

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

ÉTAIENT PRÉSENTS : M. MICHEL GERMAIN, président  
Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire  
M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE  
SUR LE PROJET DE RECONSTRUCTION  
DU COMPLEXE TURCOT**

**PREMIÈRE PARTIE**

**VOLUME 5**

Séance tenue le 13 mai 2009 à 19 h 00  
Centre récréatif, sportif et culturel de Saint-Zotique  
75, Georges-Étienne Cartier  
Montréal Qc

## TABLE DES MATIÈRES

### SÉANCE DU 13 MAI 2009

MOT DU PRÉSIDENT ..... 1

LE PRÉSIDENT: ..... 1

DÉPÔT DE DOCUMENTS PAR LE PROMOTEUR ..... 2

### PÉRIODE DE QUESTIONS :

M. FRANCIS LAPIERRE ..... 7

M. CYRILLE PERNOD ..... 15

Mme SOPHIE THIEBAUT ..... 34

### PRÉSENTATION SUR LA QUALITÉ DE L'AIR

M. ANDRÉ BOILARD ..... 48

M. JACQUES BÉRUBÉ ..... 51

NORMAN KING ..... 59

### PÉRIODE DE QUESTIONS (suite)

M. ALEXANDRE JOLY ..... 69

Mme RAPHAËLLE LECLERC ..... 77

### AJOURNEMENT

L'AUDIENCE EST CONTINUÉE AU 14 MAI 2009 À 13 H 30

## MOT DU PRÉSIDENT

### LE PRÉSIDENT :

5 Mesdames et Messieurs bonsoir et bienvenue à cette cinquième séance de l'audience publique portant sur le Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount. Ce soir nous allons poursuivre les séances de questions de la part du public et de la commission.

10 Je signale que les travaux peuvent être suivis sur Internet en mode audio et j'en profite pour souhaiter la bienvenue à ceux qui nous écoutent.

15 Comme élément d'information également, vers 20 h 30 nous allons aborder un sujet qui est la qualité de l'air. Nous allons creuser un peu plus en profondeur; un peu comme nous l'avons fait pour les sols contaminés cet après-midi.

20 Ceci étant, lorsque monsieur King sera arrivé, donc il devrait venir vers 20 h 30; il avait une autre obligation, quand il sera arrivé, pas longtemps après qu'il va être arrivé, nous allons aborder le sujet de la qualité de l'air.

25 Également, avant de passer la revue des documents en attente qui auraient pu maintenant être déposés, tout à l'heure, à la fin de la séance, nous avons eu une discussion un peu à bâton rompu sur la possibilité de s'assurer de la présence de personnes, soit de l'ADM soit de l'AMT, de l'Agence métropolitaine de transport, pouvant faire une présentation sur le projet de navette ferroviaire, là, entre l'aéroport de Mirabel et le centre-ville de Montréal.

30 Soit dit en passant, c'est pour ça que je voudrais quand même, si monsieur Michel Veilleux, s'il est ici ce soir, pouvait s'approcher? Oui. Ce pour voir si c'était possible d'organiser une courte présentation de ce projet-là. Bien entendu, le désir de la commission, ce n'est pas de divulguer quoi que ce soit, mais si c'était possible, en fonction de présentations déjà existantes, si nous pouvions avoir une présentation de ce projet et connaître c'est quoi, de façon succincte, les objectifs du projet en termes de capacité de transport de passagers, là, c'est un mode de transport collectif.

35 On en a discuté vers 16 h 30. Je ne sais pas si vous avez eu écho de ça?

### M. MICHEL VEILLEUX :

40 Oui. J'ai parlé avec mes collègues de l'AMT et il y aura effectivement demain après-midi, des gens ici avec une brève présentation du projet à l'étude.

**LE PRÉSIDENT :**

45 Excellent. Alors, je vous remercie. Maintenant, je vais aller du côté des documents en attente. Je vais m'adresser au ministère des Transports. Est-ce que vous avez de nouveaux documents qui sont déposés? Alors, je vous laisse la parole.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

50 Oui. Monsieur le président, nous avons une série de documents et aussi un certain nombre de points de précision par rapport à certains éléments qui ont été mentionnés aujourd'hui et hier. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

55 Allez-y.

**Mme ANNE PELLETIER :**

60 Oui. Monsieur le président, tout d'abord la liste des transparents qui sont apparus à l'écran, soit cet après-midi ou hier, mais en vrac, il y en a 10. Donc, on vous a remis tantôt, à l'instant, copies papier et électronique de tous ces transparents-là.

65 Donc, le premier c'est celui des débits journaliers moyens pour 2016, le scénario statu quo, et le débit journalier moyen 2016 pour le statu quo et projet. Bon, peut-être qu'il y a une petite coquille ici, mais... C'est ça? C'est ça, O.K.

70 L'impact du projet Bonaventure sur le complexe Turco : demande de la pointe AM à l'horizon 2016.

En troisième lieu, le transparent sur la gestion du bruit et de la poussière durant la construction, suivi du bruit et de la poussière pendant les travaux.

75 En quatrième lieu, un transparent sur l'évaluation de la sécurité routière. Donc, c'était les historiques des accidents.

En cinquième lieu, le transparent sur la localisation des stations d'échantillonnage d'air ambiant, pour l'analyse de la qualité de l'air.

80 En sixième lieu, le transparent sur l'enquête O-D 2003 de la région de Montréal.

En septième lieu, l'impact de l'autoroute 30 en pointe am à l'horizon 2016.

85 En huitième lieu, la politique québécoise du transport collectif 2066 : un engagement pour l'amélioration et le développement du transport collectif. Donc, c'était quatre acétates.

En neuvième lieu, une simulation et une photo de la situation actuelle et ainsi que les plans du secteur pour ce qui est de l'arrière de la rue Cazalais Nord. Donc, pour l'hypothèse du maintien de certains bâtiments.

90 Et enfin, la présentation de monsieur Pierre Tremblay sur l'exercice de transfert modal, le potentiel d'identification... pardon. Le potentiel de transfert modal. Donc, il y avait huit pages.

95 Ensuite, on vous a remis aussi à 19 h, une série de documents dont le premier est : La provenance des données de recensement. C'est une référence bibliographique, en fait un extrait du document PR3.1. Donc, c'est déjà dans le document PR3.1, mais on le ramène en complément d'information par rapport à un sujet discuté hier.

100 Ensuite, on vous a remis les versions électroniques des petits clips tirés de la simulation virtuelle du projet, donc la maquette virtuelle.

105 Le tableau de répartition des coûts du projet. Donc, la ventilation des coûts qui avait été demandée notamment par monsieur Burcombe. Ensuite, le document des modèles d'évaluation des émissions polluantes et des GES. C'est en fait, on vous donne ici le lien sur le site Internet du Ministère, mais on vous a aussi remis copie des pages du site.

Également tiré du site Internet du ministère des Transports, en copie papier également, est le lien du site pour ce qui est du déplacement des personnes dans la grande région de Montréal, le scénario prévisionnel 2026 tendanciel.

110 Enfin, dans un autre document qu'on vous a remis aujourd'hui, ce sont les coupes types projetées et la situation actuelle près du Centre Gadbois. Donc, c'est la distance projetée entre la structure et le Centre Gadbois. Donc, on vous a remis six copies papier, un CD ROM. C'est à préciser que ça, c'est une version révisée du document qui avait été présenté à monsieur Pierre Fréchette, le conseiller d'arrondissement, que monsieur Dubuc a déposé plus tôt en après-midi.

115 Donc, le document qu'on vous dépose ce soir est une version avec de légers changements qui précise certaines mesures, en fait qui remplace le document déposé par monsieur Dubuc.

120 Et enfin, des profils longitudinaux des voies de l'ensemble du complexe Turcot. Nous avons préparés un CD ROM avec toutes ces informations en format pdf.

125 Donc ça, ça complète les documents qu'on a à déposer ce soir. Et maintenant, j'aimerais apporter une réponse à la question de madame la commissaire Parent concernant le coût de la végétalisation, nos estimés de coût pour l'instant.

130 Donc, le budget de plantation est de 20 M\$ pour ce qui est de l'engazonnement, la végétalisation aux abords du site, la consolidation des forêts existantes ou des boisés existants. Donc, la création de nouvelles forêts. Le verdissement aussi des... c'est ça, des talus aménagés. Donc, l'ensemble des mesures couvrant les 30 hectares, là, se chiffre à 20 M\$ et il y a 1,5 M\$ pour

des parcs ornementaux qui sont prévus aussi, des places dans le cadre du projet. Il faut aussi tenir compte que ce sont des montants avec une réserve, en fait sur lesquels on applique une réserve de 25 % pour des variations de plus.

135            Ensuite, également, par rapport à l'intervention de monsieur Pierre Gauthier hier, une remarque qu'il avait faite concernant les images de simulation, soit les images qu'on voit ici, en fait toutes les images de simulation qu'on a produites. On tient à souligner qu'elles sont à l'échelle, que les proportions sont bonnes, que c'est basé, là, sur vraiment à partir des plans, on a élaboré une maquette virtuelle, on a tiré des images de cette maquette-là et on a habillé de façon, évidemment  
140            artistique, mais tout est à l'échelle.

              Enfin, si vous le permettez, étant donné que les deux personnes suivantes n'étaient pas là cet après-midi lorsqu'on aurait pu faire appel à leur expertise, je vais demander tout d'abord à madame Côté et par la suite à monsieur Tremblay, de venir apporter deux points de précision.

145            Pour ce qui est de monsieur Tremblay, c'est un complément de réponse à la question de monsieur Alexandre Carruthers, hier, concernant les variations de débits sur St-Antoine et St-Jacques, mais tout d'abord madame Côté, Geneviève Côté va venir vous, en réponse à l'interrogation de monsieur John Bercombe cet après-midi, venir apporter des précisions  
150            concernant la question du péage ou du *congestion pricing* dans la région de Montréal.

              Donc, ça complète.

**LE PRÉSIDENT :**

155            Vous pouvez procéder.

**Mme GENEVIÈVE CÔTÉ :**

160            Oui. Bonsoir, Monsieur le président, Madame et Monsieur les commissaires. En fait, autant le stationnement que péage, ce que je voulais dire c'est que le Ministère n'a pas d'étude en cours sur ces questions-là qui seraient sur le point. Ce sont deux thématiques sur lesquels on effectue une veille en continue, si vous voulez, de ce qui se fait.

165            On participe également au colloque en la matière et tout ça, mais ces questions-là vont être abordées dans le Plan sur la mobilité durable qui est en cours d'élaboration au Ministère pour la grande région de Montréal, qui doit couvrir également le transport des personnes et des marchandises et qui va être élaboré dans une perspective intégrée afin de définir une vision intégrée et multimodale, si vous voulez, des personnes et des marchandises pour la grande région  
170            de Montréal, qui va déterminer des orientations, des objectifs et des cibles et qui doit, en fait, être complété pour 2011. Donc, qui est en cours d'élaboration puis le Ministère va associer ses partenaires à cette démarche-là.

175                   Présentement, il est dans la mise à jour de ces diagnostics-là, mais évidemment cette réflexion-là, cette démarche-là va intégrer une réflexion sur la question du péage, autant en termes de financement, mais quand on parle de péage dans la région de Montréal, évidemment on parle plus en termes de mesure de gestion de la demande, mesure de dissuasion, mais on va aborder ces questions-là dans cette réflexion-là qu'on va partager avec nos partenaires.

