

**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 2

1

Séance tenue le 23 septembre 2014 à 13h30
Centre Embassy Plaza
Salle Gouverneur
1003, boulevard Curé-Labelle
Laval

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI DU 23 SEPTEMBRE 2014	
MOT DE LA PRÉSIDENTE.....	1

PÉRIODE DE QUESTIONS :

M. Normand Legault.....	3
M. Guy Garand	32
Mme Brigitte Turcotte	53
Mme Krim Nacera	67
M. Normand Legault.....	72
M. Guy Garand	92

MOT DE BIENVENUE

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

5

Mesdames et Messieurs, bonjour et bienvenue à cette deuxième séance de l'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.

10

Avant de laisser la parole aux participants, je vais vérifier si le promoteur a déposé de nouveaux documents depuis la dernière séance. Madame Béland ?

Mme ODILE BÉLAND :

15

Non, on n'a pas déposé.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

20

Non. D'accord, merci. Et du côté des personnes ressources, avez-vous des documents que vous voulez déposer ?

Mme KATERI LESCOP-SINCLAIR :

25

Kateri Lescop-Sinclair, MFFP, j'aimerais déposer un avis de notre DGR qui sont des commentaires pour l'acceptabilité environnementale en réponse à un avis du MTQ. Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

30

Est-ce qu'il y a d'autres... Non, pas d'autres documents ? Parfait.

Alors, je vous informe que le registre est ouvert et vous pouvez dès maintenant vous y inscrire pour poser vos questions. Si vous avez l'intention de présenter un mémoire, veuillez en faire part à Madame Poliquin, coordonnatrice de la Commission d'enquête, qui est à la table située à l'arrière de la salle.

35

Avant d'appeler le premier intervenant, je tiens à vous informer que nous allons tenir une séance ce soir à 7h – 19h. Et je voudrais vous rappeler les règles de procédure en audiences publiques. D'abord, je demande aux participants d'éviter les préambules dans leurs questions, deux questions par intervention sont permises, et ce, sans sous-questions. Par ailleurs, vous pouvez vous réinscrire au registre pour d'autres questions relatives au projet. Toutes les questions et les réponses

40

me sont directement adressées. Enfin, je vous rappelle qu'aucune manifestation, remarque désobligeante, propos diffamatoire ou attitude méprisante ne seront tolérés dans la salle, et ce, afin de poursuivre le débat serein et respectueux que nous avons débuté hier soir.

45

Alors, j'invite maintenant à l'avant, Monsieur Normand Legault.

50

PÉRIODE DE QUESTIONS

M. NORMAND LEGAULT :

55

Bonjour, Madame la présidente, Monsieur le commissaire.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

60

Bonjour, Monsieur Legault.

M. NORMAND LEGAULT :

65

Hier, dans la présentation du promoteur, on voyait au niveau affectation agricole qu'il y avait un lien qui permettait d'enjamber la Rivière-des-Mille-Îles – corrigez-moi si je ne suis pas dans la bonne nomenclature – mais, je voudrais connaître en quoi consiste ce lien-là. Est-ce qu'on peut avoir des explications additionnelles de la part du promoteur ?

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

70

Alors, vous voulez avoir des explications par rapport au lien ?

M. NORMAND LEGAULT :

75

C'est ça. Dans le sens comment on va utiliser ? C'est quoi au juste ? Si c'est possible ?

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Certainement. Madame Béland ?

80

Mme ODILE BÉLAND :

85

Est-ce que j'ai bien compris la question qu'il s'agit des véhicules de ferme ou... Oui. Sur le nouveau pont qui va être construit à l'est du pont Athanase-David, la piste multifonctionnelle qu'il franchit va avoir une largeur un peu plus grande au niveau du pont et ça va permettre donc le passage de véhicules de ferme. Il va falloir qu'on trouve une façon sécuritaire de le faire pour permettre de ne pas mettre en jeu la sécurité des autres usagers, donc, des cyclistes et des piétons qui vont pouvoir utiliser la piste en été. Mais, on va trouver une façon de le faire de façon sécuritaire.

90 Si vous voulez, je peux demander à M. Jean-Pierre Kramer de venir montrer comment les accès vont se faire à cette piste-là. Mais, on est conscient qu'il faut trouver une solution pour permettre de continuer ce qui se fait déjà actuellement, de pouvoir traverser le pont étant donné que c'est une route et non une autoroute.

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

Madame Béland, est-ce que je peux vous demander de m'adresser la réponse à moi, s'il vous plaît ?

100 **Mme ODILE BÉLAND :**

Oui, excusez-moi.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

105 Merci. Est-ce que vous voulez qu'on regarde sur plan ?

M. NORMAND LEGAULT :

110 J'apprécierais. Puis, elle m'a dit, la largeur était supposée être un peu plus large à ce niveau-là, j'aimerais avoir la dimension plus exacte, s'il vous plaît.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

115 D'accord.

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

120 Oui. Madame la présidente, on peut voir ici sur la figure, si on se localise, on a le Nord qui est de ce côté-ci, la Rivière-des-Mille-Îles, le territoire de Laval et le territoire de Bois-des-Filion. Donc, l'accès pour les véhicules lents peut se faire ici par la Terrasse Brissette. Comme Madame Béland l'a mentionné, va falloir réfléchir à un dispositif qui va permettre l'accès contrôlé des véhicules qui en feront la demande. Par la suite, on circule sur le pont, sur une piste qui est d'une largeur de 6 mètres et demi et qui vient sortir à la 39^e avenue à Bois-des-Filion. Ce corridor-là, étant donné qu'on est aussi en partage avec d'autres véhicules, comme les cyclistes, les piétons, il faut aussi discuter avec tous nos partenaires pour en venir à un mode de fonctionnement sécuritaire pour tout le monde.

125

M. PIERRE-ANDRÉ, commissaire :

130 Et permettez-moi, Monsieur Kramer, la largeur, c'est combien?

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

135 Six mètres et demi.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

140 Six mètres et demi. Et ça serait quoi un peu les stratégies possibles, les dispositifs possibles pour permettre cette cohabitation ?

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

145 Pour ce qui est de la circulation comme telle sur la structure, il faudrait imaginer quelque chose comme... si on peut imaginer présentement une route, on a des accotements, donc, les véhicules qui sont les véhicules plus gros pourraient circuler comme sur la route, et puis, les accotements seraient réservés aux cyclistes et aux piétons. À l'intérieur de ça, comme je vous dis, il y a des discussions. On a déjà rencontré Vélo Québec qui avait des commentaires intéressants là-dessus. On va continuer à rencontrer les autres partenaires qui sont impliqués pour pouvoir en venir à un compromis acceptable pour tout le monde.

150 **M. PIERRE-ANDRÉ, commissaire :**

O.k. Quelle est la fréquence de traversée des véhicules de ferme sur le pont David actuel ?

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

160 Là-dessus, j'aurais plus de difficulté à vous répondre, là. Pour l'instant, on n'a pas de compteage spécifique à ce genre de véhicules-là. On peut supposer, par exemple, que c'est quand même un usage qui est assez restreint étant donné que du côté de Bois-des-Filion, il n'y a pas nécessairement vraiment de grands territoires agricoles, on parle plus du côté de Laval. Mais, c'est sûr que ça peut arriver à l'occasion, fait qu'on veut garder la possibilité ouverte pour ces usagers-là.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

165 O.k. Puis, vous n'avez pas idée non plus du nombre de producteurs qui louent des terres d'un côté ou l'autre ou qui sont propriétaires de terres d'un côté ou l'autre de la Rivière-des-Mille-Îles?

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

170 Non. À cet effet, on va approcher l'UPA Laval-Outaouais-Laurentides pour justement discuter de cette problématique-là. Pour l'instant, on n'a pas eu de réponse de leur part encore.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

175 Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

180 Puisqu'on a l'image qui montre la Terrasse Brissette, ce qui est un petit secteur, un petit quartier, étant donné qu'il va y avoir une reconfiguration, les résidents de ce secteur-là, comment vont-ils pouvoir avoir accès à l'arrêt d'autobus sur le boulevard des Laurentides ? Est-ce qu'il y a quelque chose qui va être prévu ?

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

185 Pour ce qui est de l'accès à la Terrasse Brissette au réseau de transport en commun de la Ville de Laval, présentement,, il y a un feu de circulation ici qui ne sera plus là. Donc, leur accès pour l'autobus va être ici au coin du boulevard des Mille-Îles, circuit d'autobus 74 au lieu du circuit d'autobus 39 ou 17, si ma mémoire est bonne. Donc, c'est à cette intersection-là qu'ils vont avoir accès au transport en commun.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

195 D'accord, merci. Monsieur Legault, est-ce que vous avez une deuxième question?

M. NORMAND LEGAULT :

200 Est-ce à dire... ça répond partiellement. C'est parce que c'est sûr, pour la partie pont, je comprends qu'on va avoir la possibilité, mais c'est pour accéder au pont de part et d'autre, il va falloir se débrouiller dans les rues, comme on peut dire, plus locales parce qu'on ne pourra pas plus accéder sur la partie 19, si je comprends bien ? C'est juste la partie pont ce que je vois comme explication qu'on a présentement.

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

Évidemment, comme toute autoroute, les véhicules lents ne sont pas autorisés à circuler directement sur l'autoroute. La vitesse minimum sur les autoroutes est de 60 km/heure. Fait qu'étant donné ce fait-là, il faut que vous circuliez à travers les rues municipales pour ces petites sections-là.

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

Est-ce qu'ils ont droit de circuler sur un boulevard urbain?

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

Oui. Un véhicule de ferme peut toujours circuler moyennant qu'il ait un triangle orange à l'arrière, il n'y a aucune restriction, à part, comme je vous dis, pour les autoroutes où est-ce que là on a vraiment à l'entrée des bretelles, un panneau de signalisation qui nous indique que les véhicules lents ne sont pas autorisés.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

As-tu une autre question ?

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

Peut-être, Monsieur – excusez-moi, j'ai oublié votre nom.

230 **M. NORMAND LEGAULT :**

Legault.

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

Monsieur Legault, est-ce que vous êtes directement concerné par cette situation ? Parce que je vous poserai des questions si vous l'êtes.

240 **M. NORMAND LEGAULT :**

Ça me ferait grand plaisir. C'est sûr que personnellement je n'ai pas de la machinerie, puis, je ne cultive pas à l'extérieur de l'Île de Laval. Mais, hier, l'autre participant, monsieur Paquette, cultive, ils font du battage à Blainville, et il y a une ferme sur la rue Des Perron, ils ont des terres qu'ils louent

245 à Sainte-Anne-des-Plaines et, régulièrement, il circule de la machinerie d'un endroit à l'autre. Eux autres aussi, ils ont pris de l'ampleur.

250 Justement hier, après le retour, je suis allé vérifier le Guide sur le règlement concernant la visibilité et la circulation des machines agricoles d'une largeur de plus de 2,6 mètres. C'est un document qui a été... on est obligé de prendre connaissance, c'est en mars 2014, et là-dessus, on voit qu'il faut être plus prudent, disons quand on conduit des machines agricoles. Ils nous obligent à avoir une escorte pour un véhicule qui a plus de 5,3 mètres. Puis, je me suis rendu compte que la ferme près de chez nous, ils sont rendus avec un escorte, donc, le véhicule est de gabarit excédentaire à 5,3 mètres. Parce qu'entre 5,3 et 7 mètres, ça prend un véhicule d'escorte et, entre 7 et 7,5 mètres, un véhicule d'escorte à l'avant, je veux dire, et à entre 7 et 7,5 mètres, ça prend un 255 véhicule d'escorte et à l'avant et à l'arrière de la machinerie. Il y a toutes les bandes réfléchissantes... c'est sûr qu'on a axé beaucoup sur la sécurité au point de vue des clignotants et autres. Fait qu'à ce moment-là, ça commande, je dirais, pour faciliter le déplacement de ces véhicules-là.

260 Vous pouvez poser les questions, je vais essayer de vous répondre dans la mesure du possible là-dessus.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

265 Non, c'est bon. C'est bon. Je me demandais quel genre d'équipement vous traversiez, mais là, ça dépend de...

M. NORMAND LEGAULT :

270 C'est toutes des aides récolteuses qu'ils ont là-dessus...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Des ?

275 **M. NORMAND LEGAULT :**

280 Des aides récolteuses. Ce sont comme des remorques qui ont comme des... si on peut dire, des tables qui s'ouvrent dans le champ et les cueilleurs peuvent mettre à ce moment-là les légumes soit dans des paniers ou soit directement sur la table et puis ça s'accumule dans les bennes. C'est surtout ces véhicules-là qu'on doit, disons transporter d'un champ à l'autre lors des récoltes.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

285 O.k.

M. NORMAND LEGAULT :

290 Les autres véhicules, c'est sûr, ils sont plus faciles, ils sont plus normés je dirais, autant les équipements de préparation de semis ou bien de labours, mais ce sont des équipements spécialisés dans les récoltes. Je sais que mon voisin, il a une batteuse, c'est sûr qu'il enlève son nez, là, mais il reste quand même... c'est assez imposant là-dessus quand même.

295 On essaie le plus possible de déplacer ces véhicules-là hors période de pointe, autant le soir que le matin, parce que ça rend moins nerveux le monde. Effectivement, ce n'est pas toujours sécurisant de voir arriver un monstre qui est trois fois la hauteur quasiment ou en gabarit d'un véhicule, fait que... Mais, il reste que quand même, il faut les déplacer. C'est sûr que si on enlève cet accès-là, il nous reste de passer sur la 125 à Terrebonne ou la 117 qui est le boulevard Curé-Labelle. Ça commence à être assez difficile. Ou, il y a toujours une solution, il y a toujours une solution dans 300 la vie, c'est d'avoir des camions-remorques fardières. Mais, ça laisse que c'est très exigeant là-dessus, là, pour déplacer la machinerie, surtout si vous le faites sur une période fréquente, c'est plus encombrant là-dessus.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

305 La préoccupation que vous souleviez et la réponse que vous avez eue de 6,5 mètres de large, ce que vous me dites, c'est qu'il y a certains équipements qui peuvent être plus que 6,5 mètres de large ?

310 **M. NORMAND LEGAULT :**

Je ne penserais pas, là.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

315 Vous ne penseriez pas, o.k.

M. NORMAND LEGAULT :

320 On est rendus, comme je vous dis, en deçà de 7 mètres.

M. PIERRE-ANDRÉ, commissaire :

Oui.

325

M. NORMAND LEGAULT :

Je pense, 7 mètres, vous savez comme moi, ça commence à être assez imposant.

330

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

C'est large.

M. NORMAND LEGAULT :

335

Et l'accès, ils disaient, je pense, c'est 6,5 qu'ils ont dit tantôt, là, je pense que ça devrait être suffisant. Ce sont les approches, quand je vois ça ici là, qui me disent qu'on ne peut pas virer ça sur un dix sous, là, quand même, c'est pour ça que je vois du côté de Bois-des-Filion, ce n'est pas un vélo, là, c'est ça que je veux dire. Je pensais qu'on se rendait au moins à la rue 344, je crois, là – Adolphe-Chapleau, là – je vois qu'il va falloir qu'on réfléchisse un peu plus là-dessus pour améliorer l'accès du côté Bois-des-Filion, parce que sinon, c'est beau traverser le pont, après ça, il faut s'assurer là-dessus que ce soit plus sécuritaire.

340

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

345

Une fois que la traversée est faite vers Laval, la Terrasse Brissette, à ce moment-là, il faudrait prendre des routes secondaires pour retrouver sur le boulevard des Mille-Îles...

M. NORMAND LEGAULT :

350

C'est ça.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

355

...pour pouvoir rentrer éventuellement sur les terres.

M. NORMAND LEGAULT :

360

Disons que la ferme qui a une grosse entreprise, ils ont des accès directement par des Mille-Îles, fait que Terrasse Brissette, c'est là que ça complique un peu la vie, il faut que tu ailles remonter

par des Laurentides jusqu'à boulevard des Laurentides, il faut que tu fasses un U pour revenir sur tes pas.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

365

O.k.

M. NORMAND LEGAULT :

370

Moi, je croyais qu'on se rendait au moins jusqu'à des Mille-Îles, mais là, je vois qu'on a arrêté... on fait le pont pas plus, je m'attendais qu'on ait un peu plus large que ça.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

375

O.k.

M. NORMAND LEGAULT :

380

Ce serait... en tout cas. C'est comme dans la vie, on ne peut pas tout avoir.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Merci.

385

M. NORMAND LEGAULT :

C'est ma deuxième question ou si... ?

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

390

Allez-y.

M. NORMAND LEGAULT :

395

O.k. Ma deuxième question. Hier, dans un acétate, on a vu qu'il y avait, surtout la sortie Avenue des Perron/Saint Saëns, il y avait une boucle en direction nord pour le retour à l'heure de pointe du soir. Je ne sais pas si on peut la revoir ? Puis, il y a un membre du promoteur qui est venu nous expliquer qu'on préférerait ce genre de sortie qu'à une sortie style qu'on a vu tantôt, ou qu'on peut voir, à des Laurentides et des Mille-Îles, une sortie que j'appelle, moi, directe. Comme on voit de plus

400 en plus, on a refait l'accès à la 50 et la 148, ce sont des sorties qui sont beaucoup plus, je dirais, restreintes. Et on nous expliquait que c'était pour aider l'achalandage.

405 Moi, je me demandais est-ce qu'on a fait une étude de circulation, là – je ne suis pas familier avec les termes – au niveau de cette sortie-là de des Perron versus des Mille-Îles, et j'irais encore plus loin que ça, versus le boulevard de la Concorde ? Parce qu'à l'époque, quand on a fait le boulevard de la Concorde, on a fait ça vraiment très limité, puis je présume que le boulevard de la Concorde, il y a quand même assez d'achalandage à l'heure de pointe du soir. Fait que c'est pour ça que je me posais la question, est-ce qu'on a justifié ça par une étude de circulation, et si c'était possible de connaître la teneur de cette étude-là.

410

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Alors, on a sur l'écran le secteur en question. Madame Béland, pourriez-vous nous expliquer s'il y a eu des études pour regarder des solutions alternatives ?

415

Mme ODILE BÉLAND :

420 Si vous permettez, je vais demander à madame Sylvie Daoust de venir expliquer les études de circulation. Je vais demander à Jean-Pierre Kramer de ne pas rester trop loin non plus pour la configuration. On va essayer de répondre aux deux aspects.

Mme SYLVIE DAOUST :

425 Oui, il y a eu des études de circulation qui ont été réalisées, qui ont défini les débits de circulation à différents endroits. Je ne me rappelle pas des données par cœur, je vais devoir, donc, retourner dans mes notes pour...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

430 Si vous voulez, on peut passer l'explication de la configuration, vous laisser le temps de trouver, puis...

Mme SYLVIE DAOUST :

435 Comme on peut voir ici, sur la ligne d'en haut, ça représente de façon schématique les géométries de... ici, c'est la Rivière-des-Mille-Îles, au sud de la Rivière-des-Mille-Îles – là je ne sais pas si vous pouvez voir de la distance où vous êtes – mais les chiffres de données de circulation sont indiqués en petits caractères ici avec les niveaux de services correspondants. Sur la figure d'en haut, ça représente la pointe du matin, et sur la figure d'en bas, ça, représente la pointe du soir.

440

Donc, c'est sûr qu'en pointe du matin ici, le débit sortant, c'est cette boucle-là ici qui fait l'objet d'une interrogation, le débit ici est plus faible. Le débit est beaucoup plus élevé en sortie ici, donc, on a préféré faire une sortie en boucle qui donne un accès direct vers l'ouest plutôt que de faire une sortie en losange ici qui oblige un mouvement fort à effectuer un virage à gauche à un feu de circulation. Là, je présume que vous ne pouvez pas voir le chiffre du débit de sortie, mais il est de l'ordre...

445

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

On ne peut pas lire la légende, est-ce que ce serait possible de...?

450

Mme SYLVIE DAOUST :

La légende des couleurs ?

455

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Oui, s'il vous plaît.

460

Mme SYLVIE DAOUST :

Les couleurs, ce sont les niveaux de services qui expriment le niveau, si on veut, de fluidité sur la route. La couleur verte représente un niveau de service de A, B ou C où là, l'autoroute est quand même pas mal fluide. Les véhicules circulent généralement à 100 km/heure, il n'y a pas beaucoup de perturbation sur la route. La couleur jaune ici, ça représente un niveau de service D où commence à voir certaines perturbations où là les mouvements entre les véhicules, ça peut entraîner certains mouvements de freinage des fois pour laisser passer un véhicule, il y a un petit plus de perturbation.

465

Le niveau de service en orange ici, c'est le niveau de service E, là on le voit à une entrée vers la voie rapide ici qui est très chargée, ça va entraîner beaucoup de mouvements de changement de voies pour la convergence, d'où le niveau de service E qui va être là, parce qu'il va y avoir... les gens vont devoir laisser la place à certains véhicules entrants. Et comme le débit sur la voie rapide est assez élevée, la voie de gauche ne permet pas à tout le monde de se tasser, donc, il y a une certaine friction.

470

475

Quand c'est rouge ici, c'est que là, les vitesses sont passablement ralenties sur la voie rapide. On peut parler de vitesse qui peuvent descendre à 60 km/heure ou même en dessous de 60 km/heure. C'est un niveau de service de congestion.

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

Alors, qu'est-ce qui explique la congestion à cet endroit-là en particulier ?

485 **Mme SYLVIE DAOUST :**

Ici, c'est qu'il y a beaucoup de mouvements forts qui entrent sur la voie rapide, les débits sont élevés. Donc, les débits entrants, comme en pointe du soir ici, le débit entrant qui provient de Saint-Saëns est assez élevé. Alors, le débit entrant aussi à des Laurentides est aussi élevé. Et il y a un facteur de proximité des différents aménagements qui fait en sorte qu'il y a des ondes de convergence des véhicules.

490 Un véhicule qui rentre sur une voie rapide, il exerce une influence sur 450 mètres de l'autre côté, et le véhicule qui sort de la voie rapide exerce une influence sur 450 mètres avant la sortie. Donc, il y a beaucoup de mouvements de changement de voies dans ces secteurs-là. Et à cause de
495 la proximité des différentes artères, ces zones-là, parfois, se chevauchent. Donc, ça implique qu'il va y avoir certaines difficultés comme entre des Mille-Îles ici, l'axe des Mille-Îles, des Laurentides et l'axe de la 344 sur le point, la même chose le soir en direction nord. Sur le pont, les deux zones de convergence vont se chevaucher, donc, il va y avoir certaines frictions à cet endroit-là.

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

Peut-être que vous pourriez poursuivre...

505 **Mme SYLVIE DAOUST :**

Pour répondre à la question du débit sortant...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

510 Oui.

Mme SYLVIE DAOUST :

...ici dans la boucle qui est là, est de l'ordre de 400 à 500 véhicules à l'heure.

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

C'est bon ? Je me demandais s'il y avait un autre chiffre. C'est bien. Donc, déjà même avec le projet sur la table, il y a déjà des espaces de congestion quand il y a de l'affluence ?

520

Mme SYLVIE DAOUST :

Il y a déjà des espaces de congestion en période d'affluence, oui.

525

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

O.k.

530

Mme SYLVIE DAOUST :

Le Ministère a dû faire des choix dans ce sens-là.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

535

Ça veut dire que si – mon raisonnement peut être faux, vous me corrigerez – si le développement résidentiel est stimulé dans les villes de Blainville, Sainte-Anne-des-Plaines, Terrebonne, Bois-des-Filion, avec le début des travaux, quand on va arriver en 2024, quand vous allez être en opération, parce qu'on a calculé les délais d'hier, c'est 9 ans et demi, donc, c'est une opération vers 2024 - 2025; donc, à ce moment, on risque d'avoir une congestion au moins égale sinon supérieure à celle-là, et la congestion va augmenter avec les années. Donc, on reste dans la boucle où il va falloir imaginer peut-être une troisième voie d'auto ?

540

Mme SYLVIE DAOUST :

545

Les données illustrées là constituent une projection en 2026 au moment où, 20 ans plus tard, comme l'a expliqué monsieur Tremblay hier, selon nos modèles, donc, les développements sont déjà pris en compte dans nos modèles de transport.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

550

O.k. Mais, c'est pour 2026, alors que l'autoroute sera en opération en 2024, en gros dans le meilleur des cas, à peu près, dans le cas de l'échéancier que vous nous avez donné, 90 mois, à partir du moment où vous avez l'autorisation du décret. O.k.

