez un plan ? Vous avez déposé les plans paysagers des intercepteurs, voyons, intercepteur... je me trompe là, des bretelles et des échangeurs. Donc, j'imagine que vous en avez un pour ce secteur ?

Mme ODILE BÉLAND :

2060

On a des schémas d'aménagement des échangeurs, effectivement. Je peux demander à Monsieur Kramer de venir expliquer un peu ce qui est envisagé.

2065

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Pour Adolphe-Chapleau.

Mme ODILE BÉLAND :

2070

Est-ce que c'est lui ou ? On va projeter l'image puis on va donner les explications. Voilà.

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

2075

Oui, c'est ça. Ce que vous pouvez voir, c'est ça. Comme madame Béland l'a bien indiqué tout à l'heure, l'échangeur est le plus possible au même niveau que actuel et, étant donné qu'on a quand même une proximité par rapport au pont qui est existant, le pont Athanase-David, qui passe par-dessus la rivière des Mille-Îles, les pentes maximum nous permettent d'abaisser au niveau de l'entrecroisement de la route Adolphe... du boulevard Adolphe-Chapleau et de la 19, on peut diminuer jusqu'à un rehaussement de seulement 1.5 mètres environ. C'est sûr que ça va être raffiné avec d'autres études qui vont venir.

2080

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2085

Curiosité : la largeur qui a le... ce pont qui passe au-dessus du réseau autoroutier sur Adolphe-Chapleau serait combien? Ça a l'air long...

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

2090

Dans ce secteur-là... euh, faudrait me donner un... O.K. on me dit que c'est 25.1 mètres mais je pourrais vous montrer là, quand la figure va arriver, vous allez voir l'aménagement, pourquoi on en vient à cette largeur-là. C'est ça. Vous voyez ici, c'est une coupe transversale du pont d'étagement du boulevard Adolphe-Chapleau, c'est-à-dire qu'on voit en direction est, on a deux voies et en direction ouest, on a trois voies. En direction ouest, on a trois voies mais ce qui faut voir c'est que la voie du centre, c'est une voie de virage à gauche, c'est-à-dire pour pouvoir avoir accès vers le sud. Et de chaque côté, on a un trottoir de 1.5 mètre avec un terre-plein central de 2 mètres.

2095

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2100 Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2105 Monsieur Alain Lecompte ?

M. ALAIN LECOMPTE :

Bonsoir, Madame la présidente, Monsieur le commissaire.

2110 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Bonsoir, Monsieur Lecompte.

M. ALAIN LECOMPTE :

2115 Bonsoir à tous. Je me demandais jusqu'à quel point le ministère avait poussé la réflexion sur l'option numéro 2 qu'on parle depuis beaucoup d'années sur un boulevard urbain. C'est parce que, en fait, j'ai été très surpris en voyant les graphiques tantôt, que l'autoroute n'aurait seulement que deux voies dans chaque sens. Et donc, un boulevard urbain, c'est similaire. Et si on parle de fluidité, si on implique des carrefours giratoires qui sont parfaitement *plaçables* aux endroits qu'on qu'on a vu les intersections, la fluidité serait passablement similaire mais la largeur serait beaucoup plus restreinte. Donc, environnement, droit de passage, moins de pont, projet plus rapidement mis à terme.

2120 Donc, je me demandais : la réflexion, à quel point elle avait été poussée et si, en fait, si le projet de l'autoroute est vraiment coulé dans le béton ou si la voie urbaine... un boulevard urbain, serait toujours possiblement d'actualité ? Je voulais un peu vous entendre là-dessus.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2130 Madame Béland ?

Mme ODILE BÉLAND :

2135 Merci, Madame la présidente. Donc, il y a plusieurs scénarios qui ont été évalués, dont des boulevards urbains en deux voies par direction, un boulevard à trois voies par direction, après ça, des autoroutes à deux et à trois voies aussi.

2140 En ce qui concerne les options de boulevard urbain... euh, bien globalement, c'est un peu ça qu'on a actuellement là, dans la configuration actuelle, et le taux de circulation et les effets de congestion sont importants à un point tel qu'il était extrêmement difficile d'assurer un minimum de capacité qui réglerait le problème sans envisager de faire plutôt le mode autoroute. Et, quand on arrive avec un boulevard à trois voies, la problématique se situe au niveau des intersections, c'est-à-dire qu'on vient avec des intersections tellement grandes pour permettre les virages à droite, à gauche, que là c'est la circulation piétonnière et le trafic est-ouest qui se trouve vraiment pénalisé.

2145 Donc, en plus de cela, on ne serait pas capable d'installer une voie réservée pour le transport collectif qui soit vraiment efficace et qui permette vraiment de favoriser le transfert modal de l'auto à l'autobus.

2150 Donc, c'est les différentes configurations qu'on a regardées. On a regardé aussi l'autoroute à trois voies qui, évidemment, donne plus de fluidité aux autos mais qui ne favorise pas le transport... le transfert modal. Donc, c'est comme ça un peu qu'on a... je vous résume les réflexions de plusieurs années, mais on a regardé ces configurations-là. Et il y a des problématiques significatives du point de vue de la sécurité et on n'atteindrait pas les objectifs : 1) D'installer du transport collectif qui soit vraiment intéressant; et 2) De résoudre de façon acceptable, si on veut, les conditions de congestion qui prévalent actuellement.

2155

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2160 Merci. Est-ce que vous avez une deuxième question, Monsieur Lecompte ?

M. ALAIN LECOMPTE :

2165 En fait, c'est pour clarifier un peu la réponse. Vous parlez que le boulevard urbain... vous présentez maintenant... ce qui est présentement, vous considérez ça comme un boulevard urbain mais c'est quand-même seulement une voie de chaque côté. Quand on parle de boulevard urbain, on parle plutôt de deux voies de chaque côté, donc, ce qui serait l'équivalent de ce qui est prévu comme autoroute. Alors, incluant un carrefour giratoire, on ne parle plus d'intersection, on parle vraiment d'une fluidité. Est-ce que ce type de boulevard urbain, si je comprends bien, n'a pas été pris en compte, dans le fond ?

2170

Mme ODILE BÉLAND :

2175 Mais, c'est-à-dire que dans le secteur de Bois-des-Filion, on est déjà à deux voies dans chaque direction et on a des conditions de congestion qui sont très importantes. On a considéré aussi la possibilité d'un carrefour giratoire, mais là ça prendrait un carrefour giratoire à trois voies.

Là vous pouvez commencer à penser à la Place de la Concorde à Paris ou... Donc, il y avait vraiment des problèmes de sécurité qui nous ont fait rejeter ces scénarios-là.

2180 **M. ALAIN LECOMPTE :**

D'accord, merci.

2185 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Monsieur Daniel Vinet ?

M. DANIEL VINET :

2190 Bonsoir, Madame la présidente.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Bonsoir, Monsieur Vinet.

2195 **M. DANIEL VINET :**

2200 Monsieur le commissaire. Je vais avoir deux questions. Une première concerne l'importance du transport collectif. On en parle beaucoup pour la réduction du trafic. À partir des informations qui ont circulées, à savoir, on dit que lors des heures de pointe et tout ça sur la section de la 335 entre la 440 et la 640, il peut y avoir jusqu'à 60 000 véhicules, et dans les prévisions du ministère des Transports concernant le nombre d'utilisateurs du transport collectif, on disait qu'après quelques années d'usage, on prévoyait une réduction de 2 000 à 3000 véhicules sur 60 000, ce qui fait seulement 5% de réduction de véhicules pour des voies réservées qui prennent le tiers de l'autoroute. Ça c'est ma première question.

2205 Ma deuxième question concerne...

2210 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Voulez-vous qu'on réponde à votre première question...

M. DANIEL VINET :

2215 Oui, oui, si vous voulez...

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2220 ...puis on ira à votre deuxième question après.

M. DANIEL VINET :

Pas de problème.

2225

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Alors, Madame Béland ?

2230

Mme ODILE BÉLAND :

Je pense que j'aurais besoin de me faire répéter la question parce qu'on parle de 65 000 véhicules...

2235

M. DANIEL VINET :

Les informations qui circulaient dans les médias disaient que, aux heures de pointe, vous pouviez voir jusqu'à 60 000 véhicules qui circulaient sur le tronçon de la 335, entre la 440 et la 640, et, selon d'autres informations, au niveau de vos prévisions pour l'utilisation du transport collectif, on disait que ça allait amener une réduction de 2 000 à 3000 véhicules.

2240

Alors moi je faisais juste la petite formule mathématique pour voir une réduction de 5% de véhicules alors qu'on insiste beaucoup sur les voies réservées au transport collectif. Donc, quel est l'impact du transport collectif sur la réduction ? C'était ma question.

2245

Mme ODILE BÉLAND :

D'abord, corrigez-moi quelqu'un, c'est 65 000 personnes qu'on parlait plutôt ce matin, parce que le débit actuel c'est plutôt de l'ordre de 35 000 – 34 000-35 000, donc, c'est le nombre de véhicules, c'est plus de l'ordre, actuellement de 35 000 par jour.

2250

Mme ANNE PELLETIER :

Mais ça c'est au pont.

2255

Mme ODILE BÉLAND :

2260 Ça c'est au pont Athanase-David. Donc, là on prévoit être capable d'offrir une offre de transport collectif qui permette d'aller jusqu'à 2 200 personnes qui utiliseraient le transport collectif par jour, ce qui est quand-même comparable à d'autres axes importants. Et là je pourrai demander à monsieur Yves Dallaire de venir expliquer le raisonnement qui a été fait sur le transport collectif.

M. YVES DALLAIRE :

2265 Ça va. Oui, bonsoir. Tout d'abord, juste pour apporter une précision. Les 2 200 usagers, ce serait en période de pointe, ce serait durant un trois heures le matin. Donc, sans revenir aux chiffres que monsieur a proposés plus tôt, évidemment, la voie réservée au transport collectif vise à déplacer le plus grand nombre de personnes possible. Vous comprendrez, Madame la présidente, qu'un autobus permet de transporter 30, 40, 50 personnes à l'heure de pointe, c'est-à-dire par voyage.
2270 Donc, durant les heures de pointe, ces autobus-là habituellement sont fortement utilisés. Donc, de mettre une voie réservée au transport collectif, ça permet d'utiliser de façon plus importante... de permettre plus de déplacements dans une même voie de circulation.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2275 Est-ce que ça répond à votre question ?

M. YVES DALLAIRE :

2280 Pas tout à fait. Parce que moi j'avais compris, 2000 à 3 000 véhicules, on parle de 2 000 à 3 000 personnes, ce qui n'est pas la même chose non plus là. Et surtout la question de l'importance de l'apport du transport collectif pour entrer à Montréal. D'ailleurs, ça va être mon deuxième volet de question ensuite. Alors, ça ne répond pas tout à fait à ce que je veux.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2285 Allons-y à votre deuxième volet.