180                   **LE PRÉSIDENT :**

                  Très bien.

185                   **M. PIERRE TREMBLAY :**

                  Bonsoir, Monsieur le président.

190                   **LE PRÉSIDENT :**

                  Bonsoir.

195                   **M. PIERRE TREMBLAY :**

                  Hier soir, si on se rappelle bien, monsieur Carruthers, Alexandre Carruthers, avait posé une question par rapport à l'effet de croissance, peut-être, qui pourrait arriver de trafic sur les rues St-Jacques et St-Antoine suite au développement de la connexion Pullman.

200                   Alors, tout simplement, très, très rapidement, vous montrer. Alors, selon le principe habituel, résultat d'une simulation, donc avec le logiciel EMME qu'on utilise chez nous. Ici, on montre une variation de trafic entre la situation avec projet et la situation sans projet, toujours pour la période de pointe du matin à l'horizon 2016. Donc, 6 h à 9 h, 2016.

205                   Alors, ce qu'on voit c'est des variations. Ici, on est évidemment sur le tronçon de l'autoroute 720. On est à l'est de Turcot, Turcot est plus bas ici, et on voit des variations ici importantes, mais il ne faut pas se fier à ça, parce que du vert ici, c'est une diminution; du rouge c'est une augmentation. Donc, c'est parce que le lien lui-même est modifié, c'est pas exactement le même lien. Mais peu importe, tout de suite à la sortie de ces lieux d'intervention, on a une augmentation de l'ordre de 1940 usagers sur ce tronçon-là; tout de suite après Greene, ça tombe, parce que l'entrée Greene ne sera plus disponible, ici, et à la fin. Donc, on se retrouve avec une variation dans l'axe 720 de... même d'une diminution de 800, 900 véhicules au net.

210                   On voit ici sur les rues St-Antoine et St-Jacques, qui deviennent le prolongement, si on veut, de la rue St-Jacques ici, quand elle traverse le complexe. Alors, sur St-Antoine on anticiperait une réduction de l'ordre de 200 véhicules en période de pointe, c'est très marginal, et sur St-Jacques de 600.

215

220 Alors, c'est simplement à titre indicatif, pour montrer que contrairement à ce qu'on laissait entendre hier, il y aurait vraisemblablement... on serait plutôt du côté d'une diminution que d'une augmentation de trafic. Elle est quand même relativement faible si on la ramène à l'heure. Donc, l'effet du corridor autoroutier est de capturer ces mouvements-là en dégageant le réseau local de ces mouvements de transit.

Alors, on déposera donc cette diapositive-là.

225 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

230 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Juste un point de précision. La question était relative à l'impact du boulevard Pullman dans le secteur sur la circulation sur St-Jacques, St-Antoine. Donc, essentiellement le fait que l'autoroute est plus attractive, on a moins de... malgré ce nouveau boulevard-là, ce nouveau lien-là, on a quand même moins de véhicules avec la situation actuelle.

235 **LE PRÉSIDENT :**

240 Très bien. Je vous remercie. Ça va pour les informations de votre côté? Oui. Maintenant, du côté des personnes-ressources, y a-t-il de nouvelles informations à communiquer à la commission?

**Mme DANIELLE DALLAIRE :**

245 Il n'y a pas de nouvelles informations à communiquer, de documents à déposer. Par contre, j'aimerais mentionner la présence, à ma gauche, de monsieur Pierre Walsh, qui est de la Direction du suivi de l'état de l'environnement, qui pourra répondre à des questions sur la qualité de l'air. Et mentionner aussi que nos spécialistes en sols contaminés et du climat sonore sont toujours dans la salle. Donc, en cas de besoin ils pourront aussi répondre.

250 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie. Du côté des municipalités, ça va aussi?

255 **M. RICHARD NIORÉ :**

Bien, on aurait un bilan environnemental sur la qualité de l'air à Montréal qui aurait été réalisé en 2007, qu'on pourrait déposer à la commission. On a aussi une note qui a été demandée concernant la STM, je pense.

260 **LE PRÉSIDENT :**

À quel sujet déjà?

265 **M. RICHARD NIORÉ :**

Attendez. Je vérifierais avec votre personne-ressource à ce sujet, mais on a un mémo aussi à communiquer à la commission qui aurait demandé paraît-il. C'est ça.

270 **LE PRÉSIDENT :**

Ça fait que ça va. Vous allez revérifier, c'est ça?

275 **M. RICHARD NIORÉ :**

Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

280 Très bien. Ça va pour les personnes-ressources? Très bien. Alors, je vous remercie. Nous allons maintenant recourir au registre. Alors, comme je l'ai mentionné, je fais appel aux personnes inscrites dans le registre selon leur ordre d'inscription. Alors, j'appelle monsieur Avrom Stern. Monsieur Jean E. Fortier? Monsieur Francis Lapierre?

285 **M. FRANCIS LAPIERRE :**

Bonsoir tout le monde.

**LE PRÉSIDENT :**

290 Bonsoir, Monsieur.

**M. FRANCIS LAPIERRE :**

295 Bon. Donc, je crois qu'il y a des représentants concernant la qualité de l'air. Alors, je vais poser une question concernant les prises de donnée, savoir s'il y a des capteurs au niveau des voies respiratoires chez les adultes et chez les enfants de quatre, cinq ans, je crois, ou là, où ça commence à grouiller puis qu'ils courent tout le temps. Donc, à ce moment-là qui ingèrent beaucoup plus d'air, en plus la formation des poumons se fait, se poursuit à ce moment-là. Donc, ça a une influence sur leur santé puis sur la formation de leurs poumons. Alors, j'aimerais savoir  
300 s'il y a eu des prises de données locales, autant au niveau des voies respiratoires adultes que des voies respiratoires pour les enfants. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

305           Étant donné que monsieur King n'est pas ici avant 20 h 30 qu'on n'ait pas l'information exacte, mais je vais aller quand même voir qu'est-ce qu'on peut avoir comme information à ce stade-ci. Et je pourrai garder la question pour qu'on puisse la poser à monsieur King lorsqu'il sera ici vers 20 h 30.

310           Alors, du côté du promoteur, est-ce que vous avez de telles données en main?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

315           Monsieur le président, en réponse à la question de monsieur Lapierre, non, il n'y a pas eu de mesures en ce sens-là, prises au niveau des voies respiratoires d'un adulte ou d'un enfant dans le périmètre du projet. Les données sur la qualité de l'air proviennent de stations qu'on a déjà mentionnées, donc : Verdun, Décarie et des stations dans le secteur qui sont dans des conditions similaires à ce qu'on peut observer dans le secteur de l'échangeur Turcot.

320           **LE PRÉSIDENT :**

              Alors, dans le cadre de votre projet vous n'avez pas pris de telles données, de telles mesures.

325           **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

              Les seules mesures additionnelles qui ont été prises concernent la qualité de l'air à l'intérieur du Centre Gadbois.

330           **LE PRÉSIDENT :**

              Mais disons plus spécifiquement pour la question... la réponse est non?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

335           Non.

**LE PRÉSIDENT :**

340           Tout à l'heure, on la posera en complément à monsieur King, peut-être que lui, de leur côté, eux ont des études locales sur le sujet.

**M. FRANCIS LAPIERRE :**

345           D'autant plus qu'il y a une école primaire, je crois, dans le secteur, là, qui va être affectée.

350 Et puis, bon, j'avais de multiples questions. Bon, je pense qui a déjà été posé une question concernant le CO2 puis le respect du protocole de Kyoto. Donc, j'avais vu dans le tableau qu'on avait présenté qu'il y avait une diminution, mais vraiment microscopique de -015 % si je me rappelle bien. Comment ça se fait qu'on n'a pas intégré dès le départ une diminution de l'ordre de 30 % dans le projet puisque c'est ce qu'il faut atteindre avec le protocole de Kyoto, étant donné qu'on a fait 25 % de plus et qu'on devait être 6 % en dessous des années 1990? Alors, comment ça n'a pas été pris en compte, ça?

355 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Dubé?

360 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

365 Monsieur le président, la réduction de .015 % à laquelle fait référence monsieur Lapierre, c'est la réduction spécifique relative au projet entre le statu quo et la situation avec le projet pour l'ensemble du territoire de l'Île, d'où effectivement un impact tout à fait mineur, essentiellement parce qu'on parle d'un des éléments de l'ensemble du territoire de l'Île pour la pointe du matin. Donc, la période de pointe du matin.

370 Et donc, essentiellement, c'est sûr que l'échangeur Turcot n'aura jamais l'impact, un impact ou une réduction de 30 % de la réduction à la grandeur de l'Île puisque c'est un élément parmi un nombre d'émetteurs de CO2 au niveau du grand territoire de l'île de Montréal. Donc, essentiellement, c'est impossible de se donner un objectif de réduction de 30 % à la grandeur de l'Île.

375 Maintenant, le Ministère, tel que mentionné, vise, souhaite aussi atteindre des objectifs de réduction de gaz à effet de serre et cette réduction-là se fait à travers nos investissements dans les différents programmes de transport collectif, afin de favoriser le transport collectif et de favoriser le transfert modal vers des modes alternatifs à l'automobile, tel que mentionné précédemment.

380 Je pourrais demander à madame Geneviève Côté de venir vous donner plus de détails, si vous voulez, sur toutes les mesures qui sont mises en branle ou en place pour essayer de favoriser ou de diminuer l'émission des gaz à effet de serre, si vous le souhaitez.

**LE PRÉSIDENT :**

385 Très bien.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Alors, je demanderais à madame Côté, qui est économiste et chef du service de la planification et des stratégies d'intervention au ministère des Transports de venir vous dresser un

390 portrait des mesures prises par le ministère des Transports afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

**Mme GENEVIÈVE CÔTÉ :**

395 Bonsoir. Je veux juste qu'on me précise, est-ce que c'est au niveau de... la question, c'est au Québec? Est-ce que c'est par rapport à l'objectif québécois ou vous le voulez plus précisément, là, par rapport à la région de Montréal ou à l'Île?

**LE PRÉSIDENT :**

400

On va prendre en général. C'est en fonction des objectifs de Kyoto et des engagements du gouvernement du Québec, si je comprends bien la question de monsieur Lapierre.

**M. FRANCIS LAPIERRE :**

405

Oui, c'est ça, puis comment ça va être répercuté au niveau de la région de Montréal.

**LE PRÉSIDENT :**

410

Très bien.

**Mme GENEVIÈVE CÔTÉ :**

415

Bon, évidemment le ministère des Transport a pris un engagement, comme le développement durable a pris un engagement aussi dans le Plan d'action sur les changements climatiques, plus spécifiquement, on en a parlé hier, il y a des actions du Plan d'action sur les changements climatiques qui visent le ministère des Transport.