555

Mme SYLVIE DAOUST :

Oui.

560

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

565

O.k. Je vais poursuivre un peu. Qu'est-ce qui pourrait être fait pour rendre un boulevard urbain sécuritaire ? Là on regarde l'option autoroute, je le conçois bien, puis, l'option boulevard urbain a été écartée assez rapidement sur des considérations dites sécuritaires. Ici, on a beaucoup d'entrées, sorties, donc, à chaque entrée, à chaque intersection, il y a des risques accrus, j'imagine, ça me semble assez évident.

570

Donc, qu'est-ce qui pourrait être fait pour créer plutôt qu'une autoroute un boulevard urbain sécuritaire qui permettrait de maintenir une mobilité ? Même si c'était une autoroute, là, même si ce sont les mêmes intersections et tout ça, un débit maximum de 60 km/heure – je ne sais pas, je rêve, là, des choses folles – qui permettrait juste de rendre la fluidité constante, de réduire les impacts, de permettre le type de véhicules de... Expliquez-moi ce qu'on pourrait faire un boulevard urbain sécuritaire.

575

Mme SYLVIE DAOUST :

580

Il faut comprendre qu'un boulevard urbain est déjà présent entre le boulevard des Laurentides et la couronne nord. Il y a déjà quatre voies de circulation qui sont là. On a des carrefours qui ne fonctionnent pas, il y a un échangeur qui est déjà justifié au carrefour d'Adolphe-Chapleau...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

585

Oui.

Mme SYLVIE DAOUST :

590

...et de la 344, les feux sont à leur maximum. On est même obligé d'imposer des retards aux véhicules qui circulent à contresens de la pointe pour donner plus de temps de vert aux véhicules qui sont dans le sens de la pointe. Un échangeur est également justifié au boulevard Dagenais. Là, il y a des «préparez-vous à arrêter», là, parce que... On n'est pas capable de donner plus de temps, les feux sont optimisés, ils sont au maximum. Donc, déjà, à ces deux extrémités-là, l'échangeur est justifié.

595

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Oui. Mais, est-ce qu'on ne pourrait pas faire un boulevard urbain? Est-ce qu'échangeur veut dire automatiquement autoroute? Il faut que je comprenne.

600 **Mme SYLVIE DAOUST :**

Comme le boulevard urbain est déjà existant sur la couronne nord...

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

O.k. Peut-être juste préciser. Le boulevard urbain existe...

Mme SYLVIE DAOUST :

610 Oui.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

615 Il y a quatre ou cinq feux de circulation désynchronisés, on passe de quatre voies, trois voies à deux voies, trois voies, une voie, deux voies, trois voies. En tout cas, on est dans une espèce d'anarchie, pour l'instant, de structure. Donc, c'est sûr qu'il n'est pas optimal, c'est sûr que les feux ne sont pas synchronisés, c'est sûr que le nombre de voies n'est pas égal partout, c'est sûr que les ralentissements sont imposés, les contraintes sont énormes à chaque intersection. Mais, on pourrait imaginer quelque chose de plus innovateur, non ?

620 **Mme SYLVIE DAOUST :**

On ne peut pas synchroniser des feux, par exemple, entre Dagenais et Saint-Saëns, la distance est trop grande, ça ne nous donnerait rien.

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

O.k. Donc, ça prendrait quelques échangeurs ?

630 **Mme SYLVIE DAOUST :**

635 Ces deux endroits, les échangeurs sont justifiés. Demain matin, on pourrait aménager un échangeur au niveau du boulevard Dagenais sans causer de problèmes de sécurité. On ne pourrait pas le faire à Adolphe-Chapleau, par exemple. Là, c'est contre indiqué au niveau de la sécurité routière parce qu'il y a déjà des feux au nord, il y a des feux au sud, les usagers seraient – comment je dirais ça – il y aurait une mauvaise perception de la situation et ça pourrait engendrer des accidents très graves.

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

O.k. Je comprends.

645 **Mme ODILE BÉLAND :**

Vous me permettez d'ajouter qu'on a... Les améliorations qu'on a faites au cours des années 2000, c'est justement pour essayer d'améliorer la fluidité en conservant la configuration actuelle ou à peu près. Fait que c'est là qu'on a élargi aux intersections pour améliorer la fluidité aux intersections. Ça a donné un certain résultat, mais le constat est que c'est nettement insuffisant maintenant.

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

655 Mais, je trouve qu'on écarte très vite le boulevard urbain, parce que même dans l'étude, on l'aborde, mais dans le fond, ça fait quelques paragraphes dans l'étude d'opportunité de 2006, dans votre étude d'impact, en y référant. On l'écarte pour une raison qui semble être de sécurité, puis, je me demande, pourtant, les boulevards urbains sécuritaires, ça doit exister. Et le défi ici qui m'apparaît à moi, dans ma lecture, c'est un défi de fluidité, fluidité aussi pour arriver à Ahuntsic, fluidité pour franchir le pont, fluidité aux intersections des autoroutes principales.

660 J'aimerais ça vraiment vous entendre sur comment on fait, c'est quoi les critères qu'on aurait pu se présenter ici, qui nous auraient permis de faire un boulevard urbain et non pas quelles sont les contraintes qui nous empêchent d'en faire un.

665 **Mme SYLVIE DAOUST :**

C'est toujours une analyse de fluidité et de circulation, de sécurité parfois, qui fait que le choix est fait. Sur le boulevard urbain à deux voies... On a examiné la possibilité de faire un boulevard urbain à deux voies par direction sur l'ensemble du secteur en faisant... pour voir qu'est-ce que ça pouvait donner.

670 **Mme ODILE BÉLAND :**

Est-ce qu'on peut demander à monsieur Kramer de rajouter des informations sur les configurations ?

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

Parfait.

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

685 Pour ce qui est de la sécurité, il faut imaginer, quand on est en autoroute, jamais qu'on va avoir de virages qui vont avoir un angle de 90 degrés avec les véhicules qui s'en viennent. Donc, on parle ici de gravité des accidents. C'est-à-dire, quand on a des intersections avec des grands volumes, la difficulté de lire ça... faites juste imaginer, par exemple, quand on arrive à une intersection où est-ce qu'on a quatre *stop*, et puis qu'on a plusieurs voies de large. Ou, par exemple, une intersection où est-ce qu'il y a des feux, puis, les feux sont éteints, tout le monde faut qu'ils fassent un stop. Les gens, quand ils arrivent, ils ne savent plus un moment donné, qui est-ce qui doit démarrer, à qui c'est le tour.

690 C'est un peu le principe de cette perception-là qu'on n'a pas. Quand ça devient trop large, les gens ont beaucoup de difficulté à imaginer comment les autres vont réagir, et puis ça peut amener des comportements qui peuvent être à risque. Et, dans ce cas-là, les accidents, au lieu d'être un accident, par exemple, d'entrée d'autoroute avec un angle très faible où est-ce que c'est de la tôle, les gens qui vont avoir un «constarium» et qui vont repartir après. Ça va faire des accidents à blessés graves ou même mortels. Fait qu'au point de vue sécurité, il vient un moment donné où le débit, quand il est trop grand, on n'est plus capable de fonctionner, on peut plus l'améliorer. C'est que les intersections ne sont pas traitables.

700 Je vous dirais, quand vous avez demandé votre première question, qu'est-ce qu'on peut faire, ce qu'on pourrait faire, c'est de faire un boulevard sans intersections avec un terre-plein au centre. Là, c'est sûr que ça irait bien. Mais là, le problème, c'est qu'il faut faire des intersections, il faut amener les usagers dans notre autoroute, il faut les laisser sortir aussi. Donc, la manière sécuritaire de faire ça, c'est de faire un échangeur, un échangeur qui permet d'avoir, comme je vous dis, de la convergence, 705 de la divergence, c'est-à-dire des véhicules qui se séparent, qui s'entrecroisent, mais qui ne se coupent pas à 90 degrés. Donc, c'est là la grosse problématique de sécurité quand on vient avec des débits trop forts, on ne peut plus passer sécuritairement là-dessus.

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

Je comprends qu'on ne pourrait pas faire un boulevard urbain avec des échangeurs, c'est-à-dire de limiter la vitesse sur l'autoroute à 60 km/heure ou 70 km/heure, transformer la structure que vous proposez intégralement ...– oups, c'est parti un petit peu. Il y a quelque chose qui vient de tomber en bas de la table - donc, qui serait juste l'équivalent d'un boulevard qui pourrait être utilisé par 715 les différents équipements, qui aurait une voie prioritaire, aux intersections majeures, il y aurait ces échangeurs qui permettent d'avoir les accès, puis de circuler, et puis la fluidité serait là, puis, bon.

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

720

Si vous me donnez la chance, ce que ça va donner, si vous faites ça, c'est de faire comme l'équivalent d'une autoroute puis dire que les gens ne rouleront pas plus que 50 km/heure dessus. Si on a la capacité d'avoir un débit plus fort, pourquoi est-ce qu'on s'en priverait ? Si on amène un équipement assez sécuritaire, où est le problème de leur permettre de rouler à 100 km/heure ?

725

C'est ça qui arrive, c'est que si on fait un boulevard, on met des échangeurs, puis, on restreint les accès, au bout du compte, on va avoir une autoroute mais avec un panneau au lieu d'être écrit 100, ça va être écrit 60. Ça n'a pas vraiment de... c'est sémantique, on ne parle plus de changer de concept, c'est juste qu'on diminue la vitesse. Si c'est ça qu'on veut, ça c'est une autre affaire, mais ce n'est pas nécessairement un problème de sécurité.

730

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

735

O.k. Parce que quand je vois la diminution de vitesse, je vois la diminution des émissions de polluants pour un certain nombre, ce qui est vrai en partie.

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

740

Là-dessus, je pourrais vous passer M. Pierre Tremblay qui va pouvoir vous expliquer la relation entre vitesse et émission des polluants.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

745

Parfait. Écoutez, peut-être pas maintenant, on pourra revenir sur ça, mais, ça m'intéresserait d'avoir la relation entre la vitesse et le bruit, entre la vitesse et les contaminants, entre la vitesse et les risques d'accidents, pour réussir à voir pourquoi 90 km/heure, pourquoi 100. Et à 60, je pense qu'on aurait atteint les mêmes objectifs parce que les délais pour rentrer par l'autoroute 19 actuellement sont plus courts que ceux pour rentrer à Montréal par l'autoroute 15. À moins que vous me disiez l'inverse, mais on reviendra sur ces questions-là dans quelques minutes.

750

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

755

Je vous dirai, un autre petit problème de ça, c'est que pour l'utilisateur se comporte en fonction d'une vitesse affichée, il faut lui offrir un milieu qui va lui faire comprendre que c'est la vitesse sécuritaire à employer. Si on enlève les intersections puis les feux de circulation...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

760 C'est vrai, on est bête.

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

765 Je peux mettre un panneau de 50, mais je vous dire que les corps policiers vont pouvoir s'en donner à cœur joie.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

770 Oui.

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

Il n'y aura pas beaucoup de respect du panneau, là.

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

O.k. Il faudrait des ronds-points là.

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

780 Avant de passer la parole à quelqu'un d'autre, si vous voulez parler...

M. PIERRE-ANDRÉ, commissaire :

785 Non, c'est bon, c'est bon. Pour l'instant, c'est bon. Merci.

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

790 - O.K. Merci.

Mme SYLVIE DAOUST :

795 Est-ce que vous voulez que je vous explique les boulevards ou pas? Non? La fluidité sur le boulevard urbain, est-ce que vous voulez voir ou pas? Non?

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Est-ce que vous voulez allumer votre microphone, s'il vous plaît?

800

Mme SYLVIE DAOUST :

Est-ce que vous désirez voir la fluidité sur les boulevards ou pas?

805

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Sur les boulevards urbains?

Mme SYLVIE DAOUST :

810

Boulevard urbain, ce que ça donne un boulevard urbain.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

815

Oui, allez-y.

Mme SYLVIE DAOUST :

820 On a examiné, oui, le boulevard urbain à deux voies avec terre-plein. Donc, à Bois-des-Filion ici, on conserve le niveau du carrefour, on le conserve à F comme il est actuellement, avec l'ensemble des retards qu'il y a partout et, avec l'augmentation naturelle qui va être engendrée d'ici 2026, donc, le retards vont s'amplifier.

825 Ces carrefours-là vont avoir le même niveau de service sur l'ensemble du parcours, autant en pointe du matin que du soir, à l'exception ici, on a un niveau de service D. On a beaucoup de mouvements, de virages à gauche ici, à presque tous les carrefours, il y a des mouvements qui ont un niveau de service F, donc, il y a de la congestion sur l'ensemble du parcours à toutes les intersections.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

830

Qu'est-ce qui était prévu aux intersections, ce serait des lumières ?

Mme SYLVIE DAOUST :

835

Oui, c'est un boulevard urbain contrôlé par feux de circulation.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Par des lumières.

840

Mme SYLVIE DAOUST :

Donc, c'est pour ça que cette situation-là ne pouvait pas être acceptable. Ça ne rencontrait pas non plus les objectifs d'éviter des débordements sur le réseau adjacent sur le réseau municipal.

845

Donc, à partir de ça, on a regardé aussi si on devait faire des intersections surdimensionnées pour avoir à peu près la même configuration qu'on a actuellement, c'est-à-dire passer plus de voies en mouvement tout droit et rabattre la voie en aval de l'intersection, ce qui donne aussi des risques d'accidents parce que là, le flot de véhicules passe au feu, mais la voie de droite doit toujours se rabattre dans la deuxième voie pour pouvoir conserver l'idée d'avoir un boulevard urbain à deux voies.

850

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Ça me semble très large sur votre dessin, le boulevard Dagenais, est-ce qu'il y a une augmentation du nombre de voies par rapport à l'existant ?

855

Mme SYLVIE DAOUST :

Ici ?

860

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Oui.

865

Mme SYLVIE DAOUST :

Non. Par rapport à l'existant, c'est la même chose, il y a trois voies ici comme ça.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

870

Sur le boulevard Dagenais.

Mme Sylvie DAOUST :

875

Sur le boulevard lui-même?

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Oui, sur le boulevard Dagenais.

880

Mme SYLVIE DAOUST :

Bien, présentement, il n'y a pas de... présentement, c'est un carrefour à niveaux et de l'autre côté, on tourne immédiatement pour s'en aller sur une petite voie de service qui longe l'autoroute pour aller vers un centre d'achats. Fait que la définition des voies a été faite pour accepter les débits de circulation qui vont être générés dans une perspective future d'adaptation du boulevard Dagenais avec la Ville de Laval.

885

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Alors, donc, il y a trois voies vers l'est et vers l'ouest sur le boulevard Dagenais si je comprends bien. Parce que ça, ça complique l'intersection le fait que vous avez des feux de circulation et puis que vous avez trois voies dans chaque direction. Peut-être que le dessin est difficile à lire, mais moi, c'est ce que je trouve.

890

895

Mme SYLVIE DAOUST :

Actuellement, il y a trois voies avec une voie qui se rabat et une voie qui s'en va. Il y a trois voies actuellement avec une voie qui s'en va à droite ici, il y en a une qui continue tout droit, il y en a une qui tourne à gauche avec rabattement ici. C'est ça actuellement, Jean-Pierre ?

900

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

Si je peux me permettre encore. - Je m'excuser de m'imposer. Présentement, au boulevard Dagenais, c'est ça, on arrive à deux voies, si on veut, en direction est. Près de l'intersection, il y a une voie de virage à droite qui nous permet d'aller vers le sud, vers la 440, et il y a une voie de virage à gauche qui commence, qui se crée là, mais ce n'est pas une voie qui est tout droite qui se transforme et qui permet le virage à gauche vers le nord.

905

910

Dans l'autre direction, le boulevard des Grands-Maîtres, il y a encore là une voie de virage à gauche qui se crée pour aller vers la 440 et les deux voies permettent soit le tout droit ou le tout droit et virage à droite pour celle qui est la plus au nord, si on veut là. Fait que c'est ça qu'il y a présentement. Ça fait déjà une intersection qui est très large, mais je pense que c'est ça. Ce qu'il faudrait, à l'ultime, ce serait encore plus large que ça, fait que c'est là, comme je vous dis...

915

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

D'accord. Donc, Monsieur Legault, est-ce que vous avez ?

920

M. NORMAND LEGAULT :

Je veux juste m'assurer, tantôt l'acétate précédent qu'on a vu, c'était l'étude de circulation et non la modélisation, si je comprends bien, là ?

925

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Ce sont des scénarios qui sont présentés, ce que vous voyez là.

930

M. NORMAND LEGAULT :

Des scénarios, ce n'est pas nécessairement l'étude présente de circulation. Moi, je croyais que c'était ça qu'on présentait.

935

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

En fait, c'est une proposition d'un boulevard à deux voies.

940

M. NORMAND LEGAULT :

Dans l'autre cas présent, l'acétate précédent où est-ce qu'on a vu, j'ai demandé quelle était présentement la circulation qui existe.

945

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Ah oui, ça c'est autre chose, oui.

M. NORMAND LEGAULT :

950

Ma question était la suivante : Pour quelles raisons qu'on... est-ce qu'on a fait une étude de la circulation existante présentement ?

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

955

Du volume de circulation ?

M. NORMAND LEGAULT :

Présent et non dans le futur. La question était dans ce sens-là, là.

960

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Vous voulez savoir présentement qu'est-ce qui en est ?

965

M. NORMAND LEGAULT :

Exactement.

Mme ODILE BÉLAND :

970

On va voir si on a les chiffres. Bien sûr, quand on fait les simulations, on parle de la situation actuelle, et après ça, on a fait des projections, projections qui, je le rappelle, incluent les planifications des municipalités, et des municipalités régionales de comté sur les développements domiciliaires, dont principalement, là on a tenu compte du projet Urbanova puis du projet – le nom m'échappe tout le temps – Chamberry à Blainville, là, fait qu'on a déjà anticipé la croissance, mais on part toujours de la situation actuelle aussi.

975

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Peut-être juste pour me préciser pendant que vous cherchez l'information, ces projets-là, c'est ceux qui sont connus aujourd'hui ? Les projets que vous avez pris en compte, c'est ceux qui sont connus aujourd'hui ?

980

Mme ODILE BÉLAND :

Oui. Ceux qui sont...

985

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Ce ne sont pas ceux qui sont stimulés par une amélioration d'une autoroute, la création d'une autoroute qui pourrait se retrouver éventuellement ?

990

Mme ODILE BÉLAND :

995

Non. L'autoroute vise vraiment à répondre aux besoins compte tenu des développements qui sont déjà planifiés, anticipés, et on tient compte, je le rappelle, du Plan d'aménagement du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal. Donc, on est à l'intérieur de la Communauté métropolitaine, puis on vise à assurer, à améliorer la fluidité sur cet axe-là en favorisant le transport collectif encore une fois.

1000

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

O.k.

1005

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Et vous ne craignez pas qu'en l'an 2024, quand le projet sera complètement opérationnel, qu'il y aura eu d'autres projets, puis qu'on arrive avec une situation encore où est-ce que c'est qu'on ne répond plus à la demande ?

1010

Mme ODILE BÉLAND :

Évidemment, on ne peut pas... le ministère des Transports n'est pas responsable de l'ensemble des développements dans la région, fait que c'est plus... ça appartient à d'autres organisations ou d'autres entités de planifier le développement. Au ministère des Transports, on tient compte de ce qui est planifié, de ce qui est connu et c'est à partir de ça qu'on essaie de répondre aux besoins qui sont, en fait, actuels dans ce cas-là.

1015

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Je ne sais pas si Madame a trouvé son tableau? Si oui, on pourra y revenir plus tard et voir avec les différentes municipalités si vous avez des projets à très long terme autre que Urbanova, par exemple qui pourraient avoir une incidence sur la circulation sur l'autoroute 19.

1025

Mme SYLVIE DAOUST :

Le débit actuel ?

1030

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Oui, sur les trois intersections principales.

Mme SYLVIE DAOUST :

1035

Je n'ai pas l'acétate pour projeter. Je peux vous indiquer le débit actuel au boulevard Saint-Saëns en pointe du soir. On parle du mouvement de virages à gauche en pointe du soir, donc, la 335 direction nord vers l'ouest, au moment de l'étude, c'était des débits de 2008, il était de l'ordre de 135 véhicules à l'heure.

1040

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Cent trente-cinq?

1045

Mme SYLVIE DAOUST :

C'était dans l'étude d'impact à la page 46 à la figure 3.21. Ce mouvement-là présentait un niveau de servie E, c'est-à-dire qu'il y a certaines files d'attente.

1050

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Vous n'avez pas d'information sur le boulevard Concorde ou des Perron ou des Mille-Îles?

1055

Mme SYLVIE DAOUST :

Bien ça, ces carrefours-là, présentement, la façon dont c'est organisé, c'est l'avenue des Perron avec l'avenue Saint-Saëns qui arrivent au même carrefour.

1060

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Ça va, o.k., o.k., o.k., donc, c'est le même.

1065

Mme SYLVIE DAOUST :

Je n'ai pas l'information sur Concorde, non.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1070

O.k. Sur des Mille-Îles, des Laurentides, c'est quand même achalandé ?

Mme SYLVIE DAOUST :

1075 Au boulevard des Mille-Îles... excusez, le boulevard des Laurentides, le débit en pointe du soir, le débit de virage à gauche est faible. Ce qu'il faut comprendre actuellement, il y a beaucoup de débordements sur le boulevard des Laurentides, donc, les gens ne passent pas par la 19 pour se rendre au nord de Laval, ils vont contourner par des axes parallèles que sont le boulevard des Laurentides ou encore René-Laennec ou la montée Monette.

1080 En pointe du matin, par exemple, le mouvement du boulevard des Mille-Îles était seulement de 25 véhicules qui tournaient à gauche, en pointe du matin, c'est sûr qu'il n'y a pas beaucoup de gens, et il y a des gens qui tournent vers le boulevard des Mille-Îles en pointe du matin, il y en avait 220 en mouvement de virage à gauche qui avait un niveau de service de F congestion.

1085 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Je pense, Monsieur Legault, ce que vous vouliez savoir, c'était le débit...

1090 **M. NORMAND LEGAULT :**

À l'heure de pointe du soir...

1095 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Non, nord-sud.

M. NORMAND LEGAULT :

1100 Non, sud-nord, à l'heure de pointe du soir, donc, c'est l'achalandage qui va vers le nord, et là, on nous disait, les personnes qui sortaient tantôt – j'espère que j'ai bien compris – c'est 135 véhicules à l'heure qui tournaient à gauche pour prendre Saint-Saëns, et votre confrère a dit : Pour des Mille-Îles/Laurentides... j'attends toujours la réponse. À l'heure de pointe du soir, je précise. Le matin...

1105 **Mme SYLVIE DAOUST :**

À l'heure de pointe du soir, des Mille-Îles/des Laurentides, le débit qui était, au moment de la réalisation de l'étude, il était de 25 véhicules qui tournent à gauche en pointe du soir.

1110

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Est-ce que vous avez d'autres données ?

1115

Mme SYLVIE DAOUST :

Si on veut la donnée plus du futur ou pas, non, vous l'avez?

1120

M. NORMAND LEGAULT :

Non.

Mme SYLVIE DAOUST :

1125

O.k.

M. NORMAND LEGAULT :

1130

Les données de circulation de 2008, j'aurais aimé connaître aussi pour la sortie Concorde, le même phénomène, l'heure de pointe du soir, les véhicules qui sortaient pour prendre la direction gauche, j'aurais aimé connaître aussi cette information-là.

Mme SYLVIE DAOUST :

1135

Ça, je n'ai pas d'information pour l'instant.

M. NORMAND LEGAULT :

Je présume qu'on pourrait l'obtenir ?

1140

Mme SYLVIE DAOUST :

On pourra chercher si on a des données récentes, oui.

1145

M. NORMAND LEGAULT :

J'apprécierais.

1150 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Alors, est-ce que vous pensez pouvoir nous donner les informations pour ce soir?

1155 **Mme ODILE BÉLAND :**

Je ne suis pas certaine. Je suis obligée de vous dire qu'on a des problèmes majeurs avec notre...

1160 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Votre site?

1165 **Mme ODILE BÉLAND :**

Notre site de stockage à Québec. Alors, ça va être restauré, mais ça pourrait prendre un peu de temps, je ne sais pas dans quel état, là, on va se retrouver ce soir.

1170 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

On a vu ça que votre site n'était pas...

1175 **Mme ODILE BÉLAND :**

On va peut-être avoir des petits délais, là il est vraiment arrivé une catastrophe naturelle dans la salle, je suis désolée.

