

312

DT3

Projet de parachèvement de l'autoroute 19
avec voies réservées au transport collectif à
Laval et à Bois-des-Filion

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

6211-06-155

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

**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 3

Séance tenue le 23 septembre 2014 à 19 h
Centre Embassy Plaza,
Salle Gouverneur
Situé au 1003, boulevard Curé-Labelle,
Laval

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 23 SEPTEMBRE 2014

5

MOT DE LA PRÉSIDENTE 1

PÉRIODE DE QUESTIONS

10

M. Guy Garand 2

Mme Brigitte Turcotte..... 48

Mme Ghyslaine Marcotte 53

M. Guy Garand 86

Mme Brigitte Turcotte..... 88

15

Questions de la Commission..... 92

MOT DE LA FIN 114

20

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE PARENT :

25

Alors, Mesdames et Messieurs, bonsoir. Bienvenue à cette troisième 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 Transport.

30

Le registre est présentement ouvert et vous pouvez dès maintenant vous y inscrire pour venir poser vos questions. Aussi, 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 à l'arrière de la salle.

35

Avant d'appeler le premier intervenant de ce soir, je tiens à vous rappeler les règles de procédures en audiences publiques. 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 poser d'autres questions relatives au projet.

40

Toutes les questions et les réponses 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 un débat serein et respectueux.

45

Alors, nous pouvons donc débiter et j'invite monsieur Guy Garand à la table des intervenants.

**PÉRIODE DE QUESTIONS
GUY GARAND**

50

Mme ANNE-MARIE PARENT, PRÉSIDENTE :

Oui, bonsoir, Monsieur Garand.

55

M. GUY GARAND :

60

Bonsoir, Madame la présidente. Bonsoir, Monsieur le commissaire. En raison des fortes périodes de canicules qu'on a connues dans les dernières années, six en 14 ans, en considérant l'approvisionnement en eau potable que les agriculteurs ont besoin pour arroser les terres et même pour s'approvisionner en eau potable, considérant la quantité de déglaçant que le ministère des Transports utilise sur les autoroutes, l'apparition d'un nouvel îlot de chaleur, parce qu'élargir une voie de cette ampleur-là, ça crée un îlot de chaleur, est-ce que le MTQ et la Ville de Laval connaissent la qualité et la quantité des eaux souterraines et des eaux de surface et quel pourrait être l'impact du développement d'une autoroute de cette envergure-là sur les eaux souterraines et de surface ?

65

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

70

Alors, une question sur l'hydrographie, les eaux de surface et les eaux souterraines. Voulez-vous nous faire un petit résumé ?

Mme ODILE BÉLAND :

75

Oui. Madame la présidente. Je vais simplement d'entrée de jeu souligner que le ministère souscrit à la politique d'utilisation responsable des sels de voirie. Donc, il y a des plans et des façons de faire qui sont ajustés au fil des ans pour diminuer le plus possible l'utilisation des sels de voirie, de les utiliser au bon moment. Ça implique un suivi plus rigoureux de la météo notamment, donc, installer des stations météo, suivre exactement la météo, le moment où la glace se forme, etc., pour réduire l'utilisation des sels de voirie et le faire de la meilleure façon possible.

80

Alors ça c'était une introduction. Maintenant je vais demander à monsieur Jonathan Ménard de parler plus précisément de l'hydrographie, puis des eaux.

M. JONATHAN MÉNARD :

85

Donc, Madame la présidente, au niveau... en fait, il y a deux questions ici, au niveau des eaux de surface et au niveau des eaux souterraines. Pour ce qui est de la qualité des eaux

90 souterraines, le ministère des Transports a rendu public dans le cadre de l'étude d'impact un inventaire sommaire de certains puits qui ont été inventoriés dans la zone d'étude et puis où il pourrait y avoir un impact potentiel.

95 Donc, ces documents-là ont été rendus publics. Je n'ai pas le détail actuellement de tous les paramètres qui ont été identifiés et des valeurs correspondantes et le ministère s'est également engagé à faire l'inventaire exhaustif de tous les puits qui sont connus dans la zone d'étude, donc, une quarantaine de puits qui seront inventoriés deux ans avant les travaux. Les propriétaires de ces puits-là seront rencontrés pour connaître les usages qu'ils font de ces puits-là. Donc, à ce moment, on va connaître vraiment la qualité de l'eau souterraine pour l'ensemble des puits dans la zone d'étude.

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

Quel sera le rythme de suivi sur les puits ?

105 **M. JONATHAN MÉNARD :**

Ce que l'étude de puits exhaustive privilégie, c'est un suivi de deux ans sur les puits et s'il y a des impacts appréhendés, le suivi peut se prolonger une troisième année pour voir quelles mesures d'atténuation pourraient être envisageables, mais idéalement, en fait ce que l'étude va permettre, c'est de prévoir à l'avance les mesures ponctuelles à adopter pour éviter les impacts sur les puits et le suivi de deux ans.

110 Et pour ce qui est des eaux de surface, le ministère n'a pas pris d'échantillonnage sur l'ensemble du réseau actuel, sauf qu'encore une fois, il y a un inventaire des eaux de surface qui va être fait avant les travaux, donc, un an avant les travaux et un an, trois ans et cinq ans à la suite des travaux.

115 Et toutes ces informations vont être transmises au ministère de l'Environnement.

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

Les sels de déglacage vont se déverser dans les fossés de part et d'autre de l'autoroute. Est-ce que vous anticipez que cela pourra avoir un impact sur la nappe phréatique et les eaux souterraines ?

125 **M. JONATHAN MÉNARD :**

En fait, on va effectuer une étude de drainage pour se conformer aux exigences du guide du ministère de l'Environnement en la matière et puis cette étude va recommander un drainage pour

130 essayer de diminuer l'impact sur les eaux de surface, donc, les principaux cours d'eau qui passent dans le secteur. C'est ça, Madame la présidente.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

135 Merci.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

140 Peut-être quelques éléments d'éclaircissement. Actuellement, vous avez consulté le répertoire des puits, l'annuaire des puits, pour faire votre bilan ou vous avez fait des échantillonnages au puits sur la qualité de l'eau ?

M. JONATHAN MÉNARD :

145 On a répertorié l'ensemble des puits qui étaient présents dans la zone d'étude et on a fait un échantillonnage de certains de ces puits-là pour avoir un portrait actuel de la qualité de l'eau actuelle et dans un délai de deux avant les travaux, il va y avoir une étude exhaustive de l'ensemble des puits.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire:

150 O.K. Et les puits les plus proches de la route actuellement sont à quelle distance ?

M. JONATHAN MÉNARD :

155 Je n'ai pas l'information actuellement sous la main. Je pourrais la calculer.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

160 Demain, on risque de ne pas d'être en commission. Vous pouvez peut-être trouver l'information dans l'heure qui vient ?

M. JONATHAN MÉNARD :

165 Ben j'ai l'étude à côté de moi, je peux la consulter.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Parfait. Donc, ce serait une première question. Ensuite, est-ce qu'il y a des puits à proximité de l'autoroute, de l'autoroute actuelle, la 335 actuelle, qui sont contaminés par les sels ?

170

M. JONATHAN MÉNARD :

Il y a certains points qui ont une haute concentration de sels actuellement.

175

M. PIERRE ANDRÉ, COMMISSAIRE :COMMISSAIRE :

Qui ont déjà une haute concentration?

180

M. JONATHAN MÉNARD :

De chlorure, oui.

M. PIERRE ANDRÉ, COMMISSAIRE :

185

Qui sont rattachés aux sels de voirie? Qui ne sont pas rattachés aux argiles de la mer de Champlain?

M. JONATHAN MÉNARD :

190

C'est susceptible d'être rattaché aux sels de voirie.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

195

O.K. Et advenant qu'il y ait une contamination de puits... Non, avant, les puits qui sont à proximité de la route 335, ils ont quel usage ? Est-ce que c'est pour l'irrigation ? Est-ce qu'il y a des puits d'alimentation en eaux potables, d'alimentation pour le bétail?

M. JONATHAN MÉNARD :

200

Il faudrait que je regarde le détail des puits qui ont été inventoriés. La plupart des puits ne sont pas utilisés à des fins de consommation d'eau potable.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

205

Ou d'irrigation probablement donc, si c'est des terres maraîchères ?

M. JONATHAN MÉNARD :

210

Il faudrait que je vérifie.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Il faudrait que vous vérifiiez ça.

215 **M. JONATHAN MÉNARD :**

Oui.

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

O.K. Alors, j'aimerais ça que vous nous reveniez un peu plus tard dans la soirée sur ça.

225 **M. JONATHAN MÉNARD :**

Parfait.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

230 Et vous avez parlé que vous adhérez à la politique de la gestion responsable des sels de voirie. Peut-être nous déposer l'adresse web où on peut consulter ou avoir accès aux documents.

Mme ODILE BÉLAND :

235 Sur le site du ministère des Transports.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Parfait, juste nous faire un lien avec la page.

240 **Mme ODILE BÉLAND :**

D'accord.

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

Merci. Il y aura peut-être d'autres documents dans la soirée, vous pouvez les mettre ensemble sur les web.

250

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Alors, Monsieur Garand, vous avez parlé de canicules. Est-ce que c'est parce que vous voulez savoir avec les réchauffements climatiques si on va déglacer les routes...

255

M. GUY GARAND :

C'est surtout l'été. Si on regarde en 2001, 2005, 2007, 2010 et je crois 2012, il y a eu six périodes de canicule. Les résidents de la rive-nord à cause de la baisse de la Rivière-des-Prairies, on a été obligé de faire un écrêtage dans l'ouest de la rivière des Mille-Îles sans passer par les audiences publiques parce que c'était une urgence. À plusieurs reprises, les citoyens de la rive-nord et de Laval ont été obligés de faire bouillir leur eau.

260

Quand on sait qu'il y a eu une destruction des milieux humides à Laval en zone blanche, 50% du nombre de milieux humides ou 40% de la superficie a disparu dans les 12 dernières années, 12, 14 dernières années, nous, on suit les milieux humides depuis 14 ans, considérant le développement qui se fait, les agriculteurs ont de la misère souvent à s'approvisionner en eau pour l'irrigation des champs.

265

On sait qu'il y a aussi la mer de Champlain, il y a aussi les déglaçants, il y a un agriculteur qui a déjà eu des problématiques au début des années 2000 à cause des sels, l'arrosage de ses champs, donc, en considérant qu'il s'en vient un projet de cette envergure-là, et sachant que, je pose la question, est-ce qu'il y a un inventaire des aquifères de fait à Laval par le MTQ ou par la Ville ? Je ne parle pas juste des puits, je parle de l'aquifère, des nappes souterraines.

270

On l'a fait en Montérégie parce qu'on prévoyait les mesures d'urgence et en Estrie, c'est fait en partie, mais à Laval, j'aimerais savoir si on connaît l'eau qu'on a en dessous de notre île sous terre, pas juste auprès des puits.

275

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Peut-être que la Ville de Laval, vous pouvez nous éclairer ?

280

M. DENIS FAFARD :

Je ne connais pas la réponse, je vais m'informer. Si une telle étude existe, j'en ferai déposer une copie pour le BAPE.

285

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

D'accord.

295 **M. DENIS FAFARD :**

Mais pour le moment, je ne le sais pas.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

300 S'il vous plaît. Merci.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

305 Peut-être qu'au ministère de l'Environnement, Développement durable et de la Lutte contre les changements climatiques, avez-vous de l'information sur les aquifères de l'île de Laval ? Est-ce que ça a déjà été inventorié, répertorié ? Est-ce qu'il y a des nappes intéressantes utilisées, valorisées ?

310 **Mme JOHANNIE MARTIN :**

Je ne crois pas, mais je vais vérifier si un document existe.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

315 Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Vous avez une autre question ?

320

M. GUY GARAND :

325 Oui, plus un commentaire, Madame la présidente. Il est malheureux de voir qu'on lance un projet de cette envergure-là, mais qu'on ne connaît pas nos eaux souterraines et quand on sait que l'eau est vitale pour tous.

L'autre question, c'est que dans le PMAD, la Communauté métropolitaine d'aménagement s'est engagée à protéger 17% de son territoire pour 2020, que dans le même PMAD, on s'est engagé à avoir un couvert forestier de 30%, la canopée forestière qu'on appelle, Ville de Laval

330 dernièrement a adopté son règlement de contrôle intérimaire protégeant l'ensemble des grands
boisés sur son territoire, beaucoup de milieux humides ont disparu comme je le disais voilà
quelques minutes, 50% de la quantité, à peu près 40% en superficie.

335 Donc, je demande au ministère de nous déposer les protocoles d'inventaire sur les
couleuvres, sur la tortue géographique, sur les micros mammifères, les chauves-souris et les
salamandres, s'il vous plaît, parce qu'on a regardé les inventaires, nous on en fait depuis plusieurs
années, on en a même donné au ministère cette année, puis on a découvert la tortue
géographique, puis on parlait beaucoup d'espèces rares de plantes hier, mais on a très peu parlé
340 de la faune, peu importe la faune. Mais ce serait intéressant d'avoir la faune ailée, les poissons et
tout dans l'inventaire.

Puis j'aimerais ça qu'on les voit parce que pour moi, c'est important, je suis là-dedans depuis
toujours, surtout en milieu naturel, en milieu urbain, j'aimerais savoir quand est-ce qu'elles sont été
prises, les données, s'ils ont respecté les conditions parce qu'il y a des protocoles bien précis du
345 ministère. Ce n'est pas sur le site du BAPE et j'aimerais ça qu'on les rende publiques si c'est
possible, Madame la présidente.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

350 Alors, il s'agit de deux questions jumelées.

M. GUY GARAND :

Je reviendrai.

355

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Deux sujets. On va commencer par la dernière partie. Bien sûr, vous n'avez peut-être pas
terminé tous les relevés. Pourriez-vous nous faire état de où est-ce que c'est qu'on en est rendu
360 concernant les relevés de la faune ?

Mme ODILE BÉLAND :

Bien sûr. Je vais demander à monsieur Jonathan Ménard encore de vous expliquer ça

365

M. JONATHAN MÉNARD :

Donc, en fait, Madame la présidente, si je peux me permettre, l'ensemble des protocoles qui
ont été utilisés dans le cadre de l'étude d'impact sont présentés dans le document annexe de

370 l'étude d'impact pour ce qui a été réalisé comme inventaire dans le cadre de l'étude d'impact.
Donc, les dates de réalisation y sont présentées.

375 Sinon, à la demande du ministère de l'Environnement et du ministère Faune, Forêt, Parcs,
des inventaires ont été complétés en 2014 pour bonifier l'étude d'impact. Nous avons réalisé entre
autres des inventaires pour la couleuvre brune sur la zone d'étude, des inventaires également de la
salamandre à quatre orteils et un inventaire de chauves-souris sera réalisé à l'été 2015.

380 Donc, pour ces protocoles qu'on a utilisés dans le cadre de la couleuvre brune et de la
salamandre à quatre orteils, le ministère peut effectivement déposer éventuellement la
méthodologie. En fait, ça va faire l'objet de rapports qui seront déposés au ministère de
l'Environnement dans les mois qui s'en viennent.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

385 Donc, ces rapports-là n'ont pas déjà été déposés dans les documents au début de
l'audience publique, c'est des choses à venir ?

M. JONATHAN MÉNARD :

390 Oui. En fait, c'est des inventaires qui ont été réalisés cet été et les rapports sont en cours.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

395 Donc, vous allez pouvoir nous déposer les rapports préliminaires si les rapports finaux ne
sont pas complétés le plus tôt possible dans les 24 heures ?

M. JONATHAN MÉNARD :

400 En fait, je peux tout de suite mentionner qu'il n'y a aucune couleuvre brune qui a été
identifiée lors de nos inventaires. On avait plus de 50 stations d'échantillonnage tout le long de
l'emprise et on s'est conformé à la méthodologie demandée par le ministère Faune, Forêt et Parcs
et au niveau de la salamandre à quatre orteils, il n'y a aucune observation qui a été faite non plus.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

405 Parfait. Donc, vous allez nous déposer de toute façon les rapports où ils sont rendus même
si c'est préliminaire ou d'étape avec le protocole d'échantillonnage et les détails requis de
conformité ?

410

M. JONATHAN MÉNARD :

Oui.

415

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Merci. Puis les micros mammifères, vous n'avez pas abordé cette question-là du tout, je crois ?

420

M. JONATHAN MÉNARD :

En fait, les micros mammifères, ils ont été, concernant les anoures entre autres, ils ont été...

425

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Ce n'est pas très mammifère. Un anoure, ce n'est pas très mammifère.

430

M. JONATHAN MÉNARD :

Excusez-moi. Au niveau des micros mammifères, non, on s'est basé sur les espèces qui sont susceptibles d'être présentes dans la zone d'étude et l'impact principal pour ces espèces-là était la perte d'habitat et considérant que le projet prévoit la compensation des boisés entre autres, on a jugé que l'impact était mineur et le ministère de l'Environnement n'a pas exigé d'inventaire supplémentaire sur les micros mammifères.

435

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Merci.

440

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Le deuxième volet de la question, monsieur Garand avait un deuxième volet dans sa question, c'est-à-dire un premier volet...

445

M. GUY GARAND :

Juste une minute, Madame la présidente. Concernant les tortues géographiques, les anoures, j'aimerais bien qu'on me réponde, s'il vous plaît, Madame la présidente.

450

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Oui, c'est vrai.

455

M. GUY GARAND :

Parce que nous, ce printemps dans le site, il y avait une possibilité dans le rapport du ministère de trouver des tortues géographiques, Parc de la rivière des Mille-Îles, Éco-Nature et nous, trois biologistes, on a découvert sur le site propre du MTQ des tortues géographiques qui sont sur la liste des espèces menacées et vulnérables.

460

M. JONATHAN MÉNARD :

En fait, effectivement, Monsieur Garand, on a inventorié trois tortues géographiques situées dans la zone d'étude. Nous, nos inventaires sont concentrés sur les milieux humides qui allaient être affectés par le projet et puis ces trois individus-là ont été localisés, oui, dans la zone d'étude, mais à l'extérieur d'un milieu humide qui allait être affecté.

465

Et concernant la tortue géographique, à la demande du ministère de l'Environnement, nous avons regardé s'il y avait des sites de ponte potentiels le long de la rivière des Mille-Îles, son principal habitat, et où il peut y avoir des sites potentiels de ponte. On a donc réalisé un suivi cet été pour localiser les sites de ponte potentiels, on n'en a trouvé aucun. Et ce suivi-là va être répété en 2015.

470

475

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Peut-être poursuivre sur la tortue géographique. Il y a un réseau de surveillance des tortues sur la rivière des Mille-Îles, un réseau citoyen, volontaire, qui est géré par la Fondation Éco-Nature. Est-ce que vous savez si dans la région d'étude ou à proximité de la région d'étude, il y a des membres de ce réseau qui font déjà la surveillance des tortues ou est-ce que vous apprenez l'existence du réseau de surveillance des tortues sur la rivière des Mille-Îles ?

480

M. JONATHAN MÉNARD :

J'apprends la connaissance du réseau. En amont de nos études, on a quand même consulté les banques de données du ministère de la Faune pour justement voir s'il y avait des mentions de tortues géographiques dans les horizons. C'est la raison pour laquelle on a effectué un suivi de site de ponte à l'emplacement du futur pont.

485

490

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

495

Et juste parce que ça ne m'a pas frappé dans l'étude d'impact, est-ce que la Fondation Éco-Nature qui joue un rôle important sur la rivière des Mille-Îles a fait partie des personnes qui ont été interrogées, rencontrées, questionnées sur le projet ?

M. JONATHAN MÉNARD :

500

En fait, dans le cadre des inventaires, sans trop rentrer précis dans les détails, mais effectivement Éco-Nature participe à certains de nos inventaires, notamment les inventaires de chauves-souris et pour tout ce qui est compensation. C'est un organisme qu'on a consulté et qu'on va continuer à consulter pour connaître les projets d'intérêt dans le secteur.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

505

Dans l'échange de correspondance avec le ministère, le premier inventaire des chauves-souris devait être fait à l'été 2014. Je pense que vous venez de nous dire que ça va être fait à l'été 2015 ou j'ai mal compris ?

510

M. JONATHAN MÉNARD :

Effectivement, c'était supposé être réalisé en 2014. Pour des contraintes administratives, ça va être réalisé en 2015.

515

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

C'est des contraintes administratives. O.K. Merci. Si on va sur le deuxième volet de la question de monsieur.

520

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Oui. Alors, le deuxième volet, si j'ai bien compris, c'était relativement au couvert forestier tant au niveau de la CMM qu'au niveau de la Ville de Laval.

525

M. GUY GARAND :

530

Exactement, surtout qu'on s'est engagé ou la Ville espère avoir 100% du 17% d'aires protégées sur ce territoire parce que Laval présentement comme région administrative, on est les bons derniers au Québec. On a 1.1% d'aires protégées et la Ville aussi tend à vouloir atteindre le PMDA qui dit que d'ici 2031, il faut avoir 30% de canopée.

535 Donc, on sait qu'on va perdre plusieurs dizaines d'hectares de milieux humides et de forêt et que le gouvernement doit compenser. Si on perd ces dizaines d'hectares, je ne sais pas trop exactement, je pense que c'est 40 ou 41 de mémoire, il faudrait juste qu'on me corrige si je fais erreur, comment on va compenser ça? Parce que c'est une perte nette.

540 Si on perd 40 hectares, puis on en compense 40 hectares, j'ai une perte nette de 40. Donc, ce serait agréable de penser à un prorata peut-être de 1 pour 3, 1 pour 5 pour compenser pour réellement s'assurer qu'on va atteindre notre objectif de 17% ou 16% d'aires protégées sur le territoire de Laval.

Et c'en est un projet dans lequel ça pourrait être réalisé et concret.

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

Madame Béland ?

Mme ODILE BÉLAND :

550 Ça va être encore monsieur Ménard qui va répondre.

M. JONATHAN MÉNARD :

555 En fait, dans le cadre du projet, il y a un peu plus de 12 hectares qui seront en perte nette au niveau des boisés et l'ensemble de ces superficies vont être reboisées soit à même le projet ou bien dans des parcelles que le ministère devra trouver et les exigences concernant le type de reboisement sont définies par le ministère des Forêts, Faune et Parcs et le ministère du Transport suivra ces exigences.

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

Alors, dans quelle proportion?

565 **M. JONATHAN MÉNARD :**

Cette question devrait être possiblement adressée à ceux qui vont émettre les exigences.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

570 Mais vous allez respecter... c'est ce que vous me dites ?

M. JONATHAN MÉNARD :

On va respecter les orientations désirées.

575

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Parfait. Alors, on va aller au ministère.

580

Mme KATERI LESCOP-SINCLAIR :

Oui. En fait, ce que j'aurais à préciser, c'est que notre demande dans la séquence Éviter, Minimiser et Compenser qui est préconisée dans le document, la position maintien des espaces boisés dans la plaine du Saint-Laurent, ce ne sont pas seulement les superficies boisées qui doivent être compensées si les pertes ne peuvent être évitées, mais bien toutes les superficies à vocation forestière.

585

Donc, c'est ce qui est demandé également au MTQ dans ce projet-là. Et pour ce qui est du taux de compensation, c'est un minimum de 1 pour 1, mais selon la valeur écologique des boisés perdus, on peut demander une compensation supplémentaire, donc, ce qui pourrait amener à 2 pour 1.

590

Également, en fait on demande qu'il y ait des compensations pour les autres impacts qui sont par exemple la fragmentation des boisées, l'effet de lisière, les pertes de forêt d'intérieur. Donc, tout ça va être évalué et comptabilisé pour demander la compensation.

595

Puis il y a aussi un troisième élément, c'est sur les boisés qui restent. Quel est l'impact sur ceux qui vont rester ? Donc, on peut aussi parfois augmenter le taux de reboisement qui est demandé.

600

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Quand vous dites que ça va être évalué selon la valeur écologique, comment est-ce que vous établissez la valeur écologique ?