420

Il y a, en annexe du Plan d'action sur les changements climatiques, on a 17 actions où là il y a des attentes spécifiques dans les différents ministères et organismes et secteurs d'activités gouvernementaux, et pour ce qui est du ministère des Transports, il y a l'action 6 qui est : « Favoriser le développement et l'utilisation du transport collectif », où on a une réduction des émissions de 100 000 équivalant CO<sub>2</sub>, 100 000 tonnes équivalant en CO<sub>2</sub>. On a l'action 7 qui est : « Favoriser le développement et l'utilisation de mode de transport alternatif » de 30 000, encore, tonnes équivalant CO<sub>2</sub>; on a au niveau du transport, si je ne me trompe pas, du transport multimodal : « Favoriser l'implantation de projets intermodaux pour le transport des marchandises », 80 000 tonnes équivalant CO<sub>2</sub>. Ça, c'est en 2006.

425

430

Alors, dans le cadre du Plan d'action sur les changements climatiques en 2007 et 2008, le ministère des Transports a mis en place une série de programmes. Donc, il y en a même du côté du transport maritime, ferroviaire où on invite les entreprises à délaissier le camionnage puis à faire du cabotage par le mode maritime ou à mettre sur le mode ferroviaire.

435           Donc, il y a des cibles de visées et il y a des montants d'argent qui sont alloués à ça, puis on a une reddition de comptes à faire à chaque année à cet effet-là; comme hier je le disais, on est en train d'en mettre en place les indicateurs qui vont nous permettre de voir le progrès réalisé.

440           Au niveau du transport en commun, évidemment les attentes sont très grandes. Je vous montrais hier les investissements, ils sont passés de quelques centaines de millions de dollars à un milliard de dollar par année. Donc, évidemment, c'est au niveau du transport en commun que les attentes sont les plus grandes.

445           Dans la région de Montréal, bon, évidemment il y a plusieurs projets qui sont sur les tables à dessin. Avec la politique québécoise sur le transport collectif, ça a comme fouetté un peu tout le monde puis ça a redonné le goût. Donc, avec les sociétés, l'Agence métropolitaine, il y a un foisonnement d'idées et de projets qui refont surface. Il y a des discussions très sérieuses qui se font, c'est pour ça qu'on fait un Plan de mobilité durable, pour établir aussi les priorités dans ce cadre-là.

450           Je disais hier que ça allait tellement bien que la ministre pensait remettre à jour, renouveler, remettre de l'argent dans le transport collectif avant 2012 parce que les objectifs seraient atteints.

455           Donc, on ne peut pas strictement dire : c'est fini le routier, parce que la mission du Ministère, puis je reviens là-dessus, c'est quand même le transport des personnes et des marchandises dans une perspective de développement durable et puis l'échangeur Turcot, après l'échangeur de la 15 puis de la 40, c'est probablement, bien c'est le carrefour le plus important sur le plan économique, non seulement pour Montréal, mais pour la grande région de Montréal et pour l'économie du Québec au complet.

460           Il y a sur l'autoroute 20 des camions puis des automobilistes qui passent là, qui en fait passeraient sur la 40, mais on ne peut pas l'élargir non plus la 40. On pourrait la doubler, en fait, par rapport à la demande qu'on n'arrive pas à satisfaire. Puis il y a une certaine partie du trafic qu'on a sur la 20 qui serait vraisemblablement sur la 40, mais qui se retrouve sur la 20 parce qu'on n'a pas de ceinture complète autour de la région de Montréal.

470           Donc, c'est tout dans cette perspective-là. Alors, on ne peut pas juste dire... je ne peux pas faire juste un projet routier puis en disant : « Non, je ne peux pas faire un projet routier parce que c'est le transport en commun. » On fait beaucoup en transport en commun. L'idée c'est d'offrir des alternatives compétitives à l'automobile et non pas de rendre le transport en commun plus concurrentiel à l'automobile en diminuant l'attrait, parce qu'en fait tout le monde y paierait. Tout le monde paierait de pertes de temps puis ce n'est pas nécessairement ce qu'il y a de mieux pour l'économie.

475           Donc, c'est en rendant le transport en commun meilleur et plus performant par rapport à l'automobile et non l'inverse qui est l'approche gouvernementale puis l'approche du ministère des Transports.

**LE PRÉSIDENT :**

480

Très bien. Je vous remercie. Oui, Monsieur Lapierre?

**M. FRANCIS LAPIERRE :**

485

Oui. Pourtant dans ce projet-là, on voit simplement une diminution de 0.015 % du CO2 produit et en plus...

**LE PRÉSIDENT :**

490

C'est la réponse qu'on a obtenue.

**M. FRANCIS LAPIERRE :**

495

... si j'ai bien compris, c'est en extrapolant une augmentation de l'efficacité des moteurs, ce qui n'est pas acquis, là. Alors, c'est ça.

Puis j'aurais des questions, elle parlait de camionnage, concernant le pont Mercier, mais peut-être qu'il faudrait que je revienne à ce moment-là.

500

**LE PRÉSIDENT :**

Oui. Vous pouvez poser votre question sur le camionnage.

**M. FRANCIS LAPIERRE :**

505

O.K. Est-ce qu'un trajet alternatif pour le camionnage, puisqu'on sait que la principale source de camionnage est dans l'ouest de l'Île, au niveau de St-Laurent, est-ce qu'il y a un trajet alternatif qui a été envisagé de passer par le pont Mercier puis ensuite de faire passer le camionnage par la Rive-Sud, et pourquoi ça n'a pas été envisagé?

510

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dubé.

515

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Je pense qu'en réponse à la question de monsieur Lapierre, essentiellement... Je vais laisser madame Côté répondre, parce qu'essentiellement elle a peut-être quelques éléments de présentation qui pourraient vous intéresser à ce sujet-là.

520

**Mme GENEVIÈVE CÔTÉ :**

Vous avez ici l'illustration, sur les cartes en bas, du trafic de camions qui rentrent par les postes douaniers de – vous avez Lacolle et Saint-Armand, puis qui convergent vers Montréal, et entre autres, bon, il y a 75 % des exportations du Québec qui se destinent aux États-Unis. Évidemment, il y a une grosse partie de ce trafic-là qui rentre aux États-Unis.

Il y en a une partie, c'est vrai, qui s'en va aux États-Unis par la 20 puis qui rentre par l'Ontario parce qu'il s'en va dans le Midwest, mais il y a une grosse partie aussi qui s'en va dans le nord-est américain. Et ce trafic-là converge très souvent vers Montréal, là, et c'est ce qu'on illustre, les flux en rouge en bas, on les voit qui convergent sur l'île de Montréal, parce que l'île de Montréal c'est quand même 50 %... la région de Montréal, c'est 50% des emplois manufacturiers. Et il y a deux tiers de ces camions-là d'interurbains, qui circulent dans toutes les routes du Québec, qui rentrent, qui circulent sur les routes de la région de Montréal, et le deux tiers des camions qui circulent dans la région de Montréal ont pour origine ou destination l'île de Montréal.

Et donc, ce n'est pas le pont Mercier, leur premier choix, puis même avec la 30, on l'a vu hier, ça répond à une partie de ce trafic-là, à une partie de ce marché-là, mais ça ne répond pas, en fait, tous les échanges, à tous les mouvements que l'économie du Québec a avec ses principaux partenaires, le Québec et l'Ontario.

Juste la 15 – la 30, c'est d'aucune utilité – puis ça converge vers le pont Champlain puis ça finit dans l'échangeur Turcot. Et donc, c'est un enjeu économique, stratégique, c'est pour ça que l'échangeur Turcot, on considère que c'est un maillon important du réseau stratégique en soutien à l'économie du Québec.

Et c'est l'approche du ministère des Transports de ne pas vouloir diminuer la capacité dans ces liens autour, dans ce maillage-là parce que l'autoroute 20, l'autoroute 720, la 15, l'autoroute 40, c'est un quadrilatère, ça cerne l'agglomération, le centre de l'agglomération où il y a le plus d'emplois.

Bon, on voit ici, cette carte-là, dans les zones plus foncées, en gris, c'est une question de densité d'emplois, c'est la densité d'emplois dans les secteurs de fabrication, de commerces de gros et d'entrepôt. Donc, les secteurs qui génèrent le plus d'activités et de mouvements de camions. Et en rouge, ça nous donne l'importance, par secteurs municipaux, comme ça, du nombre d'emplois qu'on y retrouve, puis ça, c'est à l'échelle de la région de Montréal. Et on voit que l'ouest, le nord-ouest, mais le sud-ouest aussi, le centre et, bon, avec Ville Saint-Laurent, Dorval et le sud-ouest de l'Île, ce sont des secteurs, puis ça c'est 50 % de l'économie du Québec.

Et donc, enlever une voie dans la 20 ou enlever une voie dans l'échangeur Turcot, on va se retrouver encore avec des automobilistes, mais une détérioration des conditions de circulation qu'on imposerait à tout le monde, incluant aux camionneurs. Et la vitesse moyenne, si je ne me trompe pas, simulée en moyenne sur trois heures, on me parle de 25 kilomètres/heure dans l'échangeur Turcot ou dans les liens autoroutiers autour.

Et donc ça, à partir de là, on rajoute un petit peu de déplacements de camions puis c'est de la congestion. À 25, c'est le seuil limite à partir duquel on commence à calculer des files d'attente.

570 Et donc, oui, on est en faveur du transport en commun. Oui, on regarde beaucoup de projets de transport en commun dans le corridor, mais il y a quand même une volonté ministérielle de préserver la capacité pour éviter d'éventuels élargissements d'autoroutes aussi ailleurs, en ceinture, et la Métropolitaine qu'il serait impassable aussi de doubler. En fait, il y a une demande pour l'autoroute Métropolitaine où on pourrait pratiquement la doubler dans la partie centrale de 575 l'Île. Donc, passer de trois à quatre voies, de six à huit voies. Donc, pour éviter ça, on essaie de préserver les actifs que nous avons.

**LE PRÉSIDENT :**

580 Très bien. Je vous remercie. Monsieur Lapierre?

**M. FRANCIS LAPIERRE :**

Je pense qu'on ne s'est pas bien compris. Je pense que j'ai mal exprimé ma question. 585 C'est de renforcer le pont Mercier puis faire trois voies avec une voie centrale réversible, que ce soit une voie prioritaire pour les matières dangereuses qui permettrait d'enfourer la partie sud de l'échangeur Turcot, O.K., parce que ça n'a pas été... ce qu'on nous dit, c'est qu'on ne peut pas faire ça à cause des matières dangereuses, mais il y aurait d'autres solutions possibles. Je pense qu'elles n'ont pas été envisagées, dont le pont Mercier.

590

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Monsieur le président, je pense que monsieur Lapierre n'a pas très bien compris le message qu'on avait véhiculé. Les matières dangereuses c'est un élément parmi plusieurs, qu'on 595 a soumis. Il y a des problématiques techniques, il y a des problématiques de profils, il y a des problématiques d'équipement en place, il y a des problématiques associées aux fondations des structures en place. C'est très difficile de creuser à côté de ça sans créer des instabilités. Nos ingénieurs nous indiquent, nous ont exprimé des craintes par rapport à ce scénario-là.

600

Donc, il y a une série de mesures. On vous a déposé une note spécifique concernant la possibilité d'enfourer l'autoroute 15 dans le secteur et je pense qu'essentiellement c'est une problématique qui déborde uniquement, qui déborde du transport des matières dangereuses. Le transport des matières dangereuses c'est un élément parmi plusieurs.