1180 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

O.k., merci.

Mme ODILE BÉLAND :

1185 On va faire ce qu'on peut pour essayer de voir si on en a, mais si les données ne sont pas encore accessibles, on ne pourra pas fouiller pour...

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1190 Sinon, vous nous les transmettez ultérieurement, puis, on les mettra sur le site Web du
BAPE.

M. NORMAND LEGAULT :

1195 Je pensais que c'était le secteur agricole qui était soumis plus aux catastrophes naturelles.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1200 Merci, Monsieur Legault.

Mme ODILE BÉLAND :

1205 Je vais apporter une précision, quand je parlais de l'évolution de nos modèles, bien sûr, ça
tient compte aussi de l'évolution naturelle de la population puis du peuplement des zones blanches
qui sont déjà dans les municipalités. On essaie d'avoir une prévision quand même assez juste, là,
de... Fait qu'il y a les gros développements, mais il y a aussi la croissance naturelle puis l'évolution
des besoins en fonction des activités économiques, etc.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1210 O.k. On y reviendra sûrement.

Mme ODILE BÉLAND :

1215 D'accord.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1220 Monsieur Guy Garand. Bonjour.

M. GUY GARAND :

1225 Bonjour, Madame la présidente, Monsieur le commissaire, membres du BAPE, bonjour. Au-
jourd'hui, c'est une triste journée, pendant que le monde entier discute sur la lutte au gaz à effets de
serre, nous on parle d'un élargissement d'autoroute. C'est triste.

1230 Moi, je veux revenir sur un point que j'ai soulevé hier : le covoiturage. Il y a un article qui est paru à Québec, le 8 juillet : *Covoiturage dès l'automne sur l'autoroute Robert-Bourassa*. Environ 500 véhicules de transport collectif empruntent une voie réservée et on va l'ouvrir au covoiturage pour deux personnes et plus dès cet automne. Deux poids deux mesures Québec/Montréal. Quand je demandais pourquoi on n'a pas de covoiturage, on nous a répondu non, il n'y a pas assez de débit. Il faudrait peut-être lire l'article et regarder ce qui se passe à Québec, je vais vous le laisser.

1235 Deuxième point. Dans le plan de mobilité, *Une ville en mouvement*, Plan de mobilité durable de Laval, le point 12 : «*Encourager le covoiturage. Le covoiturage est une excellente façon de réduire l'utilisation de l'automobile et, par le fait même, de diminuer les gaz à effet de serre*». Comment se fait-il qu'on ne favorise pas ça au 21^e siècle dans un projet comme on présente aujourd'hui ?

1240 J'aimerais avoir aussi une réponse de l'AMT parce qu'il dit : «*En 2009, le programme de voiturage de l'AMT comptait 1 851 clients répartis dans 766 équipages fonctionnels*». Qu'en est-il aujourd'hui en 2014 de ce programme-là ?

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1245 Effectivement, Madame Béland, vous nous avez dit hier qu'il n'y avait pas de demandes pour le covoiturage, il y avait 1,2 passager par voiture. Vous ne pensez pas que si on met en place les moyens pour faciliter le covoiturage que ça augmentera les utilisateurs à plusieurs passagers ?

Mme ODILE BÉLAND :

1250 Bien, il est possible que ça ait un effet. Dans le cadre du projet présent, ce que le Ministère à chercher à privilégier, c'est vraiment encourager le transport en commun, donc, le transport par autobus qui offre une meilleure... qui peut offrir un meilleur niveau de service au global parce que, accès à d'autres moyens de transport en commun, éviter le stationnement, éviter des délais. En conservant seulement les autobus sur la voie réservée, on assure de la prédictibilité du fait que le temps de parcours va être vraiment sûr. En tout temps, les gens vont pouvoir se fier, dire : ça prend temps de minutes se rendre à Montmorency ou à l'endroit où je me rends à Laval ou à Montréal, bref. Donc, c'est ce qui a été privilégié.

1260 L'accès au covoiturage dans les voies réservées pour les autobus doit toujours être évalué au cas par cas pour éviter que l'un nuise à l'autre et qu'il y ait une... finalement, au net, qu'on ne soit pas gagnant. Effectivement, il y a plusieurs endroits où on a essayé le covoiturage, où il y en a de présent sur l'autoroute 20, sur l'autoroute 25, on l'a mentionné. Ce sont des configurations différentes. Sur l'autoroute 15, il y a trois voies dans chaque direction, dans certains cas quatre, en plus de la voie réservée. Donc, il faut que ce soit regardé au cas par cas.

1265

1270 Il faut aussi tenir compte de la fluidité globale. Donc, quand on augmente la fluidité pour des véhicules sur un axe, ils vont avoir tendance à s'accumuler pour rejoindre l'axe suivant, par exemple, l'autoroute 440 et l'autoroute 640, il faut en tenir compte aussi parce qu'on ne peut pas évidemment élargir toutes les autoroutes simultanément. Donc, il faut tenir compte de ça.

1275 Monsieur Garand a raison, puis, ce matin, Monsieur Poëti a annoncé qu'il y avait un projet pilote d'utilisation des voies pour les voies réservées pour les autobus sur l'autoroute Robert-Bourassa à Québec – pour les anciens, c'est l'autoroute du Vallon, et c'est maintenant l'autoroute Robert-Bourassa. Et, évidemment, dans ce cas-là, c'est une configuration qui ressemble en certains points à ce qui est proposé pour l'autoroute 19. Je dis en certains points, parce qu'évidemment, les débits ne sont pas les mêmes, mais ne sont pas les mêmes sur les autoroutes adjacentes, fait que c'est une configuration différente. Mais, il est certain que ce projet-pilote là va permettre de nous éclairer sur la situation, puis d'essayer d'enrichir nos façons d'analyser cette chose-là.

1280

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Autrement dit, vous pourriez, avant la réalisation du projet, changer d'opinion pour la voie réservée aux autobus, qu'il pourrait y avoir du covoiturage?

1285

Mme ODILE BÉLAND :

1290 On pourrait faire l'analyse qui s'impose en tenant compte des conclusions de ce qui sera arrivé à Québec, là. Comme je disais, ça a été annoncé ce matin, ça va commencer à la fin septembre, je crois – j'ai-tu la date - je pense que c'est le 29, c'est imminent – donc, on devra avoir des conclusions dans un ou deux ans, je ne sais pas. Puis oui, effectivement, on pourra voir si ce projet-pilote là nous amène à analyser les choses un peu différemment. Mais, encore une fois, chaque cas doit être analysé pour sa configuration propre.

1295

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Je veux être certaine de bien comprendre. Vous avez déjà analysé la possibilité de mettre du covoiturage sur la voie réservée ?

1300

Mme ODILE BÉLAND :

1305 On a déjà regardé, oui, mais on a choisi... le Ministère a choisi de privilégier, comme je le disais, le transport par autobus. La demande, effectivement, c'est un peu embêtant parce que si on regarde ce qui se fait actuellement, on dit : ben, ça n'encourage pas vraiment les gens à l'utiliser. C'est la poule et l'œuf. Fait que là, le projet pilote qu'on fait à Québec va permettre probablement d'avoir un meilleur éclairage là-dessus.

1310 Il faut tenir compte, je le rappelle là, des cas de sécurité parce qu'on prévoit des bretelles
exclusives, donc, l'utilisation... l'autobus qui utilise la bretelle exclusive, les autos qui s'insèrent sur la
voie de gauche, les mouvements de sortie après ça de partir de la voie de gauche et se rendre
jusqu'à la voie de droite dans une situation où on prévoit, comme vous l'avez vu, des conditions de
circulation qui ne sont pas parfaitement idéales même sur les voies routières parce qu'on a privilégié
de favoriser le transport collectif, puis de ne pas faire une autoroute à trois voies qui aurait été plus
fluide mais qui n'aurait pas eu l'avantage de favoriser le transport modal. Donc, il faut tenir compte de
1315 l'ensemble de ces facteurs-là pour éventuellement revoir si les conclusions de Québec nous...

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1320 Donc, c'est au niveau des plans été devis quand vous allez être rendus vers la fin, vous allez
prendre une décision si on met du covoiturage ou pas ?

Mme ODILE BÉLAND :

1325 Pour les étapes dans le projet, je vais demander à madame Pelletier de...

Mme ANNE PELLETIER :

1330 En fait, la conception, donc, c'est au niveau de l'avant-projet définitif où on vient plus définir les
critères de conception avant de faire la production des plans et devis. Vraiment la production des
plans et devis, c'est une étape qui vient mettre sur place, qu'on a conçue au préalable, donc, c'est
vraiment à l'avant-projet définitif.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1335 Madame Béland, hier, on a parlé de l'autoroute 15 et on a parlé de l'utilisation et de l'évolution
de l'utilisation de la piste de la voie covoiturage sur l'autoroute 15 nord. Vous m'avez dit que vous
regarderiez pour les données de l'évolution et de débit sur la 25. Est-ce que vous avez l'information
sur la 15 ? Est-ce que vous avez l'information ?

1340 **Mme ODILE BÉLAND :**

On n'a pas d'analyses qui ont été faites sur l'utilisation précise de la voie réservée pour le
covoiturage sur l'autoroute 15.

1345

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

On ne sait pas si ça fonctionne, s'il y a un taux d'utilisation important, on spéculé parce qu'on n'a pas de données, sans ça, on dit que ce n'est pas utilisé, on spéculé parce qu'on ne sait pas finalement.

1350

Mme ODILE BÉLAND :

On a des données partielles qui nous amènent à penser que le taux d'occupation dans certains cas n'est même pas deux, là, mais ce sont des données qui sont un peu difficile à recueillir, là, parce qu'il faut vraiment que quelqu'un regarde combien il y a de passagers dans le véhicule. On sait qu'il y a de la délinquance assez importante, là, sur le...

1355

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Puis, à l'heure de pointe de soir, quel est le temps sauvé par quelqu'un qui déciderait de se convertir au covoiturage et qui utilise la voie de covoiturage sur la longueur qu'elle a ?

1360

Mme ODILE BÉLAND :

Vous parlez sur l'autoroute 19?

1365

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Sur la 15.

1370

Mme ODILE BÉLAND :

Sur la 15 ?

1375

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Sur la 19, il n'y en a pas.

1380

Mme ODILE BÉLAND :

Pardon ?

1385 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Su la 19, il n'y en a pas de voie de covoiturage. Là, on parle de la 15, oui.

1390 **Mme ODILE BÉLAND :**

Non, non. Je me demandais si vous pensiez qu'on avait fait des calculs pour essayer de prévoir.

1395 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Non, non. Mais, sur la 15, pour l'avoir utilisée, il me semble qu'on a un gain de temps très significatif. Je me demandais quel est le gain de temps parce que j'imagine que c'est là-dessus qu'on détermine si on accepte de covoiturer ou non, si on s'organise, si on arrive à sauver 15 minutes, 20 minutes, une demi-heure. Est-ce que vous avez de l'information sur le succès de gain en temps ?

1400

Mme ODILE BÉLAND :

Je n'ai pas de données précises.

1405 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

O.k. Avez-vous fait une revue de littérature au Ministère, peut-être au central ou ailleurs, sur les facteurs de succès ou d'insuccès du covoiturage ? Je parle d'étude scientifique dans les articles, les revues, les journaux publiés sur ces questions de covoiturage pour savoir qu'est-ce qui incite ou qu'est-ce qui nuit à l'adoption de ces comportements de covoiturage ?

1410

Mme ANNE PELLETIER :

En fait, il n'y a pas d'étude qui a été faite par le ministère des Transports exhaustive et complète qu'on peut rendre disponible.

1415

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

O.k. Je vais me déplacer vers l'AMT. Monsieur Desjardins, est-ce que... vous vous intéressez sûrement aux questions de covoiturage. Déjà, votre organisme est un des partenaires du programme CLIC s'il existe toujours ?

1420

M. LUDWIG DESJARDINS :

1425

Oui. En fait, il y a beaucoup de choses. Ce dont Monsieur parle, je ne suis pas tout à fait certain, la donnée dont il a parlé en 2009, je crois, je ne suis pas tout à fait certain à quoi ça fait référence parce qu'on a une offre assez large. On a une offre, par exemple, de logiciel de covoiturage sur notre site Internet pour faire du jumelage entre les conducteurs. On a aussi une offre à nos stationnements incitatifs des gares de train où on a, par exemple, des programmes de places réservées pour covoiturage. On a le programme CLIC auquel on a participé à Laval. Donc, il y a vraiment une offre très variée qui n'est pas nécessairement liée à des infrastructures routières destinées au covoiturage.

1430

1435

En fait, c'est du covoiturage soit à destination, soit en rabattement au réseau de transport collectif. Donc, on pourrait sortir certainement des données sur l'utilisation de ces places-là, etc., mais je ne suis pas certain nécessairement avec le projet qui, lui, fait plus référence à une infrastructure routière qui serait ou non dédiée au covoiturage. Donc, on a certaines données, mais on n'est pas responsable d'équipements routiers ou de stationnements incitatifs exclusivement destinés au covoiturage.

1440

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1445

La Commission pourra déterminer l'importance qu'elle accorde... Moi, je suis intéressé de connaître la tendance dans la fréquentation de votre site Web pour l'appariement, pour la recherche. Vous avez sûrement fait des suivis de ces questions-là, j'aimerais connaître la situation de ces suivis-là. Vous avez sûrement estimé quels étaient les gains en voitures sur la route ou en gaz à effet de serre ou autre chose. En tout cas, il y a peut-être une idée de performance qui a été évaluée également ?

1450

M. LUDWIG DESJARDINS :

1455

Il faut dire que ce qui est de notre site et de nos équipements, on peut certainement vous fournir des taux d'utilisation, tout ça.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1460

O.k.

M. LUDWIG DESJARDINS :

1465 Par contre, l'offre au niveau des sites, il y a beaucoup de sites Internet privés maintenant qui sont destinés au covoiturage. Ce domaine-là, ce n'est pas de notre ressort.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1470 Oui.

M. LUDWIG DESJARDINS :

1475 Mais, ce qui est de notre ressort, oui, on peut vous fournir des statistiques, il n'y a pas de problème.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1480 Parfait. Donc, vous nous donnez ça sur une période... une couple d'années au moins pour voir la tendance sur... ce ne sont pas des comportements qui s'adoptent instantané, j'imagine. Est-ce que vous avez fait une revue systématique de littérature sur les questions de facteurs qui incitent à utiliser le covoiturage ou qui incitent à ne pas l'utiliser, ou qui nuisent à son utilisation?

M. LUDWIG DESJARDINS :

1485 À ma connaissance, non, pas d'étude exhaustive ou scientifique comme vous faites référence. Ce sont des choses qu'on a pu faire, des lectures sur le sujet, là, mais pas de façon systématique au niveau des facteurs psychologiques ou autres qui inciteraient les gens à faire du covoiturage.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1490 À votre connaissance, est-ce qu'il existe certaines bonnes études synthétiques actuelles qui sont disponibles, publiées, qui permettent de comprendre ces facteurs ?

M. LUDWIG DESJARDINS :

1495 On pourrait regarder ce qu'on a. Il y a rien qui me vient spontanément à l'esprit, là. Je sais qu'il y a beaucoup d'études qui ont été faites aux États-Unis, parce qu'il y a des programmes de voies réservées très développés, par exemple en Californie ou ailleurs. C'est sûrement de ce côté-là qu'il faudrait regarder s'il y a des études exhaustives. Il y en a certainement, mais il n'y a rien qui me vient spontanément à l'esprit là.

1500

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1505 Parfait. Merci. Je vais aller à la Ville de Laval. - Rappelez-moi votre nom, j'ai de la misère à lire, Monsieur Fafard, c'est ça? Monsieur Fafard, parlez-moi un peu de cet objectif *Mesure 12* du Plan d'intervention pour améliorer l'offre de transport collectif et actif. La place du covoiturage, est-ce que vous avez mis en place adhérer à des programmes particuliers qui permettent de promouvoir ce mode de transport ?

M. DENIS FAFARD :

1510 Je pense que c'est un petit peu dans différentes décisions qui sont prises pour favoriser le covoiturage, parce que comme le soulignait monsieur Desjardins, dans le fond, c'est de participer à des... de faire des liens sur nos sites vers des organismes qui font un mix entre des usagers qui ont
1515 des destinations communes. C'est de faire des promotions auprès des entreprises industrielles pour qu'ils incitent leurs employés qui ont des horaires similaires et parfois des points d'origine similaires de partager les mêmes véhicules.

1520 Au niveau des interventions sur notre réseau, justement ce matin, j'étais dans une rencontre avec la STL sur des voies réservées. C'est sûr que lorsqu'on fait des voies réservées pour les autobus en milieu urbain, la question de permettre le covoiturage dans les voies réservées pour autobus, c'est une question qu'on se pose. Sauf qu'il y a quand même des préoccupations de sécurité. On sait souvent que les voies réservées sont du côté droit de la chaussée, il y a les cyclistes, on est en milieu commercial avec des entrées charnières nombreuses vers des commerces. On sait que
1525 les normes du Code de la route, lorsqu'on déclare une voie réservée, les gens ne peuvent pas accéder aux propriétés riveraines, c'est un peu particulier, mais ne peuvent pas accélérer ou désaccélérer dans la voie réservée aux autobus pour accéder à leur entrée ou au commerce qu'ils visent. Il faudrait, en principe, qu'ils s'arrêtent dans la deuxième voie et qu'ils fassent un virage à 90 degrés comme tel.

1530 Donc, un moment donné, quand on veut prioriser le transport en commun en période de pointe sur une artère congestionnée et qu'on a ces enjeux-là, on a beau avoir une politique qui préconise le covoiturage, parfois à vouloir insérer du covoiturage avec de l'autobus dans un endroit où il y a des cyclistes ou qu'il y a des zones commerciales avec beaucoup d'entrées charnières, ça
1535 devient inefficace pour à peu près tous les modes qui vont utiliser cette voie-là.

1540 Donc, c'est une volonté, c'est quelque chose qui est toujours pris en considération, on fait, avec les spécialistes, des modèles de simulation pour évaluer les gains de temps pour le transport en commun en tenant compte de facteurs comme ils peuvent ajouter des coefficients – je ne me souviens plus du terme exact – mais, un peu des frictions qui peuvent être, par la présence de

cyclistes... Parce que c'est une autre problématique, si on interdit les cyclistes et qu'ils n'ont pas le droit d'aller sur les trottoirs et qu'ils n'ont pas le droit d'être dans la voie réservée pour autobus, on ne sait pas vraiment où est-ce qu'ils vont aller, là. Et de toute façon, ils vont passer quand même. Donc, c'est tous ces aspects-là qui font en sorte que ce n'est pas toujours évident.

1545

On a une politique, on veut le faire, mais de le concrétiser de façon sécuritaire et assurer l'efficacité du transport en commun, parce que dans une artère congestionnée, de prioriser le transport... une voie réservée pour le transport collectif, c'est de maintenir des critères d'efficacité de l'horaire du transport collectif. Ça, c'est le moyen d'attirer des gens vers le transport collectif, c'est que les gens soient assurés que même si l'artère est congestionnée, le transport collectif va respecter sensiblement son horaire qui est prévu. Ça c'est la façon d'aller chercher des usagers en transport collectif.

1550

Donc, c'est toujours le dilemme avec lequel on est confrontés lorsqu'on intervient dans du milieu bâti, parce que la ville intervient beaucoup dans le milieu bâti. Donc, c'est pour ça que c'est... Oui, il y a une volonté, il y a une préoccupation. Dans les décisions qui sont prises, c'est un facteur qui est toujours analysé et c'est sûr qu'on essaie toujours de donner l'avantage à ce facteur-là. C'est sûr, par contre, un autobus, c'est 50 passagers. C'est quand même, en termes d'efficacité de transport, c'est un mode qui est important.

1555

1560

Donc, c'est toujours... il n'y a pas de solution simple, c'est là que je rejoins les gens du MTQ, il faut faire des analyses.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1565

Je comprends la complexité que vous m'exposez, ce n'est pas un problème. Je comprends aussi que vous n'avez pas un programme à Laval spécifique de covoiturage...

M. DENIS FAFARD

1570

Non.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1575

...de covoiturage à part d'être membre de CLIC, d'autres groupes avec l'AMT, la STL, c'est ça?

M. DENIS FAFARD :

1580

Oui. Puis, c'est de la sensibilisation des entreprises comme telles.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Parfait. Je vais aller du côté... pour entendre Bois-des-Filion. C'est Monsieur...

1585

M. JEAN GOULET :

Goulet.

1590

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Monsieur Goulet, dites-moi, si je comprends bien – vous me corrigez si je suis dans le tort – vous faites partie d'un programme, la municipalité, d'un programme de covoiturage qui est rattaché à la MRC Thérèse-de-Blainville?

1595

M. JEAN GOULET :

Oui, *Covoiturage Rive-Nord*.

1600

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Expliquez-nous un peu comment ça fonctionne, mais surtout quel est le niveau du membership actuel de cette organisation particulière?

1605

M. JEAN GOULET :

En fait, Covoiturage Rive-Nord est un organisme à but non lucratif auquel on participe avec d'autres villes de la MRC de Thérèse-de-Blainville qui s'occupe d'appariement, effectivement, pour des gens qui veulent faire du covoiturage. La ville participe aussi à la sensibilisation des entreprises industrielles. Dans la MRC de Thérèse-de-Blainville, par exemple, il y a un modèle très intéressant qui s'est développé, ça s'appelait *Kenworth* avant, la grosse entreprise à Sainte-Thérèse. Ils ont développé le covoiturage pour leurs employés pour réduire le nombre d'espaces de stationnement, puis limiter les retards au travail. Et ça fonctionne très très bien, il y a des incitatifs, et ça s'est fait avec la MRC Thérèse-de-Blainville et la SODET – la Société de développement économique de Thérèse-de-Blainville.

1610

1615

Dans la municipalité de Bois-des-Filion, on a fait la même chose au niveau de la sensibilisation des entreprises, on a un parc industriel d'à peu près une vingtaine d'entreprises, puis, 1 000

1620 employés au total. Alors, on a invité les entreprises à se joindre, mais on n'a pas fait de suivi pour savoir comment ça avait été, c'est surtout la SODET qui s'occupe de faire cette relation-là.

1625 À la ville, on a mis en place également un petit stationnement incitatif pour les jeunes qui veulent covoiturier. Donc, trois, quatre voitures qui arrivent, ils se stationnent, ils embarquent dans une, puis ils laissent les trois autres voitures dans le stationnement. On a un petit stationnement sécurisé avec caméra, éclairage, pour s'assurer que les gens soient confortables. Ça répondait à une certaine demande, puis ça a aussi permis de suppléer à un petit problème que certains commerçants nous ont souligné, c'est que les gens utilisaient les stationnements de commerces pour s'installer, puis, empêchaient évidemment les consommateurs d'accéder à leurs cases de stationnement. Alors, ç'a été l'implication de la ville.

1630 On a des liens effectivement puis des outils de sensibilisation qui sont distribués à travers nos bulletins municipaux, à travers des dépliants auprès des citoyens. Et on se rend compte, ça se fait à l'échelle de la MRC de Thérèse-de-Blainville, parce que la Ville de Bois-des-Filion est une petite municipalité intégrée dans un plus grand territoire et on sait très bien que souvent les covoitureurs, on se rend compte, ne viennent pas nécessairement de Bois-des-Filion, là, ils viennent de Sainte-Anne-des-Plaines, de Blainville ou des villes voisines, c'est tout à fait normal. Mais, c'est tout à fait normal également qu'on participe à cet effort de la grande communauté de la MRC.

1640 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Avez-vous une idée du membership?

1645 **M. JEAN GOULET :**

Le Covoiturage Rive-Nord, je ne le sais pas. Je sais que ça atteignait plusieurs centaines de personnes, mais je n'ai pas les données.

1650 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

On pourra demander les confirmations à la MRC, mais sur leur site Web actuellement, il y a 86 778 membres. Fait qu'on parle d'une couple de centaines... 86 678 \$! Depuis 7 jours quand même, ils en ont rajouté 462.

1655 **M. JEAN GOULET :**

Combien vous dites?

1660 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

86 778 nouveaux membres inscrits, 462 depuis 7 jours.

1665 **M. JEAN GOULET :**

En tout cas, ça m'apparaît beaucoup, parce que la MRC compte 160 000 habitants, incluant les enfants et les...

1670 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

On leur demandera de confirmer les effectifs sur le site Web.