M. YVES DALLAIRE :

2290 Je voulais savoir : comme les gens qui vont utiliser le transport collectif vont être acheminés à la station de métro Montmorency sur la ligne orange, je voulais savoir si ce scénario-là avait été fait en collaboration et avec l'accord de la Société de transports de Montréal, compte-tenu de l'engorgement de la ligne orange actuelle ?
2295

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Parfait. Madame Béland ?

2300 **Mme ODILE BÉLAND :**

2305 Pour commencer, Monsieur Dallaire, on va compléter au besoin. Oui, effectivement, on prévoit amener les gens à la station de métro De la Concorde ou il y a aussi le train de banlieue qui vient de Saint-Jérôme et à la station Montmorency. Tous les scénarios de transport collectif ont été faits d'abord dans un mode prévisionnel pour nous assurer qu'on avait un projet, excusez-moi l'expression mais, qui tenait la route. Donc un projet qui permettrait de construire une offre de transport collectif qui soit avantageuse et qui permettrait des gains de temps significatifs de telle sorte que les gens prendraient, de préférence, l'autobus plutôt que leur voiture et là, dans beaucoup de cas, au lieu de prendre sa voiture pour aller à la station Montmorency.

2310 Donc, compte-tenu du gain total de temps qui peut être atteint, pour quelqu'un qui doit se lever à 5h pour réussir à avoir une place de stationnement au métro Montmorency et de se rendre à Montréal, bien là il y aurait un gain de temps qui ferait en sorte qu'on favoriserait le transfert modal.

2315 Ceci dit, ce ne sont que des modèles de prévision, comme je disais, pour avoir un projet qui se tient et qui permet d'apporter de réelles solutions. Mais l'offre de transport collectif va être construite par un comité qui existe déjà, qui est le comité d'axes de la 19, et qui est organisé, parrainé, dirigé par l'Association métropolitaine de transport qui est responsable de l'organisation des transports collectifs dans toute la région, dans toute la communauté métropolitaine de Montréal.

2320 Donc, ce comité réunit toutes les sociétés de transport concernées ainsi que les municipalités pour réussir, et le ministère des Transports, bien sûr, pour réussir à constituer une offre qui soit vraiment intéressante et qui tienne compte de l'ensemble de l'offre et de la demande qui existe et de faire en sorte que toutes les transitions d'un mode à l'autre soient efficaces et permettent des gains de temps appréciables.

2325 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

2330 Je vais aller du côté de l'AMT. Est-ce que vous pourriez me confirmer ? Est-ce que vous avez des études qui démontrent qu'il y a une coordination entre les différents modes de transport et que ce sera efficace la proposition que nous avons avec le ministère des Transports ?

M. LUDWIG DESJARDINS :

2335

Oui. En fait, madame a tout à fait bien expliqué le rôle du comité qui a été mis en place au début, en fait à l'hiver dernier, qui rassemble toutes les municipalités qui sont touchées par le projet. Les transporteurs, que ce soit la STM, sur le territoire de Montréal, la STL à Laval et les transporteurs de la couronne nord. Donc, on regarde, en fait, si on veut, on regarde à court, moyen

2340

et long terme comment on peut optimiser la desserte dans tout l'axe de la 19. Ça dépasse, si on veut, le projet du ministère des Transports parce qu'on regarde l'ensemble de la desserte de la couronne nord jusqu'à Montréal. Donc, ça dépasse le projet même. On a une réflexion qui est beaucoup plus large et à long terme. Et en termes d'impact, bien c'est certain qu'il y a des choses qui devront être regardées.

2345

Monsieur parlait de l'impact possible sur la ligne orange, qui est le réseau de la STM, il y a aussi tout ce qui est le pôle Montmorency, autour de la station Montmorency il y a déjà un problème d'accès au niveau autos et au niveau aussi des quais d'autobus pour les transporteurs qui se rabattent là. L'AMT a déjà commencé des études à ce niveau-là pour remédier à la situation. Donc,

2350

on est présentement en train d'étudier, de faire un diagnostic sur la situation à Montmorency. Et dans toutes les options, c'est sûr qu'on va tenir compte de tous les projets qui vont venir... qui peuvent avoir un impact sur cette station-là.

2355

Bon. C'est quelque chose qu'on est déjà en train d'aborder à l'AMT au niveau des impacts possibles. Pour ce qui est du métro, comme tel, il faudrait demander à la STM s'il y a un impact significatif... si le projet peut avoir un impact significatif, mais ce n'est pas de notre ressort.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2360

D'accord, je vous remercie. Donc, en ce qui concerne les questions à la STM, nous avons la possibilité de leur envoyer des questions par écrit. C'est certainement quelque chose que nous irons chercher comme information.

M. DANIEL VINET :

2365

Est-ce que je peux vous demander juste une information complémentaire ? Est-ce que le comité a aussi la latitude pour une autre hypothèse que celle du ministère des Transports pour la façon d'acheminer les utilisateurs du transport collectif, comme entrer directement à Montréal par une voie réservée ou autrement, ou si vous devez vous en tenir à l'hypothèse du ministère des

2370

Transports ?

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2375 Monsieur Desjardins, je vous renvoie la question.

M. LUDWIG DESJARDINS :

2380 En fait, on tient compte de l'ensemble des projets dont le plus significatif pour cet axe-là c'est celui du ministère des Transports. C'est sûr qu'on a un mandat qui est lié à ce projet-là. Actuellement il y a une voie dans chaque direction, donc les possibilités, en termes d'aménagement physique majeur ou structurant pour le transport collectif, sont très limitées dans le contexte actuel. Le projet permet d'intégrer ces voies-là, donc, on n'a pas... on ne s'est pas prononcé sur le projet comme tel. On a pris pour acquis que le ministère avait l'intention de faire une voie réservée. Nous, ce qu'on prône toujours c'est, dès qu'il y a un développement routier, qu'il y ait une portion intégrée au niveau transport collectif.

2385

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2390 Merci. Alors merci, Monsieur Vinet. Monsieur Patrice Jasmin-Tremblay ?

M. PATRICE JASMIN TREMBLAY :

2395 Bonsoir.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Bonsoir.

2400 **M. PATRICE JASMIN TREMBLAY :**

2405 Madame la présidente, j'habite Bois-des-Filion. Moi, ma question, pour principalement, on en a parlé un peu tout à l'heure, sur l'axe Adolphe-Chapleau, donc est-ouest, vous savez que les citoyens, ce qu'on vit pratiquement quotidiennement de 15h30 jusqu'à 19 h, c'est les difficultés qu'on a de circuler d'est en ouest, ça rend évidemment, même pour les enfants qui doivent traverser cette intersection, disons des situations périlleuses.

2410 J'aimerais savoir en quoi le projet va améliorer ou, disons, le rendre plus sécuritaire la circulation sur Adolphe-Chapleau, d'est en ouest ?

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Madame Béland ?

2415

Mme ODILE BÉLAND :

Oui, alors, Madame la présidente, d'abord le fait d'avoir une configuration autoroutière va vraiment séparer le trafic de transit du trafic local dans la Ville de Bois-des-Filion. Donc, ça, de 1) ça devrait améliorer les conditions.

2420

L'intersection qui a été montrée tout à l'heure va être beaucoup plus facile à traverser pour des piétons parce qu'il va y avoir seulement les voies latérales à traverser de part et d'autre, mais la circulation sur le pont avec des trottoirs va être grandement facilitée. Et les conditions de circulation vont aussi être améliorées du fait d'une offre de transport collectif intéressante qui va faire en sorte qu'il y a beaucoup de gens qui vont partir directement de Bois-des-Filion pour utiliser le transport collectif et se rendre à destination, donc, soit à Laval, principalement et éventuellement à Montréal.

2425

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Merci beaucoup.

2430

M. PATRICE JASMIN TREMBLAY :

Merci.

2435

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Ghyslain Laframboise ?

2440

M. GHYSLAIN LAFRAMBOISE :

Bonsoir. Moi, ma question est simple. J'ai deux questions. Première question : présentement, seul le circuit 24 de la CITL, Commission inter-municipale de transport des Laurentides, utilise présentement le pont Athanase-David. Il y a trois départs le matin en direction du métro Cartier à Laval et quatre départs le soir en direction de Sainte-Anne-des-Plaines. Est-ce qu'il est possible d'améliorer le service de transport en commun maintenant, sans être obligé d'élargir la voie de service de l'autoroute de Laval ?

2445

2450

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Alors, ce sera une question qu'on devra adresser à la Société des transports, mais, Madame Béland, est-ce que vous avez pensé à ça ?

2455

Mme ODILE BÉLAND :

Si vous permettez, je vais demander à madame Pelletier, ici, de donner un peu d'information mais, effectivement, c'est...

2460

Mme ANNE PELLETIER :

En fait, au niveau du comité d'axe, le mandat du comité d'axe est un mandat vraiment qui n'est pas nécessairement strictement lié au projet de parachèvement. Donc, il regarde toutes les... c'est sûr que le projet de parachèvement, c'est un intrant important, mais votre préoccupation, je pense qu'elle a été entendue ici et puis, pourrait être regardée par le comité d'axe.

2465

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Vous avez une deuxième question ?

2470

M. GHYSLAIN LAFRAMBOISE :

Oui. Est-ce qu'il y a des projets de transport en commun alternatifs qui ont été étudiés, à part la voie réservée pour les autobus, comme un tram-train, par exemple ?

2475

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Un tram-train. Madame Pelletier?

2480

Mme ANNE PELLETIER :

Au niveau du scénario pour le transport collectif, en fait, c'est le scénario par autobus qui a été regardé. Donc, il n'y a pas d'autres scénarios. La proposition ici c'est une voie réservée sur l'accotement de gauche, donc adjacente aux voies de circulation avec des bretelles d'accès exclusives, donc, au boulevard Adolphe-Chapleau et une sortie boulevard Saint-Martin.

2485

M. GHYSLAIN LAFRAMBOISE :

O.K. Merci.

2490

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Merci. Monsieur Guy Garand ?

2495

M. GUY GARAND :

Bonjour, Madame la présidente.

2500

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Bonjour.

M. GUY GARAND :

2505

On est aujourd'hui au XXI^e siècle, quand on regarde dans plusieurs grandes villes, on a fait des voies réservées sur tous les réseaux routiers, autoroutiers, grands boulevards et tout. Moi je regarde le projet du ministère des Transports puis je ne comprends pas qu'aujourd'hui on veut l'élargir seulement d'une voie pour le transport automobile solo, une voie pour le transport collectif, mais il n'y a rien, absolument rien, sur le covoiturage, quand on parle de lutte aux gaz à effet de serre, de décongestionner.