605

**M. FRANCIS LAPIERRE :**

J'aurais une question complémentaire.

**LE PRÉSIDENT :**

610

Oui. Allez-y.

**M. FRANCIS LAPIERRE :**

615

Je voulais savoir sur quel site web je peux aller chercher les informations qu'on m'a montrées à l'écran, là?

**LE PRÉSIDENT :**

620

Ça, normalement, toutes les figures qui sont présentées sont déposées et vont être accessibles via le site Internet de la commission, autrement dit par l'entremise du BAPE.

**M. FRANCIS LAPIERRE :**

625

O.K. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

630

Je vous remercie. Je vais maintenant inviter madame Catherine Doucet. Monsieur Jonathan Aspirault-Massé? Madame Raphaëlle Leclerc? Elle va venir plus tard. Alors, elle aura seulement qu'à nous faire signe lorsqu'elle arrivera. Monsieur Pierre Lemieux? Monsieur Cyrille Pernod? Bonsoir, Monsieur.

**M. CYRILLE PERNOD :**

635

Bonsoir. Monsieur le président, mon nom est Cyrille Pernod et je suis un des propriétaires de l'édifice RCA situé au 1001, rue Lenoir à Montréal.

640

Nous sommes situés le long de la 720, à côté du Home Dépôt et notre terrain longe l'autoroute sur une longueur d'approximativement 416 pieds.

645

Ma première question est la suivante : pouvez-vous nous garantir qu'il n'y aura aucun impact sur notre terrain ainsi que sur l'ensemble des 240 locataires commerciaux situés à cette même adresse? L'immeuble est en cours de développement et nous accueillons de plus en plus de bureaux. Certains locataires ou mêmes prospects veulent s'assurer qu'il n'y aura pas d'impact ou nuisances sur leurs activités commerciales, leurs employés ou encore sur leur véhicule situé sur le stationnement en contrebas de l'autoroute.

650

Notre projet comprend aussi en phase II, la construction d'un édifice sur notre terrain situé le long de l'autoroute et nous souhaitons pouvoir nous assurer que nous pourrions effectuer ces travaux sans contrainte.

**LE PRÉSIDENT :**

655 Monsieur Dubé.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

660 Monsieur le président, juste pour être bien certain qu'on identifie bien le bâtiment en question. Vous avez la rue Lenoir ici, ce bâtiment-là ici, c'est le Home Dépôt. Vous êtes de l'autre côté, si je comprends bien, ça, c'est votre bâtiment ici?

**M. CYRILLE PERNOD :**

665 C'est exact.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

670 Est-ce que ces bâtiments-là sont à vous ici?

**M. CYRILLE PERNOD :**

675 L'ensemble des bâtiments. Donc, notre terrain va jusqu'à l'autoroute, de la rue Lenoir jusqu'à la rue Lacasse et jusqu'au bâtiment qui est en haut à droite.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

680 Donc, essentiellement dans votre secteur, Monsieur Pernod, on ne touche pas à vos bâtiments, mais par contre, il y a de fortes probabilités qu'on ait besoin d'un certain espace ici à proximité de l'autoroute.

**M. CYRILLE PERNOD :**

685 Ce pourquoi nous n'avons pas été contactés et ce pourquoi je vous avais envoyé spécifiquement un e-mail, Monsieur Dubé, auquel je n'ai pas eu de réponse.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

690 Je me souviens bien d'avoir reçu votre courrier électronique. Si on n'a pas de réponse pour vous, essentiellement, à cette période ici, c'est parce qu'on n'a pas encore établi quelle est la limite de votre propriété ici, quelle est la limite de notre propriété et quels sont les impacts qu'on pourrait avoir sur votre terrain. Les plans de lever pour le secteur sont en préparation de même que les plans d'acquisition.

695 Et si vous n'avez pas eu de réponse, je m'en excuse. Normalement, on accuse réception de toutes les demandes qu'on reçoit.

**M. CYRILLE PERNOD :**

700 O.K. Le plus important pour moi c'est le confort de l'ensemble de nos locataires. Surtout  
240 locataires commerciaux, c'est quand même un certain nombre d'entreprises. D'ailleurs, ça  
contribue directement à la dynamique de l'Arrondissement. J'aimerais quand même m'assurer qu'il  
n'y aura pas de nuisance et pouvoir leur garantir ceci. On a des gros locataires qui viennent parfois  
705 de d'autres arrondissements, qui sont prêts à investir et qui sont assez inquiets de la nuisance que  
peut apporter un tel projet.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

710 O.K. Mon assistante me confirme que j'ai transféré votre courrier électronique à monsieur  
Gilles Milot qui vous a rappelé? Est-ce que vous pouvez confirmer qu'on vous a rappelé?

**M. CYRILLE PERNOD :**

715 Oui. Monsieur Milot m'a appelé, mais pour me poser deux, trois questions et...

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

720 Bon, essentiellement, au niveau des mesures d'atténuation lors des travaux, il y a une  
série de mesures dont on a déjà parlé, de gestion du bruit avec des limites à atteindre, la même  
chose au niveau de la poussière et des contrôles de la poussière. Si vous voulez, on peut vous  
faire une courte synthèse de ces mesures-là, si vous voulez, mais essentiellement notre objectif  
est de faire en sorte que la gestion du bruit et de la poussière est telle que ça ne crée pas d'impact  
725 négatif sur le milieu... dans le milieu, lors des travaux.

**M. CYRILLE PERNOD :**

Est-ce qu'il y a un cahier des charges précis?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

730 Oui.

**LE PRÉSIDENT :**

735 Si vous me permettez? Monsieur Dubé, sur le plan que vous nous avez fourni, on aperçoit  
dans le secteur que monsieur mentionne, une bande verte qui s'appelle « Espace vert prévu dans  
le projet ». Et on voit qu'il y a un bâtiment adjacent qui est assez extensif, effectivement, qui  
disparaît. Donc, on voit bien la bande verte. Donc, ça peut éventuellement, ça veut dire, constituer  
un empiètement important sur le terrain.

740 Vous dites qu'actuellement vous êtes propriétaire, autrement dit, jusqu'à l'autoroute?

**M. CYRILLE PERNOD :**

745 Jusqu'à l'autoroute, oui, qui est ici élargie, d'ailleurs, au-delà de la bande verte. L'autoroute est déjà énormément élargie et les représentations situées à l'arrière de la salle à gauche le montrent bien et la bande verte est d'autant plus importante que ça empiète de façon significative sur le terrain.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

750 Effectivement, dans le secteur ce qui est prévu c'est un talus et non un mur. Donc, essentiellement, la ligne d'emprise serait probablement à peu près à quelques mètres du pied de talus. Donc, il faudrait voir quel impact ça a au niveau de la propriété et évidemment lors des acquisitions des propriétés, le propriétaire va être dédommagé de façon...

755

**LE PRÉSIDENT :**

760 Parce qu'actuellement, ça veut dire que là, vous êtes en train d'aller plus en détail au niveau de l'ingénierie. Donc, vos besoins d'emprise. C'est ce que vous faites en ce moment, ce que vous avez expliqué tout à l'heure?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

765 Exactement.

**LE PRÉSIDENT :**

770 Et j'ai perdu un petit bout parce que là j'étais captivé à examiner la carte. Est-ce que vous avez pris une forme d'engagement pour recontacter les personnes concernées, concernant cette expropriation-là? C'est ce que vous avez expliqué à la fin?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

775 Bien, essentiellement, monsieur Milot qui est notre évaluateur agréé, c'est lui qui a le mandat de contacter tous les gens qui nous appellent et qui expriment des préoccupations par rapport aux acquisitions d'immeubles à venir dans le projet. C'est sûr qu'à cette étape-ci du projet, c'est impossible de confirmer exactement où est la limite des terrains requis pour la réalisation des travaux.

780

**LE PRÉSIDENT :**

Dans des cas comme ça, par exemple, bon, le projet se réalise tel que vous l'examinez. On peut voir que vous pouvez faire des acquisitions. Est-ce que des fois il y a des terrains excédentaires? Est-ce que c'est des choses, à ce moment-là, que vous discutez avec des

785 personnes qui subissent des expropriations? Est-ce que vous leur offrez en priorité des terrains excédentaires qui seraient adjacents? Comment vous fonctionnez dans ce temps-là?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

790 Je vais laisser monsieur Gilles Milot répondre à votre question.

**M. GILLES MILOT :**

795 Oui, Monsieur le président. Effectivement, un projet touche plusieurs propriétés et dans certains cas nous devons faire l'acquisition en totalité d'une propriété. Donc, ça nous laisse des immeubles excédentaires qui peuvent faire l'objet, dans une négociation d'un autre dossier, d'un remembrement avec un voisin.

800 D'ailleurs, c'est un des éléments... À titre d'exemple, on touche la propriété qui est à côté ici. Il est possible qu'on envisage un achat total. Donc, ça va libérer une partie de terrain. Donc, en discussion avec le propriétaire riverain, il pourrait arriver que si effectivement on a une libération de terrain, qu'on puisse offrir ce terrain-là en échange du terrain à acquérir et voir si le propriétaire en question peut se réorganiser de façon convenable avec cette parcelle de terrain-là.

805 D'ailleurs, c'est un des éléments pour lesquels j'avais discuté avec monsieur Pernod, puis effectivement c'est des informations qu'on a besoin avant de faire des rencontres et commencer à discuter de façon sérieuse, là, de certains projets.

**LE PRÉSIDENT :**

810 Très bien. Je vous remercie. Oui, Monsieur Pernod?

**M. CYRILLE PERNOD :**

815 J'aimerais qu'on reste en contact sur ce sujet. C'est quand même des terrains qui sont importants, surtout qu'on est en début de présentation des plans pour la construction d'un deuxième édifice le long de l'autoroute et j'aimerais savoir dans quelles mesures votre projet peut influencer cette phase.

820 **M. GILLES MILOT :**

Excusez, j'ai mal compris la question.

**LE PRÉSIDENT :**

825 Vous avez un projet?

**M. CYRILLE PERNOD :**

830 Oui. On est en train de présenter des plans pour la construction d'un agrandissement de l'édifice sur ce terrain et la construction de stationnements. Aujourd'hui, c'est un stationnement qui est important. On veut créer des stationnements souterrains et monter un édifice le long de l'autoroute. Donc, on aimerait savoir dans quelle mesure ça a une influence?

835 **M. GILLES MILOT :**

Oui. Effectivement, dans votre courriel vous faisiez part de cette problématique-là, et effectivement, sans vous donner une date précise, mais aussitôt que j'ai de l'information plus détaillée quant aux superficies possiblement disponibles aux alentours, on va solliciter une  
840 rencontre avec vous pour commencer les discussions pour voir si avec ce qu'on pourrait vous offrir, si vos projets sont toujours viables.

**M. CYRILLE PERNOD :**

845 O.K. Ma deuxième question sera rapide. J'ai regardé rapidement les visuels qui sont situés à l'arrière gauche de la salle, et j'étais resté sur les présentations que vous aviez faites, Monsieur Dubé, à Westmount, puisqu'on parle de terrains qui sont à Westmount, là, du fait que l'autoroute serait rabaisée et permettrait d'avoir des protections transparentes et que, selon les graphiques que vous aviez présentées, elle serait beaucoup moins imposante qu'elle l'est actuellement. Or,  
850 quand je regarde votre visuel qui est situé à l'arrière gauche, c'est extrêmement important.