M. JEAN GOULET :

1675 D'accord.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1680 Il semble y avoir quand même un intérêt pour le transport de covoiturage puis le transport collectif ?

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1685 On pourrait peut-être poser exactement la même question à la Ville de Terrebonne, on a un représentant ici. La Ville de Terrebonne a quand même 100 000 de population. Alors, Monsieur Bouchard ?

M. MARC LÉGER :

1690 Monsieur Bouchard n'est pas là cet après-midi malheureusement, il sera ici ce soir. Moi, c'est Marc Léger.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1695 D'accord, Monsieur Léger.

M. MARC LÉGER :

1700

Je vais aller chercher l'information parce que je ne l'ai pas du tout. En fait, toute la question de transport collectif, transport au niveau du covoiturage, c'est géré beaucoup par la MRC Les Moulins. Je sais qu'il y a un site de covoiturage également à la MRC Les Moulins concernant cette participation-là, mais je n'ai malheureusement pas les chiffres avec moi. Fait que je vais m'assurer de les obtenir le plus rapidement possible.

1705

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Alors, vous allez nous revenir avec une réponse ?

1710

M. MARC LÉGER :

Oui.

1715

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Merci beaucoup.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1720

Peut-être juste sur la même voie. Monsieur Léger, pendant que vous êtes là, est-ce que la Ville de Terrebonne a une politique de mobilité, sur la mobilité transport durable ?

M. MARC LÉGER :

1725

De façon générale, on n'a pas une politique spécifique là-dessus. Par contre, avec toute la planification des nouveaux projets de développement, dans Urbanova, on a définitivement pris en considération toute l'intégration du transport collectif et du transport actif pour la planification de ce projet de développement-là. Donc, on a configuré le projet de développement pour limiter le plus possible les voies de circulation et de favoriser le transport actif entre les grappes de développement.

1730

Donc, toute la planification de ça et la mise en œuvre du projet Urbanova sont directement liées... un des éléments, parce que je vous le dis que c'est un projet de développement durable, mais un des éléments est directement de favoriser le transport collectif, donc, des petites grappes de stationnements incitatifs avec un système de «navatage» qu'on a planifié pour se rabattre au lieu de transport en commun autant que ça soit le stationnement incitatif de l'autoroute 25 près de l'Île St-Jean qu'un stationnement incitatif éventuel à proximité de... on planifie aussi la construction d'un

1735

échangeur sur l'autoroute 640 pour desservir le projet Urbanova, le stationnement incitatif qui est là aussi pour permettre aux gens de se rabattre sur les transports collectifs qui vont être mis en place.

1740

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Je vais poser la même question au représentant de Bois-des-Filion. Avez-vous une politique de transport durable, mobilité durable ?

1745

M. JEAN GOULET :

On a une politique de développement durable.

1750

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Il y a un volet transport dans votre politique?

M. JEAN GOULET :

1755

Il y a un volet transport effectivement. Et d'ailleurs, l'incitation au covoiturage et le développement du transport collectif et le projet de l'autoroute 19 avec voies réservées et stationnement incitatif font partie de cette politique-là.

1760

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Et ce document-là, il est sur votre site Internet ?

M. JEAN GOULET :

1765

Je ne sais pas s'il est sur le site Internet, c'est un document assez volumineux, mais sinon, je pourrais vous le déposer, vous l'amener.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1770

Parfait. Ou si vous avez l'adresse Internet, nous déposer l'adresse Internet

M. JEAN GOULET :

1775

D'accord.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1780 Merci. À Ville de Laval, vous avez une politique de mobilité durable, transport durable, transport actif ou les deux?

M. DENIS FAFARD :

1785 Transport actif. Donc, effectivement, on a... On a commencé... c'est tout un concept qu'on appelle *ÉvoluCité*. Donc, ça commence par un urbanisme durable, il y a la mobilité durable et il y a le transport actif qui sont les trois morceaux de *ÉvoluCité* pour lesquels on... Donc, le transport actif, c'est dans chacune des décisions, autant à la conception des projets... de chaque projet de s'assurer que toute la mobilité pour accéder à des espaces commerciaux, à des écoles, des espaces de stationnement, que ça puisse se faire à pied le plus possible, donc, de développer des quartiers qui sont des milieux de vie, là.

1790

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1795

Parfait. Vous pourriez peut-être nous déposer les sites Web parce qu'ils sont disponibles en ligne vos documents.

M. DENIS FAFARD :

1800

Oui.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1805

Déposer peut-être les adresses Web où on peut avoir accès à vos deux politiques.

M. DENIS FAFARD :

1810

Oui, tout à fait.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1815

Madame Béland - je sais que vous avez l'air d'avoir une question, mais peut-être une question avant ça, dans votre stationnement incitatif, 649 places, avez-vous envisagé réserver des places pour le transport de covoiturage ou n'importe qui peut se mettre là ? Est-ce qu'il y a déjà de dédié, vous pensez, un 10%, un 15% de surface pour le covoiturage ?

Mme ODILE BÉLAND :

1820 Évidemment, le stationnement incitatif pourrait être aménagé, là, de différentes façons. Il y en
a une qui est prévue actuellement, je peux demander à madame Trépanier de vous expliquer un peu
ce qui est envisagé, puis, après ça, si vous me le permettez, j'aimerais ça faire venir monsieur Dallaire
pour expliquer ce qui a été fait comme étude concernant le covoiturage dans le cas du projet qu'on
présente ici.

1825 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Excellent. Merci.

1830 **Mme MAUDE TRÉPANIER :**

1835 Au niveau du stationnement incitatif qui est prévu justement dans le cadran nord-est de
l'échangeur de la 640 et l'échangeur futur de l'autoroute 19, en fait, on parle de 690 places qui
seraient prévues pour l'instant, on parle bien entendu d'une conception qui est préliminaire. Donc,
étant donné l'avancement du projet, c'est possible qu'il y ait des légères modifications. Pour ce qui est
du covoiturage, des places disponibles justement en covoiturage, tel que vous le demandiez, bien
entendu, on participe avec notre partenaire, donc, on a déjà rencontré l'AMT pour pouvoir discuter
avec eux de ce qui pouvait être mis en place entre autres à ce sujet-là.

1840 **M. PIERRE-ANDRÉ, commissaire :**

Madame Béland, votre consultant ? - Vous me rappelez votre nom en prenant le micro, s'il
vous plaît.

1845 **M. YVES DALLAIRE :**

Yves Dallaire.

1850 **M. PIERRE-ANDRÉ, commissaire :**

Yves Dallaire, merci.

M. YVES DALLAIRE :

1855 Effectivement, il y a eu des analyses d'effectuées pour déterminer... pour faire une
recommandation d'émettre ou pas, de permettre ou pas le covoiturage dans la voie réservée pour

autobus ou en tout cas, la voie réservée pour transport collectif. Évidemment, c'est une espèce d'analyse avantages et inconvénients qui a tenu compte évidemment des facteurs clés qui doivent être rencontrés habituellement pour le succès du covoiturage.

1860

Donc, parmi les facteurs clés, il faut qu'il y ait quand même des gains de temps significatifs; il faut qu'il y ait une situation de congestion qui favorise le covoiturage dans le corridor qu'on étudie. D'après les modélisations qu'on a effectuées, en tout cas, pour l'instant, il n'est pas prévu qu'en 2026, il y ait des situations de congestion de façon suffisante, qui pourraient assurer un gain très important au covoiturage de ce point de vue-là. Il y a la connectivité de cette voie réservée là à un réseau plus vaste, une situation qui n'est pas observée. Il y a évidemment des questions de sécurité. Là, on a des bretelles exclusives pour les autobus pour l'accès à la voie réservée. Là, on va avoir des véhicules qui, vraisemblablement, vont arriver par les bretelles pour les autres usagers qui vont converger, qui vont entrecroiser les autres voies pour se rendre dans la voie réservée et qui vont devoir ressortir à d'autres sorties. Donc, ça va faire du mouvement, ça va faire des frictions, des perturbations, ça va probablement affecter le temps de parcours des autobus. Un objectif qui n'est pas nécessairement recherché dans le cadre de ce projet-là.

1865

1870

Il y a vraiment une volonté d'assurer un corridor de transport en commun très performant dans ce corridor-là. Essentiellement, ce sont les principaux facteurs qui ont mené à la décision, en tout cas, dans un premier temps, de recommander de ne pas mettre le covoiturage.

1875

Il y avait la question aussi, même si c'est une demande qui est relativement limitée, ça pourrait venir perturber certains accès par les échangeurs existants, notamment au niveau de la route 344 ou au niveau de l'échangeur 640.

1880

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Je ne sais pas si c'est vous qui pouvez me répondre. On parle le 640, le 690 places, c'est quand même 690 places, moyenne 1,2 personne par auto, vous l'avez mentionné, ça fait pas beaucoup plus que 700 quelques personnes là, ces 700 quelques personnes prendraient peut-être l'autobus. Mais, on parle de combien d'autobus qui utiliseraient cette voie réservée à l'heure de pointe par l'heure ?

1885

M. YVES DALLAIRE :

1890

Je vous remercie de poser la question parce que c'est quelque chose que j'ai oublié de mentionner hier.

1895

Lorsqu'on a fait les premières analyses en 2011, l'horizon de réalisation qu'on s'était donné, c'était 2015 et on prévoyait qu'à ce moment-là il y aurait à peu près 36 autobus pendant la période de

pointe, donc, un autobus aux 5 minutes qui utiliserait la voie réservée. Donc ça, évidemment, on est dans une situation d'implantation initiale.

1900 Vous savez comment le transport en commun fonctionne, on bâtit sur des petits succès, on commence à mettre une offre qui est plus minimale, puis, après ça, au fur et à mesure, on bâtit sur les succès. En tout cas, je vous demanderais d'imaginer le modèle de l'autoroute 25 actuellement, on peut vraiment s'inspirer de ce qui se passe dans l'autoroute 25, il y a un corridor de transport en commun qui parle du terminus à Terrebonne, le stationnement incitatif qui a environ 1 000 places, et
1905 qui se rend dans un temps très similaire au terminus Montmorency. Nous, on a vraiment calquer sur ce modèle-là avec un bassin de desserte qui est un peu plus petit mais, en tout cas, toutes proportions gardées, on peut retrouver le même *pattern*, le même succès du transport en commun dans le corridor de la 19.

1910 Donc, pour arriver à l'achalandage dont on parlait tout à l'heure – c'est-à-dire hier – on parlait de 2 200 en 2031, on a à peu près la moitié qui serait des gens qui utiliseraient le transport en commun qu'on appelle TC- seul, qui prendraient le transport en commun sur leur rue et par des services qui, éventuellement, intégreraient le corridor réservé, il fonctionnerait en mode express jusqu'au métro. Et il y aurait, ce qu'on appelle dans notre jargon à nous, les bi-modo, les gens qui vont
1915 se stationner au stationnement incitatif et qui font un transfert modèle dans l'autobus et qui utilisent l'autobus jusqu'au métro, en tout cas, à un autre point de destination final. On trouve à peu près une répartition 50/50 des usagers du transport en commun du corridor.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1920 Ce qui veut dire que le succès de l'autoroute 25 pour aller au métro, c'était égal à quoi exactement, je n'ai pas compris la comparaison que vous avez fait, c'est-à-dire le temps que ça leur prend actuellement, c'est l'équivalent à peu près de le faire en auto ?

M. YVES DALLAIRE :

1925 Non. Ce que je voulais dire, c'est qu'on a un type de service qui s'apparenterait à celui de l'autoroute 25 où, en dedans de 20-25 minutes, on fait un déplacement de transport en commun du terminus Terrebonne vers la station Montmorency. On trouve un peu le même *pattern*... c'est-à-dire
1930 que lorsqu'on va partir du stationnement incitatif de Bois-des-Filion pour l'autoroute 19, on va se rendre à des temps similaires à Montmorency, et c'est un temps très concurrentiel par rapport à l'automobile et ça devrait être très attractif pour les usagers.

1935 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

O.k. Donc on dit 20 à 25 minutes. J'aurais d'autres questions, mais je pense qu'on va y revenir plus tard. Monsieur Garand, je suis convaincu, à la table, a hâte de poser sa deuxième question.

1940 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

En fait, on est toujours avec vous Monsieur Garand, c'est toujours le même sujet qui se prolonge, puis, on a encore beaucoup d'autres questions sur le sujet. Peut-être que vous, vous voulez poser votre deuxième question ?

1945 **M. GUY GARAND :**

1950 Non. Je vous dirais, je trouve ça un peu regrettable que les villes n'exigent pas du MTQ des voies réservées pour le covoiturage, c'est l'occasion unique, on le met dans bien des documents, on essaie d'en parler, on parle du transport collectif, on parle des GES, mais, bon, les villes, je ne sais pas si elles sont frileuses ou quoi que ce soit.

1955 Mais souvent aussi dans la vie, on m'a toujours dit, pour aller de l'avant, faut connaître un peu notre passé. Puis, souvent, je me pose la question, est-ce qu'il existe des études sur les 40-50 ans du développement autoroutier de la région métropolitaine. Quand je regarde les données – puis, c'est un document qui vient... - *Gestion de la fluidité des déplacements de personnes et priorité du transport en commun : la réussite entre la Société de transport de Montréal et la Ville de Montréal*. C'est un document qui a été déposé au congrès annuel de 2011 de l'Association des transports du Canada à Edmonton. Je peux juste vous lire quelques petits chiffres, Madame la présidente.

1960 C'est qu'en 1997...

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1965 Ça c'est un préambule à votre question?

M. GUY GARAND :

1970 Oui, oui, oui, oui. «*En 1997, il y avait 500 millions de pertes dues à la congestion automobile. En 2004, c'est monté à 780 millions, et en 2009, à 1,4 milliard. Selon l'enquête Origine-Destination 2003 du gouvernement, en 1998, c'était 22,7 minutes d'attente, en 2003, on est – attendez un petit peu – déplacements dans la région de Montréal, on est passé de 22,7 à 26,1 minutes en 1998 à 2003, une augmentation de 15% Le temps de retard attribué à la congestion récurrente est, pour sa*

1975 *part, passé de 4,3 à 5,3 minutes, soit 1,5 minute par jour, ce qui totalise une perte de 75 millions d'heures de travail par année!» Et c'est l'Origine-Destination du gouvernement.*

1980 « *Fait intéressant à noter, l'augmentation du temps de congestion n'est pas seulement attribuable à l'augmentation de la congestion sur les artères déjà congestionnées, mais également à l'augmentation du nombre d'artères où on observe de la congestion.»* Comment aujourd'hui le Ministère, hors de tout doute, peut dire que son projet d'autoroute 19 va désengorger, va favoriser la fluidité relations famille-travail, etc., etc.?

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1985 Ce document-là, c'est un document produit par..?

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1990 Monsieur Garand. Le document est produit par qui?

M. GUY GARAND :

1995 *Par Pascal Rochon, urbaniste, conseiller corporatif infrastructures et équipements, Société de transport de Montréal et Thomas Bissuel-Roy, maîtrise en sciences, conseiller en planification, systèmes transport intelligents de la Ville de Montréal. Je vais vous le déposer.*

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2000 D'accord, merci beaucoup. Alors, la question au ministère des Transports, comment pouvez-vous être sûrs hors de tout doute ?

Mme ODILE BÉLAND :

2005 Le «hors de tout doute » serait un petit peu présomptueux, mais on peut dire que les analyses qu'on a faites à partir des données de, justement, la même enquête *Origine-Destination* de l'évolution des développements domiciliaires et l'évolution de l'activité économique de la couronne nord, les prévisions qu'on a faites de la modélisation, je répète qu'on a choisi le modèle où on favorise le transport collectif, le covoiturage à 40, là, de façon inédite à date, c'est-à-dire qu'on projette... Le Ministère a déjà inclus dans un projet initial une voie réservée, ce qui est une première en soi.

2010 Donc, on vise vraiment à encourager les différentes... les interventions des municipalités vont dans le même sens, c'est-à-dire favoriser que les gens se regroupent – les nouveaux développements, celui de Terrebonne, parce qu'on en a parlé tantôt, il y en a d'autres – de favoriser le

2015 concept de marcher jusqu'au transport collectif, puis après ça, d'utiliser complètement le transport collectif, c'est un modèle très intéressant.

2020 Donc, c'est l'ensemble des prévisions qu'on a faites, des modèles d'analyse qui ont été expliqués hier, puis, on pourrait en rajouter. Je pourrais faire venir aussi monsieur Robert Bessette qui pourrait parler de la congestion, puis de notre... Je trouve que la question est très très vaste, là.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2025 On va y revenir sur le sujet. Juste pour permettre à tous les intervenants de poser leurs questions. Est-ce que ça va, Monsieur Garand ? Oui ?

GUY GARAND :

2030 Je veux juste vous déposer *Apaisement de la circulation urbaine et bruit environnemental*, INSPQ Québec, *Les régimes routiers : des voies publiques*, *L'humain c'est favorable à la santé*, Institut public du Québec, puis *Faire baisser la vitesse - En réduisant la vitesse, on réduit le bruit*. Ce sont des documents que je vais déposer parce que je suis plus en faveur d'un boulevard urbain que d'une autoroute. Merci, Madame la présidente. On va attendre votre mémoire et merci pour les documents.

2035 On va prendre un autre intervenant avant de faire une pause de 15 minutes. Alors, Madame Brigitte Turcotte?

Mme BRIGITTE TURCOTTE :

2040 Bonjour. Étant donné qu'on parle de transport collectif ou actif, je vais dire – j'ai tous les défauts, là, en plus d'aimer plus les arbres que les grosses maisons, je suis cycliste aussi – et puis je voulais me faire expliquer comment va passer la piste cyclable, la route verte, exactement. Je ne le vois pas bien sur le dessin, puis, j'aimerais ça avoir des éclaircissements.

2045 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Est-ce que vous avez un plan qui montre le réseau, les liens, de quelle façon ça va être fait?

Mme ODILE BÉLAND :

2050 Oui, oui, il vient d'apparaître là. Je vais demander à monsieur Kramer de venir expliquer en détail comment la circulation est envisagée. En fait, initialement, on a cherché, c'est sûr, à reconduire

les liens qui existent actuellement avec la route verte. Donc, il y a la piste 2 de la route verte qui est à proximité, donc, d'entrée de jeu, on reconduisait ça.

2055

Lors de la requête de préoccupation sociale, on a reçu la préoccupation d'avoir une piste cyclable qui longerait la nouvelle route 335, donc, la route 19 comme on la propose. Donc, on a ajouté ce segment-là au projet, aux volontés initiales d'au moins rejoindre la route verte, on a rajouté un segment significatif de 8 km, c'est combien..? En tout cas, c'est 8 ou 10... 8 km.

2060

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

Neuf.

2065

Mme ODILE BÉLAND :

Neuf, excusez-moi. Donc, je vais laisser monsieur Kramer vous expliquer.

2070

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

Oui, Madame la présidente. Alors, dans le projet, toujours on se localise, le nord est en haut, le pont Athanase et la Rivière-des-Mille-Îles... Excusez-moi, il est par là. Donc, si on commence ici, on va commencer par la route verte. La route verte, ici présentement, circule ici dans les rues, si je me souviens bien, c'est la 41^e avenue, elle tourne en dessous du pont Athanase-David, revient sur la 39^e, traverse ici à l'intersection de la Terrasse Brissette et poursuit son parcours.

2075

Avec la proposition du projet, c'est-à-dire qu'on garde encore le même réseau ici à Bois-des-Filion pour la route verte. La différence, c'est qu'ici, on ramène celle-ci jusqu'au boulevard des Mille-Îles et on continue ici pour rejoindre sur le boulevard des Laurentides, l'intersection Bergeron et des Laurentides. Ça, c'est pour ce qui est de la route verte. Fait qu'on a présenté ce tracé à Vélo Québec, on est en discussion avec eux autres pour avoir leur collaboration. Au premier abord, donc, on pense que ça devrait être accueilli favorablement par Vélo Québec.

2080

En plus, comme madame Béland le mentionnait, on a décidé de bonifier le projet d'une piste cyclable, qui sera une piste multifonction, mais vu qu'on parle particulièrement des cyclistes ici, une piste qui part du carrefour du boulevard industriel comme ça et qui traverse à même des tunnels ici dans l'échangeur, donc, il n'y a aucun croisement qui se fait avec les bretelles d'autoroute. On descend ici, on passe encore ici sous la route 344, boulevard Adolphe-Chapleau et ici on croise la route verte, comme de raison, on s'en vient ici et on continue vers le sud, on traverse à l'intersection, ici, il va y avoir un feu de circulation. Après ça ici, on voit qu'elle continue comme ça tout le long jusqu'ici aboutir au boulevard Dagenais, on le ramène ici soit sur Saint-Elzéar et on la traverse du côté

2090

ouest. Ici, le tronçon qu'on voit ici, c'est selon les scénarios, une projection d'une piste cyclable que la Ville de Laval a envisagée, donc, elle sera raccordée dans ce futur de piste cyclable-là.

2095

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Les raccordements sont prévus dans votre estimation de coûts à vous? C'est le MTQ qui va faire les raccordements ?

2100

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

Tout à fait, oui.

2105

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

D'accord.

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

2110

Tout ce que vous voyez sur la carte, là, ce qui est indiqué par le trait bleu ou hachuré bleu et vert, c'est inclus dans le projet que vous avez devant vous.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2115

Pouvez-vous m'expliquer l'intersection avec la 640. Vous dites qu'il n'y a aucune traverse à niveau-là.

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

2120

Non. Ici, on s'en vient ici du côté, entre le stationnement et la route 335 ou la 19, si on veut, on traverse ici dans un tunnel, en dessous de ces bretelles-là, un deuxième tunnel ici en dessous de cette bretelle-là, et là, on vient sur la structure, ici, on est par-dessus. C'est peut-être ça qui n'a peut-être pas été assez clair tout à l'heure, je m'en excuse. Et, après ici, on retraverse dans deux autres tunnels comme ça, et un dernier ici à Adolphe-Chapleau. C'est une piste cyclable, elle est en garde partagée, si vous me permettez le terme, c'est-à-dire que l'hiver, c'est le corridor qui va être utilisé par les VHR aussi, et qui pourra être utilisé par des piétons l'été aussi. C'est une largeur de 3,75 mètres, donc, qui permet un partage en période estivale des vélos autant que des piétons, et autres usagers comme les patins à roues alignées, etc.

2130

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Merci. Monsieur André, une question?

2135

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Oui. On voit que vous encouragez le transport actif, il y a un petit peu plus de distance à faire en vélo sur la piste verte avec votre petit détour sur des Mille-Îles par rapport à la diagonale. Avez-vous déjà envisagé faire un passage sous autoroutier comme on trouve sous l'autoroute des Laurentides, par exemple, pour vélos/piétons, qui permettrait aussi aux gens de Terrasse Brissette d'aller prendre la 31 qui est beaucoup plus directe sur le boulevard des Laurentides que la 74 qui fait un paquet de détours qui doit rajouter un 10 minutes de transport?

2140

2145

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

C'est certain que c'est une avenue qui pourrait être regardée dans le futur. C'est sûr qu'ici, ça implique de creuser un tunnel ici, de faire des raccordements, l'espace étant assez restreint parce qu'ici on est bâti, on parle de l'usine d'épuration ici, puis, il y a un terminus d'autobus. Ça serait assez compliqué d'un point de vue technique, là.

2150

Il faut aussi comprendre que ce qu'on voit ici, c'est la Rivière-des-Mille-Îles. On est à peu près à hauteur de l'eau, ici, on n'est pas beaucoup plus haut que le niveau de l'eau de la rivière. Fait que du point de vue technique, ça relèverait des défis importants pour sauver ce détour-là ici.

2155

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

On pourrait imaginer un passage au-dessus ?

2160

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

La même chose.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2165

Il manquerait de la distance.

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

2170

Le problème, c'est la distance. Quand on parle d'une structure, un pont d'étagement, ça prend une distance pour monter et une distance pour descendre de l'autre côté. Si on fait des aménagements qui ne sont pas praticables facilement en vélo, les gens vont tout simplement faire ça ici parce que ça va se faire beaucoup plus facilement.

2175

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Puis, indépendamment du vélo, la voie piétonnière n'est pas la même que la piste de vélo qui traverse la Rivière-des-Mille-Îles, non ?

2180

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

Il y a deux options ici. En période estivale, cette piste multifonctionnelle-là peut être aussi utilisée par les piétons, mais à l'année, ici, on va avoir un trottoir qui va se raccorder de l'intersection Adolphe-Chapleau ici et qui va circuler sur le côté du pont pour amener les gens ici à la rue Bienville.