605

Mme KATERI LESCOP-SINCLAIR :

En fonction de la composition, la structure et l'âge des peuplements. Donc, par exemple, une forêt âgée, une érablière de plus de 70 ans aurait une plus grande valeur écologique.

610

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

615 Je vais retourner au ministère. Est-ce que vous avez évalué la valeur écologique des boisés, des milieux humides ?

M. JONATHAN MÉNARD :

620 La valeur des milieux humides a été évaluée et présentée dans l'étude d'impact. La valeur des boisés, la valeur écologique des boisés n'a pas été spécifiquement évaluée, mais j'imagine qu'avec la présence d'espèces menacées vulnérables présentes, le ministère Forêt, Faune, Parcs pourra évaluer effectivement baser son analyse concernant la compensation sur les espèces présentes dans ces peuplements-là.

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

Donc, en date d'aujourd'hui, on n'a pas de précision de la valeur comme telle ?

Mme KATERI LESCOP-SINCLAIR :

630 Non. En fait, ce serait plus à l'étape d'acceptabilité environnementale, mais on est encore dans le fond à travailler sur ce qui sera compensé, plus, et après ça, on va évaluer nous-mêmes aussi. Au ministère Forêt, Faune et Parcs, on travaille sur l'évaluation de la valeur écologique, mais plus à l'étape d'acceptabilité.

635 Est-ce que ça répond ?

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

640 Non. Est-ce que ce sera connu avant la fin du mandat du BAPE ?

Mme KATERI LESCOP-SINCLAIR :

645 C'est parce que dans le fond, il y a aussi des réaménagements aux échangeurs qui font qu'il y a des différences dans les pertes, mais c'est justement ce qu'on a mis dans notre avis que nous soient fournies les nouvelles superficies des pertes en terme de boisés, milieux humides, friches, en fonction des nouveaux aménagements qui sont faits aux échangeurs parce que ça fait une différence dans les pertes.

650 Puis oui, on serait capable d'évaluer, en fait, la valeur écologique avant la fin du mandat du BAPE.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

655 Donc, d'ici deux semaines? un mois ?

Mme KATERI LESCOP-SINCLAIR :

660 Un mois, ce serait mieux, oui.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

 Un mois ?

665 **Mme KATERI LESCOP-SINCLAIR :**

 Oui.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

670 O.K., on prend bonne note.

Mme KATERI LESCOP-SINCLAIR :

675 D'accord.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

680 Merci.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

 Est-ce que je peux continuer un peu sur ça?

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

 Oui, c'est vrai, on voulait revenir aussi à la Ville de Laval.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

690 Je poursuivrais quand même une question à madame Lescop... - je ne vois pas votre deuxième nom, puis je ne m'en rappelle pas.

Mme KATERI LESCOP-SINCLAIR :

695

Oui, Lescop-Sinclair.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

700

Sinclair. Madame Lescop-Sinclair, désolé. Dans les décrets les plus récents, est-ce que le taux de compensation, il apparaît clairement comme une condition ou est-ce que c'est l'objet d'une lettre relativement confidentielle sur les ententes de compensation concluent entre deux parties?

Mme KATERI LESCOP-SINCLAIR :

705

Je pense que dernièrement, on était plus dans le 1 pour 1, mais par exemple, le rapport du BAPE pour le réseau de transport métropolitain, l'Hydro-Québec, ce qui était recommandé, c'était du 2 pour 1.

710

Donc, je pense que cette fois-ci, on pourrait le faire inscrire, mais en général, c'est parce que c'est une entente précédemment au décret, mais ça revient au même. Je pense qu'on en est peut-être rendu là.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

715

Et est-ce qu'en général, il est prévu une rencontre d'information que le promoteur doit tenir avec le milieu ambiant pour présenter le plan de compensation des milieux humides, boisés ou autres ou est-ce que c'est quelque chose qui se fait entre quatre murs fermés?

Mme KATERI LESCOP-SINCLAIR :

720

Ce serait peut-être au promoteur de répondre, mais pour l'instant dans les projets sur lesquels j'ai travaillé, il n'y a pas eu d'informations du public sur le projet de compensation. C'était vraiment entre les entités ministérielles, le promoteur, le MDDLCC, nous.

725

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

730

Parfait. Du côté du ministère, est-ce que vous envisagiez, parce que dans votre étude d'impact, vous dites que vous pourriez consulter les communautés. Est-ce que vous vous engagez à consulter les groupes actifs dans la protection, l'inventaire des milieux humides et la gestion des milieux humides et des boisés à Laval autres que les représentants officiels de Ville de Laval pour élaborer et discuter, présenter votre plan de compensation, ou ça va se faire comme vous le dites, directement avec le ministère de la Forêt, de la Faune?

735 **M. JONATHAN MÉNARD :**

740 En fait, on a rencontré déjà et discuté avec Éco-Nature. Nous avons rencontré il y a quelques semaines monsieur Guy Garand pour justement voir quels projets pourraient être prioritaires dans la région. Nous avons également contacté la CMM pour voir s'il y aurait des boisés. Considérant que la CMM a des boisés d'intérêt sur son territoire, on essaie de voir avec eux et tous les autres organismes quels projets devraient être prioritaires.

745 Vous comprendrez que la compensation peut nécessiter l'acquisition de terrains que le ministère ne possède pas et tant et aussi longtemps qu'on est dans le processus actuel environnemental, le ministère ne peut pas rencontrer des gens pour essayer de...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

750 Je comprends, mais ma question est plus la présentation du plan de compensation et non pas les discussions préalables pour sonder ce que pense un groupe ou un autre. D'avoir sur la table la proposition, de présenter la proposition dans la transparence et de recueillir les commentaires pour améliorer la proposition parce qu'on comprend que ça se fait en dehors de l'audience et que le rôle de l'audience, c'est d'éclairer. Et là, on se rend compte que dans le cas de la compensation, on n'est pas capable d'éclairer clairement les groupes qui ont un intérêt.

755 Comme le Conseil régional de l'environnement de Laval, si je me rappelle bien, a obtenu récemment une subvention pour caractériser les milieux humides pour travailler ces questions-là, comme Éco-Nature, Fondation Éco-Nature qui met des énergies énormes pour la protection des îles, des rives et l'aménagement sur la rivière des Mille-Îles et je suis convaincu que les acteurs locaux ici, par l'accès au savoir et le principe de participation et d'engagement de la Loi sur le développement durable et la protection de la biodiversité permettrait d'améliorer la proposition de plan de compensation qui est discutée entre le ministère et le ministère des Transports.

765 **M. JONATHAN MÉNARD :**

770 Je vais me permettre de vous corriger. Le ministère des Transports contacte de façon assez régulière les organismes justement pour voir quelles seraient les priorités. Ce ne sont pas des discussions qui sont faites uniquement avec mes collègues d'autres ministères, et le plan de compensation va être élaboré selon les projets qui sont souhaités par le milieu.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

O.K. Donc, vous vous engagez à consulter, à présenter votre plan de compensation aux groupes?

775

M. JONATHAN MÉNARD :

On consulte déjà les groupes, et ils seront consultés dans les prochains mois et de façon générale, les plans de compensation sont effectués habituellement après les audiences publiques.

780

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Est-ce que vous vous engagez à consulter les groupes sur le plan de compensation que vous allez élaborer et non pas préalablement au plan ? Une fois que le plan a une allure, une composante, une structure, est-ce que vous vous engagez à rencontrer les acteurs locaux des groupes pour leur présenter votre plan et accueillir leurs suggestions et commentaires pour le raffiner au besoin ?

785

M. JONATHAN MÉNARD :

790

Oui, le ministère s'engage.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

795

C'est un engagement. Parfait, merci. Pour passer au deuxième volet de la question, si vous permettez, je vais me tourner vers les villes.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

800

On est rendu là.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

805

On est rendu là. Ce n'est pas un commentaire, mais je vais enchaîner si vous permettez, Monsieur Garand. La CMM, vous avez un objectif de 17% de... laissez-moi voir, j'essaie de me rappeler, je change de sujet rapidement...

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

810

C'est 17%.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

815

De 17% de milieux protégés, c'est ça, et de 30% de milieux boisés. C'est ça, je ne me trompe pas, dans votre PMAD ?

M. YVES PHANEUF :

Oui, c'est ça. C'est 17%, en effet, au niveau des boisés et 30% de la canopée. Oui, c'est ça.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Parfait.

M. YVES PHANEUF :

Et c'est un objectif qui est fixé pour l'ensemble de la région et c'est aux MRC et, dans le cas de Laval, MRC Laval, Ville de Laval à faire le plan et à l'inscrire dans leurs outils d'aménagement.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Parfait. Et dans le principe valorisé par la CMM, c'est par subsidiarité déléguée à chacune des instances? C'est-à-dire est-ce que chaque MRC doit avoir le 17/30? Est-ce que chaque municipalité à l'intérieur d'une MRC doit viser le 17/30 ou s'il y a des règles plus générales sur l'ensemble de la communauté ou certaines communautés vont maximiser les pourcentages pour que d'autres puissent être plus urbaines et moins protectrices?

M. YVES PHANEUF :

Le territoire d'intervention ou de planification de la CMM, c'est le Grand-Montréal. Donc, c'est un objectif qui s'adresse pour l'ensemble de ce territoire-là. Et il y a des particularités à chacun des secteurs ou de régions de la communauté. Donc, il faut travailler en fonction de ces particularités-là en effet.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Donc, il n'y a pas une règle qui dirait que chacune des MRC doit atteindre son 17% ?

M. YVES PHANEUF :

En fait, c'est en ayant l'ensemble des plans des MRC qu'on va voir si on atteint globalement les objectifs. Il y a des boisés, les potentiels au niveau de la conservation ont été identifiés au PMAD, donc, pour l'ensemble du territoire, et c'est sur cette base-là qu'on a pu établir nos objectifs.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

860 Parfait. Et pour la Ville de Laval, je ne sais pas si je dois l'adresser à Laval ou à la CMM, mais... À Laval? C'est ça? Pour la Ville de Laval, l'objectif 17/30, est-ce que c'est l'objectif qui est visé? 17% d'aires protégées et 30% de milieux forestiers ?

M. YVES PHANEUF :

865 Je vais laisser monsieur Fafard répondre à cette question-là.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

870 Monsieur Fafard, c'est ça, je suis rendu à Laval. Monsieur Fafard, allez-y.

M. DENIS FAFARD :

875 Donc, effectivement comme l'expliquait monsieur Phaneuf, c'est un objectif de la CMM parce que la situation n'est pas la même partout sur le territoire, ne serait-ce que pour les milieux boisés, la couronne nord contribue beaucoup au bilan de la CMM en termes de couverture forestière par exemple.

880 Donc, chacun des secteurs géographiques de la CMM a une contribution qui lui est propre. Et pour s'assurer que chacune des constituantes de la CMM fournisse un effort, la CMM a identifié les bois d'intérêt métropolitain qui sont dans le fond sur la base de certains critères. Ils ont couvert leur territoire et ils ont identifié dans chacune des constituantes des bois d'intérêt métropolitain qui assurent à la CMM une base pour atteindre son objectif global à l'échelle de la CMM. Donc, ça tient compte des particularités de chacun des secteurs.

885 Dans le cas de la Ville de Laval, on a adopté un règlement de contrôle intérimaire qui reprend les bois et les corridors forestiers d'un terrain métropolitain qui ont été identifiés dans le plan métropolitain d'aménagement et de développement et on en a, par le RCI, le règlement de contrôle intérimaire, assuré une protection.

890 En plus, la Ville a ajouté dans la couverture de ce RCI-là, des bois d'intérêt municipal qui n'étaient pas inclus dans ceux de la CMM. Donc, on a couvert plus que les bois d'intérêt métropolitain. Et c'est sûr qu'on a un objectif, ne serait-ce que pour les fins de la Ville de Laval, on a des objectifs de protection de la couverture forestière et aussi la préservation des milieux humides.

895

La Ville de Laval a développé un concept des zones d'aménagement écologique particulières. Donc, c'est des espèces d'écoterritoires. Donc, c'est des territoires un peu plus vaste qui sont composés d'une multitude de composantes environnementales, qui peuvent être des boisés, des milieux humides, des cours d'eau, qui sont tous interreliés pour créer des écosystèmes, et on en a en zone agricole, on en a en zone urbaine. L'objectif étant de s'assurer qu'on ait une vision globale dans le développement du territoire qui permet de préserver des milieux naturels et des milieux écologiques au bénéfice de l'ensemble de la population et dans les meilleurs choix d'affectation du territoire comme tel.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Une question très pourcentage. Quelle est la situation actuelle à Ville de Laval du pourcentage d'aires protégées, de milieux boisés, et quels sont les cibles que vous avez, que vous visez pour les aires protégées et pour les boisés ?

M. DENIS FAFARD :

Quand on parle de protection, ça dépend de quoi on entend par... Bon, il y a les aires protégées qu'on connaît, qui ont un statut particulier, mais il y a de la protection qui se fait autrement. On parle du RCI, du règlement de contrôle intérimaire, ce n'est pas une protection systématique, mais c'est une préservation dans le sens qu'il y a des interventions qui ne sont pas possibles et l'objectif étant de préserver les milieux.

Donc, il y a de la réglementation. Il y a aussi dans le cadre de certains projets, c'est sûr qu'on va négocier avec les promoteurs le don de milieux naturels qui deviennent des propriétés de la ville. Donc, oui, la protection des aires protégées au sens des aires protégées, mais l'objectif, on a un objectif de 17% de protection.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Protection au sens de la CMM?

M. DENIS FAFARD :

Oui, des milieux qu'on va préserver.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Parce qu'on va prendre la même définition de la région. Vous avez 17% de cible. Actuellement, vous êtes à combien?

M. DENIS FAFARD :

On est à peu près à... à peine 4%.

940

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Vous considérez à peu près à 4% et vous visez le 17%?

945

M. DENIS FAFARD :

Ben, protégés d'une quelconque façon, oui.

M. PIERRE ANDRÉ, COMMISSAIRE :

950

O.K. Et pour les milieux boisés, vous êtes à combien actuellement d'espaces boisés?

M. DENIS FAFARD :

955

En espaces boisés à l'échelle du territoire, si on parle de massifs d'une superficie intéressante, c'est à peu près 13%.

M. PIERRE ANDRÉ, COMMISSAIRE :

960

13%, puis vous visez 30%?

M. DENIS FAFARD :

965

Non, ce serait difficile à atteindre. C'est sûr que lorsqu'on parle de foresterie urbaine, parce qu'il y a quand même 70% du territoire de Laval qui va être développé à des fins urbaines versus 30% en zone agricole qui est plus un milieu naturel, là rentre la notion de foresterie urbaine qui est quand même une foresterie, mais qui n'a pas... ce n'est pas des massifs forestiers au sens où on peut retrouver dans des bois sur la zone agricole par exemple.

970

Disons que c'est sûr que quand on parle de couverture forestière, de canopée, ben, c'est autant en milieu urbain qu'en milieu agricole et c'est sûr qu'on a un objectif de verdissement. On a des objections de lutte aux îlots de chaleur par le verdissement. Donc, il y a plusieurs objectifs comme ça en milieu urbain qui permettent d'aller chercher une couverture boisée sans avoir des milieux naturels boisés qui sont des boisés.

975

C'est sûr qu'il y a des grands boisés qu'on préserve en milieu urbain comme le bois de l'Équerre, le bois Papineau...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

980

Le boisé d'Auteuil?

M. DENIS FAFARD :

985

Oui, exactement. Donc, ce sont des bois en zone blanche qui sont aussi protégés.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

990

O.K. Est-ce que vous avez par rapport à la définition de la CMM des espaces boisés, est-ce que vous avez une cible?

M. DENIS FAFARD :

995

Les espaces boisés...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Au sens de la CMM?

1000

M. DENIS FAFARD :

Je ne sais pas. Il faudrait que je vérifie s'il y a une cible précise pour spécifiquement les milieux boisés.

1005

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

On apprécierait et si ce n'est pas ce soir, d'avoir la réponse.

1010

Bois-des-Filion, votre situation en pourcentage avec les définitions de la CMM? On va placer les choses.

M. JEAN GOULET :

1015

Aucune idée en termes de pourcentage. Je sais qu'on a une réserve écologique sur notre territoire...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1020

Oui, l'île Garth.

M. JEAN GOULET :

1025

La réserve écologique de l'île Garth, on a le parc du Grand Ravin également qui est protégé et on a les rives, un parc riverain, puis on a une politique de protection des arbres. Les coupes sont interdites à Bois-des-Filion sous peine d'amende très sévère et on a une politique de reboisement également. On plante chaque année plusieurs centaines d'arbres sur le territoire. C'est à peu près ça notre...

1030

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Donc, pour l'instant, vous ne vous êtes pas arrimé avec la CMM en vous fixant des objectifs?

M. JEAN GOULET :

1035

Non, pas à l'échelle de la municipalité. Ça se passe plus à l'échelle de la MRC. Il y a des interventions. Par exemple, il y a eu l'acquisition l'an passé du parc du Grand Coteau par la Ville de Lorraine en collaboration avec la CMM pour protéger un vaste espace boisé.

1040

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

O.K. Parfait. Donc, la superficie boisée non plus, on ne la connaît pas ?

M. JEAN GOULET :

1045

Non, je ne pourrais pas vous dire.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1050

À Terrebonne, est-ce que monsieur Terrebonne...

M. MARC BOUCHARD :

1055

Je vais faire la vérification.

Mme KATERI LESCOP-SINCLAIR :

1060 Monsieur le commissaire, j'ai le pourcentage de boisement. MFFP. C'est 8% à Bois-des-Filion.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1065 Parfait. Redite votre nom pour la transcriptrice, puis...

Mme KATERI LESCOP-SINCLAIR :

Kateri Lescop-Sinclair, MFFP. C'est 8% de boisement à Bois-des-Filion.

1070 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

8 % de boisement à Bois-des-Filion. Merci. Et est-ce que vous avez le pourcentage de ce qui est défini comme aire protégée à Bois-des-Filion aussi ? Non ?

1075 **Mme KATERI LESCOP-SINCLAIR :**

Non, je ne l'ai pas. Désolé.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1080 Ministère de l'environnement, par hasard ? Vous ne l'avez pas non plus ? O.K.

Mme JOHANNIE MARTIN :

1085 Non plus.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1090 Parfait. Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Alors, Terrebonne ?

1095

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Oui. Terrebonne, vous avez répondu que vous ne le saviez pas, que vous alliez vérifier; c'est ça ? - Rappelez-moi votre nom, Monsieur.

1100

M. MARC BOUCHARD :

Marc Bouchard. On va faire les vérifications

1105

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Parfait.

1110

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Merci.

1115

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Merci. Je poursuis un petit peu ou on change? On change.

1120

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Alors, ça va?

1125

M. GUY GARAND :

Hum...

1130

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Non ?

1135

M. GUY GARAND :

Pas tout à fait, parce que je voudrais juste... On s'est beaucoup attardé sur les boisés. Selon le site du MDDELCC, c'est 1.1% d'aires protégées à Laval, et non 4% comme on le spécifie. Pour avoir un statut d'aire protégée, il y a 22 ou 23 statuts reconnus par le gouvernement.

Il faut avoir un de ces statuts-là pour être dans la liste des aires protégées et, à Laval, allez-y, demandez à la madame si elle a son ordinateur, elle peut le voir, c'est 1,1% d'aires protégées, puis je peux vous les nommer.

1140 On s'est beaucoup attardé sur les boisés, mais ma question aussi portait sur les milieux humides et on n'en a pas parlé *pantoute*. J'aimerais ça entendre le promoteur. Il parle de 12 hectares boisés de perte, mais combien il y a d'hectares ou de milieux humides en superficie qui vont être altérés ou complètement disparus ? Et si c'est inclus dans le 12 hectares, est-ce qu'on peut un peu séparer. Et j'aimerais voir c'est quoi leur compensation parce que moi ici, j'ai quelque
1145 chose qui est intéressant concernant la compensation des milieux humides.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1150 On va faire la même tournée. On va commencer avec le MTQ.

M. GUY GARAND :

Merci.

1155 **Mme ODILE BÉLAND :**

Alors, je vais demander à monsieur Ménard de répondre, s'il vous plaît.

M. JONATHAN MÉNARD :

1160 Donc, au niveau des pertes temporaires de milieux humides, en fait, il y a 5 hectares de milieux humides qui pourraient être affectés par les travaux. De ces 5 hectares-là, il y a 2.5 hectares de perte permanente, donc, vraiment des milieux humides où le tracé de l'autoroute est projeté.

1165 Le ministère des Transports a proposé pour minimiser les empiètements en milieux humides deux modifications d'échangeur qu'on a regardé entre autres à Saint-Saëns qui permet d'éviter 0,5 hectare de milieux humides et un hectare de boisé.

1170 Et pour ce qui est des compensations des milieux, l'ensemble des milieux humides perdus seront compensés. Les modalités restent à convenir selon les exigences du ministère de l'Environnement. Mais le ministère regardera trois alternatives, soit la compensation par la création de milieux humides à proximité du projet, de la compensation également par l'acquisition de milieux d'intérêt au niveau de la région, donc, un statut où le ministère pourrait acquérir des terrains
1175 et apposer un statut de protection sur ces terrains-là et également la restauration de milieux humides dégradés qui pourraient être présents soit dans l'emprise de l'autoroute. Actuellement, à

1180 Bois-des-Filion, nous avons un milieu humide de faible superficie, mais un milieu humide qui est très dégradé et le ministère des Transports devra l'aménager au même secteur. Précisément, il est dans l'échangeur de la 640 et le ministère des Transports devra améliorer en fait, recréer un milieu humide dans cet échangeur qui sera plus intéressant que le milieu actuel.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1185 Alors, si je comprends bien, c'est la même situation que pour les boisés, on n'a pas encore le plan de compensation de façon précise ?

M. JONATHAN MÉNARD :

1190 Effectivement, on n'a pas de plan de compensation de façon précise. On attendait la fin de l'évaluation environnementale pour bien connaître d'une part la géométrie du projet pour évaluer de façon précise les pertes tant au niveau des milieux humides que des milieux boisés et l'ensemble de ces pertes-là, c'est un engagement du ministère, seront compensés selon des modèles qui restent à venir. Le ministère devra présenter le plan de compensation au ministère de la Faune avant l'obtention du certificat d'autorisation de construction, donc, le document qui va autoriser le ministère à réaliser des travaux le cas échéant et les organismes du milieu, autant Éco-Nature que le Conseil régional de l'environnement sont consultés et seront consultés dans l'élaboration du plan de compensation et le ministère s'engage à les consulter et à leur présenter le plan.

1200 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Alors, vous envisagez un échéancier de combien de temps pour passer à travers le processus ?

1205 **M. JONATHAN MÉNARD :**

L'échéancier, attendez un petit peu... il faut que le plan, selon l'étude d'impact, selon les exigences, il faut que le plan de compensation soit présenté avant l'obtention du certificat d'autorisation de construction. Alors, je ne peux pas m'avancer, mais on parle de plusieurs mois.

1210 Mais c'est certain qu'une fois l'obtention du décret, le ministère des Transports va mettre en marche les discussions avec les différents organismes, le ministère de l'Environnement, le ministère de la Faune, pour mettre rapidement, pour établir le plan de compensation.

1215 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Avant d'aller au ministère, de ce côté-là, Monsieur André?

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1220

Oui, vous parlez de créer possiblement un milieu humide dans une bretelle d'échangeur. Quelle est l'expérience du ministère dans la création des milieux humides dans des bretelles autoroutières en milieu urbain ? Est-ce qu'il y a une expérience, il y a des suivis ?

1225

Je pense aux sels de décaçage, je pense aux petits canards qui traversent les routes, je pense aux risques d'accidents.

M. JONATHAN MÉNARD :

1230

Effectivement. Le ministère des Transports est conscient que dans la région de Laval, ça peut être difficile de créer des milieux humides notamment dû à la présence d'espèces exotiques envahissantes comme le phragmite. Mais certains exemples ont été faits à travers le Québec. Nous en avons fait un récemment sur l'autoroute 40 dont je vais vous montrer des photos.