Je peux même vous dire qu'en fonction de votre visuel, notre terrain de stationnement, au niveau de la rue Lenoir, disparaît quasiment totalement. Est-ce une mauvaise interprétation des visuels ou le talus est beaucoup plus important? L'autoroute est extrêmement importante sur vos  
855 visuels, ça n'a rien à voir avec les deux voies que vous présentiez plus basses, plus discrètes, plus en harmonie avec la montagne. Est-ce que vous avez une photo de ce visuel que vous avez à gauche, là, à l'arrière gauche?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

860 Vous faites référence à la dernière section, le plan de l'échangeur Turcot?

**M. CYRILLE PERNOD :**

865 Exact.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

870 Ce que je peux vous dire par rapport aux simulations visuelles que vous avez vues, c'est qu'effectivement ça ne reprend pas l'ensemble des éléments d'intégration urbaine qui ont été

élaborés et que vous allez retrouver sur certains *foamcores* comme d'autres *foamcores* ou plutôt cartons, en fait, affiches essentiellement.

875 Ce que vous avez sur le visuel que vous avez vu, c'est essentiellement un extrait tel quel de la maquette virtuelle, et donc essentiellement sur cette maquette-là, on n'a pas le traitement par exemple particulier au niveau des murs ou des aménagements paysagers. C'est plus une volumétrie qui est présentée et donc, essentiellement, on n'a pas, à ma connaissance, de restitution vraiment plus fidèle comme on peut avoir pour les autres secteurs de ce qu'il va y avoir au niveau du traitement du talus et du mur remblais à l'arrière de votre bâtiment.

880 **M. CYRILLE PERNOD :**

Est-ce que vous pouvez nous le présenter, parce que cette empreinte de volumétrie, c'est énorme, c'est gigantesque même. Juste derrière le haut-parleur là-bas. Une vue aérienne.

885 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Est-ce que c'est cette image-là à laquelle vous faites référence?

890 **M. CYRILLE PERNOD :**

895 C'est exact, oui. Bien, c'était la précédente. O.K. Si vous avez l'autre image qui est à côté on voit bien la différence, notamment... Je ne sais pas comment vous allez vous organiser avec Home Dépôt, parce qu'on a vraiment l'impression que vous passez sur leur bâtiment, mais nous, notre stationnement est coupé de moitié avec un talus qui vient quasiment à notre bâtiment. Il faut savoir que vu d'ici, c'est des terrains qui sont quand même très importants, 400 pieds, et l'autoroute, là, est beaucoup, beaucoup plus importante que celle que vous avez présentée. C'est gigantesque avec le talus. Je ne sais pas si vous pouvez zoomer sur cette partie-là en haut, à gauche, mais c'est quand même très...

900 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

905 Mais ça, c'est une image statique. Si vous voulez plus de détails, il faudrait aller sur la maquette virtuelle à l'arrière, là, pour voir vraiment plus le secteur.

**M. CYRILLE PERNOD :**

910 Mais est-ce qu'on peut avoir des données plus précises sur l'ampleur? La hauteur, en fait la hauteur reste quasiment la même.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

C'est comme on a mentionné il n'y a pas longtemps, Monsieur le président, on est à établir, justement, les limites de propriété et les limites d'emprise et les besoins dans le secteur.

915 Pour le moment, on n'a pas plus d'information que ça. Le rendu ici est peut-être, il y a peut-être une certaine, disons, une distorsion, là, parce qu'essentiellement le rendu...

**LE PRÉSIDENT :**

920 Et vous n'avez pas, c'est ça, vous n'avez pas de représentation plus précise du coin en haut, à gauche?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

925 Il faudrait aller...

**LE PRÉSIDENT :**

Sur la maquette 3D, là.

930

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

935 Ce qu'on pourrait faire dans le secteur, essentiellement, pour répondre aux besoins de monsieur Pernod, c'est de lui fournir la section en travers ici, proposée, à la hauteur de son bâtiment.

**LE PRÉSIDENT :**

Ça serait probablement la meilleure façon de procéder.

940

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

945 Donc, à ce moment-là, ça lui donnerait un ordre de grandeur par rapport aux distances anticipées par rapport à son bâtiment. Donc, on peut soumettre ça peut-être demain.

**LE PRÉSIDENT :**

Nous allons faire le suivi de cette figure. Ça vous va pour l'instant?

950

**M. CYRILLE PERNOD :**

Merci. Juste une petite dernière. Est-ce qu'il y a une alternative qui a été prévue à la suppression de l'entrée de la rue Greene?

955

**LE PRÉSIDENT :**

Excusez-moi?

**M. CYRILLE PERNOD :**

960

Est-ce qu'il y a une alternative qui a été prévue à la suppression de l'entrée sur l'autoroute au niveau de la rue Greene?

**LE PRÉSIDENT :**

965

Très bien. Monsieur Dubé?

**M. CYRILLE PERNOD :**

970

Parce qu'on construit, pardon, une nouvelle autoroute pour permettre de recevoir encore plus de véhicules – je ne ferai pas de débat là-dessus –, mais si on supprime les entrées, j'aimerais juste savoir quel est l'intérêt?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

975

Je vais demander à monsieur François Godard. Monsieur Godard est ingénieur associé et chargé de projet transport et circulation chez Cima +. Il est responsable du volet circulation dans le cadre du projet pour le consortium SNC-Cima. Donc, essentiellement, effectivement l'entrée Greene est éliminée dans le cadre du projet, mais le trafic va se réallouer d'une autre façon et on va vous montrer ça sur un schéma ou un petit plan.

980

**M. FRANÇOIS GODARD :**

Pour vous situer, l'entrée Greene est située ici sous la structure.

985

**M. CYRILLE PERNOD :**

Juste après, juste après. Là.

**M. FRANÇOIS GODARD :**

990

Située ici, donc on est sur la rue St-Antoine. L'alternative qui est proposée dans le projet pour l'accès à la 720, soit la direction est... Donc, par la rue St-Antoine, l'accès pour les gens, ils vont revenir ici – ça, c'est une alternative – c'est de passer par ici et venir effectuer le virage à gauche et entrer sur la 720 Il faut noter que l'entrée Greene est une des entrées les moins achalandées sur la 720. Est-ce que ça répond à votre question?

995

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

1000

C'est essentiellement l'accès qui est proposé au niveau de la 720 en direction est pour remplacer l'accès Greene. Évidemment, on peut se diriger vers l'est directement et emprunter une des autres entrées existantes.

**M. CYRILLE PERNOD :**

1005 Oui, mais on revient sur les axes. On ne résout pas le problème de désenclaver certains secteurs. On est obligé d'aller vers le centre-ville ou vers l'est en passant par St-Jacques, ce qui n'est pas l'idéal.

**LE PRÉSIDENT :**

1010 Monsieur Dubé.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

1015 Ça ne représente pas un détour énorme, là. On parle de quelques dizaines de secondes pour faire ce mouvement-là.

**M. CYRILLE PERNOD :**

1020 O.K.

**LE PRÉSIDENT :**

1025 Ça vous va? Je vous remercie.

**M. CYRILLE PERNOD :**

Merci beaucoup.

1030 **LE PRÉSIDENT :**

Je vais maintenant inviter madame Geneviève Locas. Monsieur Derek Robertson. Bonsoir, Monsieur.

1035 **M. DEREK ROBERTSON :**

1040 Bonsoir. Ma question ce soir est en ce qui concerne le Centre Gadbois et le réaménagement urbain au sud du Centre Gadbois. Exactly, what is the definitive plan for the réaménagement au sud du Centre Gadbois, with regards to the City of Montreal and Parcs Canada and Heritage Canada? I would like to know what the entente is and what is the plan? Because I have noticed we have -- Mr. Dubé, we have on the panels on the wall here, you mentioned there were seven areas of very great concern to you and we have all the maquillage on the wall but we don't have anything for around Centre Gadbois. My understanding is that because it is still in great fluidity.

1045

*Traduction : Quel est le plan définitif autour du Centre Gadbois pour la Ville de Montréal, Parcs Canada, Patrimoine Canada? Quelle est l'entente, quel est le plan? Monsieur Dubé, vous avez parlé de sept zones préoccupantes, mais il n'y a rien autour du Centre Gadbois. Ma compréhension est parce que les projets sont encore très flous.*

1050

My question is: what are the parameters of discussion with regard to Heritage Canada and la Ville de Montréal? What entente have you arrived at and what is the true cost for the City of Montreal, if someone from that side could respond, what is the true cost of the réaménagement urbain à cause de la reconstruction autour du Centre Gadbois.

1055

*Traduction : Alors, quels sont les paramètres de la discussion entre Patrimoine Canada et la Ville de Montréal? À quelle entente êtes-vous arrivés? Quel est le coût réel pour la Ville de Montréal? Quel est le coût du réaménagement urbain autour du Centre Gadbois?*

1060

We've heard general figures of 100 million dollars. Is that reflective of reality? What is the true cost and what are the parameters and restrictions put on to you by the Heritage National du Canada and Parcs Canada?

1065

*Traduction : On a entendu des chiffres de l'ordre de 100 M\$, est-ce que ça reflète la réalité? Quel est le coût réel? Quels sont les paramètres et restrictions qui vous sont imposés par Patrimoine Canada et Parcs Canada?*

**LE PRÉSIDENT :**

1070

Ministère des Transports.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

1075

Monsieur le président, en réponse à la question de monsieur Robertson, les discussions au niveau des aménagements prévus au périmètre du Centre Gadbois, autant avec Parcs Canada qu'avec l'arrondissement Sud-Ouest, sont en cours. Il y a trois problématiques qui avaient été identifiées avec l'Arrondissement.

1080

La première était la question de la qualité de l'air; la deuxième étant la question du stationnement qui occupait des espaces sous les structures, qui étaient occupés par l'Arrondissement sur la base d'un permis d'occupation qui n'avait malheureusement jamais été signé; et le troisième élément concernait l'intégration urbaine du secteur dans un contexte où on approchait, en abaissant l'autoroute et en la rapprochant, en la construisant du côté ouest en raison de contraintes physiques d'espace, l'espace qui restait et comment ça allait être aménagé.

1085

Ce qui est proposé dans le secteur et qui a été aussi présenté aux représentants de Parcs Canada qui gère le parc du Canal-de-Lachine, donc on a déposé à ces gens-là, aux gens de l'Arrondissement et aussi aux gens de Parcs Canada, un préconcept architectural qui prévoit l'implantation d'une place publique qui ferait le lien entre le Centre Gadbois et le parc du Canal-de-

1090 Lachine, et qui prévoit aussi la construction d'une structure avec une très, très longue portée pour  
créer une espèce d'espace ouvert et de dégagement en dessous des ces ouvrages-là pour  
conserver une vue et conserver aussi toutes les fonctionnalités de la piste cyclable, le pont piéton,  
le petit pont piéton, la structure métallique située à l'ouest du canal de Lachine.