2510

Pourquoi la nouvelle voie qu'on n'ouvrirait pas soit une autoroute ou un boulevard ne serait pas une voie uniquement réservée pour le covoiturage aux heures de pointe du matin et du soir ?

2515

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

La question est claire. Madame Béland ?

2520

Mme ODILE BÉLAND :

Merci, Madame la présidente. Comme je disais tout à l'heure, on a regardé plusieurs scénarios et on a considéré plusieurs possibilités. Quand on considère l'ajout de voies réservées pour le covoiturage, il faut considérer les effets que cette utilisation-là pourrait avoir sur l'ensemble du réseau. Donc, on a fait des simulations, on a regardé la demande et on en est venu à la conclusion que la meilleure solution, compte tenu des besoins, c'est de favoriser le transport collectif. À cet effet-là, on a, comme je disais, préférablement l'autoroute à trois voies complètes, on a réservé une voie pour le transport collectif par autobus qui, d'après toutes les études que nous avons... toutes les analyses qu'on a faites sur les différents scénarios possibles, ça nous apparaissait être la

2525

2530 meilleure solution. Je vais demander à madame Pelletier si elle peut préciser ça... ou Sylvie Daoust?

Mme ANNE PELLETIER :

2535 Bien, en fait notre question c'est, si je comprends, peut-être la reformuler, vous dites, vous demandez que la voie, en fait, qui est prévue pour les autobus, ne soit pas pour les autobus mais strictement pour du covoiturage; c'est bien ça?

M. GUY GARAND :

2540 Je voudrais, vous permettez, Madame la présidente, vous rajoutez une voie pour les automobiles et vous rajoutez une voie pour le transport collectif. La voie que vous rajoutez pour le transport de l'automobile solo, pourquoi ne serait-elle pas réservée— à l'heure de pointe du matin de 5h 30 à 9h, pour ceux qui vont à Montréal, seulement pour le covoiturage ?

2545 Est-ce que le ministère des Transports a de la misère à vivre avec du covoiturage au Québec quand on sait qu'à Vancouver, il y a des voies réservées pour trois personnes et plus dans l'auto, il y a une autre voie réservée pour deux personnes et plus et la voie solo. À Portland, à Seattle, on peut nommer New York, on peut en nommer des grandes villes, elles sont plus grosses que nous et ils ont des voies réservées pour le covoiturage ? Comment se fait-il que dans la grande région métropolitaine, la seule voie réservée qu'on a pour le covoiturage, Madame la présidente, est sur la 15 ? Pourquoi qu'on n'en met pas tout sur le réseau autoroutier du Québec afin de favoriser la fluidité ?

2555 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Madame Béland ?

Mme ODILE BÉLAND :

2560 D'abord, il y a une voie réservée pour le covoiturage sur l'autoroute 25 aussi, sur accotement, parce que on construit sur des autoroutes qui sont déjà existantes. Ceci dit, l'avantage ou la solution qu'on propose, c'est que ça pourrait éventuellement évoluer, mais, pour le moment et dans le projet, la demande en covoiturage par rapport au scénario qu'on a élaboré nous porte à ne pas retenir ça pour le moment.

2565 Je pourrais demander à madame Daoust de vous expliquer quels sont les principaux raisonnements, parce qu'on va essayer de résumer ça, parce que c'est quand-même des analyses complexes qui sont faites sur l'ensemble de la demande, puis la configuration possible,

2570 puis les effets aussi, il faut considérer quand on regarde une telle avenue, de considérer les effets que ça a sur l'ensemble du réseau adjacent à l'axe qu'on considère, pas seulement sur cet axe-là.

Mme SYLVIE DAOUST :

2575 Monsieur Garand, ça me fait plaisir de vous...

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Est-ce que vous voulez vous approcher du microphone, s'il vous plaît.

2580

Mme SYLVIE DAOUST :

C'est vrai, je ne parle pas fort.

2585 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Merci.

Mme SYLVIE DAOUST :

2590

Les voies réservées au covoiturage, c'est toujours une analyse cas par cas et non pas une analyse d'ensemble d'un réseau routier, parce qu'il peut y avoir toutes sortes de problématique de géométrie, de structure, de chaussée, pas de structure de chaussée mais de structure de réseau plutôt, pour définir une voie réservée au covoiturage.

2595

Dans le cas qui nous concerne, le taux d'occupation des véhicules dans le corridor de l'autoroute 19 tourne autour de 1.15 personne par véhicule à 1.20 dans le maximum. Ce qu'on a recensé, nous, c'est à peu près 1.15 autour du pont Papineau, à peu près.

2600

Donc, réserver une voie au covoiturage, ça ferait en sorte que cette voie-là deviendrait possiblement très, très, très fluide parce qu'il n'y aurait personne ou presque dedans. On viendrait concentrer l'ensemble des véhicules dans la voie de droite, ce qui viendrait créer une congestion dans la voie de droite et tous les véhicules qui seraient dans la voie... coincés entre la voie de l'autobus, comme vous le proposez, et la voie d'à côté qui serait arrêtée, devraient s'arrêter pour sortir aux différentes sorties des échangeurs. Donc, la voie réservée deviendrait aussi inopérante malgré le nombre de véhicules qu'il y a dedans, que la voie qui est ouverte pour tous qui est à côté.

2605

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2610

Monsieur André ?

Mme SYLVIE DAOUST :

2615

Dans la configuration actuelle, ce serait comme ça.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2620

Ce que vous dites, Madame, c'est que la demande n'est pas là pour le covoiturage ?

Mme SYLVIE DAOUST :

2625

La demande n'est pas là pour faire une voie réservée exclusive au covoiturage et une voie exclusive réservée aux véhicules autobus.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2630

Parfait. Et, dans le cas des véhicules autobus, bien que ça ne soit pas présent pour avoir une voie réservée, on la réserve quand-même, mais, en même temps, on dit : le transport de covoiturage ne sera pas autorisé...

Mme SYLVIE DAOUST :

2635

Non.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

... pour l'instant, moi c'est comme ça que...

2640

Mme SYLVIE DAOUST :

C'est ça.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2645

... j'ai vu dans votre étude, pour l'instant, dans la voie réservée aux autobus. Je me demande pourquoi ou, est-ce que dans les politiques qui ont été adoptées de mobilité durable et etc., n'y a-

t-il pas une attention particulière pour le covoiturage ? Le ministère ne devrait-il pas être proactif et prévoir tout de suite le covoiturage pour stimuler l'usage et le développement du covoiturage ?

2650

Et en même temps on voit bien qu'à travers le monde aussi dans les grandes villes, le covoiturage est en train de prendre une ampleur assez exceptionnelle. Pensez au système UBER instantané de covoiturage qui vient d'être adopté à Toronto, ou pensez aux travaux que fait le système AMIGO qui voudrait avoir du covoiturage ou du transport sur les courtes distances plutôt que sur des longues distances. Donc, pourquoi ne pas être proactif puis autoriser dès maintenant le covoiturage sur les voies dédiées aux autobus ?

2655

Mme SYLVIE DAOUST :

Les analyses que nous avons faites, il faut absolument deux voies de circulation, et on a une demande qui excède 4 000 véhicules à l'heure, faut absolument deux voies de circulation pour rencontrer l'objectif et limiter les débordements qui peuvent se faire sur le réseau local actuel.

2660

Pour satisfaire cette demande, ça prend deux voies de circulation. Si dans la voie réservée aux autobus, on ajouterait du covoiturage, ça deviendrait l'équivalent d'ajouter une capacité routière de deux voies et demie. Donc, on viendrait augmenter encore plus l'achalandage sur le corridor, ce qui signifierait que les axes alternatifs, comme que sont la 640 par exemple et la 440, devraient aussi absorber des flots supplémentaires de véhicules. On préfère, pour l'instant, conserver cette alternative-là de dire que la voie réservée est réservée exclusivement aux autobus et le ministère sera toujours prêt à réévaluer la situation en tout temps.

2665

2670

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Parfait. Et quand vous dites que c'est équivalent d'une demi-voie, c'est que vous estimez le transport...

2675

Mme SYLVIE DAOUST :

Le covoiturage...

2680

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

... le covoiturage à combien de véhicule dans la voie réservée ?

2685

Mme SYLVIE DAOUST :

Bien, c'est qu'on ne veut pas qu'une voie réservée au covoiturage devienne congestionnée. On ne veut pas que les covoitureurs viennent gêner le transport en commun, viennent gêner les autobus. Donc, on veut toujours avoir une réserve de capacité. Il ne faut pas que cette voie-là soit trop achalandée.

2690

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Donc, ce que vous me dites, c'est qu'il y a une grosse demande pour le covoiturage, puisque ça vous fait peur et vous ne voulez pas le mettre avec 14 autobus à l'heure dans la voie prioritaire d'autobus. Parce que si je fais le calcul de 2 200 personnes déplacées, divisé par 50 personnes par autobus, comme on a dit tout à l'heure, ça fait 40 véhicules en trois heures, je divise ça par trois, ça fait 15 véhicules à l'heure. Fait que c'est une voie réservée pour 15 véhicules à l'heure. On peut en mettre des autos là sans déranger vos 15 véhicules ? Elle est peut-être simpliste ma règle de trois, mais c'est quand-même...

2695

2700

Mme SYLVIE DAOUST :

On peut mettre beaucoup d'autos mais on va aussi augmenter beaucoup la capacité routière.

2705

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Parfait. Mais à partir du moment où est-ce que vous avez beaucoup d'autos dans votre voie dédiée, bien il s'agirait, selon moi, c'est fou mais je peux être dans le tort tout à fait, faut que vous me corrigiez là...

2710

Mme SYLVIE DAOUST :

Faut augmenter...

2715

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

... bien à ce moment-là, on ouvrira une des deux autres voies au covoiturage, puisque la demande de covoiturage est si élevée.

2720

Mme SYLVIE DAOUST :

2725

Non, la demande...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2730

Donc, à ce moment-là, on stimule le covoiturage ?

Mme SYLVIE DAOUST :

2735

Non, la demande de covoiturage n'est pas élevée. Le taux d'occupation des véhicules est de l'ordre de 1.15 à 1.20 personnes par véhicule...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2740

Oui. O.K.

Mme SYLVIE DAOUST :

... mais on a aussi beaucoup de contrevenants dans nos voies réservées.

2745

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Ouais. Est-ce que vous avez un bilan de l'expérience de l'usage de la voie de covoiturage sur la 15 nord ? Comment ça a été implanté à partir du moment où on l'a mise ? La croissance des débits dans la 15 nord aux heures de pointe ? Pour voir la demande.