2185

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Donc, les gens qui seraient du côté Terrasse Brissette pourraient aller prendre un pont sécuritaire, c'est-à-dire ne pas avoir des véhicules de vélos qui roulent à 50-60 km/heure de part et d'autre d'eux, il faudrait qu'ils fassent un détour par des Mille-Îles ?

2190

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

Le 50-60 km/heure en vélo, je présume que c'est peut-être plus vous que moi, moi, cette vitesse-là, c'est pas mal!

2195

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Ce n'est pas moi, regardez-moi pas là. Je regarde la vitesse par rapport au train de banlieue sur la ligne droite qui va de Saint-Jérôme à Montréal, je regarde la vitesse des vélos, et on ne roule pas à 20 km/heure, et on ne ralentit pas facilement quand il y a un piéton, le piéton est mieux de se tasser, donc, ça va prendre de la place. Est-ce qu'il y a un risque de cohabitation ?

2200

2205

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

2210 Non. Ce qui arrive ici, c'est que dans la piste multifonctionnelle, il faut aussi comprendre que c'est la piste dont j'ai parlé tout à l'heure qui peut servir aussi aux véhicules agricoles. Quand on parle de 6,5 mètres de large, ce qui est la largeur d'une route rurale avec des petits accotements, donc, on a amplement d'espace pour se tasser des bombes à vélo, il n'y a pas de problème.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2215 Oui, des enfants.

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

2220 Faudrait.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2225 Parfait. Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Ça va? Avez-vous une autre question?

2230 **Mme BRIGITTE TURCOTTE :**

Les piétons l'hiver pour traverser le pont, c'est où exactement? Je m'excuse, j'ai de la misère à *catcher*.

2235 **M. JEAN-PIERRE KRAMER :**

Madame la présidente, les piétons, l'hiver, comme je le mentionnais, c'est à partir d'un trottoir qui serait aménagé exclusivement pour les piétons à partir de l'intersection ici Adolphe-Chapleau et qui va amener sur la rue Bienville ici.

2240 **Mme BRIGITTE TURCOTTE :**

Ça, ça ne sera jamais empruntable par les cyclistes ce trottoir-là?

2245

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

Le trottoir, normalement, peut être pris par un cycliste qui prendrait son vélo à côté de lui s'il veut traverser le pont à pied, puis après ça, reprendre le vélo pour continuer.

2250

Mme BRIGITTE TURCOTTE :

O.k. Merci.

2255

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Merci à vous. Alors, Monsieur André a une autre question.

2260

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Un petit élément. Il y a très peu, dans votre étude d'impact, très peu d'information sur la fréquentation des vélos qui traversent Bois-des-Filion, Laval, vice-versa. Il y a des données statistiques, des données de mesure sur deux jours ou quelque chose de ce genre-là, c'est quand même très très limité.

2265

On a souvent l'impression que ce qui apportait votre attention plus, c'était le récréotourisme, or, il y a une circulation, il y a des commerces beaucoup plus proches à Bois-des-Filion pour des résidents de Laval qui vont traverser vers Bois-des-Filion plutôt que de s'en aller à Laval pour faire leurs emplettes, les commerces sont beaucoup moins loin.

2270

Je me demandais si vous n'aviez pas d'information, vous, ou peut-être une des municipalités comme Bois-des-Filion, une information sur la fréquentation du pont, de la voie actuelle sur le pont David, côté piétons, côté vélos? Et on pourrait bien continuer avec côté motoneiges. Votre étude d'impact, c'est très bref, on donne une statistique en hiver, une statistique au printemps, en mai, ce n'est pas nécessairement les périodes des plus actives non plus.

2275

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

2280

Non, là-dessus, on a discuté avec justement nos partenaires de Vélo Québec qui nous ont mentionné qu'en partenariat avec eux autres, on pourrait participer à un comptage pour les vélos qui pourrait nous amener des chiffres plus précis et plus récents.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2285

O.k. Donc, c'est une possibilité de le faire avant le projet, là, à titre d'évaluation pré-projet, c'est ça, ou une fois le projet réalisé, la proposition ?

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

2290

Ça peut se faire à différentes étapes, là, il s'agit d'entrer en contact avec eux autres et de procéder.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2295

Parfait. Et une dernière question avant la pause, je vous le promets, Madame la présidente.

Mme ANNE PELLETIER :

2300

Monsieur le commissaire, en réponse à votre question au niveau des données, par rapport à l'étude d'impact, on va regarder s'il y a des données additionnelles. On me dit qu'on aurait des comptages piétons/cyclistes à différentes intersections.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2305

Parfait. Merci. Puis, ma dernière question, c'est que vous avez parlé d'une étude justement qui a été faite sur le covoiturage, transport actif, transport... - pas transport actif, mais covoiturage, transport collectif, une étude où vous avez regardé les différents scénarios, est-ce que cette étude est disponible ? C'est peut-être l'étude d'opportunité qui avait été faite antérieurement à l'étude d'impact, est-ce que c'est une étude particulière ?

2310

Mme ODILE BÉLAND :

2315

Les résultats qu'on a de nos études sont dans l'étude d'impact.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2320

Les résultats, mais l'étude existe-t-elle ?

Mme ODILE BÉLAND :

C'est plutôt des analyses qui ont conduit à résumer ça dans le... on n'a pas un...

2325

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Il n'y a pas un rapport, non? Il n'y a pas un rapport concret?

2330

Mme ODILE BÉLAND :

Non, ce sont des analyses qui ont été faites dans le but de constituer l'étude d'impact.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2335

Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2340

Alors, nous allons prendre une pause de 15 minutes, nous serons de retour à 3h30.

SÉANCE SUSPENDUE – 15 MINUTES

2345

**REPRISE DE LA SÉANCE
PÉRIODE DE QUESTIONS**

2350

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Donc, avant de prendre le prochain intervenant, on nous a dit pendant la pause qu'il y avait une petite information supplémentaire concernant le covoiturage. Alors, Monsieur Léger, là, de Terrebonne.

2355

M. MARC LÉGER :

Oui, Madame la présidente, je tiens à apporter certaines précisions. Monsieur André, les informations que vous aviez concernant les 85 000 membres, en fait, je suis allé sur le site de la MRC,

2360

2365 puis, on arrive exactement aux mêmes chiffres. En fait, j'ai fait des vérifications et, en fait, c'est le même organisme à but non lucratif qui s'occupe de la gestion de l'ensemble du territoire au moins de la couronne nord et possiblement même de peut-être même de la CMM au complet, ça, je n'ai pas pu avoir la précision, mais toujours est-il que les 85 000 membres, c'est pour l'ensemble de ces intervenants-là, donc, ce n'est pas uniquement pour Thérèse-de-Blainville ou la MRC Les Moulins.

2370 Et autre information, la MRC Les Moulins a quelques... en fait, à Terrebonne, il y avait un stationnement incitatif qui était localisé dans le Vieux-Terrebonne pour le covoiturage, mais, il était à toutes fins pratiques toujours vide parce que la plupart des gens utilisent le stationnement incitatif de l'AMT qui est situé près du pont de la 25, justement là, à l'Île-Saint-Jean. Donc, on n'a pas exactement le nombre de personnes qui pourraient s'en servir, mais on sait qu'on a pu constater qu'il y avait des gens qui utilisaient ce stationnement incitatif-là pour le covoiturage également, pas juste pour le transport collectif.

2375 Autrement, la MRC Les Moulins n'a pas de stationnement incitatif dans l'ouest parce que la plupart des gens utilisent probablement les installations qui sont à Bois-des-Filion présentes là. Par contre, il y en a du côté de Mascouche, par exemple.

2380 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

J'imagine, avec les nouveaux stationnements incitatifs du train de banlieue, train de l'Est, ça va changer des choses.

2385 **M. MARC LÉGER :**

2390 Pour le secteur de l'Est, effectivement, dans le secteur de Lachenaie et tout ça, effectivement, ça va... les gens de ce secteur-là vont certainement utiliser cet axe de déplacement-là. Pour le secteur ouest, comme on mentionnait dans l'éventualité du futur échangeur sur l'autoroute 640, proche de l'avenue Urbanova, il y a la planification d'un stationnement incitatif à proximité de cet échangeur-là également.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2395 O.k. Vous avez parlé de la MRC, mais vous avez été voir... vous n'êtes pas...

M. MARC LÉGER :

2400 J'ai parlé avec le directeur général de la MRC qui m'a confirmé le fait que 85 000, c'était les mêmes... parce que c'est l'organisme à but non lucratif qui gère l'ensemble de ça. Il essaie de

retracer le plus possible le nombre de ces 85 000 membres-là qui sont résidents de la MRC Les Moulins, mais ça, ça peut prendre un certain temps, je n'aurai probablement ce chiffre-là aujourd'hui.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire.

2405

Parfait. Donc, vous êtes en train de chercher. C'est ça ma question aussi, s'il y avait moyen d'avoir Thérèse-de-Blainville pour les secteurs qui nous intéressent par municipalité, Bois-des-Filion, Terrebonne ouest, même si ce n'est pas une municipalité, mais le secteur ouest de Terrebonne.

2410

M. MARC LÉGER :

On va peut-être pas être capable de faire un redécoupage avec toutes les adresses de Terrebonne, vous dire : ça c'est le secteur de Terrebonne ouest, mais, à tout le moins, je serais capable d'avoir l'information pour Terrebonne, minimalement, ça c'est sûr.

2415

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Parfait. Donc, on a pris note que vous allez nous revenir sur ça.

2420

M. MARC LÉGER :

Oui.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2425

Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2430

Merci.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Monsieur Fafard ?

2435

M. DENIS FAFARD :

Oui, j'en profiteras peut-être pour préciser certaines petites choses sur le covoiturage et les actions de la Ville de Laval. Donc, en plus de CLIC qui se fait avec l'AMT et les stations de métro, il y a un peu un équivalent qui s'appelle *Écoboulot* qu'on fait avec les entreprises sur le territoire. Donc,

2440

au lieu d'être des autos, c'est des petites fourgonnettes. Mais, c'est le principe de CLIC, mais pour les entreprises industrielles. On soutient *Communauto* par l'offre d'espaces et de véhicules sur des emplacements municipaux. On fait la promotion du covoiturage sur le réseau, comme je disais tantôt, puis aussi on est en train d'implanter à l'Hôtel de ville des cases de stationnement pour le covoiturage.

2445

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Merci.

2450

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Merci beaucoup. Puisqu'on est sur le sujet encore du covoiturage et du transport en commun, je vais aller du côté du MDDELCC. On n'a pas entendu encore votre opinion à ce sujet. Pourriez-vous nous dire est-ce que le fait de favoriser des voies réservées, favoriser le covoiturage, est-ce que sur le plan développement durable, est-ce qu'il y a des avantages au niveau de la lutte contre les changements climatiques, au point de vue de votre ministère?

2455

Mme JOHANNIE MARTIN :

En effet, au Plan d'action contre les changements climatiques, il y a des objectifs qui sont de favoriser l'utilisation des transports collectifs. Par contre, je ne crois pas qu'il y ait de ligne directrice pour la mise en place de ces transports-là, donc, ce qui est à favoriser entre le transport par autobus ou le covoiturage. Je peux toujours faire une recherche, mais il ne me semble pas en tête qu'il y ait de documents à cet effet-là.

2460

2465

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Il n'y a pas de plan d'action?

2470

Mme JOHANNIE MARTIN :

Le plan d'action, l'objectif, c'est de favoriser l'utilisation du transport collectif de façon plus globale.

2475

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

O.k.

2480 **Mme JOHANNIE MARTIN :**

C'est une action qui est priorisée. Puis, deux tiers du budget qui va vers de l'aide pour favoriser l'implantation.

2485 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Est-ce qu'il y a un suivi qui est fait? Si ça se fait, est-ce que vous faites des comparaisons? Est-ce que vous avez un avant puis une vision après?

2490 **Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :**

2495 C'est un plan du... Oui, Madame la présidente, si vous permettez, le ministère du Développement ou de l'Environnement et Développement durable lutte contre les changements climatiques, coordonne le plan d'action gouvernemental. Par contre, pour ce qui est de la stratégie d'action sur le transport durable, ça relève vraiment du ministère des Transports. Donc, les actions à proprement dit, si elles sont suivies, je ne pourrais pas vous répondre à ce sujet-là, mais je vous encouragerais à poser la question au ministère des Transports puisque c'est vraiment le ministère des Transports qui coordonne et qui gère cette stratégie-là qui est celle du transport durable.

2500 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Alors, je vais aller du côté du ministère pour qu'on puisse compléter notre tournée à ce sujet.

2505 **Mme ODILE BÉLAND :**

D'abord, Madame la présidente, j'ai vérifié à la pause et on pourrait rendre disponible le document technique qui est résumé dans l'étude d'impact concernant le covoiturage. Alors, ça, ça pourrait être possible.

2510 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

O.k. Fait que vous allez nous le déposer?

2515 **Mme ODILE BÉLAND :**

Oui.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2520

C'est bien.

Mme ODILE BÉLAND :

2525

D'autre part, en ce qui a trait à la politique de développement durable, je vais demander à monsieur Robert Bessette de venir expliquer comment ça s'articule.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2530

S'il vous plaît.

M. ROBERT BESSETTE :

2535

Au ministère des Transports, on a une stratégie nationale de mobilité durable qui a été adoptée en début d'année 2014, donc, il y avait dans ses grandes lignes de faire la promotion du transport en commun, donc, d'avoir des objectifs à cet égard-là, et qu'il y avait aussi comme objectif d'inciter finalement les municipalités ou, en tout cas, de revoir éventuellement la Loi sur l'aménagement de l'urbanisme pour que les municipalités et les MRC puissent parvenir à une planification qui intègre mieux l'intégration du territoire et les transports.

2540

Il y avait également aussi tous les chantiers qui étaient annoncés pour la gouvernance en transport en commun dans le transport collectif, donc, revoir la gouvernance. C'était ça en gros.

2545

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

C'est un plan pour quelle année à quelle année?

M. ROBERT BESSETTE :

2550

Il n'y avait pas de durée du plan, c'est un plan qui était annoncé. En fait, il succédait à la Politique québécoise sur le transport collectif, qui est une politique qui est venue à échéance à la fin de l'année 2011, donc, c'est une politique... Cette politique-là visait strictement le transport collectif, et la stratégie nationale de mobilité durable se voulait avoir un point de vue plus large sur la planification de la mobilité. C'est pour ça que je disais tantôt, on regardait plus aussi l'intégration aménagement/transport de concert justement avec les partenaires du ministère.

2555

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2560 D'accord. Je vous remercie beaucoup. Alors, je vais passer donc au prochain intervenant, Monsieur Krim Nacera ?

Mme KRIM NACERA :

2565 Madame.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2570 Madame, o.k. On a mis «M».

Mme KRIM NACERA:

2575 Bonjour Mesdames, bonjour Messieurs. Je vais poser deux petites questions, elles ne sont pas très longues. La sécurité des usagers et des motoneigistes est au cœur des préoccupations de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec. De plus, les deux fédérations VHR, à savoir la nôtre et la Fédération québécoise des clubs Quads préconisent l'utilisation de sentiers distincts pour chaque groupe d'usagers. Mis à part certaines exceptions où la cohabitation est nécessaire.

2580 Ma question est la suivante : Prévoyez-vous faire circuler les motoneigistes et les quadistes dans un même sentier ou bien prévoyez-vous des sentiers distincts parallèles? Et cela le long des 9 km prévus en piste multifonctionnelle?

2585 Ma deuxième question. J'ai vu sur les cartes qu'il y avait deux types de sentier de piste multifonctionnelle, une piste multifonctionnelle type piéton et bicyclette, une piste multifonctionnelle type piéton, bicyclette, véhicules hors route. Est-ce qu'on considère la piste véhicule hors route comme une piste multifonctionnelle aussi parce qu'elle est dite comme piste véhicule hors route ? Et dans le cas où on est avec les piétons et les cyclistes, comment se fait la cohabitation ? Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2590 Bonne question. On en a parlé un petit peu tantôt. Je ne sais pas si vous voulez revenir sur votre même diagramme ou si vous avez autre chose?

Mme ODILE BÉLAND :

2595 Mais rapidement, pour répondre, la piste multifonctionnelle est prévue qu'elle soit utilisée par les piétons et cyclistes en été, et seulement par les quads et les motoneiges en hiver. Donc, c'est

2600 selon la saison, ça va être un ou l'autre, jamais les deux en même temps. Maintenant, c'est effectivement les motoneiges et les quads en même temps sur le même parcours. Je ne sais pas si c'est nécessaire de faire réapparaître le diagramme ou...

Mme KRIM NACERA :

2605 Pour nous, est-ce qu'on est sur le même site, on est sur la même piste en même temps ou bien c'est des sentiers parallèles ? Parce qu'il y a une possibilité d'avoir les deux. Parce qu'avec la venue des *side-by-side*, la largeur est importante dans notre cas pour une question de sécurité.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2610 O.k. Je vais demander à monsieur Kramer comment ça peut s'agencer sur le pont.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2615 Puis, dites-moi en attendant, qu'est-ce que c'est un *side-by-side*? C'est sur les quads?

Mme KRIM NACERA :

C'est des quads...

2620 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Des quads larges?

Mme KRIM NACERA :

2625 ...avec deux places, oui. Ils sont venus sur le marché ça ne fait pas longtemps et ça sous-entend qu'il faut avoir un sentier beaucoup plus large que ce qui est préconisé actuellement.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2630 O.k. Et, juste en même temps, pour être certain, les VTT sont utilisés 4 saisons, eux... des quads?

Mme KRIM NACERA :

2635 Non. Dans certaines régions, oui.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2640 Ici?

Mme KRIM NACERA :

2645 Je pense qu'à Laval, non, c'est uniquement l'hiver.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

D'accord.

2650 **Mme KRIM NACERA :**

Mais, dans notre cas, on est uniquement l'hiver, comme vous le savez.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2655 Oui, oui, ça, pour l'instant...

Mme KRIM NACERA :

2660 C'est une évidence.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2665 On n'ira pas sur la neige artificielle estivale, on va laisser passer ça. Monsieur ?

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

2670 Oui. Madame la présidente, hier, j'avais mentionné qu'on reconduisait tous les sentiers qui sont présentement en fonction dans le corridor de la route 335 actuelle. C'est-à-dire, si on veut, on peut regarder. Encore là, je suis fatigant avec ça, je m'excuse, mais pour être sûr qu'on me comprenne bien, le Nord est de ce côté-ci, la rivière est là.

2675 Dans les secteurs qui passent du boulevard industriel jusqu'ici, on circule à travers des tunnels, présentement on a un tunnel ici et on a un tunnel qui est là. Ces tunnels-là sont partagés présentement entre quads et motoneiges. Et, par la suite, les deux sentiers se séparent et se recombinent pour retraverser le pont Athanase-David.

2680 Suite à cela, ici, les quads et les motoneiges ont chacun leur sentier qui sont en parallèle. Étant donné l'espace qu'on devra aménager pour, comme vous le savez, des voies réservées, quatre voies d'autoroute et le terre-plein, etc., dans certains endroits, il serait assez difficile – je ne dis pas qu'il n'y a des choses qui peuvent être regardées - mais il y a des endroits où serait assez difficile d'avoir vraiment deux sentiers distincts. Alors, c'est sûr que dans ces secteurs-là, il va falloir regarder plus particulièrement les aménagements qui vont être faits pour faire le réseau de la sécurité.

2685 Quant à l'utilisation des quads côte-à-côte, c'est-à-dire un véhicule qu'on peut être un passager à côté du conducteur, c'est sûr que c'est plus large. L'utilisation des quads côte-à-côte est régie par les clubs locaux, c'est-à-dire que si des clubs locaux, pour une raison de sécurité, eux autres aussi décident de les laisser passer, c'est eux autres qui décident, mais ils peuvent aussi les interdire.

2690 Parce que ce que je vois dans la réglementation, c'est que le quad côte-à-côte pour l'instant, on ne peut pas le limiter en fonction de sa largeur, alors, il y a des fabricants qui les font toujours de plus en plus gros. Je dirais que ça commence à s'approcher carrément quasiment d'un mini VUS, si on veut.

2695 Alors, la problématique, c'est que la réglementation est faite que c'est soit qu'on les interdise ou on les permet. Donc, le club quad doit devoir se prononcer justement à savoir s'il veut conserver ses côte-à-côte là, qu'est-ce qu'on peut faire pour essayer d'aménager quelque chose de sécuritaire à l'intérieur du corridor. C'est sûr que tout ça va être fait en collaboration autant avec la Fédération des motoneiges et les clubs quads du secteur.

2700 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Est-ce que vous avez compris, Madame Nacera? Est-ce que c'est nécessaire de mettre une coupe pour voir ?

2705 **Mme KRIM NACERA :**

2710 Non, non, c'est bon. Je veux juste une clarification. Je me dis que ce n'est pas seulement aux clubs quads de décider dans ce cas précis, on est dans l'emprise du MTQ et on est peut-être restreint à une certaine largeur. Donc, même si le club quad voudrait faire passer ses côte-à-côte, je pense que le MTQ devrait se prononcer pour des raisons de sécurité. Je laisse bien sûr le loisir au MTQ de définir ces endroits-là, mais nous, on aimerait bien, à la Fédération, que ce soit clairement défini dès le départ.

2715 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Alors, j'aimerais ça que vous viendriez nous présenter ça dans votre mémoire...

Mme KRIM NACERA :

2720

Certainement.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2725

...dans la deuxième partie où nous allons recevoir les recommandations, les suggestions.

Mme KRIM NACERA :

2730

On est déjà inscrits pour déposer un mémoire dans ce cas.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Merci.

2735

Mme KRIM NACERA :

Merci beaucoup.

2740

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Merci à vous. Question ?

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2745

Oui, une petite question. C'est quoi la largeur de ces deux sentiers séparés pour être sécuritaire ? Un sentier de motoneiges national, c'est quand même assez large. A côté, il y a... un sentier de quads, ça fait quoi chacun ?

2750

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

2755

Normalement, les sentiers pour accommoder soit les quads ou les motoneiges, c'est un sentier de cinq mètres, c'est un corridor de cinq mètres. C'est sûr que la surfaceuse, je pense que madame aurait pu donner plus de précisions sur la largeur de la surfaceuse comme telle. Si je ne m'abuse, on parle de trois mètres et demi de large, on utilise vraiment trois mètres et demi de large au moment où est-ce que la surfaceuse passe sur le sentier. C'est-à-dire que, advenant – là, je

m'avance, ce n'est peut-être pas la place – mais, advenant qu'on ait un peu plus d'espace, on pourrait essayer d'aménager dans certains secteurs quelque chose en parallèle pour satisfaire les deux clubs.

2760 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Merci.

2765 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Merci, Monsieur Kramer. Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2770 Je vais vous le permettre parce qu'on n'est pas – vous pouvez reprendre le micro – c'est parce qu'on n'est pas beaucoup de monde dans la salle et j'ai deux autres intervenants après vous. Donc, je vous le permets.

Mme KRIM NACERA :

2775

Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2780 Merci Madame la présidente, ça va être très court. Je vous donnerai les dimensions uniquement d'un sentier parallèle retenu par les deux fédérations. Quand on a deux sentiers distincts, on prend quatre et demi pour la motoneige – quatre mètres et demi – pour qu'on puisse passer à double sens, on laisse entre les deux sentiers 30 cm en neige et puis il est préconisé aussi quatre mètres pour les quads. Donc, vous voyez la largeur, ça va aller jusqu'à huit mètres 80. C'est ça les sentiers parallèles pour nous dans les meilleures des conditions.

2785

Quand on doit partager un sentier mixte, ce qu'on appelle un sentier mixte, c'est minimale-ment cinq mètres avec les quads.

2790 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Merci beaucoup.

Mme KRIM NACERA :

2795

Merci à vous.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2800 Maintenant, Monsieur Normand Legault ?

M. NORMAND LEGAULT :

2805 Rebonjour. J'ai parlé tantôt avec un producteur qui, malheureusement, ne pouvait pas rester, il a vu que c'était quand même long les périodes de questions, fait qu'il a dû quitter.

2810 Concernant justement l'usage du pont Athanase-David pour transférer la machine agricole, là, il utilise, lui, cette ferme-là, entre 100 et 120 passages par année de tracteur sur le pont Athanase-David.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

 Donc, pendant l'été ?

2815 **M. NORMAND LEGAULT :**

 Pendant la saison.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2820 Pendant la saison.