1235

Ici, c'est un milieu humide que nous avons aménagé de 4 000 mètres carrés à Saint-Sulpice. Donc, il y a une portion en eau assez profonde qui limite la progression du phragmite et on s'entend ici tout autour, le phragmite est très bien présent et le ministère a appris à composer avec ces espèces-là, donc, aménage des milieux qui, oui, vont éventuellement être partiellement habité par le phragmite, mais le ministère aménage des plantes compétitrices et ça, c'est un exemple.

1240

Les suivis démontrent que ces milieux-là fonctionnent bien. À Québec également, certains milieux humides ont été aménagés dans le cadre de l'autoroute du Vallon. C'est des milieux qui selon les suivis fonctionnent très bien.

1245

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Parfait. Donc, est-ce que vous avez dressé un bilan de ces expériences ?

M. JONATHAN MÉNARD :

1250

Non.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1255

Est-ce que vous avez des rapports de suivi sur une durée relativement importante sur ces des exemples que vous venez de nous donner ?

M. JONATHAN MÉNARD :

1260

Au niveau du Vallon, il faudrait que je regarde avec mes collègues de Québec concernant les suivis. Ici, ça fait deux ans qu'on suit le projet et on ne fait pas de rapport de suivi. On s'assure, on fait des inventaires pour s'assurer de la pérennité du milieu. On apporte des correctifs le cas échéant.

1265

Pour ce dossier-là précisément, on est encore dans la garantie du ministère, donc... du remplacement des plants et les suivis sont rapportés au ministère de l'Environnement.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1270

O.K. Et le contexte en termes d'usage de sels de déglçage, débit, et tout ça, c'est relativement similaire à ce que vous proposez à Laval ?

M. JONATHAN MÉNARD :

1275

On n'effectue pas de relever de la qualité des eaux de ces milieux-là.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1280

Pardon ?

M. JONATHAN MÉNARD :

1285

Vous demandez si le contexte est semblable à Laval ?

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Oui, je veux dire si l'usage des sels de déglçage, des débits routiers...

1290

M. JONATHAN MÉNARD :

C'est l'autoroute 40, ça fait qu'effectivement, c'est un secteur fortement... qui est entretenu.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1295

Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente:

1300

Au niveau du ministère de l'Environnement, votre politique au niveau de compensation dans le contexte du projet actuel parce que là, je comprends qu'il va y avoir des échanges, est-ce que vous pourriez un peu élaborer un peu là-dessus ?

1305

Mme JOHANNIE MARTIN :

1310

En fait, la façon dont sont évalués les impacts sur les milieux humides, c'est selon la séquence Éviter, Minimiser, Compenser. Donc, compenser est vraiment la dernière option qui est envisageable. Pour ce qui est d'éviter, on a demandé au promoteur d'essayer de nous présenter des alternatives pour minimiser l'empiétement qui va être fait sur les milieux humides.

1315

Une façon de minimiser, ce qui est a été envisagé, ça va être d'adapter des méthodes de travail pour éviter de dégrader les milieux humides qui vont être impactés autour du projet, puis par un suivi, un plan de restauration et un suivi de ces aménagements-là.

1320

Puis à la fin, les pertes qui vont être considérées comme permanentes vont être demandées en compensation. Donc, le promoteur devra nous présenter son plan de compensation, un peu comme monsieur Ménard le disait, qui va être évalué par nous, mais en grande partie aussi par la direction régionale qui nous est en support à ce moment-là parce que c'est eux qui connaissent mieux les exigences régionales qui sont en termes de compensation des milieux humides.

1325

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Oui, s'il vous plaît.

1330

Mme ISABELLE BARRIAULT :

Bonjour. Donc, au niveau des compensations en fait, il y a un guide *Les milieux humides et l'autorisation environnementale* qui vient décrire plusieurs types de compensation. Donc, il y a la création, la restauration, la protection et la valorisation.

1335

Dans le cas présent, c'est sûr que, comme disait madame Martin, on n'a pas passé au travers toute la séquence. On attend encore des mesures de minimisation. Nous, dans le cas... bon, monsieur Ménard a parlé d'une création au niveau d'un milieu humide à Bois-des-Filion, mais souvent si c'est possible, ça dépend, c'est au cas par cas que c'est analysé selon la valeur

1340 écologique tout ça. C'est sûr que nous, on favorise l'acquisition de terrains, mais comme je vous
dis, parce qu'il y a encore des espaces intéressants dans le fond dans la région, souvent la
protection via l'acquisition va être jumelée à des mesures de valorisation.

1345 Donc, soit on fait du reboisement, on peut mettre en place des contrôles, des suivis au
niveau des espèces floristiques envahissantes aussi si le milieu a une grande valeur. Mais si par
exemple en périphérie, il y a une problématique au niveau des espèces exotiques envahissantes,
ça peut être de jumeler plusieurs mesures pour s'assurer de la pérennité à long terme du milieu.

1350 Mais je ne peux pas vous répondre précisément à ce stade-ci par rapport dans le fond au
projet parce qu'on n'est pas encore à cette étape-là.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1355 Est-ce qu'on pourrait entrevoir, puis là, je pose la question à tout le monde, un peu comme
les boisés, qu'il y ait une compensation différente selon la qualité du milieu ?

Mme ISABELLE BARRIAULT :

1360 En fait, c'est sûr qu'on regarde toujours au niveau de la valeur écologique, mais ça c'est au
cas par cas, selon chacun des milieux. Là, c'est sûr qu'on a un grand projet, on va le regarder
dans l'ensemble, mais je vous dirais que c'est un peu difficile pour moi de vous répondre
précisément à ce stade-ci parce que, bon, je sais qu'il y a eu des modifications au niveau de
l'échangeur, donc, on ne connaît pas encore les impacts et il faut déterminer les impacts
permanents, temporaires, puis même au niveau des temporaires, il faut voir quelles mesures vont
être pérennes aussi à long terme, puis les parties résiduelles aussi des milieux humides, bien,
1365 s'assurer de leur pérennité aussi.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1370 O.K. Monsieur André ?

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1375 Oui. Peut-être aller à la CMM. Est-ce que dans le PMAD, il y a des objectifs qui touchent
les milieux humides ?

M. YVES PHANEUF :

1380 Comme tel, Monsieur le commissaire, il n'y a pas d'objectif. On a plutôt, on cherche plutôt à connaître l'état de la situation, et ce qui est demandé aux MRC, c'est d'identifier et de caractériser des milieux humides de plus de 0.3 hectare situés sur leur territoire.

1385 Donc, moi, comme ce n'est pas mes dossiers, je suis plus transport, je me suis informé, j'ai demandé aussi si on avait fait d'autres... depuis le PMAD s'il y avait eu d'autres développements à ce niveau-là, mais comme tel, ce qui est inscrit au PMAD, c'est ce qui est exigé. Donc, ça va se retrouver plus au niveau des schémas d'aménagement des MRC et de l'agglomération de Laval.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1390 Parfait. Monsieur Ménard ?

M. JONATHAN MÉNARD :

1395 Oui. Je voulais peut-être apporter un complément d'information concernant la valeur des milieux humides. En fait, c'est ça, la valeur écologique a été évaluée dans le cadre de l'étude d'impact et la majorité des milieux ont une valeur allant de faible à très faible avec quelques milieux ayant une valeur à moyenne.

1400 Alors, on n'est pas en présence de milieux d'intérêt. Bien que tous les milieux humides sont intéressants à l'échelle régionale, principalement la valeur des milieux se situe entre faible et très faible.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1405 C'est à cause des espèces envahissantes; c'est ça ?

M. JONATHAN MÉNARD :

1410 Oui, notamment, et également au niveau de la perturbation entropique de différents milieux, le fait qu'on se retrouve... en fait, il y a la superficie, il y a différents critères d'évaluation qui rentrent en jeu lorsqu'il est question de valeur écologique.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1415

Et le ministère des Transports, actuellement est-ce qu'il y a des projets de recherche en cours sur le contrôle ou l'éradication de certaines espèces envahissantes en bordure de routes ou d'autoroutes ? Madame Béland ? Monsieur Ménard ?

1420

Mme ODILE BÉLAND :

Oui, le ministère des Transports investit dans des études justement pour essayer de voir quels moyens pourraient être apportés pour limiter la propagation du phragmite entre autres. Il y a différentes zones qui ont été établies dépendant du niveau d'invasion.

1425

Évidemment dans la région de Montréal, on est classé dans une région où on intervient de façon seulement spécifique pour limiter les dégâts dans des régions particulières, par exemple dans un milieu où il y aurait une valeur intéressante, mais c'est sûr que cette espèce-là est répandue, mais on investit dans des projets de recherche avec les universités pour essayer de trouver une façon de renverser la situation éventuellement.

1430

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1435

Actuellement, vous n'avez pas de guide de bonnes pratiques sur le contrôle ou la protection contre l'invasion des espèces envahissantes ?

Mme ODILE BÉLAND :

1440

Comme je disais, il y a trois zones au Québec dont une zone qui est la nôtre qui est une zone où on va intervenir seulement quand c'est une nuisance du point de vue de la sécurité routière ou si ça peut nuire à l'épanouissement si on veut d'un milieu très particulier, mais on ne va pas faire d'action pour essayer d'éradiquer le phragmite parce qu'on considère que c'est un peu peine perdue. Il faut trouver des façons plus efficaces.

1445

il y a d'autres régions où on intervient de façon de façon systématique pour éviter qu'elles ne se répandent. Donc, plus on va vers l'est du Québec, plus c'est ça. Dans chaque travail par exemple, on a des façons de faire. Quand on enlève du phragmite à un endroit, on s'assure d'en disposer de façon à limiter la propagation.

1450

Là, je peux demander à monsieur Ménard s'il a des ajouts à faire sur ça.

M. JONATHAN MÉNARD :

1455 En fait, dans le cadre du projet pour justement limiter l'impact des espèces envahissantes
mais notamment des sels de voirie, tous les milieux humides résiduels en bordure de l'autoroute
seront protégés avec des plantations d'arbres et d'arbustes principalement, donc, des espèces qui
seront tolérantes aux sels et qui vont permettre de limiter l'introduction, l'intrusion du phragmite
dans les milieux humides. Ça fait partie d'un engagement qui a été inclus dans l'étude d'impact.

1460 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Parfait. Attendez, j'avais une couple d'autres choses là-dessus.

1465 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Toujours sur les milieux humides ?

1470 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Non, sur les milieux protégés. Ah oui. Je voulais savoir si dans la réflexion que vous avez
eue au ministère des Transports vous avez cherché avec le projet à améliorer la connectivité soit
entre les milieux humides, entre les espaces boisés ou entre quelque espace de biodiversité
valorisé ?

1475 Au-delà de protéger ce qu'il y a, de maintenir, d'essayer d'éviter, atténuer, est-ce que vous
avez envisagé des mesures d'accroissement de connectivité, de maximisation de biodiversité ?

1480 **M. JONATHAN MÉNARD :**

Effectivement. En fait, le milieu le plus, on va vous montrer un exemple, le milieu le plus
riche si on veut au niveau faunique dans le cadre... au niveau du projet, c'est le boisé d'Auteuil,
donc, le boisé qui se situe près de la rivière des Mille-Îles. C'est un boisé qui est actuellement
traversé par la route 335. Donc, il peut y avoir un impact sur la fragmentation des habitats et
1485 l'autoroute, le parachèvement de l'autoroute pourrait avoir un effet sur la fragmentation du boisé et
pour la traversée de la faune.

Alors, afin de minimiser cet impact-là, le ministère aménagera des passages fauniques
comme on peut voir ici des exemples. Il s'agit d'exemples qui ont été réalisés dans la réserve
faunique des Laurentides à Québec. Alors, le ministère aménagera des passages type tablette en
1490 porte-à-faux comme on voit à gauche ou des ponceaux secs à droite pour justement permettre à la
petite faune de traverser.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1495

À droite, c'est un ponceau sec ? C'est-à-dire que la micro faune peut passer dans le tunnel à sec; c'est ça ?

M. JONATHAN MÉNARD :

1500

Oui. Et il y a même des ours qui ont été observés à traverser ces tunnels.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1505

Parfait. Et qu'est-ce qui fait déterminer dans le cas de notre projet, le projet qui nous concerne, qu'on va avoir juste un ponceau aquatique seulement ou à la fois un ponceau aquatique et de traverse terrestre ?

M. JONATHAN MÉNARD :

1510

En fait, il y aura un ponceau aquatique parce qu'il y a un cours d'eau actuellement, il y a un ponceau, et le ponceau va être maintenu. D'une part. Et le ministère évaluera s'il choisit l'option tablette à porte-à-faux ou l'option, ça peut être des contraintes techniques qui décident. Les deux options sont très bien utilisées par la faune, et le ministère a décidé d'y aller avec une mesure comme ça dans ce secteur-là parce qu'on envisageait possiblement un impact sur la fragmentation et comme c'est un milieu d'intérêt, c'est pour ça que le ministère met ces efforts à ce niveau-là.

1515

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1520

Donc, il y aura un passage mouillé et un passage à sec sur au moins une de ces structures?

M. JONATHAN MÉNARD :

1525

Il y aura assurément un ponceau pour laisser la libre circulation du poisson et un ponceau, soit une tablette ou un ponceau qui va être ajouté.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1530

O.K. Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Alors, Monsieur Garand, avez-vous une question complémentaire?

1535 **M. GUY GARAND :**

Juste 30 secondes. Juste pour dire quand on parle de reboisement pour compenser un milieu humide, ça ne se fait pas et ce n'est pas acceptable en biologie car c'est deux fonctions totalement différentes au niveau écologique...

1540 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Ça n'a pas été dit comme ça, je crois. On parle de boisé pour reboiser...

1545 **M. GUY GARAND :**

On a parlé de boisé, je ne suis pas sûr, mais on a parlé de boisé, de compensation, pas certain, mais il faudrait vérifier.

1550 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Oui.

1555 **M. GUY GARAND :**

Mais il faut être clair en partant.

1560 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

On va vérifier tout de suite.

1565 **M. GUY GARAND :**

O.K. Juste...

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

Attendez, on va vérifier tout de suite. Les milieux humides vont être compensés en milieux humides et les milieux boisés en milieux boisés, et un milieu boisé humide ?

M. JONATHAN MÉNARD :

Les milieux boisés humides, donc, les marécages, seront compensés en milieux humides.

1575 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

En milieux humides boisés ?

1580 **M. JONATHAN MÉNARD :**

Idéalement de la même fonction, donc, milieux humides... Les marécages seront compensés en marécages et les marais, idéalement en marais.

1585 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

O.K.

M. GUY GARAND :

1590 Et dernier point. Je voudrais juste vous donner comme référence *L'analyse de la situation des milieux humides au Québec et recommandation à des fins de conservation et de gestion durable*, rapport final par Stéphanie Pellerin, PhD. Institut de recherche biovégétale, Monique Poulin, PhD. Université de Laval pour le compte du ministère du Développement, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs qui dit quand on parle de recréer un milieu humide, c'est clair, c'est noir sur blanc :

1595 «*Les conditions hydrologiques semblent être les plus faciles à rétablir. Pas de problème. À l'inverse, les composantes biologiques, abondance, richesse et diversité en espèces floristiques et animales indigènes, des milieux humides restaurés ou créés ne se rétablissent en moyenne qu'à 77% et ce, même après un siècle.*»

1600 Il y a de la littérature là-dessus. Et à la toute fin, on dit :

1605 «*Face aux résultats obtenus par Moreno Mateos et ses collaborateurs concluent que des méthodes actuelles d'atténuation ne sont pas pleinement efficaces et que si nous poursuivons avec la même pratique, cela maintiendra et probablement accélérera le rythme de la perte des milieux humides et leurs fonctions écosystémiques.*»

Merci beaucoup. Et c'est important d'en tenir compte, on ne peut plus se permettre à Laval de perdre des milieux humides. Merci, Madame la présidente.

1610 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Merci, Monsieur Garand.

1615 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Je vais me retourner, si vous permettez, Madame la présidente, je vais me retourner vers le ministère. Cette étude est disponible en ligne ? Peut-être nous transmettre l'adresse web de l'étude de madame Pellerin et compagnie.

1620 **Mme ODILE BÉLAND :**

Ce sera fait.

1625 **M. JONATHAN MÉNARD :**

Excusez-moi. Si je peux rajouter un petit complément à ce commentaire, différents éléments ont été exigés dans l'étude d'impact, notamment la préservation d'habitat par de l'acquisition de terrains, mais il a également été exigé de la compensation par création d'habitats.

1630 Le ministère est conscient que ça peut être difficile à Laval, c'est pourquoi on privilégie tout comme le Conseil régional de l'environnement à Laval d'y aller avec de la compensation par l'acquisition de terrains plutôt que de la création de milieux, ce qui peut s'avérer difficile. Malgré que le ministère des Transports ait une certaine expérience en aménagement de milieux, on est davantage assuré de la conservation des milieux par acquisition de milieux d'intérêt.

1635

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1640 Parfait. J'irais vers le ministère à cause de ce dernier bout pour aller faire une vérification. Je pense bien que je vais aller au ministère de l'Environnement.

Mme JOHANNIE MARTIN :

1645 En fait, c'est un peu ce que madame Barriault disait tout à l'heure. C'est aussi la position du ministère pour ce qui est des milieux humides à Laval.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1650 Parfait. Donc, le milieu humide, on le compense en quelle proportion? Est-ce qu'on perd un hectare de milieu et on acquiert un hectare de milieu ?

Mme JOHANNIE MARTIN :

1655

C'est évalué au cas par cas dépendamment de la situation géographique, de la fonction qu'a le milieu dans l'environnement. Donc, il y a plusieurs critères qui sont pris en compte.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1660

Ça, j'ai compris.

Mme JOHANNIE MARTIN :

1665

Qui sont évalués un peu à la pièce. Donc, c'est difficile d'avoir une réponse maintenant comme on n'a pas toutes les données en main pour pouvoir faire cette évaluation-là.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1670

Parce que je suis un peu dur de la tête en mathématiques et il me semble que si j'accepte, si je détruis un hectare, puis j'en acquiers un hectare, j'accepte une perte de 50% de milieux ? Donc, il me semble que spontanément, on devrait dire non, c'est impossible d'aller juste pour 1 pour 1 sur l'acquisition. Il faut aller au minimum à 1 sur 2 ou 1 sur 3.

Mme JOHANNIE MARTIN :

1675

Effectivement, sauf que dans ce cas-ci, à Laval, il y a déjà des problématiques pour la récréation de milieux humides. Donc, c'est à questionner comme façon de faire, puis en plus, la pression sur les milieux humides est très grande, puis il y a de nombreuses possibilités de protection de milieux humides qui pourraient être appelées à disparaître.

1680

Donc, dans ce cas-là, on accepte une compensation soit par acquisition, restauration, valorisation.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1685

O.K. Merci.

Mme KATERI LESCOP-SINCLAIR :

1690

Monsieur André? Kateri Lescop-Sinclair, MFFP.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1695 Oui ?

Mme KATERI LESCOP-SINCLAIR :

1700 J'aimerais ajouter que pour les milieux humides boisés, le MFFP demande aussi une compensation pour la composante boisée de ces milieux humides par du reboisement, en fait, la recréation d'un milieu humide boisé. Mais si ce n'était pas possible, par du reboisement pour recréer une forêt.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1705 Du reboisement. Donc, on n'irait pas vers une acquisition dans le cas de milieux humides boisés ?

Mme KATERI LESCOP-SINCLAIR :

1710 Exactement.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1715 Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1720 Monsieur Garand, tantôt vous avez parlé des eaux de surface et des eaux souterraines. J'aimerais en parallèle revenir un petit peu là-dessus et demander au ministère : Est-ce que vous allez avoir des bassins de rétention sur le site de l'autoroute? Les fossés de drainage se drainent où ?

Mme ODILE BÉLAND :

1725 Je vais demander à monsieur Kramer de venir vous expliquer.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1730 D'accord.

M. JONATHAN MÉNARD :

1735 Pendant que monsieur Kramer s'avance, je pourrais peut-être compléter l'information que vous m'avez demandée tout à l'heure sur les puits.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1740 Oui, s'il vous plaît.

M. JONATHAN MÉNARD :

1745 Entre mes différents commentaires, j'ai été chercher l'information. Donc, il y a sept puits qui ont été inventoriés dans la zone d'étude sur la quarantaine qui, je le répète, seront inventoriés de façon systématique avant les travaux.

1750 De ces sept puits-là, il y en a trois qui ont des contaminations à coliformes totaux et là, quand je parle de contamination, c'est au-delà des critères du ministère de l'Environnement. Donc, contamination de coliformes totaux et E-coli. Deux de ces puits ont des dépassements au niveau de la couleur vraie, un au niveau de la turbidité, quatre au niveau de la matière dissoute totale, deux puits au niveau des chlorures, un puits au niveau du fer, un puits au niveau du manganèse, trois puits au niveau du sodium et un puits au niveau des sulfates.

1755 C'est disponible à la page 8 de l'étude hydrogéologique que nous avons déposée et le puits le plus près de l'emprise qui a été inventoriée est situé à 120 mètres de l'emprise.

Et de ces puits, il y en a trois qui sont utilisés pour l'eau potable.

1760 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Utilisés pour quoi ? Excusez.

M. JONATHAN MÉNARD :

1765 À des fins de consommation d'eau potable. Un est utilisé à des fins d'arrosage municipal et deux ne sont pas utilisés à des fins de consommation d'eau potable, puis c'est dans les puits qui sont contaminés.

1770 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1775

Merci. Alors, Monsieur Kramer, on va à vous.

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

1780

Oui. Concernant le drainage, le facteur qui est à considérer, c'est la sensibilité du milieu. Alors, nous autres, là je parle d'un point de vue génie civil, je suis désolé, alors, nous autres ce qui nous a été porté à notre attention, c'est qu'on a une problématique. La Ville de Laval nous a mentionné que dans le coin du ruisseau Paradis, qui serait un de nos exutoires pour sortir les eaux pluviales, il y a une problématique, je pense, au niveau du bassin de rétention déjà existant qui est utilisé pas mal à capacité.

1785

Donc, dans ce cas-là, on va devoir faire une étude hydraulique vraiment approfondie pour déterminer comment on pourrait agrandir ce bassin-là ou le modifier pour pouvoir accommoder le surplus d'eau qui va arriver dans ce secteur-là.

1790

Dans le secteur de Bois-des-Filion, on a un peu le même principe. On a une sensibilité parce que présentement, il y a déjà un réseau pluvial qui est en place qui a été construit au moment de la construction du pont Athanase-David, le dernier pont dans les années 70, et ce réseau-là devra être inventorié, inspecté pour sa qualité et aussi pour refaire les modélisations qui vont permettre de vérifier si le réseau en place va pouvoir répondre aux besoins du projet qui est proposé ici.

1795

Alors, une fois que ces études-là vont être faites, là nous pourrons déterminer le besoin en bassin de rétention le cas échéant dans ces deux secteurs. Comme je vous dis, il y a le secteur Laval où est-ce qu'on peut anticiper sans trop se tromper qu'on devra avoir une intervention à faire dans le bassin et Bois-des-Filion, pour l'instant, on suppose que ce qui est en place devrait être conforme aux besoins du projet proposé.

1800

C'est un peu ce que j'ai là-dessus. Ce que je pourrais ajouter, c'est qu'évidemment, nous autres, le ministère des Transports doit se conformer à la politique de gestion des eaux pluviales qui vient du ministère de l'Environnement et, là-dessus, c'est sûr qu'il va y avoir des aménagements qui devront être faits dans la mesure du projet qui est proposé, c'est-à-dire qu'il y a différentes choses comme des bassins de sédimentation, des bassins «*inout*» qui permettent aux particules fines de rester dans le sol plutôt que de se faire transporter par les cours d'eau, par les fossés, excusez-moi, et aller vers les cours d'eau.

1810

Alors, toutes ces mesures-là devront être envisagées et là-dessus, c'est sûr qu'on va se conformer au ministère de l'Environnement.