2750

Mme SYLVIE DAOUST :

On peut sortir des chiffres d'achalandage. C'est certain qu'on peut sortir des chiffres d'achalandage mais on n'a pas d'études récentes de suivis de cette voie-là.

2755

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

O.K. puis l'achalandage, ça veut dire que vous avez des données quand-même...

2760

Mme SYLVIE DAOUST :

On a...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2765

... depuis quelle année c'est mis sur la 15 ?

Mme SYLVIE DAOUST :

2770

En 1995.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2775

Donc, entre 1995 et 2015, c'est quand-même une dizaine d'années d'expérience. J'imagine qu'il y a eu une croissance du covoiturage depuis qu'il y a une possibilité de covoiturage...

Mme SYLVIE DAOUST :

2780

Non.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

...sur la voie...

2785

Mme SYLVIE DAOUST :

Non.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2790

Non, alors ce serait bien de voir ces calculs que vous avez sur l'achalandage sur la 15.

Mme SYLVIE DAOUST :

2795

Je ne suis pas sûre qu'on a ça, je ne suis pas sûre.

Mme ANNE PELLETIER :

2800

On va vérifier ce qui est disponible, là...

Mme SYLVIE DAOUST :

On va vérifier.

2805

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Parfait. Vous nous préciserez demain ce qui est disponible.

2810

Mme SYLVIE DAOUST :

O.K.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2815

Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2820

D'accord. Alors...

M. GUY GARAND :

Deuxième question...

2825

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Deuxième question, oui.

2830

M. GUY GARAND :

Donc, si on regarde les orientations du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la communauté métropolitaine de Montréal, on prévoit en 2031 qu'il va y avoir 74 000 nouveaux ménages sur la couronne nord, à Laval 42 000 nouveaux ménages. Quand on sait que la moyenne, c'est 1.5 véhicule par ménage dans ces résidences-là, on prévoit qu'il va y avoir 174 000 nouvelles voitures en 2031 sur le réseau routier Laval et le couronne nord, je ne parle pas juste pour la 19, et ça va donner à peu près 11 600 voitures par jour.

2835

2840 Comment le ministère entend-il gérer ça avec le parachèvement de l'autoroute 19 dans le futur, parce que moi je pense que les chiffres que le ministère donne, on s'en va vers un engorgement total s'il ne favorise pas plus de transport collectif et plus de covoiturage ?

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2845 On a vu tantôt dans les graphiques d'origines/destinations, mais on va... donner la parole à Madame...

M. GUY GARAND :

2850 Mais moi je parle des chiffres du PMAD, Madame, c'est... puis ils en ont jamais parlé de ces chiffres-là, donc, c'est 116 000 nouveaux ménages d'ici 2031. Comment on entrevoit gérer ça ?

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2855 Est-ce que vos études tenaient compte de ces nouveaux ménages?

Mme ODILE BÉLAND :

2860 Oui. Merci. Oui, effectivement, les études ont considéré cet accroissement de la population. Là, tous les modèles ont tenu compte des projets de développement, ont tenu compte du plan d'aménagement du territoire de la communauté métropolitaine, plan d'ailleurs qui prévoit le parachèvement de l'autoroute 19, et, si je ne m'abuse, il est prévu à trois voies, le ministère a choisi de privilégier le transport collectif et de faire une première en instituant une voie réservée pour le transport collectif fluide et continu, pour une première fois à la construction même d'une infrastructure routière, et c'est vraiment ce qu'on privilégie pour favoriser le transfert modal et encourager nettement le transport collectif.

2870 Donc, oui, tous nos scénarios tiennent compte de l'accroissement du nombre de ménages qui est prévu et tiennent compte des plans d'aménagement de la communauté métropolitaine qui... dont on s'inspire largement pour proposer des solutions aux tendances qui sont actuelles et avérées, et qui causent les difficultés de circulation qu'on a actuellement.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2875 Merci. Je vais aller du côté de la CMM. Monsieur Phaneuf, est-ce que vous pouvez nous parler de ce volet dans le PMAD qui touche les transports ?

M. YVES PHANEUF :

2880

Si vous pouviez juste, Madame la présidente, préciser un peu la question parce qu'elle est quand-même très large.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2885

Oui.

M. YVES PHANEUF :

2890

Je pourrais peut-être commencer en disant que oui, en effet, c'est l'objectif 2.3 du PMAD, il mentionne que le projet de parachèvement de l'autoroute 19 est une priorité pour la CMM. Donc, c'est un projet qui est inscrit. On ne mentionne pas de géométrie comme telle, en fait, selon les... selon ce que le ministère, lui, propose.

2895

Ce que je peux aussi vous mentionner, c'est qu'il y a un exercice qui a été faite pour le priorisation des projets de transport en commun sur la base des projets qui sont identifiés dans le PMAD. Donc, le PMAD est sur 20 ans et il y a une priorisation qui a été faite sur 10 ans par la CMM et le projet de voies réservées sur l'autoroute 19 est un projet qui est proposé par...

2900

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Est-ce que vous pouvez parler un petit peu plus près de votre micro, s'il vous plaît, Monsieur Phaneuf.

2905

M. YVES PHANEUF :

Donc, pardon. Donc, le projet de l'autoroute 19 voie réservée sur l'autoroute 19 a été priorisé par la CMM comme un des projets importants pour ce qui est de la couronne nord.

2910

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Donc, le projet, tel que proposé par le ministère des Transports, est complètement... en fait, il y a une concordance avec le PMAD. Vous êtes confortable avec le projet tel qu'il est proposé?

2915

M. YVES PHANEUF :

2920

En fait, c'est pas tout à fait ce qui est recommandé par la communauté, par la CMM, c'est le développement de mesures préférentielles pour autobus de type SRB ou voie réservée sur l'autoroute A-19 selon l'échéancier de réalisation du MTQ. Donc, faut comprendre aussi que le PMAD est un plan métropolitain à un haut niveau. On mentionne les projets mais on ne donne pas... on ne fait pas les avant-projets, on ne parle pas de géométrie, on ne va pas dans ces détails-là.

2925

Mme ODILE BÉLAND :

Vous me permettez, je vais...

2930

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Alors, est-ce que... pardon, Madame Béland, vous avez autre chose ?

2935

Mme ODILE BÉLAND :

C'est parce que je l'ai ici sous les yeux, en tout cas une version qui me semble être la dernière, c'est effectivement le prolongement à quatre voies avec deux voies de transport collectif. Donc, c'est cohérent avec ce qui est amené ici.

2940

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

D'accord.

2945

Mme ODILE BÉLAND :

Ce qui est proposé.

2950

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Oui. Monsieur André ?

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Juste pour être certain, les deux voies qui apparaissent au PMAD, dédiées, c'est seulement pour les autobus. Il y avait une mention particulière qui s'était limitée aux autobus.

2955

M. YVES PHANEUF :

Dans cet axe-là, oui, en fait, c'est ce qui est mentionné. On ne parle pas de covoiturage, on parle de transport collectif par autobus.

2960

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Merci.

2965

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Alors, merci Monsieur Garand. J'appelle maintenant Monsieur Pasquale Lomascolo ?

2970

M. PASQUALE LOMASCOLO :

Bonsoir.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2975

Bonsoir.

M. PASQUALE LOMASCOLO :

2980

Merci. Je vais poser deux questions. Je vais inverser mon ordre parce que je suis content qu'on parle enfin du PMAD, un document qui me tient à cœur mais qui semble être un document un peu vide. Madame la direc... je connais pas votre nom de famille, excusez-moi, Madame...

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2985

Vous m'adressez à moi vos questions, s'il vous plaît.

M. PASQUALE LOMASCOLO :

2990

Oui. Madame la directrice du MTQ disait que le prolongement des voies... l'aménagement des voies réservées et le prolongement de l'autoroute 19 figuraient dans le PMAD. Dans le PMAD, il y a également 23 milliards de projets de transport en commun.

Ma question c'est : en 2012, la CMM a adopté un beau petit rapport de sa Commission de transport afin de prioriser et de voir comment on allait financer tous les projets de transport,

2995 principalement en commun, dans la grande région métropolitaine de Montréal. On parlait de 23
milliards, dont 10 milliards juste en maintien des actifs. Une des premières recommandations qui
sortait de ces consultations-là était qu'il faut d'abord prioriser le maintien des actifs. Donc, on
cesse de construire, on maintient ce qu'on a maintenant, le métro tourne, les trains de banlieues
ont besoin d'aide, les autobus, il n'y en a pas assez, etc.

3000 J'ai fait une petite recherche, j'ai trouvé le plan québécois, il est écrit : Plan québécois des
infrastructures 2014–2024 dans lequel je cherche les projets en réalisation, les projets en
planification et les projets à l'étude. Je ne trouve l'autoroute 19 nulle part. Alors, le gouvernement
québécois n'a pas prévu 600 milliards pendant 10 ans et il y a des milliards dans ces trois petites
3005 pages-là, puis j'aimerais savoir pourquoi soudainement ce projet-ci devant nous est si prioritaire et
si urgent à réaliser ?

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3010 Alors, vous dites que vous avez un document du gouvernement du Québec...

M. PASQUALE LOMASCOLO :

3015 Ça me ferait plaisir de le déposer.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Vous allez nous le déposer ?

3020 **M. PASQUALE LOMASCOLO :**

Absolument.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3025 D'accord. 2014–2024, dans lequel ne figure pas...

M. PASQUALE LOMASCOLO :

3030 Ce projet-ci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

... le parachèvement de l'autoroute 19.

3035

M. PASQUALE LOMASCOLO :

Oui.

3040

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Bon, on va vérifier. Madame Béland ?

3045

Mme ODILE BÉLAND :

Bien, alors, je voudrais d'abord juste préciser que, effectivement, la priorité est accordée au maintien des infrastructures actuelles au ministère des Transports. Donc, une large partie du budget, d'années en années, est allouée à la conservation des infrastructures et à l'amélioration du niveau de la qualité des chaussées. Maintenant, l'inscription au Plan québécois des infrastructures des projets à plus long terme vise à investir aussi pour soutenir le développement économique puis desservir la population selon les plans d'aménagement qui sont élaborés par, notamment la communauté métropolitaine et par les municipalités, puis par les municipalités régionales de comté.

3050

Pour ce qui est de l'inscription au Plan québécois des infrastructures du projet de la 19, je vais demander à madame Pelletier de vous préciser comment les choses se passent.