M. NORMAND LEGAULT :

2825 On ne parle pas des camions là, on parle uniquement de la machinerie agricole. Ces aides-récolteuses, elles ont 13 pieds 6 de hauteur, certaines sont motorisées, d'autres sont des wagons. Il semblerait que c'était très difficile de pouvoir les déplacer par des plateformes.

2830 Puis l'autre élément, il m'expliquait que son véhicule le plus large qu'il a présentement, c'est 5,9 mètres. Il m'a dit, les conducteurs vont être obligés d'être bien réveillés pour circuler avec l'emprise qu'on disait tantôt qu'il y avait tantôt, je crois, 6,5 mètres. Sa plus grande inquiétude, c'est comment on va faire pour la cohabitation véhicules agricoles, cyclistes et piétons. C'est sa grande inquiétude. Il faudra trouver, je crois, un mécanisme si on va dans cette... je dirais, voilà pour bien être sécuritaire.

2835

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2840 Alors, Madame Béland, compte tenu des dimensions qu'on vient d'entendre, est-ce que le design qui est prévu va assurer la sécurité ?

Mme ODILE BÉLAND :

2845 Je demanderais à monsieur Kramer de revenir. On a pris note, bien sûr, de ces considérations-là et, éventuellement, quand on sera plus proche de produire les plans définitifs, c'est prévu qu'on rencontre spécifiquement les gens concernés directement par ça pour trouver vraiment une façon adéquate. Ça pourrait aller à fermer éventuellement l'accès pendant une période pour permettre le passage du véhicule, puis ensuite, rouvrir ou des choses comme ça.

2850 **M. JEAN-PIERRE KRAMER :**

2855 Alors, Madame la présidente, c'est sûr qu'un véhicule de 5,9 mètres dans une voie de 6,5, c'est assez serré, comme disait madame Béland, il va falloir déterminer une procédure pour que ça se fasse d'une manière sécuritaire. Mais, il faut aussi mettre en perspective que circuler sur une route comme, si je donne l'exemple du boulevard des Perron qui a peut-être 7 mètres de large, avec ce même véhicule-là, j'imagine qu'il y a aussi une logistique de sécurité à prendre.

2860 Dans ce secteur-là, il y a beaucoup de cyclistes aussi qui passent sur le boulevard des Perron. J'imagine que les agriculteurs préconisent de passer soit de nuit ou comme je disais, très tôt le matin. C'est un peu le même principe sur la piste multifonctionnelle. Il va falloir trouver une procédure, mais ça ne sera pas différent que de passer sur une route comme le boulevard des Perron, par exemple.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2865 Est-ce qu'il existe d'autres situations ailleurs au Québec où on doit cohabiter ?

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

2870 Je vous dirais que dans ce projet-là, on est assez innovateur, c'est une de nos préoccupations de garder le lien autant pour les agriculteurs, les véhicules lents. Alors, on a fait de recherches, on n'a pas trouvé d'exemple où est-ce qu'on avait exactement la même problématique. C'est sûr que, comme je vous dis, on va évaluer le concept à mesure qu'on discute avec nos partenaires de l'UPA ou, par exemple, comme madame de la Fédération des motoneiges, etc. Là-dessus, on verra après 2875 ça les ajustements qu'il faudra apporter à ce corridor-là pour optimiser la sécurité.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2880 Je présume, par exemple, que sur l'autoroute 20, il doit y avoir des agriculteurs qui ont des terres de part et d'autre, puis qui doivent traverser, ils utilisent les...

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

2885 Présentement, c'est que la problématique n'est pas au niveau de traverser l'autoroute comme, par exemple, une autoroute qui circule en milieu rural, que ce soit la 20 en s'en allant vers Québec, là on circule sur un réseau qui est local, c'est-à-dire la route qui est perpendiculaire à l'autoroute, donc, c'est comme si on circulait sur un chemin qui est autorisé à tous les utilisateurs. Là, ce dont on parle, c'est un lien qui était remplacé par une autoroute, donc, on ne peut plus fournir le service à ce type de véhicule-là, ce type d'utilisateur-là. Donc, pour compenser la perte de ce service-là, on a déterminé
2890 que ce soit une piste multifonctionnelle, pouvait, en tout le cas à tout le moins, à l'étape où on est rendu, on pense pouvoir répondre aux besoins. C'est sûr qu'on pourra adopter la largeur en fonction des différentes discussions, puis des différentes machineries qu'on aura été informé.

2895 C'est sûr que nous, on a tous les gabarits, je vous dirais, pour ce qui est camion, automobile, etc., on est beaucoup moins familier avec les véhicules de ferme. Ça va nous faire grandement plaisir de prendre ça en note pour pouvoir réussir à accommoder tout le monde.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2900 Merci. Est-ce que vous avez une autre question ?

M. DENIS FAFARD :

2905 Juste peut-être une information, si c'est possible de donner une information complémentaire?

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Oui.

2910 **M. DENIS FAFARD :**

Juste à titre d'information, puis, on partage la même information, c'est dans la région de Lanaudière sur l'autoroute 31 qui traverse l'autoroute 40, il y a un mécanisme qui permet aux véhicules agricoles de rouler sur l'autoroute. Les agriculteurs ont une manette, ils changent l'indicateur

2915 de vitesse, je pense – je ne connais pas toutes les modalités – mais, il y a un endroit où les véhicules agricoles peuvent rouler sur une autoroute.

Mme ODILE BÉLAND :

2920 Ce mécanisme-là, oui, il existe sur l'autoroute 31, le débit est beaucoup moins important que ce qui est anticipé sur la 19, fait que ça, c'est un élément important. Ce n'est pas nécessairement la façon la plus sécuritaire de procéder. Probablement que dans ce coin-là c'est la meilleure solution qu'il y avait. Mais je pense qu'on... en tout cas, on va continuer à travailler sur passer sur la piste multi-fonctionnelle qui va vraiment isoler les véhicules de la circulation automobile.

2925

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Merci. Merci, Monsieur Fafard, pour l'information supplémentaire.

2930 **M. NORMAND LEGAULT :**

C'était le point que je voulais justement parler sur l'autoroute 31, parce que j'en avais eu connaissance moi aussi du même phénomène là-dessus.

2935 J'aurais une question. Concernant le projet qu'on a présentement, je me demandais est-ce qu'on a fait une étude sur l'ozone troposphérique? C'est un peu, comme on dit, scientifique ce que je vous avance là. C'est que lors de la précédente audience du BAPE sur la 25, c'est un élément que j'avais apporté là-dessus.

2940 En 2002, il y a eu des périodes pendant l'été où ça s'est produit... vous connaissez, je présume cet élément-là, l'ozone troposphérique ? C'est un élément qui rentre dans le smog et ça arrive... c'est, contrairement à l'ozone qu'on voit dans la stratosphère, celle-là est au niveau du sol. Et c'est un phénomène qui n'est pas nouveau. Dans les années 50, on a commencé à documenter en Californie et il y a des conséquences sur l'être humain. Moi, j'avais des maux de gorge vers la fin de la
2945 journée et ça se produit, comme je le dis, en période de chaleur intense. Ça a des répercussions aussi sur les animaux et aussi ça a des répercussions sur les végétaux.

Il y a un document qui a été produit en 1999. C'est ça, ça s'appelle *La santé de l'air que nous respirons vers une agriculture durable*. Ça a été fait en 1999 par l'agriculture agroalimentaire Canada. Puis, ils précisent là-dedans les dommages faits dans les cultures par l'ozone. Entre autres, les productions sont assez sensibles à ça, ça fait comme des mouchetures sur la végétation. Et puis, le brocoli est très sensible à cette... Encore là, c'est toujours – comment je dirais – c'est une addition d'éléments. C'est sûr que sur le plant, dans sa croissance, il y a eu des périodes, je dirais, de disette d'eau, de fortes accumulations d'eau, il est déjà plus stressé et comme nous, en être humain, on le

2950

2955 sait, quand on est enrhumé, on pogne une grippe, c'est parce que notre système immunitaire a été déficient, c'est la même chose sur les plantes.

2960 Je me posais la question parce que j'ai eu une conférence qui a été faite par monsieur Gilbert... phytopathologiste – monsieur Gérard Gilbert, c'est un chercheur à Québec qui a fait une conférence en 2009-2010 sur ce sujet-là. Puis, il expliquait que, malheureusement, ils ont beaucoup de difficulté à documenter les effets. On a présentement un parachèvement et il se produit, je dirais, dans l'agriculture que j'appelle, moi, urbaine ou périurbaine, on est vraiment en ville quand on cultive, nous, à Laval. Est-ce qu'il y a un impact ? Est-ce qu'on a mesuré cet effet-là ?

2965 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

D'abord, j'aimerais savoir, est-ce qu'il y a un impact actuellement ou c'est quelque chose, vous pensez, pourrait être une conséquence de l'autoroute 19 ?

2970 **M. NORMAND LEGAULT :**

Je pose la question parce qu'on a remarqué des saisons qu'il y avait – comment je dirais ça – des symptômes sur les plants.

2975 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Déjà, présentement ?

2980 **M. NORMAND LEGAULT :**

Je pourrais vous dire, principalement en 2002.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2985 O.k.

M. NORMAND LEGAULT :

2990 Il y a des années que c'est comme dans toute chose, ils sont plus favorables ou d'autres. Et là, c'est là qu'après, je dirais qu'on a investigué et qu'on a vu avec la littérature dans d'autres domaines que peut-être c'était cet élément-là. Fait que c'est sûr que... On est, je pense dans un bureau d'audiences publiques, donc, on essaie de voir les impacts sur le plus grand possible d'éléments. Fait que moi, je me posais la question, vu qu'avec la venue prochainement, je souhaite

2995 qu'on ait une réduction et non une augmentation de ces effets-là. Parce que c'est sûr qu'en tant qu'agriculteur, ça nous interpelle. Et il faut être aussi au fait, je dirais, des effets sur les cultures.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3000 Évidemment, vous avez regardé la qualité de l'air, vous savez, il y a une section là-dedans au niveau de l'étude d'impact à ce sujet-là. Ce que monsieur mentionne, est-ce que c'est quelque chose qui a été regardée ?

Mme ODILE BÉLAND :

3005 Je ne pense pas qu'on a... Je vais demander à...Monsieur Ménard va peut-être nous éclairer plus que moi.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3010 Parfait.

M. JONATHAN MÉNARD :

3015 En fait, selon les modélisations que le ministère a faites, le projet devrait avoir un impact favorable sur la qualité de l'air à Laval. Faut savoir que la qualité de l'air à Laval est actuellement bonne, tous les contaminants atmosphériques sont en deçà des normes du ministère de l'Environnement contenues dans le Règlement sur l'assainissement de l'atmosphère. On n'a pas évalué l'impact directement sur ce que monsieur parle, là, l'ozone troposphérique, mais, de façon générale, avec une amélioration de la fluidité sur une éventuelle autoroute 19, il y aurait amélioration de la qualité de l'air.

3020

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3025 Une petite question. Dans votre bilan sur les gaz à effet de serre, dans le dernier dépôt qui a été fait tout récemment, il y a un certain nombre d'éléments contributeurs au gaz à effet de serre. Est-ce que l'ozone troposphérique rentrait dans ces gaz-là? Je n'ai pas avec moi, je cherchais, mais je n'ai pas avec moi le document.

Mme ODILE BÉLAND :

3030 On va changer d'intervenant, là ça va être monsieur Tremblay qui va nous parler de la modélisation qui est faite pour calculer les gaz à effet de serre.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3035

Parfait.

M. PIERRE TREMBLAY :

3040

Oui, Monsieur le commissaire, vous faites référence justement à une note technique qui a été déposée récemment, qui avait été transmise au ministère de l'Environnement plus tôt cette année. Pour répondre à votre question, l'ozone troposphérique – premièrement, je ne suis pas ingénieur chimiste, je suis ingénieur civil en planification de transport – donc, je sais que c'est lié à des réactions photochimiques et tout ça dans l'atmosphère. C'est très compliqué, disons, à analyser et je ne

3045

connais pas comment O₃, ça doit être en principe, l'ozone, c'est O₃, je ne sais pas comment c'est généré chimiquement.

Ce que je peux vous dire, c'est que par rapport au modèle d'évaluation des émissions polluantes et des émissions de gaz à effet de serre, ce n'est pas un produit qui fait partie des *output* standards de O₃ des modèles de simulation et celui qu'on utilise en particulier qui est le logiciel MOVES du gouvernement américain, de l'EPA américain.

3050

Alors, dans le bilan qu'on a transmis, je pense qu'on a fait sortir les 10-12 principaux contaminants, si on veut, incluant les gaz à effet de serre qui sont dans une catégorie à part, mais, on n'a pas spécifiquement *d'output* qui parlent de O₃. Et, comme je vous dis, il faudrait comprendre s'il n'y a pas d'autres émissions qui sont constituantes, si on veut, ou génératrice de O₃ à travers des réactions chimiques que moi je ne connais pas. Je ne connais pas la chimie de la chose.

3055

M. PIERRE-ANDRÉ, commissaire :

3060

Moi, je ne connais pas le modèle MOVES, donc, il faut juste m'éclairer un peu. Est-ce qu'on peut lui demander l'ozone, dans ce modèle-là, c'est très large le spectre de ce qui est demandé ou si c'est vraiment très spécifique à des gaz à effet de serre et des facteurs d'équivalence?

3065

M. PIERRE TREMBLAY :

C'est effectivement très large. Je pourrais vous revenir avec une réponse plus spécifique. Je sais que le MOVES, je pense que j'ai un collègue dans la salle qui pourrait peut-être chercher tantôt. Mais, il y a probablement une trentaine de composés qui sont produits.

3070

Maintenant, la question de savoir est-ce que c'est la circulation automobile qui produit le O₃ ou est-ce que c'est pas plutôt un mélange dans l'atmosphère lié, je ne sais pas, à de la photosynthèse

3075 ou lié à des réactions photochimiques, avec la chaleur et l'humidité, qui peuvent, dans certaines circonstances, produire ça, et c'est lié peut-être à d'autres sources d'émissions qui sont naturelles, si on veut, qui sont liées aux activités humaines ou simplement, je ne sais pas, la présence des forêts ou d'autre chose.

3080 Alors, il faudrait comprendre comment est généré le O3, je ne suis pas au courant, là. Mais, on peut vérifier s'il est nommément produit, mais je ne pense pas que ce soit une émission qui vienne du processus de carburation d'essence.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire

3085 Là, il n'y aurait pas de production d'ozone spontanément avec la sortie des hypocatalitiques, il me semble ?

M. PIERRE TREMBLAY

3090 En tout cas, je n'ai jamais vu ça comme étant un contaminant...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Direct.

3095 **M. PIERRE TREMBLAY**

3100 ...*criteria pollutant* qu'ils appellent aux États-Unis, ce n'est pas un polluant qui fait partie des critères d'analyse de base des émissions routières. Peut-être que nos gens du ministère de l'Environnement auraient des précisions là-dessus, je ne sais pas.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

On va y aller du côté du ministère.

3105 **Mme JOHANNIE MARTIN :**

3110 En fait, je ne pourrais pas m'avancer plus non plus sur les réactions chimiques de l'ozone. Par contre, ce que je peux dire, c'est que le modèle a été validé chez nous par les spécialistes de la qualité de l'air qui sont suivis de l'état de l'environnement. Puis, de leur côté, ça n'a pas été soulevé que l'ozone devrait être ajouté à ce qui avait été présenté. Donc, eux, de leur côté, ont jugé soit que ce n'était pas une problématique dans la région ou qu'il y avait des problèmes sous-jacents à ça.

Mais, ça n'a pas été jugé comme pertinent à ajouter à l'étude, en fait, dans leur avis qu'ils nous ont fourni.

3115 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Parfait. J'irais peut-être du côté de la CMM. C'est qui le représentant déjà? Vous avez un réseau de surveillance de la qualité de l'air ?

3120 **M. YVES PHANEUF :**

Écoutez, je ne suis pas le spécialiste de cette question-là, mais je vais prendre la question en différé.

3125 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Parfait.

M. YVES PHANEUF :

3130

Donc, vous voulez savoir si c'est vérifié, si ce paramètre-là, le O3, est...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3135

C'est ça. Parce que j'ai comme une vague mémoire qu'au métro McGill, il y a encore un tableau sur l'indice de la qualité de l'air à Montréal, et que sur ce tableau, il y a les particules et il y a l'ozone. Donc, je voudrais juste savoir si, effectivement, l'ozone est mesuré dans la région, s'il y a une station, la plus proche possible du lieu d'étude qui existe déjà où est-ce qu'il y aurait des mesures suivies. Puis, comme vous produisez des rapports régulièrement, je veux simplement avoir accès à l'information sur ça, question de voir s'il y a eu une tendance, une augmentation, une stabilité, malgré l'évolution du trafic.

3140

M. YVES PHANEUF :

3145

O.k. Je vais vous revenir avec une réponse ce soir.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Parfait. Oui, Madame ?

3150

Mme KATERI LESCOP-SINCLAIR :

3155 La station qui est la plus près du projet, en fait, c'est celle de Chomedey à Laval qui, elle, est sous la responsabilité du ministère de l'Environnement. J'ai sous les yeux qu'ils mesurent effectivement l'ozone et les particules fines. Je peux peut-être faire la demande à savoir qu'est-ce qui en est pour la région pour ces particules-là.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3160 Ce serait bien, merci. Puis, je poursuivrais un peu, parce que monsieur Ménard nous dit que tous les contaminants de la qualité de l'air respectent les normes du ministère, les critères du ministère. Mais, je pense que c'est à l'exception des PM 2,5, des matières particulaires fines.

3165 J'aimerais qu'on m'explique un peu pourquoi les matières particulaires fines sont si élevées dans la région de Montréal. Qu'est-ce qui explique ça dans la région de Laval ? Parce que là, je comprends que c'est au Règlement sur la qualité de l'atmosphère, on parle du 98^e percentile, ce sont des données qui seraient dépassées avec la venue de l'autoroute, comme c'est dépassé déjà assez fréquemment. Pourquoi les matières particulaires sont si élevées dans la région de Laval ?

3170

Mme KATERI LESCOP-SINCLAIR :

3175 Je ne sais pas particulièrement pour la région de Laval qu'est-ce qui est la cause. Par contre, il y a plusieurs activités qui peuvent causer des augmentations de particules fines, puis, la principale, c'est le chauffage, donc, tout ce qui touche...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Le chauffage au bois.

3180

Mme KATERI LESCOP-SINCLAIR :

3185 Le chauffage au bois, oui, pardon, le chauffage au bois, donc, la combustion. Je ne sais pas la particularité pour la station de Laval. Même les gens qu'on a consultés au suivi de l'état de l'environnement étaient un peu surpris des données. Donc, on s'explique un peu mal pourquoi à cet endroit-là particulier, c'est si élevé. Par contre, la vérification qu'on a faite, c'est voir si le projet allait changer la situation ou pas par rapport à la situation actuelle. Puis, ce qu'on a comme résultat pour l'instant, c'est qu'il n'y aurait pas d'apport du projet, donc, il n'y a pas d'augmentation...

3190

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Significative.

3195

Mme KATERI LESCOP-SINCLAIR :

...significative par rapport à ce qui est maintenant.

3200

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Donc, même si ça dépasse les critères, c'est quelque chose qui est jugée acceptable par le ministère ?

3205

Mme KATERI LESCOP-SINCLAIR :

Exactement. Du fait que le projet, lui, en tant que tel n'amène pas d'apport supplémentaire au projet ou à la l'air ambiant en fait.

3210

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Merci.

3215

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Alors, ça va, Monsieur Legault? Dès qu'on va avoir les réponses, elles vont être mises sur le site Web du BAPE.

3220

M. NORMAND LEGAULT :

Est-ce que je peux me permettre une autre question ?

3225

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Oui, je vais vous l'accorder.

M. NORMAND LEGAULT :

3230 Vous êtes bien gentille. Dans le cadre – je ne sais pas exactement comment on établit ça, là – de développement durable, le ministère des Transports, je pense qu'il adhère à une politique, puis, je ne suis pas familier avec la terminologie.

3235 La CMM produit, je pense, un plan d'aménagement ou un schéma d'aménagement, là. Et dans son volet agricole, on voudrait retirer 6% de terres en friche. Présentement sur le parachèvement de l'autoroute 19, les terres sont en culture, mais on le concède, si elles sont de propriété du ministère des Transports, c'est sûr que ça va être des superficies qui vont être enlevées en production. Comment voient-ils eux autres ça, dans un plan de développement durable, le fait qu'on va enlever des terres en culture, puis, quand l'objectif au niveau de la CMM, c'est justement d'augmenter de 6% les terres en friche ?

3240

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Alors, on parle du PMAD. Du côté de la CMM ?

3245

M. NORMAND LEGAULT :

Je me rappelle pas quel article que c'est là. De mémoire, je me rappelle qu'il y avait un objectif d'atteindre, je pense pour les cinq prochaines années, là, 6% de remise en culture des terres en friche.

3250

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Oui, on va se le faire expliquer.

3255

M. YVES PHANEUF :

3260 Donc, il y a en effet dans le PMAD un objectif au niveau du territoire agricole, qui est justement l'augmentation de 6% de la superficie globale des terres cultivées du terrain métropolitain. Au niveau des activités agricoles, au niveau du PMAD, ils identifient le périmètre d'urbanisation, donc, les secteurs qui sont voués au développement urbain comme tel, et protègent les secteurs agricoles, les secteurs qui sont actuellement zonés agricole. Très globalement, là.

À l'intérieur de ce territoire-là agricole, là l'objectif est d'augmenter la superficie des terres cultivées, d'où ce critère-là. À cet égard-là, la communauté a demandé aux MRC d'effectuer des plans

3265 de développement, des plans de remise en valeur agricole pour arriver à cet objectif-là. C'est très globalement, là, l'objectif inclus au PMAD en regard de cet élément-là.

Je pourrais vous amener plus de précision si c'est requis.

3270 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

On va vous poser quelques questions immédiatement.

M. PIERRE-ANDRÉ, commissaire :

3275

Ou on va peut-être changer de personne mais. Donc, vous confirmez qu'il y a un objectif de transformation de 6% de terres en friche à l'échelle pour le PMAD, c'est l'échelle de la CMM, sur les bancs de terres agricoles ?

3280 **M. YVES PHANEUF :**

Oui, c'est le critère 1.3.1 du PMAD.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3285

Parfait. Moi, j'irais plus du côté du ministère. Ce que je comprends, ou j'ai compris dans la lecture qu'il y a une partie de l'emprise qui est actuellement sous culture, du ministère qui, actuellement, est sous culture. Est-ce que je me trompe? Par des producteurs?

3290 **Mme ODILE BÉLAND :**

3295 Non, vous avez raison, l'emprise appartient toujours au ministère des Transports, mais la culture sur ces terres-là a été tolérée, elle l'est encore aujourd'hui. Par contre, on a avisé les agriculteurs qu'on avait un projet qui visait à occuper cette emprise-là, et qu'éventuellement, on aurait des mesures à prendre, des choses qui pourraient affecter éventuellement les cultures qui sont en place.

3300 Ça représente pour nous... la superficie exacte, là, ça représente, c'est quand même assez limité, mais c'est bien sûr un des objectifs principaux du projet, tel qu'exposé hier dans la présentation, de s'en tenir à l'emprise actuelle, donc, on a vraiment... on se limite seulement aux terrains qu'on a déjà.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3305 Puis, je comprends qu'il n'y a pas de demandes de dézonage ou autre type de demandes à la CPTAQ dans ce dossier particulier. Mais, depuis quand ces producteurs agricoles-là cultivaient-ils? Est-ce que c'est quelque chose qui est récent? Est-ce que ça a commencé dans les années 70 avec l'acquisition de la...

3310 **Mme ODILE BÉLAND :**

 Sauf erreur, je pense que ça continue, depuis les années 70 que la culture a continué même si l'emprise avait été acquise. Mais, il n'y a personne qui me dit...

3315 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

 Qui le saurait, qui aurait l'information, non.

Mme ODILE BÉLAND :

3320 ...qui me dit que je suis en train de vous dire une erreur, là. Je pense que c'est ça.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3325 O.k. Et il n'y avait pas d'entente écrite avec les producteurs qui les autorisaient à utiliser l'emprise?