1815 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

1820 C'est sûr que le volume d'eau va être plus grand non seulement à cause de la surface pavée qui va être plus grande, mais aussi, on dit : Les changements climatiques amènent beaucoup d'orages instantanés qui font en sorte qu'il y a un volume à traiter assez rapidement et le bassin de rétention peut être une solution.

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

1825 C'est ça. Parce que c'est évident qu'avec le temps, et puis on a été sensibilisé au fait justement qu'il faut essayer de garder les eaux pluviales près des nappes phréatiques, on ne veut pas affecter le niveau des nappes phréatiques.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1830 Hum, hum.

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

1835 Je parle d'un point de vue quantitatif. Alors, c'est sûr qu'on essaie de faire absorber l'eau au sol environnant le plus possible. C'est dans la politique de gestion des eaux pluviales qu'il faut certains niveaux de pluie; ne pas les amener vers les exutoires, mais vraiment les faire absorber. C'est juste quand on dépasse un certain niveau que là, on peut amener ces eaux-là plus loin, soit dans des bassins de rétention ou éventuellement, c'est sûr, vers les cours d'eau qui vont les absorber.

1840 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

1845 Est-ce que vous allez considérer l'utilisation de la superficie à l'intérieur des bretelles comme bassins de rétention potentiels ?

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

1850 Il est certain que dans les bretelles, à l'intérieur des bretelles justement où est-ce qu'on a des boucles, parce que les endroits où on n'a pas de boucle, le terrain est très petit, on n'a pas vraiment d'espace pour le faire, mais les endroits où on peut avoir des boucles, là, oui, évidemment c'est un excellent endroit pour faire un bassin de rétention qui peut être combiné aussi à d'autres fins, que ce soit des bassins de sédimentation et peut-être même, mais là, c'est plus mon collègue, monsieur Ménard, qui pourrait vous en parler, qui pourrait servir aussi à des fins de compensation partielle.

1855

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Hum. D'accord. Je vous remercie.

1860

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

Merci.

1865

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Merci beaucoup.

1870

M. GUY GARAND :

Merci beaucoup.

1875

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Maintenant, madame Brigitte Turcotte?

1880

Mme ODILE BÉLAND :

Madame la présidente, j'avais les informations qui nous avaient été demandées ce matin.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Le document déposé ?

1885

Mme ODILE BÉLAND :

La note technique sur le covoiturage et on aura les comptages à compter à Concorde si...

1890

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Que vous allez déposer ce soir ?

1895

Mme ODILE BÉLAND :

Bien les comptages, je n'ai pas de document. Je pense que j'ai les chiffres, sinon on pourra les faire écrire et vous les transmettre.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Parfait. Bonsoir, Madame Turcotte.

Mme BRIGITTE TURCOTTE :

Bonsoir. Les questions précédentes, ça venait répondre à mes questions, ça fait que j'ai changé de questions, mais je voulais parler des tortues. On est allé avec mon conjoint une fois au bord de l'eau en bordure de la rivière des Mille-Îles du côté ouest du pont Athanase-David et puis, bien, c'est ça, il y avait des tortues qui se chauffaient au soleil sur une grosse roche. J'ai dit : «Wôw!» En tout cas. Là, monsieur Ménard parlait qu'il y a eu un inventaire des sites de ponte potentiels, mais ça mène à quoi ? C'est-à-dire, c'est quoi les mesures qui peuvent être prises un coup qu'on a identifié des sites de ponte, c'est quoi les mesures qui peuvent être prises pour les protéger ?

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Vous parlez de la tortue géographique ?

Mme BRIGITTE TURCOTTE :

Oui, oui.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Alors...

Mme ODILE BÉLAND :

Je vais demander à monsieur Ménard.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Oui. Monsieur Ménard.

M. JONATHAN MÉNARD :

En fait, si jamais le ministère observe durant le prochain suivi qui va être fait en 2015, on verra si on peut poursuivre à chaque année le suivi. Si des sites de ponte sont observés à l'emplacement du futur pont, ben, l'année précédente avant la ponte, on peut toujours aménager

des grillages pour empêcher la tortue de pondre à cet endroit précisément là. Comme ça, lors des travaux, on est certain de ne pas perturber et briser, tuer des tortues qui pourraient s'y trouver.

1940

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Est-ce que vous avez une autre question ?

1945

Mme BRIGITTE TURCOTTE :

Oui.

1950

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Peut-être juste avant, je vais continuer. Est-ce que les tortues géographiques, je ne les connais pas beaucoup, est-ce qu'elles choisissent des sites de ponte très spécifiques? Est-ce que c'est très localisé ou c'est relativement généraliste comme habitat?

1955

M. JONATHAN MÉNARD :

Je suis désolé, je ne suis pas un expert en tortue géographique non plus.

1960

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

O.K.

1965

M. JONATHAN MÉNARD :

En fait, j'ai une collègue au bureau qui a fait l'inventaire de sites de ponte. Aucun site n'a été observé. Je n'ai pas les détails de ce que la tortue recherche comme substrat.

1970

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Donc, ce que vous proposez, par exemple d'empêcher la tortue d'aller là parce que les prochains, je ne sais pas moi, piliers du pont ou en tout cas, il y a une intervention qui annule les sites de ponte, sont quand même capables d'aller ailleurs, donc, si c'est un site particulier, si c'est des conditions particulières, c'est peut-être pas évident. C'était ça le sens de ma question, pas plus.

1975

Donc, c'est correct, vous ne savez pas ça. C'est bon. Deuxième question, Madame ?

Mme BRIGITTE TURCOTTE :

1980 Quand on parle de compenser, de recréer un milieu humide boisé, ce boisé-là, si on parle de la rivière, c'est spécial comme endroit. C'est plein de grands arbres morts qui sont dans l'eau, puis en été, ça devient sec. C'est vraiment particulier. Les arbres morts, d'habitude on a tendance à enlever ça parce que ce n'est pas beau, mais ça a une fonction. Ça sert d'abri pour toutes sortes d'animaux. En tout cas, ça a une fonction, mais ça, c'est assez difficile à reproduire.

1985 Comment est-ce qu'on pense de recréer un milieu humide boisé avec les arbres morts dedans ?

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1990 Alors, votre question, c'est comment on recrée un milieu humide boisé ?

Mme BRIGITTE TURCOTTE :

1995 Oui.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Ministère ?

2000 **Mme JOHANNIE MARTIN :**

2005 En fait, c'est un peu le point qui a été soulevé tantôt. C'est extrêmement difficile. Donc, si c'est l'option qui est choisie par le promoteur, il doit, avant d'entamer les travaux, nous démontrer que, soit par des études de drainage ou des études de l'endroit qu'il a choisi, nous démontrer que c'est possible et que ça va être pérenne comme installation, qu'avec le temps, le milieu va réussir à trouver la même fonction écologique que celui qui a été perdu.

2010 Donc, ça demande quand même une bonne étude avant d'entamer ce genre de travaux de compensation, de création.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Au MFFP, est-ce que vous avez un complément de réponse ?

2015

Mme KATERI LESCOP-SINCLAIR :

2020

Je n'ai pas un exemple précis, mais ce qui me vient, c'est souvent les érablières argentées sont des marécages. Donc, ça pourrait être fait, un projet-pilote avec érables argentés, érables rouges, puis certains arbres morts, c'est qu'ils n'ont pas résisté au type de drainage qu'il y avait. Donc, c'est plutôt peut-être d'autres espèces, puis avec le temps, dans le fond, n'avoir pas résisté.

2025

Mais on pourrait l'essayer en partant d'arbres quand même de bonne dimension, de petits arbres, mais de bonne dimension.

2030

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Est-ce qu'il y a une expérience quelque part au Québec de reboisement de milieux humides boisés ? Puis en même temps, il me semble y avoir un genre de contradiction entre vos deux ministères.

2035

Tout à l'heure, vous nous avez dit que dans le cas des milieux humides boisés, vous exigeriez non pas l'acquisition de territoire séparé une fois qu'on a fait l'évitement évidemment, comme compensation, ça irait sur la recréation de milieux boisée ou à défaut, le reboisement d'une forêt. Dans votre cas, vous dites qu'il faudrait analyser, puis nous convaincre que c'est faisable. J'ai de la misère à départager. Pouvez-vous m'éclairer, Madame Lescop-Sinclair ?

2040

Mme KATERI LESCOP-SINCLAIR :

C'est que notre position sur le maintien des superficies boisées dans les basses-terres du Saint-Laurent où il y a la plupart du temps moins de 30% de boisement qui est un seuil important et critique pour le maintien de la biodiversité fait en sorte... en fait, on ne vise aucune perte nette de superficie à vocation forestière.

2045

Alors, si on protège un milieu humide ou un boisé existant, puis qu'on en détruit un, à ce moment-là, aucune perte nette ne fonctionne pas. Donc, c'est pour ça qu'on demande la recréation du milieu existant. C'est un principe. C'est sûr que pour les boisés, ça fonctionne en reboisant et en recréant des boisés, mais il y a un temps après ça nécessaire pour arriver à ce qu'on avait. Puis pour les milieux humides boisés, c'est ce qu'on vise, mais je n'ai pas un exemple encore où le milieu humide a été recréé, un milieu humide arborescent. Mais c'est ce qu'on voudrait. Donc, nous, c'est comme ça qu'on voit ça au MFFP.

2050

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2055

Ce serait bien si vous arriviez à trouver quelques exemples à part les forêts de palétuviers qui sont reconstituées et qui sont des milieux forestiers humides finalement. Mais si vous trouvez des exemples un peu régionaux ou au Maine, ce serait intéressant d'en avoir, de voir que ça se fait, que c'est réaliste.

2060

Mme KATERI LESCOP-SINCLAIR :

Parfait. Oui, on va en rechercher, puis dans les prochains jours, on pourra vous en fournir.

2065

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Merci.

Mme KATERI LESCOP-SINCLAIR :

2070

Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2075

Merci. Merci beaucoup, Madame Turcotte.

Mme BRIGITTE TURCOTTE :

Merci.

2080

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente:

Alors je propose que nous prenions une pause de 15 minutes pour revenir à 9 heures moins 20.

2085

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

2090

REPRISE DE LA SÉANCE

2095

PÉRIODE DE QUESTIONS

GHYSLAINE MARCOTTE

2100

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente:

Alors, nous allons poursuivre le questionnement sur le projet avec madame Ghyslaine Marcotte.

2105

Mme GHYSLAINE MARCOTTE :

Bonjour, Madame la présidente. Bonjour, Monsieur le commissaire.

2110

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Bonjour, Madame Marcotte.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2115

Bonjour.

Mme GHYSLAINE MARCOTTE :

2120

Alors, j'ai quelques petites questions, peut-être une factuelle. Je me demandais c'était quoi la population de Bois-des-Filion ?

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2125

Je pense que c'est autour de 9 000, mais on va vérifier avec Bois-des-Filion.

M. JEAN GOULET :

2130

9 780 à peu près, à 1 ou 2.

Mme GHYSLAINE MARCOTTE :

Est-ce que c'est un haut taux de croissance depuis 5 ans?

2135

M. JEAN GOULET :

2140

Depuis 5 ans, je vous dirais qu'il s'est peut-être ajouté 500, 600 personnes. Le taux de croissance tend à plafonner actuellement, parce qu'il n'y a plus de secteurs possibles de développement. On a atteint un niveau de saturation en termes... On va probablement culminer à 10 000 habitants, ça va être à peu près le maximum qu'on va atteindre.

Mme GHYSLAINE MARCOTTE :

2145

Est-ce que vous me permettez de revenir un peu sur certains éléments qui étaient plus abordés hier ? En observant davantage de plans du projet de route qui va déborder et faciliter jusque vers la 640, je me pose des questions relativement aux études prévisionnelles qui ont été présentées hier et j'aimerais obtenir plus d'informations concernant notamment le volume d'activités qui va s'accroître de par Terrebonne vers Montréal, même si on dit qu'il y a du monde qui travaille à Laval, ça, on peut le concevoir bien. Mais l'appréciation vraiment du volume de voitures qui, on l'a vu dans les études passées qu'à chaque fois qu'il y avait un étalement ou un développement de route, il y avait un étalement urbain qui s'ensuivait et une augmentation de circulation, notamment de bruit et tout ça sur les voies et les résidences, les lieux qui allaient être traversés.

2150

2155

Le développement qui se fait en haut avec la 640, les bretelles aménagées et qui sont en direction de Terrebonne, ça amène un flot de voitures que peut-être... J'aimerais mieux connaître l'appréciation réelle du flot de voitures qui va éventuellement débarquer à Montréal aux abords de l'autoroute 19 et le boulevard Henri-Bourassa et Papineau, en considérant aussi qu'il y a des aménagements, qui ont été amenés hier par un représentant de la Ville de Montréal, des aménagements avec un rétrécissement de la voie de Papineau à différentes hauteurs qui actuellement sont à trois ou quatre voies, elle va rétrécir.

2160

2165

Donc, je voulais voir l'impact du flot, peut-être qu'il y a deux volets dans mon élément. Il y a l'appréciation réelle du flot de voitures qui sont de Terrebonne et qui descendent vers Montréal, pas à partir de données qui me paraissent à mon avis - peut-être qui gagneraient à être mises à jour, on s'entend là-dessus - par rapport au fait que leur prévision date, repose sur des données de 10 ans finalement.

2170

Est-ce qu'il y a moyen d'actualiser ces données-là pour qu'on puisse avoir un portrait réel de l'affluence pour que la prévision du projet... - voyons, j'ai de la misère un peu à m'exprimer - si les prévisions se basent sur des données qui sont vieilles - 10 ans, c'est beaucoup dans le développement qu'on connaît - est-ce qu'il y a moyen de repenser le projet en regard de données plus à jour et dans le sens où il y a quelqu'un qui a parlé qu'il y avait une étude qui était faite en ce moment, une mise en jour, mais que ça prendrait peut-être au-dessus de 5 ans avant d'obtenir les

2175

données. Donc, on est toujours comme à peu près 5 à 10 ans en retard sur la situation réelle, s'il n'y avait pas moyen d'explorer des avenues qui permettraient d'établir un scénario plus réaliste?

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente:

2180

Donc, votre préoccupation, c'est qu'il y a beaucoup de développement sur la couronne nord, ça va amener un flot de voitures, puis vous n'êtes pas rassurée par rapport aux réponses qu'on a eues hier. Monsieur André a beaucoup questionné le ministère là-dessus, ça ne vous rassure pas, vous êtes préoccupée par le fait que les développements futurs qui vont venir vont amener un surplus de voitures avec tout ce que ça entraîne.

2185

Mme GHYSLAINE MARCOTTE :

Exactement. Puis aussi c'était le fait qu'ils calculaient une moyenne de voitures et non en période de pointe à des moments spécifiques. C'est sûr que si on calcule une moyenne entre un dimanche à 2 h et puis un lundi matin, on peut s'entendre qu'on n'est pas dans la même réalité de circulation.

2190

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2195

Hum, hum.

Mme GHYSLAINE MARCOTTE :

La méthodologie... en fait, je questionne beaucoup la méthodologie et les fondements sur lesquels on se base pour faire des prévisions en ce moment.

2200

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2205

Hum, hum.

Mme GHYSLAINE MARCOTTE :

Et c'est pour ça que j'estime que le projet repose sur des données obsolètes.

2210

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

On va revenir sur le sujet, parce qu'en fait, la Commission aussi avait d'autres questions à ce niveau-là. On se demande si les débits de circulation sur le pont de l'autoroute A25, donc, qui ne faisaient pas partie des données au moment où vous avez débuté l'étude, est-ce que cela a un effet de déchargement sur le pont Papineau-Leblanc, d'une part, et puis, d'autre part, est-ce que

2215

les développements dont parle madame pourront, eux, avoir un impact sur le pont Papineau-Leblanc et jusqu'à Henri-Bourassa ?

2220 **Mme ODILE BÉLAND :**

Je vais essayer de répondre à tout ça brièvement. Je demanderai ensuite peut-être à monsieur Pierre Tremblay de venir repréciser la méthode, etc.

2225 Donc, on se rappelle qu'on avait fait des prévisions à partir du MOTREM 2003, des prévisions jusqu'en 2026, et qu'on a observé aussi, on a fait des observations de proportions, donc, de 6 600 déplacements sur le pont Athanase-David en période de pointe du matin. Il y en a 62% qui se rendent jusqu'à Montréal... qui restent à Laval – pardon - et 38% qui se rendent jusqu'à Montréal par différents ponts. Donc, il y a seulement 29% de ces 38% qui passent par le pont Papineau-Leblanc.

2230 On a aussi par des comptages, comme on disait hier, on a des sites de comptage permanent au pont Papineau-Leblanc, donc, on a une stabilisation du flot de circulation au pont Papineau-Leblanc et qu'à une heure donnée, il ne peut pas passer plus de véhicules que ce que permet le feu de circulation à Henri-Bourassa.

2235 Donc, ça, c'est la trame de fond. On a dit aussi hier qu'on avait depuis que le MOTREM 2008 est accessible, on n'a pas refait l'étude au complet, mais on a fait une analyse de sensibilité. Donc, une analyse de sensibilité, ça veut dire... D'abord, on a fait ça parce que le MOTREM 2003 et le MOTREM 2008 ont des différences de méthodologie; donc, il serait hasardeux et non pertinent et ça ne donnerait pas des résultats concluants de comparer les chiffres pour les chiffres parce qu'il y a des choix méthodologiques qui ont été faits qui diffèrent, et ça, monsieur Tremblay pourra vous les expliquer.

2240 Mais en faisant une analyse de sensibilité, c'est-à-dire qu'on se pose la même question en utilisant le nouveau MOTREM comme il est fait et on dit : Est-ce qu'on aurait la même réponse? Et on a encore les mêmes tendances, puis là, on a des chiffres comparatifs... je ne sais pas si on a le diagramme ? - Vous savez celui dont je parle, le diagramme avec les... Et la tendance qui est observable et qui existe, c'est qu'il y a de l'accroissement de la population sur la couronne nord, c'est vrai, et qu'il est prévisible qu'il y ait quelque chose comme 180 000 personnes de plus sur la couronne nord qu'il y en avait en 2001. Donc, c'est quand même appréciable. Mais il y a une tendance forte à augmenter, que les déplacements est-ouest sur la couronne nord augmentent. Et la tendance, ce qu'on observe, c'est qu'il y a moins, encore moins, il y aurait moins de personnes qui traverseraient pour aller à Montréal qu'il y en a selon le MOTREM 2003.

2245
2250
2255 Là, vous m'avez sorti... Donc, ça, c'est la stabilisation de la circulation sur le pont Papineau-Leblanc. Ce qu'on observe, c'est qu'il y a eu augmentation depuis 1981. On comprend

2260 qu'il y a passablement de choses qui ont changé depuis ce temps-là, mais au cours des années 2000, il y a eu un accroissement un peu significatif. C'est en 2003 quand on a fait les dalles de la 13, l'autoroute 13, les dalles de béton en même temps qu'on prolongeait le métro jusqu'à Laval, ça, ça a exercé une pression qui est inhabituelle sur le réseau et il s'en est suivi une légère augmentation sur le pont Papineau-Leblanc.

2265 Déjà que ce soit seulement une légère augmentation signifie que le pont Papineau-Leblanc n'est pas le premier choix pour le transit vers le centre-ville de Montréal.

2270 Depuis ce temps-là, c'est une stabilisation complète. Alors, qu'on est fait le pont de la 25, que plus récemment, on est détruit l'échangeur Henri-Bourassa au niveau de Pie IX, puis qu'on ait fait une intersection différente pour laquelle on a une perte de capacité, il n'y a pas eu de différence sur le pont Papineau-Leblanc. C'est ça qui nous amène à penser qu'il est un peu insensible aux changements qu'il y a sur les autres ponts de la rivière des Prairies.

2275 Donc là, ce que j'aurais voulu avoir aussi... Je vais laisser, je pense, la parole à monsieur Tremblay, si vous permettez.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Hum, hum.

2280 **Mme ODILE BÉLAND :**

Il va pouvoir compléter sur les notions de méthodologie et on pourra présenter l'analyse de sensibilité qu'on a faite sur les proportions de personnes qui franchissent la rivière des Mille-Îles, qui franchissent ensuite la rivière des Prairies.

2285 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

2290 Peut-être juste avant, parce qu'on en avait déjà parlé, il y a le pont de la 25. Vous prévoyiez au moment où vous avez fait la 25 un allègement sur le pont de l'autoroute 19 du transport, de l'achalandage sur le pont de l'autoroute 19 à Papineau, au pont Papineau-Leblanc.

Donc, je voulais savoir quel était le succès de l'arrivée du pont de l'autoroute 25, son incidence sur l'achalandage sur le pont Papineau.

2295

M. PIERRE TREMBLAY :

2300

Merci, Madame la présidente. - J'ai demandé d'apporter cette image-là. On va aborder d'abord ce sujet-là justement. Il y a énormément d'aspects dans la question que madame a soulevée, c'est très large, on va essayer d'y aller élément par élément.

2305

Alors, le tableau qui est là, on l'avait préparé justement pour voir si le chantier Pie IX en 2013 avait eu un impact. Alors, on va essayer de vous expliquer rapidement comment lire le tableau.

2310

D'abord, on a 2010-11-12-13. Ce qu'on a fait, c'est qu'on a pris les comptages en période de pointe du matin, 6h à 9h, et les comptages à la pointe du PM, la pointe PM de 15h à 18h. Ce qu'on a extrait avec, vous savez, on a des compteurs permanents sur tous les ponts, ici, on parle du pont de la 25 entre Laval et Montréal, le nouveau pont, le pont Pie IX et le pont Papineau-Leblanc. En fait, c'est les trois ponts qui nous intéressent dans la zone immédiate.

2315

On a pris la moyenne pour les mois de septembre et octobre de 2010-2011-2012-2013 de tous les mercredis, qui sont des journées ouvrables type, des journées ouvrables stables. Les lundis et le vendredis, c'est toujours un peu différent à cause des gens qui sont sur les semaines de quatre jours, tout ça, mais le mercredi, c'est une journée ouvrable moyenne et c'est le genre de journée quand on fait des simulations en modélisation, on vise la journée ouvrable moyenne et non, je corrigerais ce que madame disait tantôt, au niveau des simulations, on ne travaille jamais avec les samedis, dimanches. Ce qu'on a parlé l'autre fois, c'était des débits journaliers moyens annuels qui sont la moyenne sur 365 jours qui est la moyenne de toute l'année.

2320

Mais ici, quand on fait des analyses de circulation, on travaille focus vraiment sur des périodes de pointe. Et ce que vous avez en 2010, évidemment le point Charbonneau, le pont de la 25 n'était pas encore construit, il a ouvert en 2011. On avait à l'époque 13 500 véhicules en moyenne par pointe du matin en direction sud sur Pie IX et 9 300 sur Papineau. En 2011, au mois de mai, je crois, on a ouvert la 25 et à l'automne 2011, on avait déjà 4 800 personnes qui utilisaient le pont de la 25, le nouveau pont. On avait fait tomber un peu, donc, ce qui se passait sur le pont Pie IX, il y avait eu un transfert.

2325

2330

Mais le transfert sur le pont de la 25, c'est beaucoup des gens qui utilisaient le pont Charles-de-Gaulle à Repentigny avant, de Lachenaie et tout ça, qui maintenant ont un lieu plus direct. Et donc, ce n'est pas Pie IX qui a versé son contenu complètement sur Charbonneau, c'est aussi Repentigny. Et vous avez vu au pont Papineau, il y a eu une légère baisse qui est à peine significative de 100 véhicules à la période de pointe.

2335

En 2012, ça continue. En fait ce qui se continue en 2012, c'est l'adoption par les gens du nouveau pont de la 25 et ce qu'on appelle dans le langage des routes à péage, le *ramping up*

C'est que les gens s'adaptent et l'achalandage remonte vers sa stabilisation. Vous voyez en 2013 que ça continue d'augmenter sur le pont Charbonneau. Ça, c'est l'adaptation de la population à l'idée de payer un péage et de refaire leur stratégie de déplacement.