3055

Mme ANNE PELLETIER :

Oui, Madame la présidente. En fait, Monsieur – je saurais jamais l'intonation que vous avez eue tantôt, excusez-moi – a bien raison. En fait, au niveau du Plan québécois des infrastructures qui a été publié le 4 juin dernier, le projet de parachèvement de l'autoroute 19 n'est pas inscrit mais toutefois le projet suit son cours et justement, la tenue des présentes audiences démontre la volonté gouvernementale au niveau de la poursuite de la préparation du projet.

3060

Faut savoir que le Plan québécois des infrastructures est révisé de façon annuelle. Donc, cet été, depuis donc il y a eu la séance publique d'information le 28 mai et donc, le ministre de l'Environnement, Monsieur Heurtel, a confié un mandat au BAPE pour tenir les audiences publiques. Donc nous sommes dans le processus environnemental et, suite à cette importante étape, donc, il pourra avoir une révision du Plan québécois des infrastructures, qui est faite de façon annuelle.

3065

3070

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

O.K. Ça répond à la question ? Vous avez une deuxième question ?

3075 **M. PASQUALE LOMASCOLO :**

Oui. Je vais laisser le volet économique. Même si, je le prend dans ma mémoire. On a beaucoup parlé de transport en commun et ses belles voies réservées que j'ai très hâte de voir, si... je comprends que le MTQ va aménager les infrastructures là, donc va faire le pavé, les belles petites lignes. Qui va payer le service d'autobus? Qui va le financer?

3080
3085 Parce que, présentement, les municipalités payent ce prix – à moins de mal suivre un peu ce qui se passe – les municipalités cherchent un peu les sous et grattent les fonds de tiroir, comment est-ce qu'elles vont financer ces mesures, financer le service d'autobus sur ces nouvelles voies réservées et, si jamais il n'y a pas de service d'autobus en heure de pointe, donc hors-pointe, est-ce que ça se pourrait que la voie réservée devienne une troisième voie de circulation, donc on aurait trois voies par direction même qu'on a un accotement – donc moi je vois un potentiel de quatre voies de circulation ?

3090 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Au ministère ?

3095 **Mme ANNE PELLETIER :**

En fait, le ministère des Transports va mettre à la disponibilité des sociétés de transport, donc, une infrastructure de transport, donc une voie réservée opérationnelle d'un bout à l'autre du parachèvement de l'autoroute 19. Mais au niveau des services, évidemment, c'est le ministère des Transports qui a des programmes – je ne sais pas si vous voulez qu'on rentre là-dedans donc, pour soutenir le développement des réseaux, ce soir, mais ce n'est pas le projet lui-même, là, qui va directement payer des autobus, si je peux me permettre.

3100
3105 **Mme ODILE BÉLAND :**

Mais le ministère investit des sommes importantes régulièrement au transport collectif et, dernièrement, on a augmenté la portion d'investissement annuel dans le développement de transport collectif au... en tout cas, il a pris de l'argent qui était supposé être dévolu au développement du réseau routier et il l'a amené dans l'investissement de transport collectif. Donc, il y a des façons établies pour financer l'offre de transport collectif.

3110 **M. PASQUALE LOMASCOLO :**

Et donc, juste pour renchérir pour ne pas faire une troisième question, faire que j'en aie juste deux, est-ce qu'il y a une possibilité que cette troisième voie, en dehors des heures de pointe, parce

3115 qu'on a juste parlé de transport en commun en heure de pointe, en dehors des heures de pointe, est-ce que ça se pourrait effectivement que ça devienne une voie, soit au covoiturage à deux personnes ou soit à une voie pour une voiture ordinaire ?

Mme ODILE BÉLAND :

3120 Ce n'est pas envisagé.

M. PASQUALE LOMASCOLO :

3125 O.K. Merci. Merci, Madame la présidente.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3130 Merci. Monsieur Marc-André Boivin ?

Oui, bonsoir.

M. MARC-ANDRÉ BOIVIN :

3135 Bonsoir, Madame la présidente. Suite à la lueur de ce que j'ai vu de la présentation du projet comparativement à la première séance d'information, la motoneige fait maintenant partie de la piste multifonctionnelle d'hiver. Elle est incluse dans l'emprise du MTQ de Dagenais à Laval, de la manière que je vois ça, jusqu'à Industriel, Terrebonne Bois-des-Filion. Ça va être un sentier qui va être durable et pérenne vu qu'il est dans l'emprise du MTQ. Donc, j'ose croire que les coûts vont être défrayés à 100% par le MTQ sur cette partie-là.

3140 Mais qu'en est-il de l'aménagement pour rejoindre ces sentiers-là, parce que là maintenant les sentiers vont être dans un couloir clôturé donc il n'y aura pas de sorties possibles pour les surfaceurs et les motoneigistes. Donc, il va falloir aménager aux intersections des parties de sentier qui n'arrivaient pas nécessairement aux places où ils sont. Est-ce que ça c'est la MTQ qui va le prendre en charge ou c'est la Fédération qui va le prendre en charge ?

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3150 D'accord. Madame Béland ?

Mme ODILE BÉLAND :

3155 Madame la présidente, d'abord, je suis désolée qu'on ait l'impression que ce n'était pas là au
moment où on a fait la présentation publique, parce que le projet n'a pas changé du tout entre les
deux moments. Donc, il y a, depuis le début du projet, c'était un des objectifs que j'ai mentionné au
début de la présentation, un objectif du ministère des Transports, c'est de maintenir les liens actuels
qui a pour les véhicules hors-route.

3160 Il y a actuellement des sentiers qui permettent de partir de Laval et de rejoindre la couronne
nord. Donc, l'objectif est de maintenir ces accès-là tels qu'ils sont et pour ce faire, on prévoit utiliser
la piste multifonctionnelle qui a été présentée, mais les accès vont être ragrésés pour permettre les
mêmes accès qu'on a actuellement.

3165 Est-ce que Monsieur Kramer veut expliquer plus précisément ce qu'il en est mais le projet vise
à rétablir, donc, ce qui existe déjà.

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

3170 Oui, comme vous pouvez le voir ici sur la figure, Madame la présidente, tous les réseaux qui
étaient... qui sont présentement, bien on peut dire présentement, qui vont être actifs cet hiver ont été
reconduits, c'est-à-dire autant vous avez, si je crois, vous avez une piste qui est dans les deux
emprises de Hydro-Québec-Trans-Énergie. Ces deux emprises vont être encore là, reliées par le
réseau avec le même, si on veut le même cheminement, c'est-à-dire qu'on passe... au lieu de
passer au feu de circulation des deux intersections Dagenais ou Saint-Saëns, vous allez pouvoir
passer sur le pont d'étagement. Donc, vous allez éviter une bonne partie du flot qui, lui, va passer en
dessous.

3180 **M. MARC-ANDRÉ BOIVIN :**

Sur le pont d'étagement, il va se retrouver à avoir aussi une emprise VHR sur le pont
d'étagement aussi ?

3185 **M. JEAN-PIERRE KRAMER :**

Oui, tout à fait.

M. MARC-ANDRÉ BOIVIN :

3190 O.K.

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

3195 Donc, c'est comme je vous dis, tout le réseau que vous aviez avant va être reconduit dans le projet. Vous ne perdez aucune... et en plus, on peut dire que ça devient un sentier permanent comme vous mentionniez. Alors, l'impact, normalement, devrait être positif pour ce qui est des VHR.

M. MARC-ANDRÉ BOIVIN :

3200 La deuxième question. L'impact durant les travaux. Est-ce qu'on va être impliqué, on sait que les travaux vont durer pratiquement entre 40 et 60 mois, tout simplement, et le pont qui est déjà présent, on a notre emprise, on a une emprise VHR qui est dessus, et là, on va continuer vers la droite la construction. Donc, il va avoir des camionnages, des choses comme ça, il va y avoir de la construction qui va se faire à droite et nous sommes à droite de l'emprise.

3205 Alors, est-ce qu'on va être impliqué, la Fédération, avant, pendant et après, pour finaliser tout ça ? Pour la sécurité de nos motoneigistes, parce que s'il y a des camions qui passent, il va falloir penser à des aménagements pendant les peut-être— quatre ou cinq hivers que ça, ça va arriver. Le pont, je ne sais pas combien de temps qu'il va prendre, juste le pont, mais cette partie-là est à risque : un camion versus une motoneige, côté sécurité c'est énorme ?

Mme ODILE BÉLAND :

3215 Vous serez certainement consulté pour nous assurer, parce qu'on va maintenir les liens pendant les travaux. L'hiver, les travaux sont passablement au ralenti. Cependant, fait que ça devrait aider à rendre la chose possible. Mais on va s'assurer qu'on met des configurations qui vont permettre d'utiliser les pistes actuelles puis ne pas être mis... d'avoir des risques de sécurité qui devraient pas être.

3220

M. MARC-ANDRÉ BOIVIN :

3225 Puis celle-là va passer à travers un système de communication entre nous ? C'est ça j'essaye de comprendre. Vous, vous allez communiquer, vous allez dire : bon, telle journée on coule du béton. Alors il va y avoir des bétonnières qui vont passer sur notre piste ou quelque chose comme ça ? J'essaye de voir comment est-ce qu'on va pouvoir communiquer ?

Mme ANNE PELLETIER :

3230 Bien, au niveau des communications, c'est sûr que, dans les modalités fines, donc, il va y avoir un point de contact précis qui va être établi avec vous. Et donc, maintenant, sur une base, par

courriel, on est capable de communiquer directement les informations même lorsqu'il y a des changements de phase ou quoi que ce soit. Donc, vraiment, c'est une approche, vraiment de proximité.

3235

M. MARC-ANDRÉ BOIVIN :

Sécuritaire.

3240

Mme ANNE PELLETIER :

Sécuritaire.

3245

M. MARC-ANDRÉ BOIVIN :

Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3250

Je vous annonce qu'il nous reste quatre intervenants pour ce soir. Demain après-midi nous allons poursuivre à 13h30 dans la même salle, ici. Alors, s'il y en a qui ont encore des questions, il y aura une autre opportunité ou peut-être plus qu'une autre opportunité, dépendant des questions que nous allons avoir, pour poser vos questions.

3255

Alors, Madame Ginette Gagné ?

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3260

Une petite question, Madame Béland, pendant que Madame Gagné approche. La piste multifonctionnelle, à la traversée de la rivière des Mille-Îles, l'hiver, elle va être dédiée uniquement au VHR ou il y aura un espace pour les piétons ?

Mme ODILE BÉLAND :

3265

Non, elle va être dédiée au VHR parce que les piétons seront amenés à circuler plutôt sur le pont à l'ouest. Donc, le pont existant qui va être réaménagé sur lequel il va y avoir un trottoir plus sécuritaire pour les piétons, donc en hiver.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3270

O.K. Et ce passage...

Mme ODILE BÉLAND :

3275 Il va être là l'été aussi.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3280 Il va être là l'été aussi. Alors, parfait. Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Oui ?