Mme ODILE BÉLAND :

3330 Madame Pelletier va avoir des précisions à apporter.

Mme ANNE PELLETIER :

3335 En fait, au niveau de l'acquisition de l'emprise, évidemment, il y avait des propriétaires antérieurement qui ont été compensés à l'époque. Mais donc, par la suite, c'était une tolérance de bonne foi que le ministère a permis aux agriculteurs de continuer la poursuite de leur culture.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3340 O.k.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Est-ce qu'ils paient un loyer ?

3345

Mme ODILE BÉLAND :

Non. Ça représente 13,6 hectares, donc 15% d'un kilomètre carré, c'est quand même assez réduit. Le fait de faire le projet va clôturer aussi le début de la zone agricole permanente, puis, en cela, va faciliter, si on veut, le travail de la CTTAQ parce qu'il n'y aurait plus la possibilité de demander des accès directement là parce que l'autoroute va les empêcher d'office, fait que ça c'est un petit bénéfice sur la protection de la zone permanente.

3350

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Puis, à votre connaissance, est-ce que les producteurs ont mis des investissements importants, genre drainage ou autres, à l'intérieur de l'emprise au fil de ces années ? Est-ce qu'ils se retrouvent à avoir des améliorations à faire pour se réajuster à la nouvelle ligne, bien qu'ils utilisaient ça bien volontairement et à vos dépens finalement ?

3355

3360

Mme ANNE PELLETIER :

Je vais demander à monsieur Kramer de revenir préciser l'aménagement, si vous permettez.

3365

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

O.k. Pas de problème.

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

Oui, Monsieur le commissaire. Ce qu'on a pu observer avec les années, c'est qu'au tout début, il y a eu des ententes, il y a eu des baux, comme vous le mentionniez, Madame la présidente, pour permettre la location de ces terrains-là. Après un bout de temps, ces ententes-là n'ont pas été renouvelées et les agriculteurs ont continué à utiliser le terrain. Comme madame Pelletier le mentionnait, on laisse aller par bon voisinage.

3370

3375

Dans les investissements, non, il n'y a pas vraiment d'investissements qui ont été mis là-dedans d'un point de vue aménagement soit de chemins ou tout ça, c'est des chemins en terre battue, ce ne sont pas des gros investissements qu'on peut voir. Ce qu'on voit sur place, c'est surtout des terrains qui ont été cultivés, mais qui ont rapporté aussi un bénéfice quand même aux agriculteurs.

3380

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3385 Je pensais plus en termes de drains qu'en termes de routes, là.

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

3390 Ce ne sont pas des terrains qui font partie d'une zone, ce qu'on appelle le drainage agricole avec des drains à espacement régulier, puis tout ça.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3395 Mon souhait, Monsieur...

M. NORMAND LEGAULT :

Legault.

3400 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Monsieur Legault - Je devrais avoir une meilleure mémoire que ça quand même.

M. NORMAND LEGAULT :

3405 Ce n'est pas grave.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3410 Monsieur Legault, ce serait que les personnes pour lesquelles vous parlez, viennent nous déposer un mémoire, viennent nous témoigner en deuxième partie, ce serait apprécié.

M. NORMAND LEGAULT :

3415 Ça va être le cas aussi.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3420 Merci.

M. NORMAND LEGAULT :

3425 Mais, ce que je voulais vous expliquer, c'est parce que c'est sûr, il y a une problématique
quand même à Laval, il y a entre 40 et 45% des terres qui ne sont pas propriétaires de producteurs
agricoles. Et c'est là d'où vient un peu la difficulté de cultiver des terres dans ce sens-là. Il y a des
propriétaires qui ne veulent pas. Il y a encore, je dirais, le rêve de voir qu'il va se bâtir une tour de
25 étages sur le petit lopin, ils n'ont pas compris le fait qu'on a mis en place une loi qui s'appelle la Loi
3430 de la protection du territoire agricole, c'est pour faire un usage agricole. Puis, on ne peut pas enlever
le privilège du monde d'acheter en zone agricole, mais qui n'ont pas nécessairement, je dirais, l'inten-
tion de cultiver. Et c'est là qui est un peu le bât qui blesse là-dedans.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3435 Mais, je suis sûr que dans votre mémoire à vous et ceux de vos amis producteurs, on va trou-
ver des éléments comme ça. Mais, j'irais quand même à Laval. Parce que Laval, vous avez un
certain nombre de politiques sur la protection du territoire agricole et je me demandais... Dans cette
politique, entre autres – c'est un peu en dehors de votre question, mais vous allez voir, mais, je vais y
revenir un moment donné – il y a une zone de tampon qui est prévue entre les secteurs résidentiels,
3440 secteurs de production agricole, j'aurais aimé que vous me parliez de cette zone-tampon, de son
établissement, de ce que ça veut dire, ce que ça implique.

M. DENIS FAFARD :

3445 Oui, c'est ça. Il y a eu une révision à Laval, comme un petit peu partout, de la zone agricole,
voilà peut-être une quinzaine d'années, et Laval avait défini, il y a 30% du territoire agricole de la
ville... il y a 30% du territoire de Laval qui est en zone agricole. À l'intérieur de ça, il y a, d'une part,
des secteurs où il y a des possibilités d'élevage, donc, d'avoir des productions d'élevage, d'autres en-
droits, ce ne sont que des productions végétales. Donc, c'est un premier découpage du territoire en
3450 termes de cohabitation.

Et il y a des normes difficiles à appliquer sur le voisinage direct parce qu'on a des quartiers
résidentiels qui se terminent directement sur des champs. Mais, on a très peu de quartiers résidentiels
qui sont adjacents à une exploitation d'élevage pour des animaux. Donc, c'est une première coha-
3455 bitation comme telle.

C'est sûr qu'on essaie d'avoir des zones-tampon entre les activités, mais c'est plus des
zones... parce qu'on ne peut pas vraiment «normer», c'est un paquet de petites normes sur
l'épandage, les périodes d'épandage, les distances d'épandage, des choses comme ça, mais, c'est
3460 des normes de cohabitation somme toute sur les méthodes d'exploitation des cultures comme telles.

3465 Parce qu'il n'y a pas un espace qui est laissé vacant comme tel. On l'a fait à certains endroits, on essaie d'aménager, si admettons qu'il y a un développement résidentiel qui se coupe avec un quartier résidentiel par un cours d'eau, on va profiter de l'occasion pour faire une zone-tampon sous forme de parc, mais c'est localisé à des endroits dans le cadre de projets précis dans des situations particulières.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3470 Depuis l'adoption de cette politique de conservation des terres agricoles à Laval, est-ce que vous avez fait beaucoup de demandes de dézonage ou on en arrive à la respecter?

M. DENIS FAFARD :

3475 Depuis la négociation massive qui s'est faite et l'entente qu'il y a eu, il n'y a pas eu de modification de la zone agricole déclarée comme permanente. C'est sûr que suite à cette déclaration de la zone agricole, il y a des gens qui avaient la possibilité de faire des inclusions, de demander... un propriétaire pourrait demander d'être réinclus en zone agricole, de certaines de ces propriétés-là, il y en a qui ont demandé à être réexclus quelques années plus tard.

3480 Donc, les jeux qui se sont faits se sont faits entre les inclusions et les exclusions. Ce qui a été négocié comme territoire agricole dans la décision qui a été rendue par la Commission de protection du territoire agricole, il n'y a pas eu de changement, là, peut-être quelques mètres carrés des fois pour des stations de pompage ou des questions de... mais, c'est plus des usages autres qu'agricoles en zone agricole. Des exclusions, il n'y a pas eu d'exclusions, c'est resté stable comme zone agricole comme telle.

3485

3490 Les fluctuations qu'on voit, comme je dis là, c'est des cas d'inclusions qui sont réexclus, mais la zone permanente, qu'on appelle, est restée toujours la même. On est en train de préparer un plan de développement de la zone agricole pour mettre en valeur cette zone agricole-là et il n'y a pas d'objectif d'exclusions de parties de territoire en zone agricole, c'est la conservation de la pérennité des territoires agricoles actuels.

3495 L'objectif d'augmentation des surfaces en culture, on l'a aussi, donc, on veut participer au 6% de la CMM. L'objectif de la CMM, on veut y contribuer. Les données qu'on a sur les terres en friche, on a quand même une... on a au-dessus de 1 000 hectares de terres en friche, donc, des possibilités de remise en culture, il y a des endroits potentiels pour le faire.

3500 L'autre problématique qu'on a qui est particulière à Laval, c'est ce qu'on appelle des lots morcelés, donc, des anciennes terres originales qui, avant l'entrée en vigueur de la Loi sur l'aménage-

3505 ment et l'urbanisme en 78, avaient été loties pour des développements résidentiels et les terrains avaient été vendus à des particuliers. Et donc, on se retrouve avec 21 lots originaux en zone agricole qui ne seront pas développés jamais, il n'y a aucun projet de développer ça à des fins résidentielles et on travaille à les remembrer, à retourner chercher la propriété de ça. On en a récupéré au-dessus de 50% des superficies. Mais, il y a toujours – c'est un peu comme un fromage gruyère – il y a toujours des parcelles qui ne nous appartiennent pas, puis, on n'est pas capable de recréer un lot complet, même si on a acquis 50% de toutes les parcelles.

3510 Donc, il y a plusieurs objectifs de remise en valeur de la zone agricole et aussi d'augmenter les surfaces en culture sur le territoire de Laval.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3515 Et j'imagine que dans le calcul de la superficie cultivée aujourd'hui, la zone qui était dans l'emprise n'était pas calculée?

M. DENIS FAFARD :

3520 Non. Parce que c'est sûr, elle ne devait pas être déclarée, ne payant pas le loyer, elle ne devait pas être déclarée dans les registres des producteurs au MAPAQ, donc, officiellement, elle ne fait pas... Et c'est ça un peu la difficulté en zone agricole, quand arrive le temps de comparer les chiffres sur l'occupation de la zone agricole, on a les données du MAPAQ qui sont les déclarations des exploitants et, dans le fond, les terrains déclarés, c'est les terrains qu'il possède ou les terrains qu'il loue. Dans une situation comme ça, s'il n'y avait pas de bail de location, ce n'est pas déclaré
3525 comme tel.

3530 D'un autre côté, on a des photographies aériennes à partir desquelles on est capable de faire de la planimétrie, donc, on est capable d'avoir les surfaces cultivées, et c'est sûr que ces surfaces-là ne coordonnent pas toujours avec les données officielles déclarées au MAPAQ, là. Donc, c'est un monde un petit peu d'imprécision dans les données, selon la source de la donnée, là.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3535 Merci. Merci, Monsieur.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3540 Merci beaucoup. Alors, notre dernier intervenant pour cet après-midi, Monsieur Guy Garand. Rebonjour.

M. GUY GARAND :

3545 Rebonjour, Madame la présidente, Monsieur le commissaire. Je ne parlerai pas, soyez certains du covoiturage. Je veux juste savoir quand on regarde la qualité de l'air que l'on retrouve sur le long d'une autoroute, le bruit qu'il y a le long d'une autoroute, la poussière, le vent, on voit que ce n'est pas un endroit très bucolique pour se promener.

3550 Donc, comment le ministère peut-il justifier l'efficacité, la fonctionnalité de sa piste multifonctionnelle surtout pour les piétons et les cyclistes sachant que cette piste-là va arriver vers le sud sur le boulevard Dagenais, cul-de-sac. Faut qu'ils tournent vers l'est, boulevard Saint-Elzéar. Je suis cycliste, je pédale plus de 4 000 km de vélo par année, je pédale sept mois par année. Et c'est un danger d'aller sur Saint-Elzéar, il y a deux carrières, il y a d'énormes 10 roues. On tourne vers l'ouest, on arrive sur le boulevard Dagenais, pas de piste cyclable, trois voies de chaque côté. On prend la montée Monette vers le sud, cul-de-sac, 440. On ne peut pas traverser vers Montréal. On continue plus loin, on prend boulevard René-Laennec, on va vers le sud, cul-de-sac, 440 encore, on ne peut pas aller vers Montréal. On se rabat sur le boulevard des Laurentides, pas de piste cyclable, boulevard excessivement dangereux pour pédaler, donc, souvent les gens ne l'utilisent pas. On continue encore plus loin vers l'ouest, on arrive sur la piste cyclable qui nous amène à Montréal.

3560 Comment le ministère peut-il justifier ce tronçon de piste cyclable là quand on arrive dans un cul-de-sac partout, puis pourtant, on aurait la belle occasion de faire un boulevard urbain, de transformer le sud de la 440 jusqu'à Montréal, faire un boulevard urbain, mettre une piste multifonctionnelle, voies réservées, etc. Donc, encore une piste, et surtout, quand on connaît le réseau cyclable de Laval, c'est un réseau incomplet, inefficace et pas fonctionnel. Merci.

3565

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Merci. Alors, votre question, c'est comment...

3570

M. GUY GARAND :

3575 Comment le ministère peut-il justifier un réseau multifonctionnel le long d'une autoroute, considérant tout ce que je dis et connaissant le contexte de développement à Laval ? C'est sûr que ce ne sont pas des cyclistes qui ont pensé à ça.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3580 Alors, vous préféreriez qu'il n'ait pas de réseau multifonctionnel le long de l'autoroute puisqu'il n'y en a pas ailleurs ou il n'y a pas de possibilité de...

M. GUY GARAND :

3585 Je veux une piste cyclable sur le pont de la 25, mais pédaler sur le long d'une autoroute, si ça roule à 100-110 km, pour moi, peu importe la sécurité, quand un camion de 63 pieds, pesant 40 tonnes roulant à 100 km, s'il perd le contrôle, il y est mieux d'avoir des bons fossés, des bons garde-fous pour le retenir.

3590 Ce serait plus agréable si on avait une piste cyclable multifonctionnelle sur le bord d'un boulevard, circulation réduite, etc., etc., et mettre des arbres, l'aménager en fonction que ce soit accueillant et surtout que cette piste cyclable-là entre la Rivière-des-Mille-Îles et le boulevard Dagenais, il y a peu de personnes qui résident là. La population lavalloise réside au sud de Saint-Martin, est et ouest. Donc, si on avait une piste cyclable sur un boulevard urbain, il y aurait fort probablement plus de gens qui l'utiliseraient et qui auraient tendance à aller en vélo à Montréal

3595

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3600 Madame Béland, vous nous avez parlé beaucoup tantôt de la piste cyclable, là on a une autre perspective, qui est côté bruit, qualité de l'expérience lorsque l'on circule sur la piste cyclable, et puis, les aboutissements à l'extrémité, impossibilité parfois de rejoindre un autre réseau. Est-ce que c'est dans votre mandat de regarder les liens quand vous arrivez au bout de la section que vous faites avec votre autoroute et puis, si oui, de quelle façon ça pourrait être fait ?

Mme ODILE BÉLAND :

3605

3610 Oui, de façon générale, le ministère, dans tous ses projets, considère la possibilité, la pertinence, l'opportunité de prolonger ou d'ajouter au réseau cyclable actuel par l'occasion d'un projet de développement ou autre. Donc, ce projet-là en faisait partie. Je vous ai dit que le premier objectif du projet c'était de reconduire les liens qu'on a actuellement avec la route verte, donc dans le secteur à la Rivière-des-Mille-Îles, de part et d'autre de la Rivière-des-Mille-Îles entre Laval et Bois-des-Filion.

3615 Il nous a été mentionné lors de la cueillette de préoccupations sociales qu'il y avait intérêt pour les gens d'avoir une piste cyclable qui longerait l'autoroute. C'est évident une façon de se transporter de façon active entre les deux rives et d'atteindre Laval à partir de la couronne nord, la couronne nord sur laquelle le réseau de piste cyclable est quand même appréciable, là. Et, d'autre part, le réseau de piste cyclable de la Ville de Laval est appelé à évoluer, il y a des plans dans ce sens-là. Alors, ce que le ministère des Transports peut faire, c'est de s'assurer de collaborer à l'élaboration des liens et des jonctions qui pourraient être faites pour rendre... Donc, c'est là qu'on est. Évidemment, on ne peut pas prolonger nos pistes dans le réseau municipal, mais on peut collaborer avec les villes pour penser

3620 puis concevoir les meilleurs accès pour rejoindre le réseau municipal.

3625 C'est évidemment la poule et l'œuf, si le Ministère ne fait pas de piste cyclable le long de la 19, la Ville de Laval ne fera pas non plus de... ne sera pas portée à, fait que là, on ne peut pas développer tout le réseau d'un coup, mais en y allant par parties, éventuellement, ça crée des liens intéressants. Fait qu'on est en discussion avec la Ville de Laval pour voir comment ces choses-là pourraient se raccorder de façon pertinente.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3630 Madame Pelletier, vous aviez quelque chose à rajouter ?

Mme ANNE PELLETIER :

3635 En fait, c'est en complément d'information, simplement par rapport à la sécurité de la piste. Donc, vraiment, elle est complètement, au niveau de la sécurité, il n'y aura pas de souci là, par rapport au passage des véhicules à proximité, donc elle est complètement séparée de la chaussée d'autoroute, juste pour bien camper le scénario projeté. Donc, des conditions de... la création de la piste ne se fait pas au détriment de la sécurité des cyclistes et des piétons qui vont l'utiliser.

3640 **Mme ODILE BÉLAND :**

3645 On peut demander à Monsieur Kramer d'expliquer comment l'isolation se fait de la piste multifonctionnelle puis des chaussées.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3650 Oui. Pendant qu'il se prépare, je veux juste aller du côté de Laval. Est-ce que vous avez un plan directeur du réseau cyclable pour Laval et comment s'insère la section de l'autoroute 19 ?

M. DENIS FAFARD :

3655 On est en train de mettre à jour... Faut dire qu'on est en train de regarder tout... de refaire notre schéma d'aménagement au complet à Ville Laval, donc, on est en processus actif de révision du schéma d'aménagement. Et il y a beaucoup de planifications aussi qui sont dans ce contexte-là remis à jour, dont la planification des réseaux cyclables.

3660 Et dans le réseau cyclable, c'est quelque chose qui évolue constamment. Donc, à chaque fois qu'un projet se présente, il y a une opportunité de faire un tronçon, on profite de l'occasion pour en faire un. Donc, c'est un réseau qui est en train d'être complété. Il faut aussi le voir, si on parle plus

particulièrement de la piste cyclable sur l'autoroute 19, il faut voir, dans le transport actif, il y a comme deux grandes familles, il y a le transport actif pour le travail, mais il y a le transport... la piste cyclable pour le loisir.

3665 Et quand on parle de loisir, ça se subdivise selon le type d'usager, il y en a qui aiment rouler sur des routes tranquilles pour faire beaucoup de kilométrage et de la distance, et il y a la petite famille qui a aussi d'autres besoins. Donc, quand on conçoit un réseau de pistes cyclables, il y a plusieurs clientèles à aller chercher, et chaque tronçon peut répondre à une, 2, 3, 4 clientèles comme telles.

3670 Si on prend l'exemple de la piste cyclable de l'autoroute 19. Elle peut être très intéressante pour le transport actif pour quelqu'un qui veut utiliser le vélo comme mode de transport pour aller travailler, c'est un lien qui est direct, efficace et sécuritaire. Pour quelqu'un qui aime faire du vélo sur des distances un petit peu plus longues dans des endroits plus bucoliques, eux, ils n'ont pas besoin de pistes cyclables balisées, ils prennent une route. Et dans ce sens-là, la piste cyclable, la 19, peut permettre de compléter une boucle pour quelqu'un qui partirait, il prendrait le boulevard des Mille-Îles, Montée Sainte-Marie, l'Avenue des Perron, pourrait revenir à son point de départ par un tronçon de la piste cyclable le long de l'autoroute 19. Donc, ça peut faire partie d'un circuit comme ça, et aussi ça peut, pour une famille qui souhaite la tranquillité et la sécurité, ça peut être une piste intéressante.

3680 Donc, chaque piste cyclable peut répondre à un besoin différent, ce ne sont pas toutes des pistes cyclables panoramiques qu'on va faire à Laval. Il y a des pistes cyclables fonctionnelles et il y a certaines parties du territoire qu'on doit traverser et qu'on a besoin de faire des liens, mais il n'y a pas nécessairement des choses très attrayantes pour l'usager, mais c'est des endroits pour lesquels on doit passer.

3685 Donc, c'est un peu un circuit cyclable, mais un plan directeur dans une ville, c'est un petit peu de tout. L'important c'est de créer des liens les plus cohérents possibles, mais ça se bâtit au fil des années toute cette suite logique pour faire un réseau comme tel.

3690

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Donc, la section le long de l'autoroute 19, c'est une section qui serait considérée fonctionnelle et non pas de loisir ?

3695

M. DENIS FAFARD :

3700 Oui, elle peut l'être aussi de loisir lorsqu'elle s'intègre dans un circuit plus grand, là elle peut compléter un circuit plus grand comme tel. Lorsqu'on va faire un voyage ou une sortie en cyclisme, puis qu'on fait 80 km, il n'y a pas 80 km complet de piste cyclable dans des endroits bucoliques.

Souvent, on a un certain kilométrage qu'on fait pour être capable de boucler notre circuit pour revenir à notre point de départ. Donc, c'est aussi dans ce genre de logique-là. Donc, elle peut jouer plusieurs rôles comme tels, un rôle fonctionnel et un rôle aussi de loisir selon certaines clientèles.

3705 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Monsieur Kramer, je reviens à vous.

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

3710 Comme l'a bien expliqué monsieur Fafard, c'est ça, il y a plusieurs usagers pour les pistes cyclables. Dans ce secteur-là, c'est ça, on vise plus des cyclistes qui s'en vont là pour soit travailler ou emprunter un secteur pour se rendre, faire un circuit, par exemple, boulevard des Mille-Îles, chemin Sainte-Marie ou aller à la pointe de l'île, c'est un circuit que j'ai déjà fait personnellement. Si on n'aime pas le boulevard Saint-Elzéar, c'est sûr qu'il y a des camions, mais, on peut prendre le rang du Haut-Saint-François aussi qui est parallèle et qui peut être intéressant.

3715 Une autre possibilité aussi, c'est de descendre en vélo jusqu'à Dagenais et, après ça, aller faire une intermodalité avec un autobus. Maintenant, les autobus de la STL sont équipés de supports à vélo à l'avant, donc, on peut profiter de ça pour transférer de mode et puis descendre avec notre vélo et faire un bout et après ça, même revenir en vélo pour faire le dernier secteur, ça peut être très intéressant.

3720 Je demanderais juste d'afficher la vue en perspective. Alors, ce qu'on peut voir ici, présentement, juste pour faire le portrait sur la route 335 actuelle, les cyclistes, il y en a, justement pour faire les circuits, comme monsieur Fafard mentionnait, ou des gens qui l'utilisent pour aller travailler circulent sur un accotement d'un 1,25 mètre pavé, qui est adjacent à la voie de circulation, qui a une vitesse de 90 km/heure. Et dans ce secteur-là, il y a quand même des gens qui l'utilisent.

3730 Nous, ce qu'on parle ici, si on regarde, on va avoir à l'intérieur d'une zone clôturée la piste cyclable avec une largeur de gazon, le fossé et plus loin, on va avoir les véhicules. On va peut-être se ramasser, je dirais, à une estimation peut-être à 8-10 mètres, par rapport à 12 cm présentement entre le cycliste qui roule le long de la 335. C'est sûr que ce n'est pas bucolique, mais on peut comprendre que ça peut être très utile, très pratique et que ça peut répondre à des gens des gens qu'on a justement récoltés lors des séances de préoccupations sociales.

3735 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

3740 Est-ce que l'emprise permettrait de faire une piste qui bougerait un peu plutôt que d'être très rectiligne ?

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

3745 Étant donné le caractère assez étroit de l'emprise dans certains secteurs, ça serait assez difficile. Je comprends aussi que ce serait pour mettre un peu un intérêt, casser un peu la linéarité de tout ça. Mais, d'un autre côté, si on revient aussi quand même à l'utilisateur fonctionnel qui s'en va travailler, une piste cyclable qui va faire des méandres et qui va circuler à travers des parcs, c'est très
3750 joli mais ce n'est peut-être pas le genre de clientèle qu'on vise dans ce corridor cyclable là, c'est plutôt quelqu'un qui veut aller soit travailler ou qui veut aller emprunter un autre... qui fait comme un transit entre deux circuits intéressants, là.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3755 Mais sans faire de méandres, ça peut être sur 100 mètres.