1095 Vous avez ici – je vais vous présenter quelques-unes de ces images-là au niveau du  
préconcept architectural. Vous avez donc une vue du dessous, essentiellement. Dans le secteur, il  
y a la rue Côte-St-Paul qui se termine à peu près ici, avec un stationnement pour les cyclistes qui  
veulent emprunter la piste du canal Lachine. Vous avez le canal de Lachine et la structure  
métallique qui passe au-dessus du canal.

1100 Donc, je mentionnais tantôt, au-dessus ici, on pourra vous montrer des images  
subséquentes, là, mais essentiellement c'est une structure mât et hauban prévue dans le secteur.  
Et ce qui est proposé, c'est de faire une place publique qui fait le pont entre la piste cyclable ici, le  
parc du Canal et le Centre Gadbois et avec les culées de la future structure qui étaient initialement  
1105 prévues beaucoup plus près de la rue Côte-St-Paul, qui sont reculées justement pour que les gens  
qui, lorsqu'ils sortent du Centre Gadbois, puissent avoir des points de vue assez dégagés en  
dessous de la structure.

1110 Dans le secteur, le bâtiment... l'autoroute essentiellement lorsqu'elle va être reconstruite  
se rapproche de façon significative du bâtiment, ici, et à la pointe arrière du bâtiment. Et il y a un  
chemin actuellement ici qui permettait d'accéder justement au stationnement qui était sous les  
structures, chemin maintenant qui va être remplacé par ce nouveau lien là, ici, Côte-St-Paul  
jusqu'au boulevard Monk.

1115 Ce qui est proposé c'est qu'essentiellement ce chemin-là, ici, devient un chemin  
strictement pour les camions de service ou les camions d'urgence et que l'espace libéré à côté du  
parc du Canal, plutôt entre l'autoroute et le Centre Gadbois devienne un espace style plutôt parc  
plutôt qu'un chemin d'accès tel que c'est en ce moment, avec toujours la possibilité que les  
véhicules d'urgence puissent circuler ici.

1120 Donc, je mentionnais le déplacement des culées. Vous voyez maintenant une vue avec les  
structures sur le dessus une fois construites.

1125 On explore aussi, on a exploré la possibilité, dans le secteur, de prolonger d'un autre 100  
mètres les structures pour que – ici, c'est l'entrée des arénas – pour qu'il y ait une espèce de  
dégagement visuel encore plus prononcé dans le secteur. Cependant, dans le secteur, là, avec la  
largeur des futures infrastructures, et cetera, ça crée une espace sombre sous des piles et on  
pense qu'il va être difficile de requalifier cet espace-là, essentiellement cet espace-là était aussi, en  
termes de perméabilité, mais aussi suite au souhait de l'Arrondissement de pouvoir maintenir son  
1130 stationnement directement en dessous des structures, ce que le Ministère ne souhaite pas parce  
qu'essentiellement, de 1) les coûts de reconstruction de cette portion de structure là sont assez  
élevés et il serait probablement plus pertinent de construire un stationnement sous le terrain de  
balle et de déplacer l'entrée de l'aréna ici, de l'autre côté pour que ce soit plus efficace.

1135           Donc, vous avez des exemples d'espace sous des structures, le métropolitain. Vous voyez  
que c'est un peu difficile à requalifier, à utiliser. La plupart du temps on l'utilise pour du  
stationnement, mais essentiellement faire ce genre d'espace là, construire des structures pour  
1140           créer des stationnements, c'est pas rentable, c'est très, très coûteux essentiellement et c'est pas  
une approche, je dirais, très, très intéressante pour le Ministère, en plus de toutes les contraintes  
que ça peut créer au niveau de l'entretien des structures, de la chute de morceaux de béton et des  
risques pour les usagers de ces stationnements-là. D'ailleurs, le stationnement actuel est fermé en  
raison d'un bloc qui est tombé, qui a endommagé un lampadaire.

1145           Donc, c'est d'autres exemples, là. Donc, vous avez la situation actuelle, le Centre Gadbois  
est ici, le terrain de balle, l'espace, le chemin actuel entre les structures et l'ancien stationnement  
qui est fermé maintenant, en dessous des structures. Le canal Lachine, la rue Notre-Dame ici en  
haut. Donc, ce chemin-là... disons que c'est l'état actuel.

1150           Vous avez une simulation, un préconcept architectural. Vous voyez essentiellement la  
place publique proposée, le mur de culée des futures structures, les ponts au dessus du canal, le  
dégagement, donc la très, très longue portée pour créer un dégagement visuel. Un autre point de  
vue ici. On est du côté, donc du côté ouest, le Centre Gadbois est situé derrière ici.

1155           Dans le secteur du passage de la rue actuelle qui relie chemin Côte St-Paul à la rue Notre-  
Dame, ce qui est proposé c'est de faire une alcôve ici, dans le secteur, pour augmenter le  
dégagement entre le bâtiment et l'autoroute. Donc, essentiellement l'autoroute ici se retrouverait  
en porte-à-faux. Une vue de la place publique proposée avec l'alcôve ici et le dégagement.

1160           Ça, c'est une simulation essentiellement qui montre l'alternative. Donc, au lieu d'avoir la  
façade de la culée ici, de la structure dans l'axe de la ligne de vue, on prolongerait en structure le  
secteur ici. Et donc, c'est un peu un rendu de ce que ça pourrait donner.

1165           Donc, les discussions concernant les aménagements, l'interface entre le Centre Gadbois  
et le parc du Canal-de-Lachine sont toujours en cours. Il va falloir convenir avec l'Arrondissement  
et le protocole d'entente sur les responsabilités de chacun à ce niveau-là. Donc, il va falloir  
continuer nos discussions. C'est un *work in progress*. La situation n'est pas encore...

1170           Donc, c'est où on en est rendu. On a proposé un préconcept architectural et au niveau des  
coûts – il y a un certain nombre de travaux qui sont prévus à l'intérieur du projet. On n'a pas  
encore le détail des coûts au niveau du stationnement, par exemple. On a fait une étude sur  
différentes possibilités au niveau du stationnement, on a des coûts pour un stationnement  
souterrain et on a à peu près, je pense, je me souviens, une quarantaine ou 50 millions si on  
voulait prolonger les structures dans le secteur pour faire un stationnement sous les structures.

1175           L'alternative sous le terrain balle est beaucoup moins coûteuse.

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Parent?

1180

**Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :**

Est-ce que les aménagements pour cette place publique-là ça fait partie du 1.5 million que vous avez mentionné tantôt, en termes d'aménagement ornemental?

1185

**Mme ANNE PELLETIER :**

Vous faites référence à la végétalisation de tantôt? Non. Le 1.5 million, c'était pour ce qui était des parcs. Ici, dans cet aménagement-là, il n'y a pas d'arbre. Ce n'est pas là-dedans. C'est d'autres places.

1190

**Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :**

Parce que monsieur Robertson, sa question c'était relativement au montant d'investissement.

1195

**M. DEREK ROBERTSON :**

Bien, exactement. À cause que... C'est quoi le montant que la Ville est obligée de dépenser juste pour arranger leurs affaires pour votre projet? Votre proposition, je m'excuse, c'est loin d'un projet.

1200

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Madame la commissaire, on étudie différents scénarios. Donc, dépendamment du scénario qui est retenu, essentiellement le montant est différent. Les discussions qu'on a en ce moment avec l'Arrondissement concernent un partage de coûts au niveau du stationnement.

1205

Le restant des coûts sont au frais du Ministère, bien entendu, parce qu'essentiellement le stationnement était sur une propriété du Ministère et dans l'entente qui avait été proposée à l'Arrondissement, l'usage de ce terrain-là ne donnait pas de droit à l'Arrondissement. Donc, on est prêt à payer une partie de la facture du stationnement, mais il va y avoir un partage. Il faut qu'il y ait une entente, un partage de coûts entre nous et la Ville.

1210

Et je pense que l'option du stationnement souterrain sous le terrain de balle, c'était de l'ordre de 10 M\$. Bon, l'ordre de grandeur c'est à peu près 10 M\$ pour un stationnement sous le terrain de balle et on avait offert un partage de ce montant-là avec l'Arrondissement, montage financier qui n'est pas encore convenu.

1215

1220 **Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :**

Donc, est-ce qu'on peut comprendre que les aménagements architecturaux, les aménagements de la place publique font partie du budget global du projet par le Ministère ou c'est quelque chose qui va être repris par l'Arrondissement?

1225 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

L'aménagement de la place publique fait partie des mesures d'intégration du projet; le stationnement c'est un autre dossier.

1230 **M. DEREK ROBERTSON :**

1235 D'accord. Une petite question. Pouvez-vous m'expliquer pourquoi l'option de l'échangeur près du Centre Gadbois sera fait dans la dernière période de la construction si jusqu'à présent c'est la section la plus en péril, pourquoi?

1240 Si j'ai bien compris vous avez... la reconstruction était faite dans cinq ou six sections, périodes, et ça c'est la section, plus ou moins la dernière section de reconstruction au-dessus du Centre Gadbois dans la... the manner which you are reconstructing the whole project is my understanding that around the Centre Gadbois is going to be the last section reconstructed, would that be accurate? And if so, if it is the section that is the most imperil, since last year, you've closed the parking lot, we keep hearing weekly, weekly how bad it is, how dangerous it is, you have to do your project right away because it is such in bad condition, why is this, if this is the case, why is this the last section to be done if it is the section the most dangerous? It frightens people to drive on it, it frightens people to drive near it, to drive under it.

1250 *Traduction : Donc, la façon que vous reconstruisez tout ce projet, j'ai compris que l'aspect près du Centre Gadbois sera la dernière section, mais vous avez déjà fermé le stationnement. On nous dit que c'est très dangereux, qu'il faut avancer tout de suite parce que les conditions sont très dangereuses. Si c'est le cas, pourquoi est-ce que c'est la dernière section? Les gens veulent pas conduire près de cette section, ni par en dessous, c'est tellement dangereux et pourtant, c'est la dernière étape du projet.*

1255 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Monsieur le président, en réponse à la question de monsieur Robertson, il n'y a pas de sections plus ou moins dangereuses dans l'échangeur Turcot. Ce qu'on a c'est un ouvrage qui est en fin de vie utile et essentiellement les risques sont les mêmes et ils sont contrôlés sur la grandeur de l'ouvrage.

1260 La raison pour laquelle le stationnement a été fermé c'est qu'essentiellement c'était impossible de recouvrir de treillis l'ensemble du secteur et donc, on ne pouvait pas assurer dans le secteur, parce que l'échangeur est beaucoup plus haut, on est à une centaine de pieds et même

1265 un petit morceau qui tombe, à la vitesse qu'il arrive au sol, peut créer des blessures importantes.  
Et donc, c'est la raison pour laquelle le secteur a été fermé.

Maintenant, les structures vont être maintenues en état acceptable et sécuritaire jusqu'à leur démolition. Et donc, le phasage est beaucoup plus conditionné par des nécessités physiques dans l'espace séquençement de travaux que par l'état des structures.

1270

**LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie.

1275

**M. RICHARD NIORÉ :**

Monsieur le président, j'aimerais qu'Alain Dubuc, qui a représenté le Sud-Ouest dans le dossier Centre Gadbois puisse s'exprimer au sujet de ce point.

1280

**LE PRÉSIDENT :**

Vous pouvez vous avancer à la table ici et vous identifier s'il vous plaît.