3285 **Mme GINETTE GAGNÉ :**

Bonsoir, Madame la présidente.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3290 Bonsoir.

Mme GINETTE GAGNÉ :

3295 Monsieur le commissaire. Moi je suis résidente de Bois-des-Filion depuis maintenant 40 ans et je suis conseillère municipale de cette ville depuis 17 ans. Alors, j'ai pu assister au développement formidable de Bois-des-Filion mais aussi de la région environnante, mais aussi de l'augmentation de la circulation au point où c'est rendu extrêmement pénible pour nos citoyens et nos citoyennes soit d'aller travailler ou de circuler est-ouest à Bois-des-Filion.

3300 Alors, on apprécie énormément l'avancement et puis que ça continue et on vit beaucoup d'espoir à Bois-des-Filion de voir ce projet-là se réaliser.

3305 Alors, moi, mes questions vont porter sur les murs anti-bruit. Alors, comme les personnes, la protection de leur santé et l'amélioration de leur qualité de vie sont au centre des préoccupations relatives au développement durable. Les personnes ont droit à une vie saine et productive en harmonie avec la nature. Ce principe de développement durable doit faire partie intégrante du projet de parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservée au transport collectif. J'aimerais donc savoir : il y a des murs anti-bruit qui sont prévus en bordure de trois zones de l'autoroute, soit à la 39^e, 41^e avenue et De l'Érablière. Alors, pourquoi n'y a-t-il aucun mur anti-bruit à l'est et

3310

au nord de l'autoroute entre l'école secondaire Rive-Nord et les rues Marcel-Bourdeau, Pierre Côté et Place Pierre Côté? C'est la première de mes questions.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3315

Alors, on va aller du côté du MTQ.

Mme ODILE BÉLAND :

3320

Je vais demander à madame Cossette de venir vous expliquer le détail et, pendant qu'elle s'achemine jusqu'ici, je veux vous dire que le ministère a une politique sur le bruit et on va l'appliquer évidemment de façon systématique dans le projet de l'autoroute 19. Le projet qui a été élaboré ici par le ministère a déjà tenu compte de la nécessité d'appliquer cette politique-là. Cependant, les murs qui sont prévus sont sujets à être modifiés un petit peu, dépendant du tracé absolument définitif, parce que c'est vraiment en mesurant la distance, le bruit qui serait ajouté par l'autoroute sur les terrains, qu'on va appliquer notre politique.

3325

Madame Cossette va vous expliquer rapidement puis après ça, enchaîner avec ma réponse plus précise à votre question.

3330

Mme NATHALIE COSSETTE :

C'est ça. Justement au niveau du bruit, les études qui ont été faites au niveau d'étude d'impact, c'est vraiment de mesurer la situation sans le projet, et la situation avec le projet et 10 ans plus tard. Donc, ce qu'on fait, c'est mesurer l'augmentation du bruit entre ces deux niveaux-là, puis si on a un impact significatif selon notre politique, c'est à ce moment-là qu'on met... qu'on fait l'installation de murs anti-bruit.

3335

C'est ça, comme vous le mentionnez, il y a des secteurs déjà qui ont été ciblés pour l'installation de murs anti-bruit. Je ne sais pas le secteur que vous me présentiez, où il est situé exactement. Mais, je sais que nous avons déjà un écran de prévu près de la polyvalente, près de l'école secondaire.

3340

Mme GINETTE GAGNÉ :

3345

C'est ce secteur-là dont je parle.

Mme NATHALIE COSSETTE :

3350

O.K. Bien dans ce secteur-là, il y a déjà un écran qui est prévu. Donc, il y avait un impact significatif qui devait être atténué. Donc, il y a un écran qui est prévu dans ce secteur-là aussi.

Mme GINETTE GAGNÉ :

3355

O.K. Parce qu'on ne l'avait pas vu que c'était prévu. Mais, de toute façon, comme vous dites, si, après un certain temps au cours des années, s'il y a des aménagements à ajouter pour atténuer le bruit, ça pourrait être ajouté. C'est pas...

Mme NATHALIE COSSETTE :

3360

Effectivement, il va y avoir des suivis qui vont être faits : un an, cinq ans, puis 10 ans après le projet. Si les mesures qu'on a mises en place ne sont pas assez efficaces, il va y avoir des mesures supplémentaires qui pourront être entreprises. Puis si justement il y a des endroits où on n'avait pas prévu de mesure mais qu'on en aurait besoin, à ce moment-là il y a des installations qui pourront être faites, à ce moment-là.

3365

Mme GINETTE GAGNÉ :

3370

Parfait. Également, est-ce que le MTQ peut apporter des précisions sur le type de mur anti-bruit qui seront prévus dans ces régions-là ?

Mme ODILE BÉLAND :

3375

Si vous me permettez, je vais demander à madame Cossette de continuer.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3380

Oui, c'est ça, vous pouvez poursuivre.

Mme NATHALIE COSSETTE :

3385

Merci. En fait, ce qui est prévu... En fait, c'est beaucoup l'espace disponible qui régit un petit peu l'installation ou le mur qui va être prévu. Présentement, c'est sûr qu'à Bois-des-Filion, près de la 39^e et de la 41^e, ce sont vraiment des types murs qui vont être prévus. Au niveau de l'érablière... au niveau de la polyvalente aussi, c'est vraiment un type mur qui est prévu. Puis je pense qu'au

niveau de l'érablière, à ce moment-là, je pense que c'est une combinaison de buttes et de murs qui est prévu à ce moment-là, étant donné que l'espace est disponible.

3390 **Mme GINETTE GAGNÉ :**

Parfait. Alors, je vous remercie beaucoup.

3395 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Madame Brigitte Turcotte ? Bonsoir.

Mme BRIGITTE TURCOTTE :

3400 Madame la présidente, je voulais savoir si ça a déjà été considéré de... étant donné que le trafic, il est dans un sens le matin puis dans l'autre sens l'autre matin sur le pont, puis sur la 335, d'ajouter une voie au lieu de trois mais de la faire à sens variable. Est-ce que ça a déjà été envisagé, puis si non, pourquoi ?

3405 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Alors, si je comprends bien, vous voudriez qu'il y ait une voie de moins dans les deux sens et que celle-là soit utilisée pour le transport en commun, dans un sens le matin puis dans l'autre sens le soir ?

3410 **Mme BRIGITTE TURCOTTE :**

Ç'en prendrait moins grand...

3415 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

O.K.

Mme BRIGITTE TURCOTTE :

3420 Ça serait moins cher.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3425 Alors, Madame Béland ?

Mme ODILE BÉLAND :

3430 Oui, ça a été considéré. Je vais demander à madame Trépanier... je vais demander à madame Trépanier de répondre - je pense que c'est l'heure tardive qui me donne des blancs.

Mme MAUDE TRÉPANIÉRIER :

3435 Bonjour, est-ce que vous m'entendez bien? En fait, bien entendu, c'est le genre d'alternative qui est regardée généralement. Dans ce cas-ci, si on considère surtout au niveau du pont Athanase- David, bien entendu, il n'y a pas une grosse distance entre le pont et l'échangeur qui sera finalement projeté au niveau de la 344. Donc, la distance étant limitée, c'est difficile de pouvoir y mettre un système en place qui permettrait justement au niveau sécuritaire de pouvoir faire ce transfert-là. Ce qui peut être fait, par exemple, au niveau du pont Champlain. Donc, c'est ce qui est fait au niveau manuel...

3440

Mme ODILE BÉLAND :

3445 Le pont Jacques-Cartier...

Mme MAUDE TRÉPANIÉRIER :

3450 ... et, à ce moment-là, c'est un peu plus problématique. Donc, c'était une solution qui n'a pas été retenue de par la distance et aussi, bien entendu, au niveau des frais.

Mme BRIGITTE TURCOTTE :

3455 O.K. Mon autre question, ça n'a pas rapport, oui pis non, en tout cas, je voulais... ça va s'adresser peut-être plus à la Ville de Laval... euh, j'entends personne parler du secteur de l'avenue des Perron, l'avenue des Lacasse, puis le boulevard des Mille-Îles, c'est les coins de Laval où est-ce qui restent le plus de maisons de pierre qui ont 100 ans et plus. Ça n'a pas d'équivalent ailleurs dans Laval, c'est... Le projet de prolonger la 19 et tout ça, ça vient comme gruger beaucoup de territoires.

3460 Par exemple, il y a une bretelle sur des Perron, ça arrive collé, collé sur une maison construite en 1888, qui est encore habitée par les descendants des premiers résidents qui cultivent, qui s'est fait exproprier son érablière, puis son verger, mais là, en plus, la... c'est ça... la bretelle arrive – il ne pourra pas mettre ses citrouilles à la place où est-ce qu'il les met présentement... ça arrive dans sa cour, puis c'est... c'est ça. Ça me fait de la peine, il me semble qu'il y aurait une attention à apporter

3465 à l'intérêt patrimonial de ce coin-là de Laval, que je trouve qu'il n'en est pas question beaucoup.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3470 Alors, Madame Béland, je sais qu'il y a une section dans votre étude d'impact sur le patrimoine, mais pouvez-vous répondre spécifiquement pour ce cas-ci ?

Mme ODILE BÉLAND :

3475 On a effectivement regardé les impacts. Et il n'y avait pas d'impact sur les monuments qui sont reconnus comme étant à valeur patrimoniale. Maintenant, j'entends cette maison-là, on a fait des schémas qui sont encore préliminaires sur les échangeurs. Fait qu'on pourra considérer voir ce qui peut être fait dans les circonstances. Mais là, je n'ai pas la vision exacte où est la maison par rapport à la sortie de l'échangeur...

3480 **Mme BRIGITTE TURCOTTE :**

Ah, c'est collé...

Mme ODILE BÉLAND :

3485 ... mais...

Mme BRIGITTE TURCOTTE :

3490 ...j'ai vu les piquets.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3495 On va vérifier avec la Ville de Laval, est-ce qu'on est près d'une maison qui a de la valeur patrimoniale ? Est-ce que vous êtes familier avec cette résidence en particulier ?

M. DANIEL FAFARD :

3500 Bien, pas la résidence en particulier qu'on parle. Mais, de façon générale, oui sur le territoire de Laval et surtout en milieu agricole, il y a des aires de protection des zones patrimoniales qui sont protégées, qui sont identifiées et protégées. C'est sûr que le caractère agricole de Laval est quelque chose que la Ville désire préserver et mettre en valeur. Et donc, effectivement, les rangs comme l'avenue des Perron et le boulevard des Mille-Îles dans sa partie agricole c'est des paysages agricoles qu'on veut préserver de façon la plus intègre possible.