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

3760 Oui, c'est ça. Là, ce qu'on voit, c'est à peu près l'endroit le plus rectiligne. Je vous dirais qu'à chaque échangeur, étant donné qu'il faut suivre les bretelles d'entrée et de sortie, on s'éloigne vraiment des voies rapides et puis là, on a un effet plus intéressant. On va avoir des courbes, on va avoir des arbres qui vont être là parce que, là, dans les échangeurs, on prévoit en planter où les endroits nous le permettront, fait que ça va nous éloigner, fait que ça va faire une pause pour le cycliste qui va être dans la piste.

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

Un autre aspect de la question de monsieur Garand, c'était la poussière, les vents, le bruit. Vous prévoyez de la plantation d'arbres le long de la piste ?

3770 **M. JEAN-PIERRE KRAMER :**

3775 Là, ce serait peut-être plus monsieur Ménard, mais je peux me permettre juste de vous dire que partout où les endroits vont le permettre, nous prévoyons replanter, reboiser tous les secteurs. Quand je dis «nous le permettre», c'est juste une question de sécurité, il ne faut pas nuire à la visibilité non plus, là, c'est, je vous dirais, le seul point qu'on ne pourra pas tricher. Donc, on va mettre des arbres le plus possible, étant donné, là... dans certaines zones de visibilité, là, on ne peut pas pour permettre que les gens rentrent à l'autoroute en sécurité et voient bien les choses qui s'en viennent. Mais, à part de ça, il va y avoir de la plantation le plus possible.

3780 Dans d'autres secteurs où est-ce qu'on est plus restreints, par exemple, on parlait de sécurité, on va avoir une lisière rigide en béton qui va être surmontée avec un écran anti-éclaboussement ou anti-éblouissement dépendamment. Alors, dans les secteurs, comme par exemple, sur le pont Athanase-David, il est évident là, qu'on ne peut pas s'éloigner beaucoup entre les vélos et les autos.

3785 Et dans un autre secteur aussi que je peux mentionner, dans le secteur de l'avenue Des Lacasse où l'emprise est plus étroite étant donné qu'on a déjà aussi la montée Des Lacasse qui circule là. Donc, on est un peu plus étroit dans ce coin-là, mais on va être séparé par une lisière rigide en béton aussi pour la sécurité et un écran pour nous protéger des embruns de pluie advenant une journée où il y aurait de la pluie.

3790

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Monsieur André a une question. Après ça, je vais revenir à vous, Monsieur Garand.

3795 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Monsieur Fafard, actuellement, la piste qui est proposée, il y aurait combien de connexions avec des pistes cyclables dédiées est-ouest ? Est-ce qu'il y en a une à Saint-Saëns ? Est-ce qu'il y en a une à Saint-Martin ? Où est-ce qu'elles sont ?

3800

M. DENIS FAFARD :

Chaque échangeur, c'est prévu qu'il y ait des pistes cyclables sur chacun des échangeurs. Donc, on aurait trois endroits où on pourrait permettre aux gens d'accéder aux quartiers résidentiels et aux circuits cyclables, donc, à Dagenais, à Saint-Saëns et à Mille-Îles.

3805

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Donc, il y a déjà des pistes cyclables dédiées sur Saint-Saëns, Desjardins et Mille-Îles.

3810

M. DENIS FAFARD :

Qui sont planifiées, oui.

3815 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Qui sont planifiées?

3820 **M. DENIS FAFARD :**

Oui.

3825 **M. PIERRE ANDRÉ, COMMISSAIRE :**

Et qui existent déjà?

M. DENIS FAFARD :

3830 Plus ou moins. Qui existent déjà, non.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Sur des Laurentides, il y en a une dans le secteur juste un peu à l'ouest de...

3835

M. DENIS FAFARD :

Oui, il y a des réseaux cyclables dans les quartiers résidentiels, mais avec la 335 actuellement, les cyclistes peuvent passer, il y a des cyclistes qui circulent, mais ce n'est pas des endroits qu'on a balisés comme tels.

3840

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Parfait.

3845

M. DENIS FAFARD :

Mais c'est prévu que, dans le fond, avec ces échangeurs-là, avec la piste cyclable, une des préoccupations, c'était de sécuriser le passage des usagers et donc de brancher cette piste-là sur les quartiers résidentiels adjacents via les trois échangeurs qui sont là. Et c'est sûr qu'on a des discussions avec le ministère des Transports sur le type de pistes cyclables, le ministère préconise les pistes cyclables bidirectionnelles, nous, c'est plus des pistes cyclables unidirectionnelles sur le viaduc qu'on souhaiterait, mais il y a des... c'est prévu d'avoir des équipements balisés cyclables sur les échangeurs.

3855

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3860 Puis, actuellement, il y a combien de pistes cyclables dédiées qui permettent de passer de Laval à Montréal, de franchir la Rivière-des-Prairies ?

M. DENIS FAFARD :

3865 Bonne question. Il y a la route verte...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

La route verte, c'est celle qui passe au pont de chemin de fer ?

3870 **M. DENIS FAFARD :**

Oui, tout à fait. Faudrait que je vérifie les chiffres des endroits cyclables, mais il y a le pont de la 25 que c'est possible de passer sur le pont de la 25. Les autres, il faudrait que je vérifie si les cyclistes sont autorisés aux autres endroits. Je vais vérifier, je vais vous revenir là-dessus.

3875

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Je ne parle pas juste autoriser, comme le pont Viau, c'est probablement autorisé, mais est-ce qu'il y a une voie dédiée ?

3880

M. DENIS FAFARD :

Ah, des voies dédiées?

3885

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Des voies dédiées.

3890 **M. DENIS FAFARD :**

Non.

3895 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Est-ce que vous avez, dans vos projets, l'intention de poursuivre la piste cyclable le long de la 19 jusqu'à Montréal ou proche de Montréal?

3900 **M. DENIS FAFARD :**

Ah, c'est sûr qu'on a l'intention de rendre les pistes... c'est sûr qu'il y a un lien à faire entre le transport en commun et les circuits cyclables, dans une question de transport actif, il y a un lien à faire entre... Donc, c'est sûr qu'on va tenter de rabattre les pistes pour être capable que quelqu'un puisse accéder aux stations de métro, par exemple.

3905

La localisation des tracés comme telle n'est pas encore complète, mais les axes, les principaux axes sur lesquels on veut... les corridors à l'intérieur desquels on veut implanter des pistes cyclables, c'est sûr qu'on veut faire des liens nord-sud, des liens est-ouest forts sur le territoire. On veut atteindre l'ensemble du territoire par un découpage d'axes nord-sud et est-ouest.

3910

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Mais vous n'envisagez pas pour l'instant une traversée Laval-Montréal dans le secteur est où se retrouve la 19, ou proche de la 19 ?

3915

M. DENIS FAFARD :

Il faudrait que je vérifie dans la planification si c'est un élément qui est là. Je peux faire la vérification puis vous revenir si ça fait partie d'un projet précis de connexion. Il faudrait que je vérifie, oui.

3920

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Parce qu'un jour lointain, il y avait le projet de réfection de l'évacuateur de crue sur la Rivière-des-Prairies, et dans le cadre du projet de réfection, il y avait la création d'un lien inter-rives qui était planifié et qui n'avait jamais été financé et jamais abouti, je ne sais pas pour quelles raisons. Je me demandais si, dans vos réflexions, vos analyses – parce que ce n'est quand même pas très loin du pont de la 19.

3925

3930

M. DENIS FAFARD :

Tout à fait.

3935 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Donc, si vous aviez envisagé les possibilités de connexion d'un lien comme celui de la route verte, mais pour le secteur est, et la 19, à ce moment-là, la vie devient tout à fait orientée dans une continuité et non pas vers un cul-de-sac, comme le soutient monsieur Garand.

3940 **M. DENIS FAFARD :**

3945 Mais, c'est sûr que, dans le fond, il y a une continuité. Est-ce que la continuité va se rendre jusqu'à Montréal? Ça, je ne peux pas vous le dire. Mais, une volonté de faire un lien nord-sud, oui. Jusqu'à Montréal, ça, je vais vérifier les interconnexions avec l'île de Montréal.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire

Parfait. Merci. Monsieur Garand, je pense?

3950 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Alors, on revient à Monsieur Garand. On a fait un grand tour, mais...

3955 **M. GUY GARAND :**

3960 Pour répondre, il y a trois accès pour Montréal officiels par piste cyclable : la 25, Pont-Viau et la route verte à l'Île Perry, c'est tout. Les autres, on est obligés d'embarquer sur des trottoirs ou de rester sur la chaussée avec pas d'accotement pour traverser à Montréal. Et ça aurait été une chance unique – et je dis bien unique – de pouvoir continuer sur l'axe nord-sud sur une traversée d'à peu près 11 à 12 km de Bois-des-Filion se rendre à Montréal, qui a un excellent réseau cyclable sur le boulevard Gouin qui fait d'est en ouest sur 56 km, l'île de Montréal. Et je ne vois pas, quand on parle de liens, oui, on fait le lien sur la route à Bois-des-Filion, mais le lien de la route verte se fait déjà avec la route verte nord-sud qui longe la voie ferrée de Laval et qui se traverse présentement sur le pont Athénase-David. Là, je sais pas où on veut s'en aller... Moi, je demeure à Sainte-Rose, je prends le boulevard Saint-Rose, si je m'en viens présentement, et je le fais régulièrement la 335, mais rendu à Dagenais, il faut que je revienne sur le boulevard des Laurentides. En tant que cycliste, je me tape un détour de 2,6 km, je pédale sur des Laurentides et je reviens sur Saint-Martin, parce que mon bureau est carrément aux côtés du boisé Papineau entre le boulevard Saint-Martin et la 19.

3970 Et un cycliste, quand on parle de fonctionnalité, c'est d'un point A au point B. Faire un détour de 6 à 8 km en voiture, c'est facile, en vélo, c'est agréable, on va dire qu'on fait plus d'exercice, mais ce serait intéressant d'avoir des liens directs nous aussi. C'est tout.

3975 Et, en terminant, deuxième question, j'aimerais ça qu'on mette le diagramme de projection de la circulation 2026, s'il vous plaît, avec les couleurs, ce que j'ai vu ce matin... cet après-midi, au début.

Mme ANNE PELLETIER :

3980 Au niveau de l'image, c'est celle au niveau du scénario proposé.

M. GUY GARAND :

3985 Quand vous voyez avec les bandes rouges de circulation, congestion bandes jaunes et vertes.

Mme ANNE PELLETIER :

3990 O.k. Pour le scénario proposé?

M. GUY GARAND :

3995 Oui, s'il vous plaît. Merci beaucoup. Quand je regarde ce scénario proposé là, on se limite à la 440 et à la 640. Si on veut parler d'un projet d'ensemble, un projet lavallois, rive-nord et montréalais...

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

4000 Je m'excuse. Vous parlez toujours du réseau cyclable?

M. GUY GARAND :

4005 Non, non, non, je parle de la circulation routière ou d'un boulevard urbain. Et quand je regarde ce scénario-là, aujourd'hui, ceux qui savent, mon bureau, ça fait 18 ans qu'il est au coin de Saint-Martin et de la 19, et je passe là régulièrement le matin et le soir, et plusieurs fois. Et le matin, souvent, il y a congestion, on pourrait mettre rouge, mais on ne le voit pas là-dessus parce qu'on s'est limité à Dagenais, il aurait peut-être été intéressant de rentrer la circulation de la 440 là-dessus, du boulevard de la Concorde, parce qu'on aurait pu mettre ça présentement rouge souvent de Concorde ou de Saint-Martin jusqu'à Montréal. Et ce n'est pas une prévision, on le vit régulièrement présentement.

4010 C'est juste un constat que je veux apporter, une attention particulière sur le projet, il n'est pas complet dans son ensemble quand on travaille sur une portion de tronçon. Merci, Madame la présidente.

4015 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Je vous remercie. Alors, on va prendre une question de monsieur André.

4020 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Je vais faire un peu de chemin sur votre question, Monsieur Garand, parce que vous nous avez dit que l'arrivée de la 25, du moins c'est dans votre étude, l'arrivée de la 25 devait alléger la circulation sur la 19. Je me demandais, est-ce que ça s'est validé? Est-ce que vous avez vu une réduction sur la 19 avec l'arrivée du pont de la 25 ? On cherche l'information ?

4025 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Oui, c'est ça.

4030 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

4035 En attendant l'information, peut-être une question plus générale. Est-ce que vous avez déjà fait – ou sûrement vous l'avez fait – mais, des suivis de vos prédictions ? Quelle confiance on peut avoir dans vos chiffres estimés en 2026 ? J'imagine que vous avez déjà appliqué ces modèles, puis validé les observations a posteriori pour un certain nombre de dossiers. C'est quoi la précision ou l'incertitude autour des mesures que vous estimez ?

Mme ODILE BÉLAND :

4040 Je vais demander à Monsieur Tremblay de venir...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Ça fait beaucoup de questions, je sais pas à laquelle il veut répondre en premier, là.

4045 **Mme ODILE BÉLAND :**

On va chercher l'information sur l'effet de la 25.

4050 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

O.k.

Mme ODILE BÉLAND :

4055

Mais, en attendant, peut-être que monsieur Tremblay pourrait parler de la précision des modèles puis...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

4060

On ne parle pas des modèles de GES on parle des modèles de débit.

Mme ODILE BÉLAND :

4065

Non, modèles de débit.

M. PIERRE TREMBLAY :

4070

Écoutez, effectivement, il y a plusieurs questions qui s'entrecroisent, là je suis entre deux sujets pour lesquels je cherchais la réponse. Je vais même introduire une troisième affaire, parce que tantôt, on a parlé de MOVES, de l'ozone. Je voulais vous signaler, j'ai eu la réponse entre-temps.

Je vous confirme que dans le modèle MOVES de l'EPA, on n'évalue pas l'ozone, ça ne fait pas partie de la liste des quelques 100 contaminants ou produits qui sont estimés par le modèle.

4075

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Merci.

4080

M. PIERRE TREMBLAY :

L'autre point sur la précision des modèles, mettons qu'on va aller avec celui-là. Écoutez, oui, ça fait longtemps qu'au ministère on utilise des modèles de simulation de transport et de prévisions de la demande et de simulation, je pense que madame Béland l'a déjà dit, ce n'est pas une vérité. Quand on fait une prévision à l'horizon 2026 ou plus, 25 ans en avant, évidemment, on fait des hypothèses basées sur les meilleures connaissances qu'on a du contexte actuel et des tendances.

4085

Écoutez, moi, je pourrais... ça me ferait un grand plaisir de vous faire une présentation plus technique sur les outils comme tels, les méthodes et le processus de modélisation, il y a vraiment beaucoup d'aspects là-dedans. Mais, ayant dit déjà qu'on ne prétend pas avoir une vérité absolue, mais on utilise ces outils-là beaucoup en mode de comparaison relative entre les variantes qu'on évalue.

4090

4095 Alors, ça se peut qu'on ne soit pas pile sur la réponse, mais lorsqu'on utilise le modèle, il faut comparer deux variantes, par exemple, ou deux situations, ne serait-ce que le statu quo versus le projet, donc l'impact du projet, on y va en analyse différentielle de l'impact. Et on peut toujours appliquer cette variation relative à la condition actuelle connue, et ça nous permet d'apprécier dans quels sens vont aller les choses. Ça nous permet d'éclairer, d'aider à la prise de décision; on ne prétend jamais qu'on produit une vérité absolue.

4100 Maintenant, quant à la précision de nos modèles, oui, on fait des évaluations lorsqu'on calibre les modèles d'affectation routière, donc les flux simulés. Il faut comprendre que notre modèle il est régional dans le cas de la région de Montréal. Soit dit en passant, on a le même genre de modèle dans toutes les grandes régions urbaines au Québec – Québec, Sherbrooke, Trois-Rivières, Ottawa, 4105 Gatineau et Montréal évidemment, et bientôt Saguenay même. Et ces modèles-là sont toujours validés sur les données connues à l'année de base, donc, l'année de l'enquête OD. L'enquête OD, c'est toujours notre fondation, l'enquête Origine-Destination métropolitaine de Montréal, donc, 2003, 2008 qui est la version actuelle du modèle, 2013 dans quelques années qui sera notre année de référence.

4110 Donc, à chaque fois qu'on a une nouvelle enquête OD, c'est le déclencheur d'une actualisation de nos modèles, et on revalide, on recalibre nos modèles sur cette base-là. Lorsqu'on fait cet exercice-là, on essaie de reproduire des conditions observées à l'année de base et on mesure à partir de deux sortes de données, d'une part, les volumes simulés sur le réseau, comme je vous disais, 4115 c'est à l'échelle de toute la région, et le ministère, évidemment, on s'intéresse au réseau supérieur, au réseau artériel et plus.

Évidemment, il n'y a aucun modèle qui pourra jamais simuler exactement ce qui va se passer sur chaque rue résidentielle ou locale 25 ans en avant. Mais, sur les grands axes, on valide que nos 4120 modèles reproduisent correctement les flux observés à l'année de base et on fait ça à partir de comptages en particulier. Dans la région de Montréal, on a 600 postes de comptages qui sont à chaque enquête Origine-Destination qui sont réinventoriés qui nous servent de données de base durant l'automne - les enquêtes ont lieu à l'automne, les enquêtes OD représentent un jour moyen ouvrable de l'automne, et on va chercher avec es comptages contemporains des données de références sur 4125 lesquelles on confirme si les flux qu'on stimule sont corrects.

Il faut dire aussi que l'enquête OD, c'est un échantillon qui est quand même assez mince, c'est 4% des ménages de la région qui sont échantillonnés, qui sont interviewés par entrevues téléphoniques. Quatre pour cent, ça n'a pas l'air beaucoup, mais c'est quand même 80 000 logis, ça 4130 prend trois mois faire ça, 60 jours d'exécution de l'enquête où on a des soixantaines de téléphonistes qui appellent les gens tous les après-midi et soirs, et on fait ça pendant toute une saison d'automne.

4135 Alors, cet échantillon-là, 4%, ce n'est quand même pas beaucoup en soi, mais lorsqu'on cumule ça sur l'ensemble de la région, ça fait une base statistique quand même assez solide en termes de nombre absolu d'observations. Ça nous permet d'extrapoler avec une pondération qu'on fait sur l'ensemble de la demande en transport dans la région de Montréal, ça nous donne un cliché, un portrait de la demande à l'année de base.

4140 On a des modèles... donc, on valide nos modèles de simulation routière – j'ai tellement de pistes en même temps – on valide nos modèles de simulation routière à partir de comptables de circulation, donc, je vous disais quelque chose comme 600 stations, on s'attend à avoir une reproduction à plus ou moins 10% près des flux sur les grands axes, sur le réseau autoroutier, on vise à avoir à peu près plus ou moins 10%, et sur le réseau artériel qui est intermédiaire, si on veut, plus ou moins 20%.

4145 Lorsqu'on rencontre cette précision-là, on est très satisfait, c'est dans les règles de l'art des meilleures pratiques en Amérique et en Europe. Et on va chercher ce genre de précision-là sur l'année de base.

4150 Maintenant, on va faire une projection future. La projection future, c'est d'abord déclenché par des prévisions démographiques, les déplacements de personnes, évidemment, c'est des personnes qui les font, donc, la clé, c'est de bien faire nos prévisions démographiques et de bien les spatialiser en fonction du développement urbain ou développement potentiel.

4155 Donc, les nouveaux développements, les nouveaux établissements résidentiels sont modalisés à partir d'inventaires qu'on fait de tout ce qui est constructible. Notons en passant que même si on a des projets immobiliers – on a le cas d'Urbanova à Terrebonne qui va exister un jour, qui va être capable d'accueillir, je ne sais plus le nombre exact de logis – c'est combien ?

4160 Douze mille logis, 30 000 personnes. Ça n'arrivera pas du premier coup, ça, ça va se faire sur plusieurs années. Fait que nous, dans nos modèles, ces capacités d'accueil du territoire sont codifiées dans le système, elles vont se remplir à mesure que les jeux du marché d'immigration, des déménagements qui sont modalisés dans nos modèles de prévisions vont avoir besoin de ce parc immobilier-là et vont l'occuper. On ne le remplit pas instantanément.

4165 Donc, même dans nos prévisions, ça ne veut pas dire qu'en 2026, Urbanova est rempli à 100%. Il y a la capacité pour 50 ans peut-être à accueillir des logis. Fait que ça, ce sont les prévisions démographiques, prévisions de localisation. Après ça, il faut prévoir les déplacements de ces gens-là. Et là, on a des modèles qui sont basés justement sur les connaissances acquises par les enquêtes OD où on sait, bon, que les gens se déplacent différemment pour des motifs différents et des modes différents selon l'âge, le sexe, en particulier selon le statut d'occupation, à savoir si on est étudiant ou 4170 travailleur ou à la maison ou retraité, évidemment.

4175 Un des grands phénomènes au Québec, c'est qu'il y a un vieillissement de population, il y a de plus en plus de retraités, ce qui change la structure de la demande en transport avec les années. Des anciennes régions très actives deviennent des régions plus tranquilles avec des retraités, donc, ils ne se déplacent pas aux mêmes heures, etc. Donc, on tient compte de tout ça et on tient compte de l'évolution de la motorisation aussi, du fait aussi que la participation des femmes au marché du travail s'accroît.

4180 Oui, vous voulez un *break*?

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

4185 Oui. Je ne requestionnais pas le modèle M, le système Origine-Destination GEM-2.

M. PIERRE TREMBLAY :

Vous demandiez la précision.

4190 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

4195 La précision a déjà été validée a posteriori, par exemple, la 25, vous avez les prévisions de débit, de fréquentation, d'origine, d'aboutissement sur l'île, vous avez fait des prévisions aussi d'allègement sur la 19. Donc, je me dis, est-ce qu'il y a d'autres dossiers ou est-ce que vous gardez un registre de votre efficacité pour dire, voilà – un peu comme les économistes diraient : j'ai une chance sur deux de me tromper dans le passé ou sur le futur - ou encore ici, on avait sous-estimé de 75% l'affluence automobile sur le pont pour telle, telle... Je me demande s'il y a un bilan qui est fait comme ça, là. Pour le reste, je n'en doute même pas que vous suivez la meilleure science.

4200 **M. PIERRE TREMBLAY :**

4205 Écoutez, je comprends votre question. J'aimerais pouvoir vous dire qu'on fait des évaluations exhaustives de notre performance antérieure. Malheureusement, on n'a pas de documentation, on est tellement occupé à faire des applications de nos travaux, qu'on a peu de temps pour documenter le passé.

4210 Mais, on a quand même vérifié dans le cas – et vous parliez de la 25 – et les flux simulés sur la 25 correspondent sont les ordres de grandeur de ce qu'on avait prévu. En effet, s'il y a une chose pour la 25 qui surprend tout le monde, c'est que les débits projetés ont été atteints beaucoup plus rapidement qu'on pensait.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

4215 Donc, ça bouche plus vite ? Il y a plus de files d'attente, il y a un plus grand...

M. PIERRE TREMBLAY :

4220 Ah, je ne sais pas si ça bouche comme tel, mais, en fait, si on regarde les pronostics en termes de débit journalier, moyen, annuel, on a progressé plus rapidement que prévu, mais on a atteint peut-être, en fait, depuis 2011, on a atteint un état de stabilisation des flux qui, on avait pensé, prendrait au moins cinq ans, mais on l'a atteint en deux-trois ans.

4225 Mais, effectivement, comme je vous dis, on n'a pas de mesure d'exactitude de nos prévisions en termes aussi de démographie puis de marché immobilier et tout ça. Tout ça, c'est une combinaison de plusieurs... un enchevêtrement, je dirais, de plusieurs hypothèses. On est généralement satisfait et confiant de la valeur de nos résultats et du fait que, en analyse relative, comme je vous disais, pour comparer des variantes, ça nous permet d'apprécier le sens et la réactivité, si on veut, du système par rapport à nos interventions.

4230

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

4235 Je pense que madame la présidente veut reprendre le contrôle pour le repas, mais au retour, j'aimerais avoir l'information sur la contribution de la 25 à l'allègement de la 19.

M. PIERRE TREMBLAY :

O.k. On a une petite compilation là-dessus.

4240 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

On pourra revenir après.

M. PIERRE TREMBLAY :

4245

O.k.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

4250 Alors, merci beaucoup.

M. PIERRE TREMBLAY :

Merci beaucoup.

4255

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Merci, Monsieur Garand, pour vos questions. Alors, effectivement, nous allons prendre une pause pour le souper et nous serons de retour à 19h.

4260

**SÉANCE AJOURNÉE AU
23 SEPTEMBRE 2014 À 19h**

4265

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.

4270

ET J'AI SIGNÉ:

4275

Louise Philibert, s.o.

4280