2340 Vous avez pendant tout ce temps-là Pie IX. Évidemment Pie IX en 2013, on a commencé les travaux. La Ville de Montréal a abattu l'échangeur Henri-Bourassa/Pie IX et il y a eu des changements géométriques majeurs et donc, même, des entraves à cause des travaux de construction. Donc, Pie IX a soudainement perdu de la fonctionnalité, de la capacité. Peut-être que c'est des gens, donc, qui ont transféré en grande partie sur le pont de la 25.

2345 Mais Papineau, lui, pendant ce temps-là, il ne bouge pratiquement pas. Donc, c'est ce que madame Béland vous disait tantôt quand elle regardait au niveau des débits journaliers moyens annuels. Ils ne changent plus beaucoup depuis les années 90 sur le pont Papineau.

2350 Ça ne vaut pas vraiment la peine de regarder la direction nord, c'est la même chose et sur le 24 heures qui correspondrait un peu à la notion de DJMA, du débit journalier moyen, on a le même phénomène. Sur Papineau-Leblanc, 62 000, 61, 61, 62 000. Ça ne réagit pas vraiment sur Papineau. C'est comme un régime de fonctionnement qui est assez insensible. C'est sûr qu'il y a des rééquilibrages qui se font à droite, à gauche, mais globalement, il maintient son profil de charge et pendant ce temps-là, Pie IX évidemment en a perdu pendant que la 25 en prenait.

2355 Par rapport aux prévisions antérieures de l'autoroute 25, je pense que vous faites référence, Monsieur André, à un tableau où on montrait... on avait présenté ça lors des audiences où on présentait les rééquilibrages qui se feraient entre les ponts, l'ensemble de la ligne-écran, rivière des Prairies, puis tout ça, puis il y avait quelques chiffres.

2360 J'ai regardé tantôt, puis j'aurais aimé avoir le temps, mais je n'ai pas pu évidemment éditer une nouvelle version du document, mais ici, on avait prévu en 2013 qu'il y aurait en point du matin sur le pont de la 25 à peu près 10 500 véhicules. On a déjà dépassé ce qu'on avait prévu pour 2016. Mais ce qu'on n'avait pas prévu, c'était qu'on serait dans des travaux majeurs sur l'axe Pie IX. Et Papineau-Leblanc, on avait prévu 9 400 après l'ouverture de la 25 en régime stabilisé qu'on semble déjà avoir atteint en 2013 au lieu de 2016. Donc, au niveau de nos prévisions, je pense qu'on était assez correct.

2370 Alors ça, c'est la première partie de la question que vous aviez posée. Oui ?

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2375 Je me permettrais de juste avancer un peu. On voit régulièrement qu'il y a plus de véhicules qui se dirigent en direction nord qu'en direction sud sur Papineau-Leblanc. Comment vous expliquez ça ? C'est fréquent, je pense, dans les calculs de gaz à effet de serre ?

M. PIERRE TREMBLAY :

2380

Non, là, écoutez, je pense que ça c'est clairement une erreur à moins que...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire:

2385

Bon, on les trouve dans tous vos documents. Il semble y avoir un débit supérieur vers le nord...

M. PIERRE TREMBLAY :

2390

Oui, oui, c'est vrai, vous avez raison. Il y a un peu plus de demandes en pointe d'après-midi. En fait ce qui se passe le matin, c'est que les gens massivement entre 6 et 9, c'est des gens qui vont travailler ou aux études qui vont amorcer leur journée.

2395

À la période de pointe du soir, ces gens-là reviennent à la maison pour souper et s'ajoutent à eux tous ceux qui sont sortis dans la journée pour aller faire des courses ou aller faire des activités de loisirs, visiter une «matante» ou aller à la clinique, puis qui vont se rajouter aux gens qui veulent revenir à la maison pour souper aussi.

2400

Donc, les périodes de pointe du soir, c'est vrai, sont un petit peu plus forte, même la période de 3 heures l'après-midi est un peu plus forte que celle du matin parce qu'il se superpose un peu des gens qui ont fait des mouvements dans la journée pour d'autres activités, loisirs ou magasinage, et qui tentent de revenir à la maison à la même heure que tout le monde pour le souper.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2405

Et je me permets pour cette explication, c'est issu d'enquête ou d'une réflexion que vous avez? Parce que je pourrais avoir une réflexion un peu différente.

M. PIERRE TREMBLAY :

2410

Non, je pense qu'essentiellement ici, on a des comptages. Ça, des comptages...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire:

2415

C'est bon.

M. PIERRE TREMBLAY :

2420 C'est factuel.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire:

2425 On est d'accord.

M. PIERRE TREMBLAY :

2430 Dans le cas des données de l'enquête origine/destination, effectivement c'est confirmé. Les pointes de l'après-midi sont un peu plus fortes. On continue quand même de généralement présenter des résultats en pointe du matin dans nos études de circulation, mais on fait aussi des simulations, vous avez vu dans les documents de l'étude d'impact, on présente aussi toujours l'heure de pointe de l'après-midi.

2435 Et en fait, ce qu'on présente, c'est souvent l'heure de pointe qui va servir aux gens qui font de la conception comme monsieur Kramer, à évaluer le dimensionnement géométrique requis et les aménagements requis au niveau des intersections. On cherche à identifier l'heure de sollicitation maximum pendant la période de pointe.

2440 Habituellement l'heure maximum pendant les trois heures de pointe, ce n'est pas 33% de la période, c'est 39%. Alors, l'heure de pointe est plus grande que le tiers de la période de pointe. Elle est dans le corridor de la 19, si je me souviens bien des chiffres qui ont été étudiés ou révélés par les comptages, c'est que l'heure représente à peu près 39% dans ce corridor-là de la période de pointe.

2445 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

C'est bon.

M. PIERRE TREMBLAY :

2450 Ça fait que ça, c'est une partie de la réponse ou la première partie de la réponse. L'autre partie, c'était... Je ne sais pas si vous voulez qu'on parle des impacts dans Ahuntsic ?

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2455 Pour l'instant, j'essaie de comprendre pourquoi si on augmente l'accessibilité à l'autoroute, avec l'autoroute, donc, on augmente la fluidité, on augmente la possibilité, on va donc réduire le

2460 temps de circulation vers Montréal, et en même temps, on devrait donc peut-être maintenir le 38%, mais un 38% de 12 000 véhicules ou d'un nombre supérieur, c'est - comment dirais-je, c'est un pourcentage, c'est relatif, ce n'est pas un équivalent de véhicules.

2465 Donc, j'essaie de comprendre comment si j'augmente le débit en haut, puis en bas, je garde, que ça n'a pas un effet du genre augmenter les files d'attente, augmenter la période pour entrer à Montréal et ultimement, compte tenu que les gens avec l'autoroute vont se diriger massivement vers la 15, vers la 440, c'est un peu comme ça qu'on le voit, et que l'autoroute 15 est bloquée beaucoup plus que l'autoroute 19, j'essaie de voir sur quelle base on peut dire que les gens ne décideront pas volontairement de faire une file d'attente plus longue pour entrer à Montréal par la 19 ?

2470 J'essaie de comprendre ça, et je suis sûr que madame, et les gens d'Ahuntsic se posent exactement cette question-là. Et, à l'inverse, si je sais que j'attends à Montréal, mais je suis capable de trouver une stratégie par la rue Curotte pour arriver plus vite, dès que j'arrive sur l'autoroute, je n'aurai plus de bouchon et la vitesse que je vais prendre pour traverser Laval, ça va être astronomique par rapport à l'autoroute 15 et astronomique pour le coup par rapport aux autres autoroutes proches, donc, je m'attendrais, c'est fou, jusqu'à ce que vous me convainquiez, je m'attendrais à ce qu'il y ait une augmentation des stratégies et une augmentation du nombre de véhicules le soir qui prennent, qui viennent prendre l'autoroute Papineau-Leblanc.

2480 Et je peux être dans le champ, mais expliquez-moi. C'est pour ça que je vous demandais si vous aviez des résultats d'enquête de savoir que c'est les gens qui vont magasiner à Montréal qui décident malencontreusement de sortir en période de pointe pour entrer chez eux parce que, moi, toutes les stratégies que je connais, on essaie d'être en dehors de ça.

2485 **M. PIERRE TREMBLAY :**

Écoutez, je ne peux pas... Quand je vous disais pourquoi les pointes du soir sont un peu plus fortes, légèrement plus fortes que celles du matin, c'est parce qu'il y a de la demande qui se superpose à cause des gens qui sont sortis dans la journée et qui vont tenter de revenir eux autres aussi dans la période de pointe pour arriver à la maison comme tout le monde à la fin de la journée pour souper.

Ce n'est pas spécifique au corridor Papineau, c'est quelque chose de général sur l'ensemble de la demande, qu'elle soit automobile ou transport en commun, c'est le même effet selon moi.

2495 Pour revenir à pourquoi les gens... c'est sûr que la portion nord, au nord de l'autoroute 440 sera plus fluide avec le projet, aurait tendance donc à amener plus de gens, mais vous le savez, comme vous l'avez dit, le corridor de la 19 à partir de Saint-Martin jusqu'à Montréal, jusqu'à Henri-Bourassa, c'est une file d'attente le matin. Ça ne changera pas, ça, avec le projet.

2500 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Elle ne serait pas allongée? On présume qu'elle serait de la même longueur?

2505 **M. PIERRE TREMBLAY :**

On n'a malheureusement pas de moyens de simuler de façon très efficace la longueur, ou très précises les longueurs de file d'attente, mais il va y avoir sans doute un intérêt d'utiliser ça. Mais en même temps, quand on regarde nos horizons futurs, j'ai parlé hier un petit peu d'évolution, de modifications de la structure de la demande en termes de points origine/destination ou de pôles d'origine/destination, ce qu'on constate, et là, ça m'amènerait dans un autre peut-être, une autre illustration à laquelle on a référé que je pourrais montrer... écoutez, j'amènerais si vous voulez la 43G3. - Bien, amenez donc la G2 en premier.

2515 Ce qu'on va vous montrer, c'est un diagramme qui fait partie de l'étude d'impact, la figure 3.14 de la page 31 comme c'est indiqué ici en bas, où on avait montré un peu le bassin de captage du pont David en pointe du matin selon l'enquête OD 2003. Et ça, c'est des données observées par l'enquête origine/destination versus l'enquête OD 2008.

2520 Je vous parlais tantôt, donc, ce qui est dans l'étude d'impact, c'est les chiffres qui sont en bruns qui sont publiés. On disait sur les 6 600 usagers en pointe du matin du pont Athanase-David, on en avait 38% qui allait sur l'île de Montréal seulement, puis 62% qui se dispersait sur l'île Jésus.

2525 Quand on refait le même genre d'analyse du mieux qu'on peut à essayer de reproduire les mêmes objets géographiques avec les données de 2008, on a les chiffres en bleu. Évidemment il y a des petites variations. Des fois, elles sont plus importantes, mais grosso modo, au lieu de 6 600, on a 6 200 maintenant déplacements qui traverseraient le pont et toujours 38% qui iraient à Montréal, pas plus.

2530 Ça, c'est la structure de la demande. Entre 2003 et 2008 déjà, on voit que l'interdépendance a augmenté entre la couronne nord et Laval, puis elle n'a pas augmenté avec l'île de Montréal. Quand on fait des projections tendanciennes nous autres, en fait des projections futures de la demande, on y va avec des hypothèses où on laisse poursuivre des tendances révélées par les enquêtes OD. On regarde les tendances d'une enquêtes OD à l'autre et on voit comment ces tendances-là évoluent en termes de production de déplacement, comment les gens génèrent leurs déplacements et où ils vont, en quelle proportion ils vont sur le territoire et par quel mode de transport aussi en même temps. Parce qu'il faut dire aussi qu'il y a une évolution entre les deux qui est liée aussi à l'amélioration de l'offre de transport en commun et de l'adhésion au transport en commun aussi qui a évolué entre 2003 et 2008.

2540

Mais quand on fait les projections futures, on s'inspire des tendances et on regarde en fonction de l'évolution aussi des développements résidentiels, où vont être localisés les gens, et on suppose que les gens qui vont dans le futur se localiser à Terrebonne, Bois-des-Filion vont avoir des comportements semblables à ceux qui y sont déjà à l'année de base, donc, en termes de choix du lieu de destination.

2545

2550

Et ce qu'on voit avec les années, c'est que les gens qui habitent à Terrebonne, ils travaillent beaucoup à Terrebonne/Lachenaie, puis sur la couronne nord, dans la MRC de Blainville, du côté de Blainville. Et ce qu'on suppose, donc, c'est que les gens qui vont y habiter et qui vont décider de s'établir là dans le futur vont le faire en partie parce qu'ils veulent, ils vont avoir un comportement de choix de lieux de travail qui est aussi semblable à ceux qui y sont déjà établis.

2555

Et cette tendance-là, on fait aussi une projection de l'évolution de l'activité économique, comment elle est spécialisée dans le territoire et on regarde comment la part des emplois de la région de Montréal qui est distribuée dans chacun des secteurs de la région de Montréal; grosso modo, on divise le territoire en 100 secteurs municipaux, 110 secteurs municipaux, puis on regarde la part relative de chaque, comment elle a évolué dans le temps.

2560

Je pourrais vous montrer des diapositives méthodologiques jusqu'à plus soif, mais le fait, exemple, par exemple, le centre-ville de Montréal a un pourcentage des emplois de la région de Montréal qui diminue d'enquête OD en enquête OD de cinq ans en cinq ans, mais qui diminue légèrement de quelques brins de pour cent. Mais comme il y a plus d'emplois dans la totalité de la région, ça continue d'augmenter quand même en absolu au centre-ville. Mais le centre-ville de Montréal n'est plus relativement aussi important.

2565

2570

Ce qui augmente beaucoup depuis quelques décennies, c'est l'apport des emplois qui sont à Laval, qui sont sur les couronnes, même chose en Montérégie et les régions de banlieues, Terrebonne en particulier, ce n'est plus juste... ce n'est pas une banlieue-dortoir seulement, c'est un endroit où il y a de l'activité économique, où les gens travaillent. Il y a des parcs industriels, il y a des établissements d'enseignement aussi, des collèges, et tout ça. Et même un hôpital. Et puis l'activité se resserre autour de ces générateurs ou ces attracteurs de déplacements-là.

2575

Et on regarde dans les tendances passées et on les projette dans le futur en étant très conservateur, en atténuant même les tendances pour pas que ça parte en courbe exponentielle, on va les atténuer de façon conservatrice.

Alors, quand on fait des projections dans le futur, on va supposer que les nouvelles personnes qui vont s'établir dans le futur vont avoir un comportement en termes de choix de lieux de destination qui ressemblent à ceux qui y sont déjà tout en tenant compte que l'emploi

2580 relativement va augmenter en part relative dans ces secteurs-là et diminuer en part relative dans les secteurs traditionnels plus anciens de l'île de Montréal.

2585 Si bien qu'on arrive avec ce qu'on voit à la prochaine image si on veut où on a d'autres figures. C'est celle-là effectivement. L'autre figure qui est... non, c'était bon. Oui, oui, s'il vous plaît, celle-là où on a la figure 3.14 à la page 31 qui regarde le même genre d'image, mais à la hauteur du boulevard Dagenais maintenant sur l'autoroute 19/335.

2590 Donc, ici, c'est en rouge au lieu d'en brun, je ne sais pas pourquoi, mais en rouge, c'est ce qui est montré dans l'étude d'impact. En bleu, c'est ce que ça nous donnerait avec les nouvelles données. Au lieu de 9 000 déplacements, on en a plus que 8 000 maintenant qui passeraient à cet endroit-là en 2026. Non, ça, c'était basé sur l'enquête OD 2008, mais à l'horizon 2011. En fait, c'est quelques années après l'enquête 2008.

2595 La part de Montréal dans l'attraction de ces 8 ou 9 000 déplacements avant qui était de 82% baisse à 69%. Et la part de l'île Jésus comme attracteur augmente beaucoup, particulièrement la portion centre et ouest, le grand centre industriel au milieu de Laval, augmente de 12% à 29% de la part relative de l'attraction de ces déplacements-là en pointe du matin.

2600 Donc, comme je vous dis, c'est un changement de la structure de la demande en transport et ça, c'est ce qu'on observe dans un cas en 2003 et l'autre, en 2008 et on projette dans le futur cette évolution-là aussi qui fait qu'à la longue, on ne pense pas que, et là, je pourrais vous amener des illustrations précises de ce qui se passe à la sortie du pont Papineau-Leblanc à Ahuntsic... on va faire, on va se promener partout, je m'en excuse. Est-ce qu'on a le temps? Ou on peut prendre le temps?

2605 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Oui.

2610 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire:**

Bien sûr.

2615 **Mme ODILE BÉLAND :**

J'ajouterais aussi qu'il ne faut pas oublier qu'on rajoute une voie réservée pour le transport collectif. Ça fait qu'il y a une capacité de transport collectif qui est actuellement pratiquement inexistante qui va s'ajouter.

2620

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente:

Mais cette voie réservée-là est-ce qu'il a été considéré de la prolonger jusqu'à Montréal, jusqu'à Henri-Bourassa ?

2625

Mme ODILE BÉLAND :

En fait, à partir de l'enquête origine/destination, puis de l'analyse qu'on a fait des besoins en transport collectif, actuellement ce qu'on perçoit comme demande, puis qui serait pertinente comme offre, c'est d'offrir d'amener les gens jusqu'à Montmorency parce que ça fait le lien avec les autobus de la STL qui sont beaucoup présents là parce qu'il y a déjà l'Université de Montréal, l'Université du Québec à Montréal et deux collèges qui sont là. Donc, il y a une demande pour aller dans cette direction-là. Donc, c'est pour ça qu'on a établi la chose comme ça. C'est en fonction des besoins perçus et des besoins de déplacement.

2630

2635

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Est-ce que vous avez fait une étude comparative si jamais ça descendait jusqu'à Montréal la voie réservée ?

2640

Mme ODILE BÉLAND :

Est-ce qu'on a comparé dans cette étude-là? Non, on n'a pas comparé avec... On est parti des besoins perçus, puis de... pour établir un scénario de transport collectif, mais on a mentionné que l'offre de transport collectif va être établi par le comité d'axe de la 19 qui est géré par l'AMT et qui va... Parce que nous, le projet du ministère, ça consiste à mettre l'infrastructure, de rajouter cette infrastructure-là, puis l'offre va se bâtir et pourra être modulée en fonction des besoins perçus à ce moment-là.

2645

2650

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Hum, hum.

2655

Mme ODILE BÉLAND :

Il y a comme un rééquilibrage qui se fait aussi des transports, puis le rééquilibrage va se faire aussi suite à l'ouverture du train de l'est qui va aussi décharger une partie du réseau routier d'une clientèle qui va prendre le train à partir de Mascouche et de Repentigny, puis de... Ça fait que ça, ça va alléger aussi.

2660

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2665 Avant de parler de Ahuntsic, j'avais juste une question. Le 11 000 véhicules sur la 25, est-ce que c'est dû au rééquilibrage ? C'est-à-dire est-ce qu'on a le même nombre de véhicules qui rentrent à Montréal quand on prend la 13, la 15, la 19, la 25 ou c'est des véhicules neufs, des déplacements neufs ? Dans quelle proportion c'est des déplacements neufs ?

M. PIERRE TREMBLAY :

2670 Bonne question. Ce n'est pas une question facile à répondre. Je dirais qu'à chaque année, il y a une augmentation naturelle de la demande parce qu'il y a plus de monde, puis il y a plus d'activités. En même temps, il y a de plus en plus de gens qui adoptent le transport en commun et si on regardait, je n'ai pas de compilation pour vous actuellement, mais si on regardait d'année en année ce qui se passe sur ce qu'on appelle la ligne écran de la rivière des Prairies, si on additionne ceux qui traversent en auto et ceux qui traversent en transport en commun, je suis pas mal certain que ça augmente, mais je n'ai pas un bilan pont par pont, ce n'est pas une compilation qu'on a sous la main, et à laquelle on additionnerait les flux en transport en commun.

2680 Ce serait intéressant effectivement de le voir. Mais moi, je pense que le rééquilibrage, on compare toujours à un moment donné la situation avec et sans projet, mais en réalité, tout ça, c'est quelque chose qui évolue de jour en jour, d'année en année. Les changements sont très marginaux. Il y a tout le temps des affaires aussi qui ne sont pas nécessairement prévues, comme hier par exemple, j'entendais que Papineau serait réduit de trois à deux voies jusqu'à la Métropolitaine. Ça, je n'ai jamais tenu compte de ça dans nos simulations. C'est certain que ça va avoir un impact dans le sens que ça ne va pas tendre à attirer davantage de gens sur Papineau pour aller prendre la Métropolitaine. Et vice-versa le soir pour retourner.

2690 C'est vrai que comme vous disiez tantôt, rendu au pont Papineau, une fois qu'on a fait la file d'attente de Métropolitain jusqu'à Henri-Bourassa, là, *oups*, ça va bien aller, mais ça va être quand même assez... En fait, je pense que la ville de Montréal veut envoyer un message assez clair qu'ils ne veulent pas avoir de trafic de transit davantage sur ce corridor-là et je pense que les gens s'adaptent et reconnaissent ça et puis je pense que personne ne fait exprès pour aller se mettre dans une file d'attente comme ça soir et matin.

2695 Les gens vont modifier leur comportement, vont modifier leur lieu de destination. Les gens ne peuvent pas nécessairement modifier d'eux-mêmes leur lieu d'emploi, mais en même temps, les entreprises se localisent, l'activité économique augmente et il y a à travers tout ça aussi un transfert vers le transport en commun et d'ailleurs on l'a dit tantôt avec le train, la ligne de l'est qui va venir ramasser aussi une partie de la demande et on verra dans quelques années comment ça se stabilisera.

2700

2705 Si vous voulez, je vais arriver à la simulation ou l'illustration... vous pouvez amener, s'il vous plaît, la première. Alors ça, c'est toujours difficile à lire et je veux m'assurer que c'est bien celle-là... O.K. Malheureusement, c'est difficile à lire, mais je vais vous expliquer un peu ce qu'on voit. Ça, c'est un *output* de nos modèles de simulation routière où on a affiché ici le différentiel des volumes en pointe du matin, donc, 6h à 9h toujours, entre deux scénarios, celui qui représente le statu quo en 2026, c'est-à-dire la situation 2026 projetée sans le projet A19 versus la situation de référence 2006 qui est la condition de base, ce qu'on appelle dans l'étude d'impact la situation actuelle qui est le point de base d'analyse.

2710 En fait ce que ça montre, et malheureusement ici les chiffres sont un petit peu décentrés, vous avez ici, ça, c'est la rivière des Prairies ici et le pont Papineau qui arrive sur Henri-Bourassa. Ça, c'est Henri-Bourassa ici. Non, excusez-moi, c'est Gouin, excusez-moi, et Henri-Bourassa est ici avec ses deux voies séparées au centre. Et Papineau continue en allant vers Fleury un petit peu plus loin.

2720 Ce qu'on voit ici, c'est moins... le chiffre, c'est très difficile à lire, c'est -1400 et dans l'autre sens vers Laval en pointe du matin, +693, +700 mettons. Alors, de façon, on pourrait dire entre guillemets, naturelle, si le projet n'est pas fait, ce qu'on s'attend de voir d'après nos projections en 2026 par rapport à 2006, c'est qu'il y aurait même en pointe du matin sur les 3 heures, il y aurait pratiquement 1400 véhicules de moins de Laval qui rentreraient à Montréal, 700 de plus dans l'autre sens qui sont peut-être des Montréalais qui travaillent à Laval ou qui travailleront à Laval ou sur la couronne nord.

2725 On voit ici sur Henri-Bourassa une augmentation du trafic en est/ouest. Dans ce cas-ci, c'est +1100 qui s'en vont vers l'ouest, +400 ici, ce côté-ci qui s'en vont vers l'est et en bas ici, +600, 591, qui s'en vont vers l'est et +400 qui s'en vont vers l'ouest.