3505

C'est sûr qu'il y a un travail à faire avec le ministère des Transports. La Ville de Laval désire le plus possible s'en aller vers des échangeurs urbains, et non pas des échangeurs ruraux, de type ruraux, donc, des grandes bretelles qui prennent beaucoup d'espace. On voudrait avoir des échangeurs urbains.

3510

Et l'objectif étant, si c'est possible, même de retourner des superficies d'agriculture, ça serait un objectif recherché aussi. Et, comme on l'a souligné, il y a quand-même encore du travail à faire du point de vue de la géométrie de certaines sorties et on veut travailler là-dessus avec le ministère des Transports.

3515

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Excusez, je suis un peu ignorant de ces types d'échangeur urbain et ruraux. Est-ce que c'est possible de m'éclairer un peu ce qui est un échangeur urbain et un échangeur rural? Le ministère, peut-être ?

3520

M. DANIEL FAFARD :

Bien du côté de... si je peux lancer peut-être une discussion puis vous me corrigerez. Mais dans le fond, c'est un peu des sorties avec des feux de circulation au lieu d'avoir des rampes bretelles qui font des courbes. C'est d'avoir des sorties plus parallèles avec la chaussée de l'autoroute et avec des intersections avec des feux de circulation plus compressés dans l'espace.

3525

Donc, l'objectif c'est quand on regarde un peu le plan, on voit qu'à toutes les fois qu'il y a un échangeur, il y a beaucoup d'emprise à proximité. C'est de réduire ces surfaces-là comme tel.

3530

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Madame Béland, avez-vous regardé des options d'échangeurs urbains ?

3535

Mme ODILE BÉLAND :

Comme je voulais dire tout à l'heure, on a des schémas d'échangeurs qui sont encore préliminaires. Donc, on peut considérer des solutions alternatives dans l'élaboration des plans définitifs. Il est certain que les intersections aux quatre coins, comme c'est actuellement, ça nous apparaît pas être des solutions viables ou des solutions qui permettraient de régler la congestion et d'éviter des problèmes de sécurité routière. Mais, effectivement, il y a place entre les deux : entre une intersection aux quatre coins et un échangeur complet avec bretelles et etc. On pourra regarder ce qui peut être fait, avec la ville, bien sûr.

3545

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3550 Est-ce qu'on a des exemples, dans la région de Montréal, de ce genre de petit raccordement ? Est-ce qu'il y a d'autres exemples que le Métropolitain ? J'imagine que le Métropolitain, c'est des échangeurs urbains qui font juste des voies qui rentrent avec très peu d'espace et... mais est-ce qu'il y a d'autres exemples que ça ?

Mme ANNE PELLETIER :

3555 Monsieur le commissaire, si je peux me permettre. Le Métropolitain, en fait au niveau des normes d'aujourd'hui, ce n'est pas une infrastructure qu'on reconstruirait comme ça. Donc, au niveau de certaines distances, d'insertion.

3560 Mais peut-être, si vous voulez élaborer sur le sujet, on pourrait demander à monsieur Kramer, ici, de venir préciser, en fait, les normes qui sont retenues présentement pour les échangeurs que nous avons présentés.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3565 Non, mais en fait, c'était plus : est-ce qu' à Montréal, dans la région de Montréal, on a des exemples d'échangeurs urbains du type décrits par monsieur Fafard ?

Mme ODILE BÉLAND :

3570 Comme disait madame Pelletier, la difficulté de comparaison c'est que, souvent, on compare des choses qui ont été faites dans les années 70 avec des situations où on... là on construit avec les normes qu'on a maintenant. C'est pour ça que je trouve que les comparaisons sont risquées un peu...

3575 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

O.K. Lorsque vous me dites...

Mme ODILE BÉLAND :

3580 Chaque échangeur à ses caractéristiques de géométrie mais associées à des situations de circulation qui sont propres à ce secteur-là. Donc, ça dépend de la circulation dans les deux directions, puis de l'usage qu'on prévoit qui doit en être fait. Fait que c'est un peu... c'est un peu hasardeux d'aller comparer un échangeur qu'on ferait là.

3585

3590 Je préférerais qu'on regarde la situation comme elle est, on est ici pour entendre les préoccupations des gens, fait qu'on entend bien celles-là. On va regarder ce qui peut être fait. J'entends ce que la Ville de Laval nous dit ce soir et on est régulièrement en discussion avec la Ville de Laval. Fait qu'on pourra voir, compte tenu des objectifs du projet lui-même que le ministère a et les besoins locaux de circulation pour analyser ce qui est envisageable.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3595 Là ce que j'entends, c'est qu'on n'a pas d'exemples de pratique contemporaine récente d'échangeur urbain du type que monsieur Fafard nous présente ? Là, je ne veux pas les comparer pour voir que c'est bien, pas bien, mais vous me dites que vous êtes prête à étudier la solution, puis vous me dites en même temps qu'il n'y en a pas de situation puis que les normes sont probablement pas bonnes pour permettre de faire ça...

3600 **Mme ODILE BÉLAND :**

Bien ce que je vous dis c'est...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3605 Fait que c'est comme si vous me dites que vous n'êtes pas prête à discuter...

Mme ODILE BÉLAND :

3610 ... ce que je vous dis c'est préférablement à comparer avec un échangeur existant, qui a probablement été construit il y a plusieurs années dans des circonstances différentes pour des besoins différents, même ceux qu'on a faits de façon plus récente, ce que je vous dis c'est qu'il y a plusieurs... les ingénieurs ont plusieurs configurations possibles. Monsieur Kramer pourrait peut-être venir en parler un petit peu, puis on préférerait adapter une solution à la situation, que de...

3615 Mais je peux demander à monsieur Kramer qu'il vienne vous expliquer un peu comment la conception se fait, puis ce qui est prévu, puis ce qui pourrait être envisagé éventuellement, de différent.

3620 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Oui. Parfait. Monsieur Kramer ?

3625 **M. JEAN-PIERRE KRAMER :**

Bonjour. Je vais juste demander qu'on m'affiche la 1.4B, s'il vous plaît. O.K. Il faut faire attention à la dénomination « urbain/rural », c'est pas nécessairement urbain ou rural, c'est plus une question d'espace, de l'utilisation de l'espace.

3630

Alors, quand on est en urbain, il faut voir ça comme une contrainte. Donc, dans une contrainte, on est prêt à accepter d'avoir plus d'inconvénients. Donc, un échangeur qu'on pourrait dire urbain, c'est dans un endroit où est-ce que, étant donné qu'on n'a pas d'espace, on va accepter qu'il y ait une moins grande fluidité, qu'il y ait peut-être un peu de congestion. Donc, si on regarde ici, 3635 présentement, ce qu'on a c'est l'échangeur Saint-Saëns. Pour localiser les gens, on voit la flèche du Nord qui est ici, la rue Saint-Saëns qui est là, l'avenue des Perron ici.

Dans l'échangeur Saint-Saëns original, ce qui avait de prévu c'est en fonction des 3640 mouvements qui étaient anticipé pour être les plus forts, c'est-à-dire un mouvement du matin qui s'en va vers le sud. Donc, les gens vont vers le sud par la bretelle qu'il y a ici, et le soir, au retour qui s'en viendrait – alors, le mouvement qu'il y a ici dans la bretelle pour s'en revenir vers le quartier.

Donc, ça c'est un mouvement qui est adapté à... qui nécessite préféablement une boucle 3645 comme ça. C'est sûr qu' au niveau du raffinement ici, on peut probablement travailler sur ça puis là-dessus, c'est évident qu'on va participer avec la Ville de Laval à des échanges là-dessus parce qu'on vient intercepter un réseau municipal.

Donc c'est comme je vous disais, ici, en direction sud, ce n'est pas un mouvement qu'on 3650 s'attend à avoir des débits très élevés. Donc, on peut avoir une bretelle ici qu'on peut appeler de type « losange » qui prend moins d'espace. Donc, dans l'original, on avait quelque chose qui ressemblait à ça ici, c'est une variante, comme vous voyez ici, qu'on a indiqué, c'est une variante qu'on a dans ce secteur pour pouvoir ici utiliser moins d'espace. Cette variante-là est possible dû au fait que le mouvement ici est fort dans ce mouvement-là, donc il n'y a pas de problématique de virage à gauche.

3655

Mais si, par exemple, on établissait le même mouvement ici avec un virage à gauche ici, bien 3660 là ça veut dire que le gros mouvement qui est ici, faut qu'il passe au feu de circulation et tourne à gauche, ce qui diminue de beaucoup l'efficacité de cet échangeur-là.

Donc, c'est pour cela quand je dis, ici, ce serait une hybride, moi j'aime moins utiliser les 3660 termes urbain et ruraux, je ne veux pas faire de préjudice sur personne, mais c'est plutôt d'optimiser en fonction du besoin les échangeurs. C'est pour cela qu'ici on préférerait de beaucoup garder ce mouvement-là ici qui est assez fort mais, comme Odile le mentionnait, on pourrait peut-être travailler

3665 sur cette boucle-là pour essayer de diminuer la vitesse. Parce que c'est sûr que dans un mouvement comme ça, il faut contrôler efficacement ici les gens pour ne pas qu'ils arrivent trop vite sur le réseau local.

Mme KATERI LESCOP-SINCLAIR :

3670 Monsieur André ?

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Merci.

3675

Mme KATERI LESCOP-SINCLAIR :

Pardon, Madame la présidente, j'aurais une question sur la présentation. C'est Kateri Lescop-Sinclair. Est-ce que je peux la poser?

3680

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Qui parle... Ah, c'est là. Allez-y.

3685

Mme KATERI LESCOP-SINCLAIR :

Moi, c'est parce que moi j'ai une autre version de cet échangeur-là, qui était dans l'addenda 2, puis je me demandais, ce que vous représentiez, ça correspond à quoi au juste ?

3690

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

C'est une variante qu'on a développée en collaboration ici avec mon partenaire en environnement. Peut-être qu'il peut élaborer peut-être un peu là-dessus ?

3695

M. JONATHAN MÉNARD :

3700 En fait, il s'agit de la même variante qui a été proposée dans l'addenda de l'étude d'impact uniquement, qu'on montrait la modification au niveau de la direction sud. Donc, l'échangeur au niveau de la direction nord n'était pas affiché sur le schéma qui a été présenté dans l'addenda. On montrait vraiment juste la modification posée en direction sud.

Mme KATERIE LESCOP-SINCLAIR :

3705 O.K. parce que moi, j'ai la bretelle en boucle de l'autre côté. En tout cas...

M. JONATHAN MÉNARD :

3710 Ah! Excusez. En fait, le Nord n'est pas le même sur la figure présentée dans l'étude d'impact et ce qu'on vous affiche ici.