1285

**M. ALAIN DUBUC :**

Oui. Alain Dubuc, je suis à l'arrondissement Sud-Ouest, à la Direction de l'Arrondissement et j'ai pour mission de coordonner les échanges entre l'Arrondissement et les intervenants impliqués dans le projet Turcot.

1290

Je veux juste faire en sorte que vous ne soyez pas induits en erreur. Monsieur Dubé a parlé de discussions. J'ai vu ces dessins-là pour la première fois ce soir et je pense qu'on n'est pas en discussion avec le Ministère là-dessus.

1295

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. Vous n'avez pas encore été informés de cette proposition?

1300

**M. ALAIN DUBUC :**

Non. Je pense qu'il y a peut-être eu une présentation à des intervenants politiques, mais il n'y a pas de discussion là-dessus. Il y en a eu, mais pas à ce stade-là.

1305

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. En ce qui concerne, vous, vos responsabilités, vous n'êtes pas encore impliqué dans le dossier?

**M. ALAIN DUBUC :**

1310           Moi, le directeur de l'Arrondissement et les directeurs de service.

**LE PRÉSIDENT :**

1315           Parfait. Je vous remercie. Oui, Monsieur Dubé?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

1320           Monsieur le président, je vais être obligé de contredire monsieur Dubuc et je pourrai déposer nombre de comptes-rendus concernant le Centre Gadbois et les problématiques qui ont été soulevées.

1325           Monsieur Dubuc a vu les préconcepts architecturaux ce soir, mais il y a plus d'un mois que ces préconcepts... en fait, lors d'une rencontre maire-ministre, les images que vous avez là ont été déposées aux conseillers de l'arrondissement du Sud-Ouest, donc essentiellement au patron de monsieur Dubuc.

**M. ALAIN DUBUC :**

1330           Ce n'est pas mon patron.

**LE PRÉSIDENT :**

1335           Donc, on va éviter... mais on prend note de votre information. Bien entendu, même l'Arrondissement peut... bien entendu, on sait que c'est coordonné par la Ville de Montréal, mais l'Arrondissement et la Ville peuvent venir, ils sont les bienvenus pour présenter un mémoire sur tous les aspects qu'ils voudront bien présenter à ce moment-là devant la commission. Alors, ça vous va, Monsieur Robertson?

**M. DEREK ROBERTSON :**

1340           Oui. Juste une petite dernière chose. Suite de la question que j'ai encouragé monsieur Fred Jones de poser hier soir en ce qui concerne la qualité de l'air puis les stations de surveillance de la qualité de l'air, avez-vous dans votre mandat, je ne sais pas, le directeur du projet ou vous-même, avoir à installer un système de vérifier la qualité de l'air?

1345           Je sais que le secteur privé va vraiment encourager vous de... they can lease that to you very quickly, you know, because I know they did a temporary one for Notre-Dame and they had approached the secteur privé. I have spoken to the chemist de la Ville de Montréal, that's why I was aware of the fact, that's why I encouraged him to make the clarification for Mr. Norman King, last night, when you were saying there was just one station by de Maisonneuve and Décarie. I know it very well. It is very far at the top of Décarie and at the bottom of De La Vérendrye where it

1350

is very open, the wind is always moving, it's just my humble opinion that the quality of air is very, very different from De La Vérendrye and from Royal-Mount than it is where we live in the immediate falaise... l'effet bain tourbillion.

1355

*Traduction : On pourrait donc vous les fournir très facilement, ça a été fait pour Notre-Dame, je voulais justement que la précision soit faite hier soir. On a dit qu'il y a seulement une station près de de Maisonneuve et Décarie, je sais que c'est très loin au nord de Décarie et ensuite au sud de La Vérendrye. C'est mon opinion que la qualité de l'air est très différente à La Vérendrye ou Royal-Mount comparé où nous on habite, près de la falaise.*

1360

I would just encourage you, if you can within your mandate, to go ahead with that and looking to inquire about the quality of air prior to construction and as the summer approaches, the smog and the environmental conditions that change, it would be great to really have a more precise understanding of the quality of air in the immediate environment of this project.

1365

*Traduction : Alors, je me demande si dans votre mandat, vous pourrez donc faire l'examen de la qualité de l'air avant les débuts de la construction, surtout prendre des mesures en été et ce serait bon de vraiment faire l'examen de la qualité de l'air.*

1370

**LE PRÉSIDENT :**

Bien entendu, la commission, ce sont des éléments sur lesquels la commission peut se pencher, bien entendu. On l'a vu jusqu'à maintenant, c'est une préoccupation qui est revenue à quelques reprises. Vous pouvez aussi produire un mémoire, mais je suis convaincu que d'autres aussi vont le faire pour cet aspect-là, pour bien comprendre... par exemple, on a mentionné qu'on commençait à connaître la qualité de l'air proche, par exemple avant les travaux, pendant les travaux et après les travaux.

1375

C'est des éléments que vous pouvez demander à la commission et dans des cas comme ça, par exemple, bon, la commission examine qu'est-ce qui s'est fait dans des projets similaires, qu'est-ce qui se fait dans les règles de l'art, et cetera. Donc, la commission peut parfaitement proposer, effectivement, une station de mesure. C'est des choses qui rentrent dans notre mandat.

1380

Bien entendu, nous sommes consultatifs. Le BAPE donne un avis, alors ce n'est pas lui qui peut décider d'imposer une station, mais il peut traiter de ce sujet-là entre autres. Ça vous va?

1385

**M. DEREK ROBERTSON :**

D'accord. Merci beaucoup, bonne soirée.

1390

**LE PRÉSIDENT :**

C'est moi qui vous remercie. Je vais maintenant inviter madame Sophie Thiebaut. Bonsoir.

1395

**Mme SOPHIE THIEBAUT :**

Bonsoir. Je m'interrogeais parce que Raphaëlle Leclerc est arrivée entre-temps. Alors, je ne savais pas si elle devait passer auparavant.

1400

Ma première question, ça s'adresse plus à vous, en fait. Donc, j'ai compris que le promoteur du projet, au fur et à mesure du début des audiences, pouvait déposer des documents complémentaires et je m'interrogeais à savoir comment on pouvait avoir accès à ces documents, est-ce que ça va être mis en ligne ou comment ça se passe?

1405

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, bien entendu, nous obtenons beaucoup de documents. À chaque fois que nous demandons des dépôts de documents, nous avons un support électronique avec cela. Aussitôt que nous sommes revenus à Québec, notre personnel, qui est essentiellement ici sur place, va déposer ces documents-là, les rendre disponibles, notamment sur Internet et on établit des systèmes de cotation, alors les gens peuvent aller consulter notre registre qui est sur notre site Internet et voir les documents qui sont déposés.

1410

Par exemple, tous les documents déposés par le promoteur sont inscrits sous la cote DA; ça, c'est notre cote interne. Donc, les gens peuvent accéder à ces documents par Internet, notamment.

1415

Dans le cas de documents plus lourds à ouvrir sur Internet, nous allons, il y a déjà des centres de documentation où on retrouve – il y en a 300 dans le secteur – où on retrouve l'étude d'impact. Dans le cas de documents lourds, nous allons déposer des copies papier dans ces centres-là. Ces centres-là sont munis d'un ordinateur, donc les gens peuvent, à partir du centre de consultation, examiner les documents en version électronique. Donc, c'est de cette façon-là que les documents sont accessibles.

1420

1425

**Mme SOPHIE THIEBAUT :**

O.K. Merci.

1430

**LE PRÉSIDENT :**

Ça vous va comme information.

**Mme SOPHIE THIEBAUT :**

1435

Ma première question au promoteur du projet c'est concernant le choix du scénario qui a été retenu. Il se trouve que j'ai assisté le 20 septembre 2007 à une présentation du projet, donc à l'époque, là, qui était proposé aux travailleurs du milieu, entre autres. Enfin, c'était avant les présentations aux citoyens et il y avait une diapositive lors de cette présentation qui présentait les

1440 quatre, cinq scénarios étudiés et le scénario retenu était celui qui avait la cote la plus mauvaise, la note la plus mauvaise, une note de 3 sur 10 en ce qui concerne les impacts environnementaux.

J'aimerais savoir si on peut revoir cette diapositive, la présentation du 20 septembre 2007.

1445 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Dubé?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

1450

Je vais vérifier avec nos gens en technique à l'arrière s'ils peuvent nous fournir cette information-là. Je vais prendre quelques minutes ou quelques secondes.

**Mme SOPHIE THIEBAUT :**

1455

Ça serait bien de vérifier que ça soit bien celle du 20 septembre, parce qu'en fait, par le biais du Conseil régional de l'environnement, par l'accès à l'information, on a déjà fait une demande, mais le document qu'on a reçu c'est celui du 17 septembre. Alors, d'ailleurs, il n'y avait pas de présentation à cette date et cette diapositive n'est pas dans le document du 17 septembre. Donc, je précise bien le 20 septembre 2007.

1460

Est-ce que je pose une autre question à court terme, le temps que monsieur Dubé... enfin, c'est pas maintenant qu'il va pouvoir vérifier, là?

1465 **LE PRÉSIDENT :**

On va lui laisser quelques secondes. Là, vous faite la recherche? O.K. Alors, vous pouvez aller à votre autre question.

1470 **Mme SOPHIE THIEBAUT :**

Donc, la question suivante est concernant les travaux qui auront lieu pendant la nuit. Il est indiqué dans le résumé de l'étude d'impact que ce sera, a priori, uniquement pour les travaux de démolition. Donc, j'ai cru comprendre que la phase de démolition va être beaucoup plus courte que la phase de construction, heureusement, mais je voudrais savoir si le promoteur du projet a une estimation du nombre de nuits que ça va représenter dans les zones urbaines.

1475

**LE PRÉSIDENT :**

1480 C'est ça, dans les zones urbaines.

**Mme SOPHIE THIEBAUT :**

Où est-ce qu'il y a des personnes qui résident, là.

1485

**LE PRÉSIDENT :**

Urbaines, donc dans les zones résidentielles.

1490

**Mme SOPHIE THIEBAUT :**

C'est ça. Donc, je pense notamment, forcément, pour les résidants du secteur Galt dans Côte-St-Paul, là, ce qu'on appelle la zone de La Vérendrye et puis pour les personnes qui restent dans Saint-Henri, dans le Village des Tanneries et puis tout le long de la rue dont j'ai oublié le nom, là, dans Saint-Henri, là, entre Greene et puis la rue de Courcelle.

1495

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Dubé?

1500

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Monsieur le président, est-ce que vous pourriez reprendre la question, j'étais distrait par...

1505

**LE PRÉSIDENT :**

O.K. Alors, concernant les travaux nocturnes, donc en phase de démolition, madame voulait savoir, dans les zones bien entendu résidentielles, qu'est-ce que ça pouvait représenter comme nombre de nuits qu'il y aurait des travaux.

1510

**Mme SOPHIE THIEBAUT :**

Une estimation, là, du nombre de nuits que ça va représenter.

1515

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Donc, pour la démolition des structures dans le secteur de la 720 entre le Village des Tanneries et...

1520

**Mme SOPHIE THIEBAUT :**

Et la rue Greene et puis dans Côte-St-Paul aussi, dans le secteur dit De La Vérendrye.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

1525

Je ne suis pas certains qu'on a cette estimation-là de façon détaillée.