2730 Alors, hier, je disais que ce qui peut arriver en évolution naturelle, c'est probablement qu'il va y avoir plus d'échanges à l'intérieur de la portion nord de l'île de Montréal, déplacement est/ouest, à cause de l'activité économique. Il y a quand même une croissance démographique aussi sur l'île de Montréal dans tout ce territoire-là. Il y a beaucoup de condos qui se construisent. Écoutez, je ne suis pas un expert en urbanisme, mais je sais qu'on voit beaucoup quand même de construction se faire dans les environs.

2735 Si on regarde ici sur Papineau après Henri-Bourassa, le résultat net de tout ça, c'est qu'il va y avoir environ -250 véhicules qui continuent sur Papineau le matin et +900 ici qui s'en viendraient vers Laval si on veut. Certains vont tourner à Henri-Bourassa, puis il y en a 700 qui continueront à Laval. Ça, en gros, c'est ce que le modèle laisse présager.

2740 L'image suivante, c'est maintenant...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2745 Dites-moi juste, la période du matin, vous la considérez de quelle heure à quelle heure ?

M. PIERRE TREMBLAY :

2750 6 à 9 tout le temps. On reste constant là-dedans.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

De 6 à 9. Et le soir ?

2755 **M. PIERRE TREMBLAY :**

Le soir, tantôt je vous ai montré des comptages 15 heures / 18 heures, mais techniquement nous autres quand on modélise, on fait 15 heures 30 à 18 heures 30. Mais c'est une période de trois heures aussi pour être à peu près équilibré.

2760 Vous savez, les écoles, il y a beaucoup d'écoles qui finissent très de bonne heure, très tôt. À 3 h 30, les écoles commencent à se vider. Même de plus en plus de travailleurs dans le secteur industriel, c'est une des adaptations d'ailleurs, je remarque en passant, de plus en plus d'emplois dans le secteur manufacturier, la construction, tout ça, ont *shifté* leurs horaires, excusez l'expression, et de plus en plus ces gens-là commencent à 6 heures le matin pour finir à 3h l'après-midi pour devancer les deux périodes de pointe. Ça fait partie des adaptations de la société au phénomène de la congestion.

2770 Si on revient à ça, on va comparer maintenant en 2026 la situation sans le projet de l'A19 avec le projet d'A19. On voit encore la même image où on a l'axe Papineau venant du pont Papineau et qui s'approche d'Henri-Bourassa. Et là, je n'ai même pas de chiffre parce que... oui, oui oui, j'ai un chiffre ici de 437 véhicules de plus qui viendraient de Laval vers l'île de Montréal.

2775 Donc, l'impact du projet, on dit, il est à peine significatif, c'est 400 de plus qui rentreraient sur l'île à cause du prolongement... ben, à cause du projet lui-même. Toute autre chose étant égale, seul le nouveau projet A19 intervenant, c'est la même demande en transport et on aurait 400 personnes de plus qui rentreraient sur l'île. Mais on avait déjà -1400 par rapport à aujourd'hui. Donc, par rapport à aujourd'hui, ce serait quand même une diminution nette de 1000.

2780 Dans l'autre direction, je ne l'ai pas dit tantôt, mais sur le graphique, on ne montre pas les chiffres plus petits que 100 parce qu'on les considère marginaux et pas significatifs. Donc, il n'y a à peu près pas de différence sur Henri-Bourassa. Il n'y a pas de différence sur Henri-Bourassa mesurable due au projet, et c'est un peu normal.

2785 Il n'y a pas de différence en direction nord sur Papineau due au projet, pas de différence significative. Et évidemment s'il y a 400 de plus qui viennent de Laval, ben, il y en a encore 2, 300 de plus qui continuent ici sur Henri-Bourassa en bas. Et il y a même -112 qui arrive ici. C'est à la limite de la précision et de la significativité de nos résultats. Et tout ça vient se re-diluer là-dedans.

2790 Ça fait que c'est ça en gros la situation à Ahuntsic qu'on a simulé basé sur l'ancien modèle qui est le modèle 2003 tel que présenté dans les chiffres présentés dans l'étude d'impact basé sur le modèle basé 2003 projeté en 2026.

2795 Maintenant, si vous voulez qu'on regarde l'analyse de sensibilité, qu'est-ce que ça donnerait dans le futur...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2800 Juste avant l'analyse de sensibilité, j'imagine que vous avez la même information en période de pointe d'après-midi ?

M. PIERRE TREMBLAY :

2805 Je n'ai pas produit les illustrations pour les fins, mais ce serait probablement semblable.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Est-ce que ça se fait ?

2810 **M. PIERRE TREMBLAY :**

Oui, on a les chiffres, on a les chiffres.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire:

2815 Et vous avez les débits juste sur les rues principales ? Vous n'avez pas les débits sur les rues secondaires comme Curotte, Olympia ?

M. PIERRE TREMBLAY :

2820 Oui, bonne question. Hier, j'ai dit que le modèle de simulation porte sur les infrastructures supérieures, le réseau supérieur artériel, collecteur, artériel et autoroutier. La précision de nos résultats, même sur le réseau collecteur, c'est *so and so*, parce qu'il y a quand même une simplification de la réalité à l'échelle fine, locale parce que, bon, il faudrait rentrer dans d'autres

2825 explications méthodologiques, mais on représente la demande par des zones, petites zones. Il y a
1700 zones dans la région de Montréal. Chaque zone est représentée par un centroïde et les
déplacements qui sortent de la zone sortent du centroïde si on veut et embarque sur le réseau
collecteur, vont vers le réseau artériel et à mesure qu'on monte dans la hiérarchie, on a plus de
précisions parce qu'il y a moins de choix.

2830 Mais dans les rues locales, définitivement ces rues-là, vous parlez de la rue Curotte, ne sont
même pas codifiées dans le réseau. Elles sont représentées par ce qu'on appelle des
connecteurs d'accès, des liens au centroïde et c'est en dessous de la résolution du modèle. Ce
n'est pas fait pour étudier des choses aussi fines que ça.

2835 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Donc, c'est quand ils arrivent sur Henri-Bourassa ou sur Papineau, c'est là qu'on...

2840 **M. PIERRE TREMBLAY :**

Quand ils arrivent sur Henri-Bourassa, il y a déjà une cristallisation qui s'est faite qui devient
beaucoup plus fiable avec plus ou moins 20% d'erreurs comme je vous disais hier.

2845 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Parfait. L'analyse de sensibilité.

2850 **Mme ANNE PELLETIER :**

Peut-être, Pierre...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2855 Oui, Madame Pelletier ?

Mme ANNE PELLETIER :

2860 Avant d'aller à l'analyse de la sensibilité, on pourrait vous préparer des acétates qui
résumant les deux situations de façon plus synthétisée, la situation aujourd'hui, la situation statu
quo 2026, donc, sans le projet, et la situation avec projet en pointe AM et en pointe PM.

Alors, on pourrait déposer ça à la Commission si vous voulez en complément à ces
illustrations.

2865

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

C'est ça, en complément, c'est parfait et j'aimerais beaucoup avoir, on aimerait beaucoup avoir les périodes de soir. La même chose pour les périodes de soir.

2870

M. PIERRE TREMBLAY :

J'espère que ce n'est pas 24 ou 48 heures parce que là, il y en a pour des jours parce que j'ai des chiffres, mais je n'ai pas des illustrations, moi.

2875

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire:

Écoutez, on va comprendre si vous n'avez pas accès au centre de calcul très rapide.

2880

M. PIERRE TREMBLAY :

On va faire notre possible pour vous déposer ça. Analyse de sensibilité. O.K. Encore là, la façon de présenter la chose... O.K. Je pense qu'encore là, il y a toujours deux étapes dans la démarche. Ce serait 43G4 et 5. Mais ça va être un peu trop, peut-être qu'on va juste aller sur la 43G5.

2885

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

J'imagine que vous allez aller assez succinct juste pour qu'on comprenne un peu le...?

2890

M. PIERRE TREMBLAY :

Écoutez, vous avez des tableaux avec des centaines de chiffres partout, c'est un peu difficile d'être succinct.

2895

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire:

C'est indigeste sur un transparent à cette heure-là.

2900

M. PIERRE TREMBLAY :

Oui, mais en même temps, vous posez des grandes questions.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2905

Oui.

M. PIERRE TREMBLAY :

2910

Alors, on va se concentrer sur les deux choses qui nous intéressent.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire:

2915

Mettez en évidence ce qui est important.

M. PIERRE TREMBLAY :

2920

Alors, on va focuser sur la situation 2026 comme je vous disais tantôt avec ou sans le projet d'A19. Donc, vraiment l'impact de l'autoroute 19 sur la situation et on a montré ici... donc, l'impact, c'est la variation qui va se produire sur chacun des ponts. On a des ponts du côté de la rivière des Mille-Îles, donc, la série d'Arthur-Sauvé jusqu'à Sophie-Masson, mais nous ce qui nous intéresse, c'est en vert, Athanase-David ici et puis plus bas, on va voir les ponts de la rivière des Prairies où on va retrouver Papineau-Leblanc. On va revenir dessus tantôt.

2925

Quand je compare la simulation avec ou sans le projet d'A19 toujours pour la pointe du matin, période de pointe AM, les 3 heures, Athanase-David selon l'ancien modèle en direction nord, mais mettons qu'on va aller en direction sud, c'est le chiffre qui nous intéresse le plus, selon l'ancien modèle, on aurait 5200 personnes de plus qui utilisaient le pont, le nouveau, le pont amélioré Athanase-David. Dans nos nouvelles simulations, il y a 4000 personnes de plus seulement à la période de pointe. On parlera tantôt de ce que ça donne sur une base horaire.

2930

2935

Ce qui veut dire que l'impact du projet selon l'ancien modèle, c'est de faire augmenter de 62% l'achalandage et selon... parce que là, on n'a pas les mêmes années de base. Il faut dire aussi que dans un cas, on est sur une base 2003, l'autre 2006, l'autre sur une base 2011, mais on regarde quand même au même horizon terminal, 2026. Donc, ce n'est pas la même plage de temps aussi.

2940

Il y avait une augmentation de 57 ou 58% selon la nouvelle modélisation contre 62%. C'est pas mal les mêmes ordres de grandeur en augmentation relative. En absolu, c'est un peu différent parce qu'on ne part pas de la même année. Ici, on partait de 2003, ici on part de 2008 où il y a déjà eu une progression.

2945

Si on regarde la contrepartie sur Papineau-Leblanc, attendez... en direction sud le matin, l'ancien modèle montrait un peu ce qu'on a vu tantôt, on avait quelque chose comme 400 de plus sur le pont. Bon, je ne sais pas pourquoi ça arrive, dépendant de quelle version de banque de données on a utilisée ici, 400 de plus et avec le nouveau modèle, on aurait 600 de plus. Mais dans le premier cas, c'était 3% d'augmentation, dans le deuxième cas, c'est 7%.

2950 Donc, effectivement, si on regarde une modélisation actualisée, il y a peut-être l'effet dont vous parlez, du fait que ce soit une autoroute au nord, on pressent qu'il y aurait un petit peu plus de demandes. Mais 600 sur 3 heures, 200 à l'heure, ce n'est pas des quantités importantes d'augmentation de trafic.

2955 Dans l'autre direction, Papineau-Leblanc, ça ne bougeait pas tellement avant dans la direction nord, ça bougerait un petit peu plus aujourd'hui, mais c'est des quantités marginales à la limite de signification du modèle.

2960 Athanase-David dans l'autre direction, on prévoyait une augmentation vers le nord de 900, 1000, puis aujourd'hui avec le nouveau modèle courant, on serait un petit peu plus fort, 1780, ce qui reflète un peu l'accentuation de l'activité économique de la couronne nord. Mais en direction nord, ce n'est pas des enjeux, ça ne crée pas d'enjeux d'un point de vue trafic ou congestion puisqu'on dimensionne toujours pour la condition de pointe maximum qui est symétrique un peu entre le matin et le soir.

2965 Alors, c'est ça que ça donnerait comme sensibilité en quelques grands traits avec le nouveau modèle.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire:

2970 Parfait. Et vous avez fait la même analyse sur le soir ? Vous avez le même genre de diapositives pour les périodes de soir ?

M. PIERRE TREMBLAY :

2975 Non, on ne l'a pas sorti. On l'a illustrativement sorti pour la pointe du matin et les chiffres sont dans nos banques de données, il faudrait faire des compilations, mais c'était plus pour illustrer qu'il n'y a pas des changements analytiques majeurs qui remettraient en question toute l'étude et toute l'évaluation du projet.

2980 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire:**

Parfait. Il y a eu un rapport d'analyse de sensibilité, de cette analyse de sensibilité-là qui a été produit ?

2985 **M. PIERRE TREMBLAY :**

Non. Ce sont les propos que je vous tiens actuellement. Il n'y a pas de mise entre deux couverts d'analyse là-dessus.

2990 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

O.K.

2995 **M. PIERRE TREMBLAY :**

Écoutez, vous savez, comme je disais hier soir, on est un peu toujours condamné à être en retard dans nos études. Ça prend du temps faire les études, ce sont des longs cycles, il y a des étapes, il y a des approbations, il y a des décisions de continuer, il faut juste...

3000 Alors, c'est des cycles d'études qui durent 10 ans, puis à tous les 5 ans, ben, il y a un nouveau recensement, puis il y a des nouvelles enquêtes, puis il faudrait perpétuellement recommencer des études longues.

3005 À un moment donné, ben, il faut avancer, on ne peut pas tout recommencer. On va vérifier que la nouvelle information qu'on a ne vient pas renverser complètement les choix conceptuels qui avaient été faits et c'est ce qui est le cas actuellement. Parce que là, je pourrais pousser, vous montrer un peu l'analyse sur une base ramenée à l'heure et on verrait qu'à l'heure de pointe, ce n'est pas des différences non plus au point de vue circulation qui sont significatives.

3010 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Parfait. Merci. Je vais me retourner, je vais vous laisser vous reposer un peu, je vais me retourner de l'autre côté avec monsieur Fafard. Où vous en êtes dans votre recherche des débits sur les rues Curotte et autres petites rues ?

3015 **M. DENIS FAFARD :**

Ah, ça doit être aux gens d'Ahuntsic.

3020 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire:**

Oui, c'est les gens d'Ahuntsic, excusez-moi, je pensais à vous. Je pensais à vous. Allez-y.

3025 **M. JOCELYN JOBIDON :**

On est dans Ahuntsic. En fait, on est en train de les rechercher. Donc, dès que j'ai ça, je vais vous les faire parvenir.

3030 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Parfait. Merci.

3035 **M. JOCELYN JOBIDON :**

Mais comme je vous ai mentionné hier, je n'ai pas l'analyse de toutes les rues.

3040 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Oui, c'est correct, mais au moins on a un certain nombre d'idées sur...

3045 **M. JOCELYN JOBIDON :**

Et Curotte, je ne sais pas si on l'a fait.

3050 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

O.K., mais on aura des nouvelles bientôt. C'est bon. Le représentant de Terrebonne, c'est monsieur Bouchard, je pense ? Monsieur Bouchard, vous pouvez vous approcher deux minutes? Monsieur Goulet nous a précisé tout à l'heure que pour sa municipalité, il n'y avait à peu près plus d'espace de développement résidentiel possible, ils étaient rendus à peu près à saturation de la construction.

3055 **M. MARC BOUCHARD :**

Exact.

3060 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Pour la Ville de Terrebonne, où vous en êtes ?

3065 **M. MARC BOUCHARD :**

En termes de développement, on a quand même le projet Urbanova qui est un projet majeur qui est à proximité de la limite avec Bois-des-Filion. On parle aux alentours de 30 000 habitants.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3070 De 30 000 ?

M. MARC BOUCHARD :

3075 De 30 000 nouveaux habitants au projet Urbanova. Et puis on a d'autres projets disons qui sont plus dans l'est que je vous dirais qu'ils vont selon moi avoir beaucoup plus d'impacts au niveau de l'autoroute 25. On parle des Jardins Angora et puis certains autres projets dans la limite complètement à l'est de Terrebonne près du pont Charles-de-Gaulle.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3080 Et une fois qu'on prend en compte les projets qui ont été considérés par le ministère dans leur analyse, quelles sont les superficies qui vous restent? C'est quoi les proportions qui vous restent constructibles zonées résidentielles?

3085 **M. MARC BOUCHARD :**

Je n'ai pas les chiffres exacts, je vais devoir vous revenir.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3090 Parfait, puis nous indiquer un peu les densités autorisées pour voir le maximum potentiel. J'imagine que... de voir le maximum potentiel au-delà des projets limites parce que je pense qu'il est assez reconnu qu'il y a un effet positif sur le développement d'avoir une amélioration des réseaux autoroutiers. Donc, ce serait intéressant de voir jusqu'où on peut aller profiter, qu'une
3095 municipalité peut aller profiter de ces avantages par la stimulation du développement résidentiel.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3100 En fait, autrement dit, ce serait la capacité maximale.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

C'est ça.

3105 **M. MARC BOUCHARD :**

Du territoire de la Ville de Terrebonne.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3110

Du territoire de Terrebonne, oui.

M. MARC BOUCHARD :

3115

Par contre, il faut prendre en considération que Terrebonne s'échelonne jusqu'à l'autoroute 40 complètement dans l'est. Donc, il y a une partie du développement qui va avoir un impact beaucoup plus sur la 40 ou sur la 25, on s'entend.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3120

Oui, on s'entend.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3125

Vous êtes divisé comment ? Votre territoire est en arrondissements ? Il est en quartiers ?

M. MARC BOUCHARD :

3130

C'est un regroupement qu'il y a eu en 2001, donc, il regroupe l'ancien Lachenaie et l'ancien La Plaine.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3135

L'ancien Lachenaie et l'ancien..?

M. MARC BOUCHARD :

La Plaine.

3140

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

La Plaine.

M. MARC BOUCHARD :

3145

Oui.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire:

3150

Donc, La Plaine est dans notre axe, si je ne me trompe pas trop? Un peu par Ste-Anne-des-Plaines ?

M. MARC BOUCHARD :

3155

Demandez au ministère des Transports, probablement dans l'axe de la 25 ? Madame Béland ?

Mme ODILE BÉLAND :

3160

C'est plus la 25, La Plaine.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3165

Sainte-Anne-des-Plaines, c'est plus la 19 ?

M. MARC BOUCHARD :

3170

Ce n'est pas Sainte-Anne-des-Plaines, c'est La Plaine.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

C'est La Plaine pour vous.

3175

M. MARC BOUCHARD :

Sainte-Anne-des-Plaines, c'est une autre municipalité.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire:

3180

C'est ça. C'est ça. Donc, le secteur, il y a Terrebonne, La Plaine et Lachenaie.

M. MARC BOUCHARD :

3185

Les anciennes villes de La Plaine et Lachenaie sont regroupées avec Terrebonne maintenant.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3190

Donc, ce qu'on voudrait avoir, c'est de Terrebonne.

M. MARC BOUCHARD :

3195

Oui, l'ensemble de Terrebonne.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3200

Sans compter les deux autres.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Ben non.

3205

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Ou avec les deux autres?

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3210

Oui, oui, avec. Ce qui est Terrebonne présentement, à peu près 100 000 de population ?

M. MARC BOUCHARD :

3215

108 000.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

108 000 ?

3220

M. MARC BOUCHARD :

Oui.

3225

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Alors, vous avez une capacité de combien totalement une fois tout développé, incluant Lachenaie et La Plaine,

3230 **M. MARC BOUCHARD :**

D'accord.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire:

3235

Parfait.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente:

3240

Alors, on pourra comparer, parler de la même chose que Bois-des-Filion.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3245

Puis j'imagine qu'on devra aller voir Blainville, le secteur Sainte-Anne-des-Plaines avec à peu près des questions similaires pour avoir une vision plus large du potentiel.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente:

3250

Puis il y a aussi au niveau industriel. Est-ce qu'au niveau industriel, il y a développement de parc industriel qui pourra avoir une incidence au niveau du camionnage qui utiliserait l'autoroute 19?

M. MARC BOUCHARD :

3255

Actuellement, il y a un parc industriel en construction qui est au nord du projet Urbanova qui est la rue Théodore-Viau, puis après ça, c'est terminé pour le secteur industriel à l'exception d'un territoire qu'on travaille complètement à l'est. Donc, il n'y aurait aucun impact selon moi sur le projet du ministère.

3260

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

O.K. Le parc dont vous parlez actuellement, c'est la Cité Industrielle, ce que vous appelez La Cité Industrielle ?

3265

M. MARC BOUCHARD :

Non. La Cité Industrielle, c'est un parc industriel qui était en planification dans les années 90 dans l'ancien chantier Saint-Maurice, puis ça a tombé à l'eau tout simplement parce que le

3270 ministère de la Défense nationale n'a pas voulu vendre le terrain à la municipalité de Terrebonne.
Donc, c'est un projet qui n'a pas été de l'avant.

C'est un projet qui était situé au nord de l'autoroute 640.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3275 Puis il n'y a pas de parc industriel qui touche à la 335 ? Il est saturé actuellement ou il est...

M. MARC BOUCHARD :

3280 Non, c'est la rue Théodore-Viau. Actuellement, il est en développement. Il est situé entre la
640 et le projet Urbanova au sud de l'autoroute 640.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3285 Au sud de l'autoroute 640 ?

M. MARC BOUCHARD :

Oui.

3290 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

O.K.

3295 **M. MARC BOUCHARD :**

À côté de notre station d'épuration des eaux usées.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3300 O.K. Je pensais que quand on prenait la 335, qu'on dépassait la 640, on avait une entrée
d'un parc industriel de Terrebonne à droite.

M. MARC BOUCHARD :

3305 Oui, c'est un parc industriel qui est comblé actuellement.

3310 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Ah, il est comblé celui-là.

3315 **M. MARC BOUCHARD :**

Oui, actuellement il est comblé. C'est le parc industriel où se situe l'usine ADF, Au Dragon Forgé, puis aussi il y a le parc industriel de Bois-des-Filion qui est jumelé, disons, à notre parc industriel.

3320 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

O.K. Merci.

3325 **M. MARC BOUCHARD :**

Ça va ?

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3330 Oui. Merci beaucoup. Alors, on a toujours madame Marcotte avec nous. On a fait une grande réponse, mais on voudrait vous demander si vous avez une autre question avant de vous laisser partir ?

3335 **Mme GHYSLAINE MARCOTTE :**

Oui, j'en ai une autre parce que dans le plan, c'est indiqué aussi qu'il y a une vaste... on a parlé beaucoup des terrains boisés et humides tout à l'heure et on voit qu'il y a une bretelle qui est assez invasive dans les terres agricoles aux alentours.

3340 J'entendais tout à l'heure si ma compréhension est bonne que globalement, on voulait conserver 30% de zone agricole et 70% résidentielle, c'est une proportion de même que tout à l'heure on a parlé. Je ne sais pas si c'est en lien avec la région immédiate. Je vais vous avouer que tout à l'heure je me perdais en MRC et en je ne sais pas quoi.

3345 Mais il n'en empêche pas moins que comme citoyenne et avec à l'esprit le développement durable évidemment, il y a aussi ce qui vient dans nos assiettes et je me demandais dans quelle mesure cette bretelle que l'on voit qui est vraiment en zone agricole n'entraînerait pas une difficulté de communication, vous parliez tout à l'heure des liens entre les lieux, et aussi si ça ne peut pas voir une incidence pour réduire le nombre d'hectares agricoles, c'est de l'agriculture maraîchère.

3350 Le Québec a un secteur agricole qui est extrêmement fragile, surtout ces cultures-là qui se
situent en Montérégie et Laval qui font partie des meilleures terres agricoles, et je me demandais
dans quelle mesure ce projet-là n'allait pas altérer un pourcentage assez important par une bretelle
que l'on voit sur le dessin qui fait un grand tour et qui s'y promène allégrement et s'il y a des
3355 mesures ou des dispositifs qui prévoient d'être moins agressifs sur les terres agricoles et s'il y a du
terrain qui est perdu, est-ce qu'il va être redonné à quelque part pour gagner, pas perdre 100%,
mais au moins en gagner une certaine partie.

C'est ma question.