Mme KATERIE LESCOP-SINCLAIR :

3715 Bien en tout cas, on pourra le regarder peut-être ensemble. Parce que moi, le Nord, je le vois au même endroit sur la figure.

M. JONATHAN MÉNARD :

3720 On pourra le regarder ensemble, certainement.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Merci, Madame.

3725 **Mme KATERIE LESCOP-SINCLAIR :**

Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3730 Merci. Monsieur, Réнал Paquette ?

M. RÉNALD PAQUETTE :

3735 Bonsoir.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3740 Bonsoir, Monsieur Paquette.

M. RÉNALD PAQUETTE :

3745 Bien c'est encore sur l'emprise de l'échangeur Saint-Saëns. Pourquoi que l'emprise est si grande par rapport à celle Des Laurentides et de Adolphe-Chapleau ?

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3750 Votre question étant ?

M. RÉNALD PAQUETTE :

3755 Pourquoi que l'emprise à l'échangeur Saint-Saëns est si grande par rapport à celle de Adolphe-Chapleau et Des Laurentides ?

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3760 O.K. Alors, on vient d'en parler... Est-ce que vous voulez un petit peu plus de précision, ou...?

M. RÉNALD PAQUETTE :

...Mais les voies d'accès aux terres agricoles vont ... est-ce qu'elles vont être facilitées ou... en étant...

3765 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

O.K. Madame Béland ?

Mme ODILE BÉLAND :

3770 Je vais demander à monsieur Kramer de venir nous expliquer...

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3775 Oui.

Mme ODILE BÉLAND :

3780 ... les échangeurs.

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

Oui, puis si je comprends bien, votre préoccupation c'est, excusez-moi, Madame la présidente c'est de savoir, par rapport à l'accès aux terres agricoles ?

3785

M. RÉNALD PAQUETTE :

Oui, exactement.

3790

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

Et vous, votre exploitation est du côté?

M. RÉNALD PAQUETTE :

3795

Ah, ben les deux côtés de la 19. Et on a des terres à l'ouest de la 19 puis à l'est de la 19...

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

3800

O.K.

M. RÉNALD PAQUETTE :

... accotées sur les ...

3805

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

O.K. D'accord. C'est ça. Comme on peut le voir, ici, il n'y aura pas un gros impact de ce côté-ci. Vous avez à peu près la même localisation de la route présentement. Fait que donc les terres que vous avez ici, on voit le petit chemin d'accès que vous avez ici pour y accéder. Dans ce secteur-là, on ne touche pas du tout à vos accès.

3810

De ce côté-là, c'est sûr que l'accès va être un peu, il va falloir qu'ils relocalisent un peu le long ici pour pouvoir accéder aux terres que vous avez ici. Mais, à partir d'ici, il n'y a aucun problème, vous pouvez avoir accès, il n'y a pas de contrainte.

3815

M. RÉNALD PAQUETTE :

O.K. Dans le fond, on cultive la terre tout le long de la 19 jusqu'à des Mille-Îles, est-ce qu'on va avoir accès à cette terre-là par des Perron ?

3820

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

Ben, c'est ça. Vous, votre terre, c'est les terres qui sont ici ?

3825

M. RÉNALD PAQUETTE :

Ouais, exactement.

3830

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

Oui, bien c'est ça. Vous pouvez avoir, soit accès comme présentement, comme je vous dis, par des Perron qui est, ça c'est le prolongement de Saint-Saëns mais c'est la même chose, vous avez l'accès ici qui se ramène à des Perron existant, et puis vous allez avoir accès à vos terres. Et puis, vous pouvez avoir aussi accès par des Mille-Îles, comme présentement je pense que vous avez des chemins d'accès un petit peu plus vers l'est, si je me souviens bien, dans ce secteur-là.

3835

M. RÉNALD PAQUETTE :

Ben, dans le fond l'accès est accoté sur des Perron présentement.

3840

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

Ouais, c'est ça. Vous avez un chemin qui passe en quelque part ici, dans l'emprise...

3845

M. RÉNALD PAQUETTE :

Exactement, c'est ça.

3850

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

C'est ça. C'est juste qu'il va falloir que vous, on passe ici un peu plus... un peu plus éloigné de la 335 mais c'est encore sur vos terres qui sont ici là.

3855

M. RÉNALD PAQUETTE :

On va avoir un accès pour aller puis revenir, c'est ça ?

3860 **M. JEAN-PIERRE KRAMER :**

Ben, c'est ça. Il va falloir que vous développiez un petit accès, comme vous avez fait ici dans vos terres, là.

3865 **M. RÉNALD PAQUETTE :**

O.K. il n'y a pas de...

3870 **M. JEAN-PIERRE KRAMER :**

Il n'y a aucune interdiction ici du moment que vous n'êtes pas dans la bretelle juste ici, vous pouvez avoir accès. C'est toutes les terres qui sont là, là.

3875 **M. RÉNALD PAQUETTE :**

O.K.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3880 Ça va ?

M. RÉNALD PAQUETTE :

C'est tout.

3885

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Merci. Monsieur Denis Bourgeois ?

3890 **M. DENIS BOURGEOIS :**

Madame la présidente...

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3895

Bonsoir.

M. DENIS BOURGEOIS :

3900

Monsieur le commissaire. Je suis citoyen de Bois-des-Filion depuis toujours. Donc, vous comprendrez que je suis très, très favorable à la venue de la 19. Il faut comprendre que ça fait 40 ans qu'on l'attend cette venue et j'en profiterais pour remercier le ministère d'apporter ce projet ici ce soir. Donc, je me suis pris des notes parce que je suis tellement enthousiaste que, probablement, je vous les dirai pas toutes. Vous savez, moi, ça fait 25 ans...

3905

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Est-ce que vous avez une question à nous poser?

3910

M. DENIS BOURGEOIS :

Absolument.

3915

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

O.K. faites un préambule très court.

M. DENIS BOURGEOIS :

3920

Juste vous dire, 25 ans que j'utilise la 19, matin et soir, et on est très anxieux de la voir.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3925

D'accord.

M. DENIS BOURGEOIS :

Ma question. Comme la protection de l'environnement de la 19 fait partie intégrante du processus du développement durable du projet de parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées au transport collectif, j'aimerais savoir : est-ce que le ministère des Transports a prévu de compenser pour les boisés et les espaces verts qui sont remplacés par les stationnements incitatifs ?

3930

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3935

Madame Béland ?

Mme ODILE BÉLAND :

3940

Je vais demander à monsieur Ménard de répondre à cette question-là, si vous me permettez.

M. JONATHAN MÉNARD :

3945

Madame la présidente, en fait, le ministère des Forêts, Faune et Parcs ont une exigence de reboisement par rapport au projet. Donc, toutes les pertes de boisées, autant celles générées par l'aménagement du stationnement, vont être compensées par du reboisement, idéalement dans la même région, et donc, à proximité du projet.

3950

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Ça va ?

3955

M. DENIS BOURGEOIS :

Oui, merci beaucoup. Bonne soirée. On a très hâte !

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3960

D'accord. On l'a entendu, c'est enregistré. Merci. Alors, notre dernier intervenant pour ce soir, Monsieur Ghyslain Laframboise ?

M. GHYSLAIN LAFRAMBOISE :

3965

Je vais vous emprunter une dernière seconde, je vais faire ça très vite. Présentement, je ne sais pas s'il y a quelqu'un de l'AMT qui est ici pour répondre à ma question, c'est comment vous allez régler le problème de sursaturation du terminus Montmorency à Laval ?

3970

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Sursaturation de..?

M. GHYSLAIN LAFRAMBOISE :

3975

Du terminus d'autobus de Montmorency. Présentement, le terminus d'autobus Montmorency à Laval n'a plus de quai d'autobus vide pour accueillir des nouveaux circuits d'autobus. Donc, il y a

même deux circuits de la STL qui étaient dans le stationnement au début et sont rendus maintenant sur la rue, sur le boulevard de L'Avenir.

3980

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Oui ?

3985

M. GHYSLAIN LAFRAMBOISE :

Je me demandais comment vous allez le régler pour mettre les nouvelles navettes pour aller à Bois-des-Filion à partir de Montmorency ?

3990

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Je vais aller du côté de la Ville de Laval ?

3995

M. LUDWIG DESJARDINS :

C'est plus pour la STL que la question pourrait être adressée. On va vous revenir demain avec une réponse.

4000

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Oui...

4005

M. LUDWIG DESJARDINS :

... à moins que les gens de l'AMT aient une réponse.

4010

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Oui. On va aller aussi du côté de l'AMT ?

4015

M. LUDWIG DESJARDINS :

Ouais, bien en fait, je crois avoir répondu un peu plus tôt à cette question-là quand on parlait de l'impact sur la ligne orange possible du projet. On est en train, comme je vous disais tout à l'heure, on est en train de faire une étude sur la capacité de tout ce qui est Montmorency au niveau accès autos, autobus, impact, circulation aussi autour. Donc, c'est quelque chose qui est présentement étudié et il y a un mandat qui a été donné.

4020 On est en train de faire l'état de la situation puis ensuite on va aller sur les pistes de solutions possibles qui, bien sûr, vont tenir compte de toute l'offre de service qui peut avoir un impact possible sur ce pôle-là.

M. GHYSLAIN LAFRAMBOISE :

4025 Parce que, il y avait déjà un projet qui a été... de Repentigny qui voulait aller jusqu'à Laval-Montmorency, qui était refusé, je crois, à cause qu'il n'y avait plus de places pour les accueillir ?

M. LUDWIG DESJARDINS :

4030 Bien, effectivement il y a un problème de... présentement il y a un problème de saturation et c'est pour ça qu'on l'étudie mais on ne peut pas présumer, c'est sûr aujourd'hui, des réponses que l'étude va apporter. Mais c'est quelque chose qu'on est en train de regarder.

M. GHYSLAIN LAFRAMBOISE :

4035 O.K. donc c'est possible.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

4040 Merci.

M. LUDWIG DESJARDINS :

4045 Merci.

M. GHYSLAIN LAFRAMBOISE :

4050 Bonne soirée.

MOT DE LA FIN

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

4055

Alors, ceci termine pour ce soir. Merci beaucoup de votre attention. Merci aussi pour vos questions. Merci au ministère et aux personnes ressources. Demain après-midi, nous allons donc poursuivre à 13h30, ici même. Alors, vous pouvez revenir avec vos questions, si vous en avez encore. Bonne soirée à tous.

4060

SÉANCE AJOURNÉE AU 23 SEPTEMBRE 2014 À 13h30

4065

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

4070

ET J'AI SIGNÉ:

4075

Louise Philibert, s.o.