3360 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Cet après-midi, nous avons parlé de ce sujet-là, il y a eu une question là-dessus.

Mme GHYSLAINE MARCOTTE :

3365 D'accord.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3370 Puis le ministère nous a expliqué que dans certains endroits, on éviterait de faire le trèfle aux
intersections, mais tout simplement des bretelles. Est-ce que vous allez pouvoir consulter nos
transcriptions ?

Mme GHYSLAINE MARCOTTE :

3375 Oui.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3380 Puis vous allez avoir votre réponse là-dedans. Je ne sais pas si... à moins que le ministère
veuille rajouter quelque chose ?

Mme ODILE BÉLAND :

3385 Non. Je voulais rien que préciser qu'on demeure à l'intérieur de l'emprise et qu'on n'agit
pas, on n'interfère pas dans la zone agricole. On est vraiment dans l'emprise du ministère pour
tout le projet.

3390 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Oui.

3395 **Mme GHYSLAINE MARCOTTE :**

Merci beaucoup.

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

Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3405 Très bien, on vous remercie. Nous avons deux autres intervenants. Je vais donner une dernière chance pour vous inscrire s'il y en a d'autres qui ont des questions, sinon dans quelques minutes, on va fermer le registre pour cette première partie de l'audience publique.

Alors, donc, il y a monsieur Guy Garand.

3410 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

3415 Pendant que monsieur Garand approche, il y a une question, Madame Béland. Quelle est la plus grande dimension de l'emprise aux intersections, le plus grand que vous possédez ? En général, c'est du 91 mètres si je me rappelle la majorité du tracé, mais vis-à-vis les emprises, vous avez beaucoup plus grand. C'est quoi le maximum que vous possédez ?

Mme ODILE BÉLAND :

3420 Je vais demander à monsieur Kramer de venir nous dire ce qui...

M. JEAN-PIERRE KRAMER :

3425 Alors, Monsieur le commissaire, c'est sûr que là si on veut aller mesurer au maximum, je n'ai pas de mesure précise ici, sur une image comme ça, c'est un peu difficile. Si on parle que normalement l'emprise ici si je vous demande d'extrapoler un peu, si on dit qu'on a un 90 mètres, on peut facilement projeter qu'on a environ trois fois l'emprise, mais il faut quand même comprendre que c'est très très localisé. On parle même du triangle ici.

3430

Ça fait que, donc, si on parle de 3 X 90 mètres, peut-être 250 mètres, 270 mètres, quelque chose comme ça. Mais c'est ça, comme je vous dis, ce n'est pas une bande large. Dès qu'on arrive ici, on referme ici à l'emprise de 90 mètres.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3435

Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3440

Alors, Monsieur Garand ?

M. GUY GARAND :

Rebonsoir et c'est final, mais dossier chaud que je vais aborder.

3445

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

On apprécie vos questions.

M. GUY GARAND :

3450

En tenant compte des finances du gouvernement du Québec , en tenant compte de la Loi sur le développement durable, article 6 et ses 16 principes, en tenant compte que l'autoroute, le pont de la 25 est payant, qu'une partie de l'autoroute 30 est payante, qu'on parle de péage sur le pont Champlain, qu'on a des infrastructures à refaire comme Turcot, on va avoir aussi le pont Gédéon-Ouimet au-dessus de la 15 au-dessus de la rivière des Mille-Îles à refaire, le MTQ le sait très bien, considérant tout ce qu'on a à entretenir, tout ce qu'on veut développer, est-ce qu'on a déjà envisagé d'avoir un tronçon payant sur la 19 afin d'être équitable pour toutes les générations parce que dans 30 ans, moi, je serais fort probablement plus là parce que je vais avoir 90 ans, mais si je l'utilise, si je payais un 2\$, 3\$ par jour toutes les fois que je l'utilise, ça aiderait peut-être les générations futures à absorber le coût que je vais l'utiliser.

3455

3460

Et ça, ce ne serait pas juste pour la région métropolitaine parce qu'on dit que ça étoufferait la région métropolitaine, mais dans une perspective plus grande, il faudrait peut-être penser envisager un système de péage dans un arrondissement, peut-être exemple, 70, 80 km autour de la grande région métropolitaine, mais est-ce que le gouvernement commence déjà à l'envisager sur tous ces nouveaux tronçons comme la 19?

3465

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3470

C'est une question qu'il faudrait peut-être poser aux élus, mais on va...

M. GUY GARAND :

3475

Eux autres, ils ne voudront pas parce qu'ils ne se feront pas élire, mais à un moment donné, il faut assumer notre responsabilité.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3480

Alors, Madame Béland, avez-vous une réponse?

Mme ODILE BÉLAND :

3485

Je vais demander à madame Pelletier de faire un petit résumé comment les choses se font.

Mme ANNE PELLETIER :

3490

En fait, Madame la présidente, ici au niveau du péage, ce n'est pas prévu qu'il y ait du péage sur ce nouveau tronçon. Donc, ce n'est pas envisagé présentement en tant que tel. En fait, il y a la question, souvent les gens aussi font la liaison entre le péage et le mode partenariat public-privé. Donc, ça, je pense qu'on l'avait abordé hier la question du mode de réalisation, donc, c'est quelque chose qui est regardé dans le processus évidemment de la directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructures publiques. Donc, on peut l'aborder lorsqu'on fait les étapes au niveau du financement du projet.

3495

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3500

Merci. Alors, la réponse, c'est non, mais vous pouvez faire des suggestions dans votre mémoire.

M. GUY GARAND :

Ça va être bonne chance aux générations futures. Merci beaucoup, bonne fin de soirée.

3505

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Merci pour votre participation. Finalement, madame Brigitte Marcotte.

M. PIERRE ANDRÉ, COMMISSAIRE :

3510

C'est Turcotte.

MME ANNE-MARIE PARENT, PRÉSIDENTE :

3515

Ah! Oui, c'est vrai. Marcotte, c'était la précédente.

Mme BRIGITTE TURCOTTE :

3520

J'ai tendance à me demander qui fait les plans et à qui ça profite quand plus c'est gros. C'est juste ça.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3525

Je ne suis pas certaine de comprendre votre question.

Mme BRIGITTE TURCOTTE :

3530

O.K. Les compagnies de génie-conseil qui font les plans, plus les ouvrages sont gros, plus ça amène des contrats, plus, en tout cas, plus ça génère d'argent. Ça fait que c'est ça, on... quand ça ne coûte pas assez cher, c'est pas intéressant. C'est ça que...

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3535

Alors, vous voulez savoir si le ministère a donné des balises à ses consultants...

Mme BRIGITTE TURCOTTE :

Hé, que vous parlez bien !

3540

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

...pour préparer... C'est ça ?

Mme BRIGITTE TURCOTTE :

3545

C'est ça.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3550

O.K. Alors, donc, dites-moi si j'interprète bien votre question. Ce qu'on veut savoir, c'est au moment où vous avez donné le mandat à vos consultants pour préparer le concept du projet, vous avez établi des balises et possiblement un budget aussi à ne pas dépasser; disons qu'on va commencer avec ça.

3555

Mme ODILE BÉLAND :

3560

Le ministère est présent dans toutes les étapes de conception. Je pense qu'on a bien illustrer ce soir avec la participation de monsieur Tremblay que les projets sont d'abord évalués par rapport à une étude très soigneuse de la population, des besoins en déplacement, la situation précise dans laquelle on s'inscrit. Le ministère est présent, donc, à toutes les étapes et bien sûr non seulement balise les études, mais intervient à chacun des points de contrôle qu'on appelle pour recadrer au besoin, repréciser la nature du mandat qui avait été donné, pourquoi et quelles sont les balises finalement comme vous le dites.

3565

Donc, voilà. Qu'est-ce qu'on peut ajouter ? Madame Pelletier pourrait rajouter peut-être un peu.

Mme ANNE PELLETIER :

3570

Le projet, en fait en fonction des objectifs que le ministère a énoncé déjà par rapport à ce projet-là, donc, comme madame Béland l'a mentionné, on donne, on définit au niveau technique ce qu'on appelle des critères de conception. Alors, c'est sur cette base-là, par exemple si c'est une autoroute, il y a certains critères par rapport aux normes qui sont les normes du ministère qui servent à faire la conception.

3575

Donc, les firmes de génie-conseil évidemment sont encadrées par le bagage de normes du ministère et les ingénieurs en conception, madame Béland a parlé de monsieur Tremblay à titre d'exemple, mais évidemment les ingénieurs en conception du ministère suivent de très près toute la conception qu'on fait faire.

3580

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3585

Sur l'estimation de 500- 600 M\$ que vous nous avez montré hier, il y a des contingences de combien ?

Mme ANNE PELLETIER :

3590

En fait, il y a des contingences au niveau d'avancement technique où nous sommes présentement. Donc, c'est de 25 à 30%. Mais, en plus de ça, on a aussi une réserve de risque qui est mise dans le projet et des réserves pour inflation. Donc, on l'a bien mentionné hier, le montant par rapport au coût du projet, c'est au moment du dossier d'affaires lorsqu'on va avoir vraiment défini les plans et devis et figé un budget pour la réalisation des travaux.

3595

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Et ça, c'est en dollars 2014?

3600

Mme ANNE PELLETIER :

Oui. En fait ici ce qu'on fait, c'est qu'on prend, même si le projet va se réaliser plus tard, les chiffres qu'on vous donne aujourd'hui, c'est des dollars nominaux qu'on sortirait. Donc, chaque dollar qui sortirait de la poche du gouvernement, donc, c'est ça l'envergure du 500 à 600 M\$.

3605

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Donc, au moment où le projet sera opérationnel, ce sera le 600 000 M\$ indexé?

3610

Mme ANNE PELLETIER :

En fait, ce serait encore une fois toujours le même chiffre comme ordre de grandeur, de 500 à 600 M\$. Donc, c'est ça, le principe c'est de s'entendre... pas de s'entendre, mais définir une fourchette ce qu'on vous annonce, ce qu'on vous mentionne ici, de 500 à 600 M\$. Donc, tout au long des années qui vont passer, de rester dans cet ordre de grandeur toujours de 500 à 600M \$.

3615

C'est ça le principe de mettre la réserve pour inflation ici. Donc, à chaque année qui passe, il y a de l'inflation. Donc, le coût des matériaux augmentent, on vient chercher dans la réserve pour inflation pour ajuster le coût des matériaux qui sont dans le prix de base du projet.

3620

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Et pourquoi aujourd'hui vous dites 500 à 600 M\$? C'est quand même 100 M\$ de différence. Pourquoi vous ne pouvez pas dire 500 M\$, ou 600 M\$?

3625

Mme ANNE PELLETIER :

3630 En fait, on a une évaluation qui est autour de 550 M\$, mais vous comprendrez que c'est un
montant qu'on ne veut pas fixer dans l'esprit des gens. Donc, c'est pour ça qu'on donne un ordre
de grandeur de 500 à 600 M\$.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente:

3635 O.K. Ça vous donne une indication. Ça répond à votre question.

Mme BRIGITTE TURCOTTE :

3640 Merci beaucoup. On vous remercie.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Alors, sur le même sujet ?

3645 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Oui, à peu près sur le même sujet. Vous avez regardé un scénario de boulevard urbain.
Est-ce que vous avez été jusqu'à faire un estimé grossier des coûts d'un boulevard urbain ?

3650 **Mme ANNE PELLETIER :**

3655 En fait, oui, on a des coûts, une analyse multicritère qui a été faite pour comparer les
avantages et inconvénients. Donc, le coût effectivement a servi dans cette étude-là au niveau des
choix des scénarios. Donc, quand on a avancé le scénario d'autoroute, évidemment il y avait
différents facteurs qui ont été regardés principalement ceux dont on a fait état aujourd'hui, mais le
coût aussi comparatif a été regardé.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3660 Parfait. Et cette analyse multicritère, elle est disponible ?

Mme ANNE PELLETIER :

3665 En fait, on pourrait...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Nous présenter un rapport...

3670

Mme ANNE PELLETIER :

On pourra présenter le résumé de cette étude-là.

3675

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Oui ?

Mme ANNE PELLETIER :

3680

Oui.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3685

Ce serait apprécié. Ou si l'étude existe, nous déposer l'étude...

Mme ANNE PELLETIER :

L'analyse qui a été faite, donc, de ramener...

3690

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

...multicritère, oui, qui permet de mieux comprendre les tenants et aboutissants de donner l'autre option dans votre analyse.

3695

Mme ANNE PELLETIER :

La multicritère.

3700

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

C'est bon. Vous allez pouvoir nous déposer ça ? Merci.

3705 **Mme ODILE BÉLAND :**

Ce qu'on disait, c'est que l'analyse multicritère avez été faite dans le contexte des scénarios de transport collectif. Ça fait qu'on ne l'a pas...

3710 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Vous avez inséré le transport collectif...

3715 **Mme ODILE BÉLAND :**

On va voir ce qu'on peut...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3720 ...sur le boulevard urbain ?

Mme ODILE BÉLAND :

Bon. Confusion.

3725 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Confusion, oui. Expliquez-moi.

3730 **Mme ODILE BÉLAND :**

Non, on va vous fournir l'analyse, les comparaisons qui ont été faites entre les différents scénarios.

3735 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Parfait.

3740 **Mme ODILE BÉLAND :**

Puis il y a probablement une dimension d'ampleur de coût. De là à dire qu'on l'a estimé de façon précise, je ne penserais pas.

3745 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

O.K. Parfait.

3750 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Étant donné qu'on a évacué tous les intervenants, on aurait quelques autres questions, entre autres sur le climat sonore.

3755 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Oui.

3760 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

On peut parler de ça. Alors...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3765 Oui, en fait, on peut commencer par le climat sonore, mais j'avais une question plus courte avant, et je pense que le climat sonore, c'est un petit peu plus long. Sur les espèces à statut précaire qu'il y a dans le secteur, et mes questions se réfèrent à la Loi sur le développement durable en particulier.

3770 Donc, quand on lit votre étude, on constate qu'il y aurait jusqu'à 5 000 bulbes d'ail des bois qui sont comme perdus, détruits par la construction de votre projet et je me demandais pourquoi vous n'engagiez pas un programme de récupération des bulbes, une intégration des bulbes dans le programme Semilles Junior par exemple qui est géré par le Biodôme où est-ce qu'on va dans les écoles avec les enfants reboiser des érablières avec ces bulbes-là. Le taux de succès est de l'ordre de 100%.

3775 Donc, c'est faisable, c'est réalisable et je trouve que ça donne un plus sur une espèce qui disparaît et ça évite possiblement un braconnage par des gens qui sauront que tout ça va être disparu de toute façon et qui risquent de se l'accaparer.

3780 Alors, je voudrais savoir si vous avez réfléchi à faire une plus value de cette perte d'ail des bois.

Mme ODILE BÉLAND :

3785

En fait, on applique les règles et les normes qui nous sont communiquées par le ministère de l'Environnement. Je vais laisser monsieur Ménard expliquer comment on a prévu ça dans l'étude, puis je vous dis d'entrée de jeu que le ministère est ouvert à collaborer à ce genre d'initiative-là avec plaisir.

3790

M. JONATHAN MÉNARD :

3795

En fait, bien qu'il n'y ait pas d'exigence spécifique pour la relocalisation et la retransplantation de l'ail des bois parce que c'est une espèce commune dans la région et elle est protégée principalement pour sa cueillette, le ministère accueille votre recommandation et on évaluera la possibilité d'aller en ce sens.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3800

On va aller du côté du ministère. Sur la question, est-ce que dans les projets vous faites des récupérations de bulbes de cette nature quand vous savez qu'ils sont pour être perdus ou si vous sacrifiez une espèce vulnérable ?

Mme JOHANNIE MARTIN :

3805

Non, nous, on ne fait pas de récupération. Par contre, on m'a informé que dans le cadre du projet ce qui a été demandé, comme c'était la perte d'habitat qui était l'enjeu, ce qui a été demandé, c'était une compensation pour l'habitat.

3810

Par contre, ce qu'on me dit, c'est que la relocalisation pouvait quand même être effectuée. Dans ce cas-là, ça s'est déjà fait, il faut faire une demande pour le faire. N'importe qui faire la demande. Tout ce qui est demandé en fait, c'est de joindre à cette demande-là l'accord du MTQ, donc, une lettre qui atteste que le MTQ est d'accord pour que ce soit fait sur ses terrains. Mais ce serait une activité qui pourrait être effectuée effectivement en respectant la réglementation et les autorisations qui doivent être requises pour faire ce genre d'activité.

3815

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3820

Oui, parce que ça prend quand même plusieurs années avant de pouvoir avoir une fleur d'ail des bois. C'est sept ans si je me rappelle de mes vieux cours de biologie.

Mme JOHANNIE MARTIN :

3825

Je ne connais pas particulièrement bien l'espèce.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3830

C'est quand même long, puis si on accepte de sacrifier des espèces qui sont protégées par un statut, je trouve que ça mérite une intervention plus...

Mme JOHANNIE MARTIN :

3835

Ce serait envisageable et ça a déjà été fait par le passé pour ce genre de projet.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3840

Là, il y a deux autres espèces à statut précaire sur le site tout au moins, peut-être plus que deux, mais au moins deux autres; c'est l'érable noir qui est susceptible d'être désigné, donc, qui est vulnérable si je me rappelle bien...

Mme JOHANNIE MARTIN :

3845

Donnez-moi une seconde...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3850

Et le noyer cendré qui, lui, est considéré en voie de disparation par la loi fédérale qui est susceptible d'être désigné par la loi provinciale.

3855

Dans un cas d'espèces avec des statuts particuliers comme ça, comment vous jugez la remplaçabilité ? Comment vous acceptez, vous jugez le critère d'unicité pour les compensations? Parce que là, c'est des pertes nettes. Je comprends qu'on ramasserait des semences, mais à part ça, qu'est-ce que...

Mme JOHANNIE MARTIN :

3860

Il y a différentes mesures encore une fois en essayant... Le travail, à la base c'est d'éviter le plus possible d'éliminer ces espèces-là. Il y a une grille de critères, qui existe chez les gens qu'on consulte à la Direction de l'écologie et de la conservation, qui détermine en fonction de l'emplacement géographique, de l'occurrence, des qualités du milieu quelles genres d'intervention doivent être effectuées.

3865 Dans le cadre de l'autoroute 19, ce qui a été jugé, c'est que l'enjeu majeur dans ce cas-là, c'était la perte d'habitat; donc, les individus, oui, sont considérés comme menacés et vulnérables, mais pour cet endroit spécifique-là, c'est vraiment plus le fait qu'on parle de l'habitat où on retrouve des espèces menacées.

3870 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Menacées ou vulnérables.

Mme JOHANNIE MARTIN :

3875 Menacées ou vulnérables. Donc, dans ces cas-là ce qui a été demandé, c'est de compenser avec des superficies qui contiendraient une composition d'espèces qui est similaire à celles qui vont être perdues. Puis il va falloir que cette compensation soit pérenne, donc, de protéger à long terme des endroits où on retrouve ces individus-là.

3880 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

O.K. Donc, on est prêt à les sacrifier en autant qu'on en conserve d'autres. Donc, on est prêt à perdre un tiers si on compense pour deux ?

3885 **Mme JOHANNIE MARTIN :**

Toujours en gardant en tête que ce qui est autorisé de perte, c'est le maximum... c'est le minimum qui peut être... Ce sera la superficie minimum qui peut être autorisée.

3890 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Merci.

3895 **M. JONATHAN MÉNARD :**

Excusez-moi, j'aimerais peut-être apporter une précision sur ce point-là.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3900 Monsieur Ménard.

M. JONATHAN MÉNARD :

3905 Le ministère des Transports s'est tout de même engagé à replanter les trois érables noirs qui seront perdus; donc, on va planter trois semis dans un boisé adjacent. Ça fait que ces trois individus-là seront compensés.

3910 Et la cinquantaine de noyers cendrés qui sont potentiellement affectés par le projet, il faut savoir que le noyer cendré dans la région et partout au Québec, c'est une espèce qui naturellement est en déclin dû à une maladie et ce que le ministère de l'Environnement a demandé, c'est justement d'essayer de voir dans un projet un peu pilote s'il n'était pas possible de récolter des semences d'individus sains, donc, qui ne semblent pas être atteints par le chancre du noyer et de faire croître des semis et d'essayer de les transplanter dans des boisés à proximité.

3915 Alors, le ministère va replanter les individus qui seront affectés par le projet.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3920 Et est-ce qu'on a des expériences de succès sur la replantation d'érable noir ou de noyer cendré ?

M. JONATHAN MÉNARD :

3925 Au niveau de l'érable noir, ça se replante très bien. Au niveau du noyer cendré, étant donné les maladies qui affectent l'espèce, c'est justement dans le cadre d'un essai que le ministère va s'inscrire.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3930 O.K. Merci. Donc, j'en viens au bruit, Madame la présidente. Je vais m'intéresser d'abord au bruit en période de construction assez rapidement.

3935 Vous avez un système 24 heures sur 24, 7 heures sur 7 de contact possible, puis les résidents vont pouvoir rejoindre un surveillant de chantier pour se plaindre, mais vous avez aussi des secteurs résidentiels qui sont quand même relativement près de l'autoroute à différents endroits qui rentrent dans vos secteurs sensibles.

3940 Est-ce que vous avez envisagé utiliser des systèmes de monitoring en temps continu de qualité sonore en période de construction de façon à pouvoir intervenir pro-activement plutôt que ré-activement ?

Mme ODILE BÉLAND :

3945 Je vais demander à madame Pelletier de faire un bout de la réponse, puis on va faire venir aussi madame Cossette vu que je pense que vous avez plusieurs préoccupations sur le bruit.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3950 Peut-être pas énormément, il est tard, mais quelques-unes.

Mme ANNE PELLETIER :

3955 Monsieur le commissaire, comme on l'a mentionné hier, donc, le ministère a différents critères à respecter, qu'on demande aux entrepreneurs de respecter pendant les travaux de construction. Puis pour s'assurer de ce respect de ces critères-là, on a des équipements effectivement qui peuvent faire la surveillance en continu aux abords des zones de chantier.

3960 Mais c'est des équipements qu'on peut soit installer lorsqu'on sait qu'il va y avoir des travaux plus bruyants ou, donc, qu'on peut installer en fonction des différents travaux qui vont être réalisés, mais pas nécessairement tout au long d'un chantier.

Donc, on choisit les emplacements en fonction des travaux qui seraient plus bruyants.

3965 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Mais ce serait faisable d'utiliser des systèmes qui sont plus pro-actifs plutôt que d'attendre que quelqu'un se plaigne. Je sais que c'est compliqué se plaindre. Des fois, il y a des gens qui se plaignent vite, il y en a d'autres qui encaissent beaucoup.

3970

Mme ANNE PELLETIER :

En fait, le principe, c'est justement de surveiller pour éviter le dépassement des seuils.

3975 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Parfait. Et on a eu l'impression en lisant que les critères sur les chantiers d'exposition au bruit différaient entre ceux que vous avez dans votre pratique et ceux du ministère du Développement durable.

3980

Donc, pourriez-vous nous préciser quels sont les critères de bruit des chantiers qui sont prévus pour protéger les populations?

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3985

Pas juste les chantiers, aussi...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3990

Pour l'exploitation, mais on reviendra après pour l'exploitation. Commençons par les chantiers.

Mme ODILE BÉLAND :

3995

Alors, je vais demander à madame Cossette de venir.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

4000

Parfait. Merci.

Mme ODILE BÉLAND :

Si vous le permettez, bien sûr.

4005

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Oui, bien sûr. Bonsoir, Madame Cossette.

Mme NATHALIE COSSETTE :

4010

Bonsoir. J'ai même une illustration de nos niveaux sonores permis pendant les chantiers. Dans ma présentation, c'est le 6.5. Donc, on va juste vous présenter en chiffres ce que nous permettons dans les chantiers du ministère. On l'a supprimé ? Désolé, je vais être obligée de vous le dire verbalement.

4015

Donc, ce qu'on prévoit, c'est ça, dans nos chantiers de construction, en fait, nous, on divise la période en jour, soir et nuit. Donc, pendant la période de jour, donc, de 7h à 19h, donc, sur une période de 12 heures, ce qu'on prévoit, ce qu'on demande, c'est 75 décibels ou le bruit ambiant sans travaux, plus 5 décibels. Donc, c'est le plus élevé des deux, c'est notre critère, ce qu'on permet finalement.

4020

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Et vous le mesurez où ce 75 décibels ? À l'emprise ? À l'équipement ?

4025

Mme NATHALIE COSSETTE :

On le mesure chez les citoyens. Donc...

4030

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Ah! 75 décibels à la résidence ?

4035

Mme NATHALIE COSSETTE :

Oui. En fait, c'est ça, chez les citoyens qui seraient le plus près qui seraient touchés par le projet.

4040

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

O.K. On parle...

4045

Mme NATHALIE COSSETTE :

Parce que, évidemment s'il n'y a pas de citoyens qui sont touchés, les critères finalement sont moins importants à respecter. C'est vraiment chez les citoyens que les critères doivent être respectés.

4050

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

À la limite de la maison, dans la maison ou à la propriété ?

4055

Mme NATHALIE COSSETTE :

C'est à l'extérieur. Donc, c'est sûr, dans les cours extérieurs.

4060

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Aux limites de la propriété, donc, d'une résidence.

Mme NATHALIE COSSETTE :

Aux limites de la propriété si on veut, oui.

4065

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

O.K.

4070

Mme NATHALIE COSSETTE :

Donc ça, c'est nos critères de jour. Au niveau de nos critères de soir, donc, de 19h à 22h , c'est le bruit ambiant, plus 5 décibels aussi à ce niveau-là. Puis la nuit, la même chose. Donc, le bruit ambiant, plus 5 décibels aussi.

4075

Mais étant donné que les niveaux sonores peuvent varier en soirée... En fait ce qu'on fait, c'est vraiment de prendre un niveau sonore 24 heures, donc, de prendre les relevés sur place, et à ce moment-là, de diviser la période et avec ce niveau ambiant présent, d'ajouter le 5 décibels pour voir ce qui est permis pendant le chantier.

4080

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Donc là, les niveaux de 75 décibels, ce n'est pas des niveaux statistiques 10% ou autres, c'est des L.E.Q. ?

4085

Mme NATHALIE COSSETTE :

C'est le L.E.Q., oui.

4090

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

C'est des L.E.Q. sur la période. C'est des L.E.Q. sur 12 heures pour le jour?

Mme NATHALIE COSSETTE :

4095

En fait, c'est ça. Ce qui est permis, c'est le L.10 finalement.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

4100

C'est L.10.

Mme NATHALIE COSSETTE :

C'est le L.10, oui.

4105

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Donc, c'est le niveau sonore qui est dépassé. 10% du temps, on accepte 75 décibels.

4110 **Mme NATHALIE COSSETTE :**

Exact.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

4115

Parfait. Je vous remercie. Je vais aller du côté du ministère de l'Environnement, Développement durable et Lutte contre les changements climatiques - Excusez-moi, c'est long. Votre politique pour des chantiers de construction sur le bruit ?

4120 **Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :**

4125

Alors, il faut bien comprendre, le ministère n'a pas de normes de bruit pour les chantiers de construction. On a une ligne directrice et cette ligne directrice vise à ce que le promoteur, le chantier tende vers un objectif de 55 dB sur une période de jour, donc de 7h à 7h, donc, de 7h à 19h.

4130

La différence majeure qui est à comprendre avec la mesure du ministère des Transports, c'est que le 75 dB, il est pris sur une période très courte, donc, de 10 minutes maximum. Ils ont droit d'atteindre le 75 dB seulement pendant 10 minutes. Ils doivent donc avoir un niveau de bruit qui va être en-deçà de 75 dB pour la plus longue... sur l'ensemble de la durée de la journée.

Le 75 dB ne doit pas être atteint pendant plus que 10 minutes. S'il est atteint au-delà de ça, là, il doit absolument y avoir des mesures qui sont mises en place.

4135

Notre façon de voir l'objectif, c'est donc sur une période plus longue et ce qu'on demande aux promoteurs, c'est de nous démontrer qu'il met toutes les mesures en place pour tendre vers cet objectif-là de 55 dB sur une période de 12 heures.

4140

La période de nuit, ça va être un maximum de 45 dB pour l'ensemble de la période de nuit. En fait, de façon générale, on va chercher à ce que, on va souhaiter qu'il n'y ait pas de travaux dérangeants la nuit. Mais bon, ça, il peut y avoir des contextes où est-ce que c'est impossible de faire autrement, mais dans ce cas-là, il va falloir que le promoteur mette des mesures encore plus importantes pour s'assurer d'atteindre des niveaux qui ne dépasseront pas finalement le 45 dB à la limite des résidences.

4145

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Et dans votre ligne directrice – ah, c'est la limite des résidences.

4150

Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :

Oui.

4155

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Donc, le 45 dB, la limite des résidences.

Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :

4160

C'est ça.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

4165

Ce n'est pas à l'intérieur de la chambre à coucher.

Mme VALÉRIE SAINT-AMANT :

Non, ce n'est pas à l'intérieur de la chambre à coucher.

4170

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

O.K. Donc, 45 à la limite des résidences. Je vais aller du côté de madame... Bessette?

4175

Mme ODILE BÉLAND :

Cossette.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

4180

Cossette. Madame Cossette, est-ce qu'il y a une histoire de 10 minutes sur votre 75? Le L.10, c'est 10% du temps.

4185 **Mme NATHALIE COSSETTE :**

C'est 30 minutes. Finalement, nous, notre période d'échantillonnage, c'est 30 minutes. Donc, il y a des relevés qui vont être faits pendant les travaux pour voir si la limite est dépassée ou si la limite est acceptable.

4190

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

O.K. Donc, vous mesurez pendant 30 minutes ?

4195

Mme NATHALIE COSSETTE :

Oui. En fait, c'est ça, l'entrepreneur, il y a quand même un suivi qui est fait. Il y a un suivi acoustique qui est fait. Donc, il y a quelqu'un qui à chaque nouvelle activité ou à chaque fois que... ou à l'occasion finalement prend des relevés que ce soit pendant le jour, le soir ou la nuit, puis voit si le niveau est acceptable ou pas, voit le niveau sonore qui est mesuré.

4200

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

O.K. Donc, le 75 dB, vous m'avez dit que c'était un L.10, donc, c'est une mesure de bruit qui est jugé acceptable quand ça dépasse 10% du temps dans une journée, mais les mesures que vous faites sont aux 30 minutes pour déterminer le niveau équivalent 30 minutes ?

4205

Comment vous faites le passage entre une mesure de 30 minutes, puis un L.10% ?

4210

Mme NATHALIE COSSETTE :

Le L.10, c'est le niveau statistique. Donc, à chaque fois qu'on fait une mesure, on peut avoir le L.E.Q., le L.10, le L...

4215

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Parfait, vous mesurez.

4220

Mme NATHALIE COSSETTE :

Je veux dire, tous les indices, les appareils donnent tous les indices nécessaires. Donc, c'est ça ce moment-là. C'est comme ça.

4225 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Parfait. Et dans ma question précédente, je parlais de monitoring en continu par des systèmes de mesurage continu, comme c'est fait autour... peut-être Turcot qui fait ça ou en tout cas, il y a quelques projets où ça se fait.

4230

Ça peut se faire aussi dans le cas du dossier qui nous concerne dans des secteurs proches des quartiers résidentiels ?

Mme NATHALIE COSSETTE :

4235

Oui, évidemment ça pourrait se faire, mais je pense qu'il n'y a pas beaucoup de travaux de nuit. En tout cas, on prévoit beaucoup plus travailler pendant le jour que pendant la nuit.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

4240

Parfait. Peut-être de la Ville de Laval, Monsieur Fafard, est-ce que vous avez des règlements sur le bruit de jour ou de nuit qui sont rattachés aux questions de construction ou des questions de circulation ?

4245

M. DENIS FAFARD :

On a une norme, mais ce n'est pas... la formulation, c'est un vieux règlement dont la formulation n'est pas adaptée au nouveau contexte. Donc, ce n'est pas clair et c'est une norme qui est usuelle de bruit diurne et nocturne. Donc, ce n'est pas... puis c'est à l'intérieur des résidences.

4250

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

C'est à l'intérieur.. ?

4255

M. DENIS FAFARD :

Des résidences.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

4260

Des résidences. C'est dans un règlement sur les nuisances ?

M. DENIS FAFARD :

4265

Oui.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

4270

C'est dans le règlement sur les nuisances.

M. DENIS FAFARD :

4275

Oui.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

O.K.

4280

M. DENIS FAFARD :

On ne peut pas dire que c'est un règlement qui est appliqué de façon systématique. C'est une vieille formulation de règlement, il faudrait que je vérifie, mais ce n'est pas quelque chose qu'on applique de façon systématique.

4285

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Le règlement sur les nuisances de Laval, il est sur leur site internet?

4290

M. DENIS FAFARD :

Oui, j'imagine.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

4295

Peut-être nous procurer l'adresse pour nous éviter de la rechercher.

M. DENIS FAFARD :

4300

Oui, je vais vous faire le lien, oui.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

4305

À Bois-des-Filion, vous avez aussi de la construction; avez-vous un règlement sur le bruit ?

M. JEAN GOULET :

4310

Oui, on a un règlement sur les nuisances effectivement qui inclut les normes de bruit, puis les heures d'utilisation de la machinerie, etc. Je n'ai pas les détails, mais je pourrais vous faire parvenir le règlement, et on a un règlement sur le niveau tolérable pour la construction. Une maison doit être située à telle distance. C'est d'ailleurs dans le schéma d'aménagement de la MRC et c'est repris par toutes les villes.

4315

C'est un règlement qui prévoit par exemple le long d'une autoroute, il faut être à une distance d'au moins 190 mètres sinon il faut démontrer par une étude des mesures d'insonorisation pour ne pas dépasser 55 dB à l'intérieur des résidences. Donc, on exige des revêtements de matériaux durs. On ne peut pas construire une maison en déclin d'aluminium par exemple ou en clin de bois sur le bord à une distance trop faible du réseau autoroutier.

4320

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

4325

Parfait. Et dans ces règlements-là, il y a des éléments qui peuvent toucher les chantiers de construction comme celui du ministère ?

M. DENIS FAFARD :

4330

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Pas dans le règlement de construction, mais dans le règlement des nuisances, oui.

Dans le règlement des nuisances.

M. DENIS FAFARD :

4335

Il y a des durées de travaux également.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

4340

Parfait. Donc, si vous avez un site, une adresse web qui nous permet d'avoir accès à ce document, vous nous...

M. DENIS FAFARD :

4345 Oui, sinon on pourra la transmettre en PDF.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

4350 En PDF parfait, merci. Parlons un peu des murs, des écrans anti-bruits.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

4355 Je m'excuse, peut-être que vous pourriez nous donner vos niveaux de bruit en période d'exploitation. Là, on parlait pendant la période de construction. Est-ce que c'est les mêmes?

Mme NATHALIE COSSETTE :

Non, pas du tout.

4360 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Est-ce que vous pourriez nous résumer en période d'exploitation?

Mme NATHALIE COSSETTE :

4365 En fait, le niveau de bruit en période d'exploitation, vous voulez après le projet finalement?

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

4370 Après, oui.

Mme NATHALIE COSSETTE :

4375 En fait, ce qu'on projette, c'est qu'aux endroits où on va avoir des impacts significatifs, on expliquait hier qu'au niveau de notre politique sur le bruit, on vient regarder s'il y a des impacts, si le projet amène des impacts significatifs, donc, une augmentation du bruit selon notre grille d'évaluation.

4380 S'il y a des impacts significatifs, à ce moment-là selon notre politique, on essaie de ramener le niveau de bruit le plus près possible de 55 décibels ou au moins atténuer complètement l'impact significatif qui aurait été créé par le projet.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

4385

Alors ça, c'est 55 jour ou nuit?

Mme NATHALIE COSSETTE :

4390

Oui, c'est 55. Ça, c'est un L.E.Q. 24 heures. Donc, c'est vraiment un niveau équivalent sur 24 heures.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

4395

Ça, c'est le seuil ?

Mme NATHALIE COSSETTE :

4400

Ben, c'est ce qu'on essaie... lorsqu'il y a des impacts significatifs, c'est ce qu'on essaie d'atteindre avec des mesures de mitigation tel que des murs anti-bruit.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

4405

Parfait. Est-ce que c'est le même niveau au ministère de l'Environnement?

Mme JOHANNIE MARTIN :

4410

Pour l'exploitation un peu comme pour la construction, on n'a pas de normes. On a des objectifs visés. On utilise deux critères, soit le 55 décibels sur 24 heures qui est la norme de la Société canadienne d'hypothèque et de logement. Mais aussi les normes de l'Organisation mondiale de la santé, qui sont de 55 le jour et le soir, mais de 45 la nuit. Donc, dans ce cas-ci, on parle encore une fois d'un objectif visé. Donc, le promoteur doit nous démontrer qu'il met toutes les mesures en place pour tendre vers ces objectifs-là.

4415

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Continuons un peu sur la période d'exploitation. Quel est l'effet de la vitesse des véhicules sur la génération de bruit ?

4420

Mme NATHALIE COSSETTE :

La vitesse a une... je ne pourrais pas vous dire le nombre de décibels supplémentaires ou inférieurs que ça peut représenter, mais évidemment la vitesse est un des éléments qui est pris en

4425 compte dans notre modèle de prédiction du bruit au même titre que la topographie du lieu, du comptage, donc, des débits de circulation.

Il y a beaucoup de choses qui rentrent en ligne de compte au niveau modélisation des bruits, des niveaux de bruit.

4430 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

4435 Pour ce qui est de la vitesse, j'imagine qu'il y a un abaque parce qu'on comprend facilement qu'un véhicule qui ne roule pas n'aura pas de friction, ni de bruit de moteur; un véhicule qui roule plus rapidement a une friction plus grande, un bruit plus élevé. Du moins, spontanément c'est ce qu'on pourrait penser. Donc, c'est possible pour vous de nous déposer un abaque ? Ça a été publié assurément.

Mme NATHALIE COSSETTE :

4440 Je pourrais fouiller. Je n'ai pas souvenance d'avoir vu un tel abaque, mais je peux fouiller pour avoir ce que vous cherchez.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

4445 Pour nous fournir ça. Parfait. Et dans le cas des écrans anti-bruit, qui paye pour les écrans anti-bruit ? C'est partagé 50% la municipalité, 50% le ministère ou dans le cas de cette autoroute, qui est quand même prévue depuis 1970, c'est 100% le ministère ?

Mme NATHALIE COSSETTE :

4450 En fait, dans notre politique sur le bruit, on a deux approches. Donc, on a l'approche correctrice où on paie sur des autoroutes existantes. À ce moment-là, c'est 50% avec les municipalités. Mais pour le projet ici, c'est vraiment le ministère qui paierait 100% des coûts du projet.

4455 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

4460 O.K. Je vais aller à Ville de Laval et je vous reviens. Monsieur Fafard, quand un nouveau quartier résidentiel s'installe en bordure d'une autoroute, les frais de préventions du bruit sont à la charge de qui ? De l'entrepreneur ?

M. DENIS FAFARD :

4465

Oui. C'est les mesures... On est en train dans le cadre du nouveau schéma de faire des normes à cet égard-là. Donc, on va régir ça, mais de façon générale, c'est une distance selon lorsque c'est un nouveau projet qui s'insère dans un environnement, il y a selon la politique du ministère des Transports, il y a une distance non constructible et pour rentrer dans cette distance constructible-là, ça prend des mesures de mitigation à la charge du promoteur.

4470

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

4475

O.K. Et dans le cas qui nous intéresse, la servitude est prévue depuis 1970. Donc, on sait qu'il y a une autoroute qui va arriver. Il y a des projets résidentiels qui ont été construits en bordure de l'autoroute qui vont être affectés.

4480

Ces projets-là, si je ne m'abuse, c'est des projets relativement récents. Dans les projets qui ont été aménagés à ce jour, ces buttes anti-bruit, est-ce qu'elles étaient aux frais de l'entrepreneur? Est-ce qu'elles sont assez anciennes pour relever des frais de l'entrepreneur auquel cas à quel moment sa responsabilité tombe ?

4485

M. DENIS FAFARD :

Là, vous me dites si admettons un cas existant où il y avait une implantation sans écran ?

4490

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Non, je pense... Je ne connais pas assez le secteur pour vous cibler le parc résidentiel, mais vis-à-vis Vimont ou Auteuil...

4495

M. DENIS FAFARD :

Oui, oui.

4500

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

... on a un quartier résidentiel des années presque 2000, relativement récent ?

M. DENIS FAFARD :

4505 Oui, à peu près, je dirais, oui.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

4510 Et la politique de la Ville de Laval pour faire défrayer les aménagements anti-bruit au frais des entrepreneurs au moment des constructions, elle date de quand ?

M. DENIS FAFARD :

4515 Ah, c'est beaucoup plus récent.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Ah, c'est plus récent que 2000 ?

4520 **M. DENIS FAFARD :**

Oui, oui, oui.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

4525 O.K.

M. DENIS FAFARD :

4530 Oui, oui. Je vais vérifier les dates, mais c'est plus récent, oui. Je serais porté à dire que oui parce qu'on le met dans le prochain schéma de façon officielle du point de vue réglementaire. Donc, il y avait comme une politique qui s'appliquait, mais on va l'officialiser. Mais d'après moi, c'est plus récent.

4535 Je vais vérifier le long de la 19, les aménagement qui ont été faits, et dans quel contexte ils ont été faits et à la charge de qui dans le cas de ces projets-là.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

4540 Merci. Merci.

Mme NATHALIE COSSETTE :

4545

Ce que je pourrais peut-être juste ajouter justement, c'est que dans le cas d'un nouveau développement, peu importe l'année du développement, si le ministère amène un aménagement, une nouvelle route qui vient augmenter le bruit, puis qu'on a besoin d'écrans anti-bruit, c'est le ministère qui va payer les écrans peu importe l'année de développement.

4550

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

O.K. Que la servitude soit déjà là, qu'on sache déjà qu'il y a une autoroute, on va quand même être gentilhomme ou gentille femme et on va accepter de défrayer les frais de correction ?

4555

Mme NATHALIE COSSETTE :

Oui.

4560

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Parfait. Donc ici, c'est 100% ?

4565

Mme NATHALIE COSSETTE :

Selon notre politique sur le bruit.

4570

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Selon votre politique, parfait. Merci. Je pense que sur la question du bruit...

MOT DE LA FIN

4575

MME ANNE-MARIE PARENT, PRÉSIDENTE :

Je pense qu'on a tout couvert sur le climat sonore. Alors, ça couvre les questions qu'on avait.

4580

La Commission va peut-être avoir d'autres questions qu'on vous transmettra par écrit, c'est possible, mais pour ce soir, donc, je clos officiellement la première partie de l'audience publique.

On a reçu beaucoup d'informations intéressantes qui nous permettent de répondre à nos questions. On avait beaucoup des questions aussi, la Commission.

4585 On compte recevoir les réponses aux questions qu'on a posées et où on n'a pas les réponses d'ici 48 heures, puis si jamais vous avez un empêchement et que vous ne pouvez pas, s'il vous plaît, avisez la coordonnatrice, madame Poliquin.

4590 Alors, dès que nous les aurons reçues, nous les mettrons public sur le site web du BAPE et à ce moment-là, elles pourront être utiles pour les personnes qui vont préparer leur mémoire et puis exprimer leur opinion au moment de leur participation à la deuxième partie de l'audience qui se tiendra à compter du 20 octobre à 19h. Le lieu, vous pouvez consulter le site du BAPE pour les adresses.

4595 Entre-temps, la Commission poursuit ses travaux. Les questions et les réponses, ainsi que les nouveaux documents obtenus seront évidemment déposés officiellement, rendus publics, seront accessibles sur le site internet, mais aussi dans les centres de consultation dont vous trouverez la liste à l'arrière de la salle.

4600 Je vous rappelle qu'il est important de manifester votre intention de déposer et de présenter un mémoire écrit ou encore une opinion verbale auprès de madame Poliquin, la coordonnatrice de la commission, au plus tard le 6 octobre prochain à 16h. L'objectif vise à préparer l'horaire de la deuxième partie de l'audience publique.

4605 En deuxième partie de l'audience, vous verrez, la disposition de la salle sera bien différente. Seule la table des participants et celle de la Commission demeure en place. Le promoteur et les personnes-ressources ne seront pas de chaque côté de nous, mais bien sûr, vous êtes les bienvenus pour être présents dans la salle et vous ne serez pas appelé à intervenir.

4610 Cette deuxième partie sera exclusivement consacrée à la présentation des opinions des citoyens, des groupes, des municipalités et des organismes municipaux ou paramunicipaux sur le projet et ses répercussions. Je vous accorderai 15 minutes de présentation; il va de soi que mon collègue et moi pourront échanger avec vous pour préciser et éclaircir certains points de vue que vous aurez. Les mémoires vont demeurer confidentiels jusqu'au moment de leur présentation
4615 devant la Commission.

4620 Quelques mots sur les règles de participation à la deuxième partie de l'audience. Alors, le BAPE a élaboré des règles de participation qui visent à faciliter la participation de toutes les personnes intéressées. Elles portent notamment sur le respect du droit d'auteur et sur le respect de la vie privée des personnes. Certaines règles ont trait aux propos qui ne doivent pas, par exemple, être diffamatoires ou injurieux. Ces règles de participation sont disponibles sur le site

web du BAPE. Elles sont aussi contenues dans un document qui est disponible à l'arrière à l'accueil.

4625 En ce qui concerne votre façon d'exprimer votre opinion, ça peut se faire de trois façons. D'abord, déposer un mémoire et le présenter en séance publique; deuxièmement, déposer un mémoire sans le présenter en séance publique ou encore, exprimer verbalement votre opinion en séance publique sans déposer un mémoire.

4630 De façon à ce que la position d'un organisme soit communiquée le plus fidèlement possible à la commission d'enquête, il est recommandé qu'il dépose un mémoire. S'il est présenté en séance publique, l'organisme désigne la personne autorisée à le présenter en indiquant la fonction qu'elle occupe.

4635 Pour vous aider à préparer votre mémoire verbal ou votre mémoire écrit, le BAPE met à votre disposition un document qui décrit les modalités de participation à l'audience et les modalités plus particulières aux mémoires. Il peut être consulté sur le site web du BAPE et lui aussi, il est disponible à l'arrière à l'accueil.

4640 Vous devez transmettre un avis d'intention de faire une présentation verbale ou de déposer un mémoire au moins deux semaines avant le début de la deuxième partie de l'audience, c'est-à-dire le 6 octobre. Le formulaire *Avis d'intention* est disponible à l'accueil et sur le site web du BAPE.

4645 Pour nous permettre de prendre connaissance de votre mémoire et de bien comprendre votre opinion, je souhaite que vous transmettiez votre mémoire au secrétariat de la commission d'enquête au plus tard le 16 octobre à 16h.

4650 Pour terminer, je remercie la porte-parole du promoteur, madame Béland, ainsi que toute son équipe, de même que les personnes-ressources pour l'information que vous nous avez fournie au cours de cette première partie de l'audience publique.

Merci à tous les participants d'avoir questionné le projet, ce qui nous a permis d'approfondir différentes facettes.

4655 Enfin, je remercie les gens à la technique, Daniel Buisson, Louis-Philippe Martel, la patiente sténotypiste, Louise Philibert, de même que l'équipe de la commission d'enquête, Karim Chami, Yvan Tremblay, Renée Poliquin, Alexandre Corcoran-Tardif ainsi que mon collègue Pierre André.

4660 Alors, je vous souhaite de passer une belle soirée. Au plaisir de vous revoir le 20 octobre prochain à 19h et merci encore pour votre participation. Bonsoir.

4665

SÉANCE AJOURNÉE AU 20 OCTOBRE 2014 À 19h

4670

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

4675

ET J'AI SIGNÉ:

LOUISE PHILIBERT, s.o.