**Mme SOPHIE THIEBAUT :**

1530

Non, non. C'est plus une estimation, là. Je sais que donc, en théorie, la phase de démolition c'est la phase finale en 2016, qu'elle est beaucoup plus courte, d'après ce que vous, pas vous, Monsieur, là, on s'entend, là, le promoteur du projet avait expliqué, c'est une phase qui est relativement rapide, mais c'est juste pour voir venir les choses, là. Combien de nuits ça représente quand même, sur six mois, sur trois semaines, tu sais, je ne me rends pas compte du tout...

1535

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

1540

On pourrait essayer d'établir des comparables de démolition de structure. Essentiellement, on a démoli à Montréal un certain nombre de structures. Si on pense par exemple aux structures qui enjambaient l'autoroute 40 à la hauteur du boulevard l'Acadie, ces structures-là, pour vous donner un ordre de grandeur, étaient démolies dans une seule nuit. C'était quand même des assez longues portées.

1545

Essentiellement, pour les deux documents que vous demandez, que ce soit le tableau dont vous avez fait mention et pour répondre à votre question, je pense qu'on aurait besoin d'un certain temps de réflexion et on pourrait peut-être vous revenir demain avec le tableau qu'on n'a pas ici, malheureusement, et aussi une estimation approximative du temps que ça pourrait prendre, démolir, parce qu'il va falloir prendre des distances que ça représente. On va regarder des projets comparables puis essayer de voir, en termes de temps, ce que ça peut représenter. Mais à mon avis on ne parle pas d'années, on parle de jours ou de semaines, là.

1550

**LE PRÉSIDENT :**

1555

Alors, on pourra revenir en précision si vous avez plus d'information. Pour ce qui est de la première question, avez-vous réussi à trouver l'information concernant une présentation du 20 septembre 2007?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

1560

Ce document-là n'est pas disponible, malheureusement, mais demain... il n'est pas disponible ici, mais demain on pourra l'avoir.

**LE PRÉSIDENT :**

1565

O.K. Donc, on va faire le suivi de ce document demain.

**Mme SOPHIE THIEBAUT :**

1570           Merci. Une autre question concernant la consultation du milieu et des partenaires. J'aurais voulu savoir comment le promoteur définissait – il parle dans le résumé sur l'étude d'impact de l'élaboration d'une démarche participative. C'est quoi la définition d'une démarche participative avec le milieu?

1575           **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Dubé.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

1580           Dans le cadre du projet, essentiellement, on a commencé très tôt, donc en 2007, à l'automne 2007, comme le mentionnait madame Thiebaut.

1585           En fait, la démarche remonte même antérieure à ça, en 2004, où on a eu des journées d'étude technique avec un nombre de groupes assez importants, pour identifier les différents besoins du secteur et explorer différentes alternatives de solution.

1590           Dès 2007, sur la base d'un concept, essentiellement, on est allé dans la population présenter le projet et recueillir de l'information sur d'autres besoins exprimés dans le milieu, et de 2007 à 2008, on a tenu, disons, plus d'une centaine de réunions avec des groupes de travail formés de gens du Ministère, de la Ville centre, des arrondissements, dans plusieurs domaines, donc en aménagement, en circulation en urbanisme, et donc essentiellement et avec aussi le CN, le CP.

1595           On a tenu aussi des rencontres d'information à la demande du milieu. On a rencontré, je crois, si ma mémoire est bonne, à trois reprises, Mobilisation Turcot, RESO. On a rencontré aussi à la demande et on a fait des présentations à la Ville de Westmount et dans plusieurs arrondissements. Et on a tenu aussi des kiosques d'information à différents endroits sur le territoire impacté par le projet. C'est un des kiosques d'information essentiellement que vous avez là.

1600           Et, on a fait des sondages au niveau des gens, par rapport à leurs préoccupations, ce qu'ils pensaient du projet, s'il y avait des éléments qui étaient identifiés et on a aussi tenu deux ateliers dans l'arrondissement Sud-Ouest, tout près de la rue Cazalais, essentiellement sur la rue Desnoyers, pour informer les gens ou rassurer les gens sur ce qui s'en venait en termes d'impact du projet, au niveau des acquisitions d'immeubles dans le secteur, ce que ça pouvait entraîner, c'était quoi leur droit au niveau des acquisitions, quelle était la procédure, la mécanique, leur présenter le projet, les alternatives qu'on voulait élaborer dans le secteur avec Bâtir son quartier.

1610           Donc, essentiellement, j'ai fait un topo assez rapidement puis je pense que madame Pelletier pourrait rajouter sur toute cette démarche-là.

**Mme ANNE PELLETIER :**

1615 Oui. En fait, pour mentionner ici, ça, c'est un bilan de ce qui a été fait à ce jour. Pour nous, la démarche se poursuit de façon continue et le processus de consultation du Bureau d'audiences publiques en fait évidemment partie, là.

1620 Donc, suite aux audiences, donc notre intention est effectivement de continuer les démarches de consultation de façon continue, tout au long du projet jusqu'à sa réalisation complète.

1625 La forme que ça prendra évidemment reste à définir précisément, mais une proposition qu'on a en tête, je sais que dans le dossier de l'autoroute 25, dans le décret il y avait une condition de faire des consultations dans le milieu; ça, c'était suite au décret qui avait été déposé.

1630 Nous, on serait même prêt à entreprendre ça même au courant de l'été s'il le faut, de façon pour ne pas avoir de temps mort, là. Donc, à la fin de la deuxième partie de l'audience, on serait prêt à partir un processus, là, pour déterminer, par exemple, un comité, mais ça serait peut-être un comité ad hoc en attendant le décret, mais c'est des portes ouvertes qu'on vous indique ici.

1635 Évidemment, même si c'est en partenariat public-privé, le processus serait transféré aux partenaires. Donc, il y aurait des responsabilités dans notre processus de consultation, de façon continue.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Oui?

**Mme SOPHIE THIEBAUT :**

1640 Donc, ce que j'entends c'est que information, consultation et participation c'est la même chose?

**LE PRÉSIDENT :**

1645 Bien, ça peut être votre perception. Disons qu'on a l'explication. Ça peut être votre perception. Bien entendu, vous pouvez manifester votre satisfaction ou insatisfaction par l'entremise des mémoires. Le but ici, bon, c'est d'obtenir des explications, mais pour expliquer, ce qu'on demande aux gens c'est d'éviter de réagir aux réponses, mais vous pouvez réagir aux  
1650 réponses en seconde partie de l'audience, si vous êtes satisfaite ou pas satisfaite de ce processus.

**Mme SOPHIE THIEBAUT :**

1655 O.K. Donc, toujours en termes de participation, dans le résumé de l'étude d'impact, le  
ministère des Transport parle d'avoir mis sur pied un comité avec des intervenants du milieu  
concerné concernant les personnes qui seraient expropriées dans le Village des Tanneries.

1660 J'aimerais savoir qui, en ce qui concerne les intervenants du milieu, font partie de ce  
comité?

**LE PRÉSIDENT :**

1665 Très bien. Monsieur Dubé.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

1670 Je pense que madame Thiebaut fait référence, Monsieur le président, à l'élément qui avait  
été mentionné tantôt. Donc, c'est une coquille dans le texte, c'est plutôt : « Mettra en place » au  
niveau des impacts psychosociaux.

**LE PRÉSIDENT :**

1675 Alors, c'est l'explication. C'est le même comité?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

1680 On vous a expliqué tantôt, on a reformulé le texte et on vous a soumis... il y a un groupe  
de travail qui a été formé, qui implique les gens de Bâtir son quartier, les gens de l'Office municipal  
d'habitation de Montréal, plus spécifique sur la définition ou les alternatives au niveau de  
l'AccèsLogis et les mesures d'accompagnement.

1685 Et pour ce qui est des impacts psychosociaux ou du suivi au niveau psychosocial, c'est un  
groupe de travail à mettre en place.

**LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que ça répond à votre question? Vous avez mentionné un comité, entre autres, sur  
l'expropriation.

1690 **Mme SOPHIE THIEBAUT :**

1695 J'ai entendu que le texte était pas écrit... qu'il faut revoir le texte en fait : « À mis sur  
pied », puis « mettra » effectivement, c'est pas la même chose. Donc, je comprends qu'il y a eu un  
problème dans l'écriture du texte.

**LE PRÉSIDENT :**

Ça vous va?

1700 **Mme SOPHIE THIEBAUT :**

Oui.

1705 **M. RICHARD NIORÉ :**

Monsieur le président, j'aimerais apporter une précision.

**LE PRÉSIDENT :**

1710 Oui. Allez-y.

**M. RICHARD NIORÉ :**

1715 Donc, la Ville de Montréal a participé effectivement à plusieurs activités, mais il y a peu eu de collaboration directe de la Ville de Montréal au niveau de l'élaboration des scénarios, ni au niveau du choix du scénario. Je pense que c'est une précision importante.

1720 Maintenant, en ce qui concerne les autres intervenants, je ne sais pas, mais pour la Ville de Montréal, malgré la participation aux différentes activités de consultation et des centres de travail, la Ville n'a pas élaboré les scénarios, n'a pas participé à l'élaboration des scénarios.

**LE PRÉSIDENT :**

1725 C'est noté.

**Mme SOPHIE THIEBAUT :**

Merci, Monsieur. J'ai une autre question concernant...

1730 **LE PRÉSIDENT :**

Oui. Je vais vous laisser une dernière question.

**Mme SOPHIE THIEBAUT :**

1735 Oui. En fait, elle est en deux parties, là, mais c'est sur le même sujet. Il s'agit des stations qui ont étudié la qualité de l'air. Donc, j'ai bien compris que les stations étaient situées dans Verdun, enfin, Décarie, d'autres secteurs, là, vous nous l'avez rappelé tout à l'heure, Monsieur Dubé.

1740

Je voudrais savoir quelle est la distance de ces stations des axes autoroutiers? Est-ce que ça se situe bien dans un 200 mètres? Et j'aimerais ça savoir, quand on dit que ça ressemble au même air d'étude, quel est le trafic qui se situe sur ces axes autoroutiers?

1745 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Monsieur Dubé. Donc, nous avons une figure cet après-midi sur la localisation des stations utilisées, si on pouvait la revoir?

1750 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Donc, pour répondre à votre question, Monsieur le président, on va mettre à l'écran, effectivement la figure de ce matin ou c'est plutôt de cet après-midi.

1755 Je vais demander à monsieur André Boilard, qui est ingénieur spécialisé en modélisation de la dispersion atmosphérique, qui travaille pour le consortium Dessau-SM et est responsable de la réalisation de l'étude sur la qualité de l'air, de répondre pour vous sur la question du contexte des différentes stations utilisées et de leur distance approximative du réseau routier.

1760 Sur la question des volumes de circulation sur ces différents axes routiers, je ne suis pas certain que monsieur Boilard a l'information, mais on demandera à un autre spécialiste, si c'est possible de l'avoir ce soir ou sinon de la fournir ultérieurement.

**M. GUY BOILARD :**

1765

Monsieur le président, Madame et Monsieur les commissaires, en ce qui concerne la station de Verdun, elle est située tout près du boulevard Atwater. Elle se trouve à environ à 1.2, 1.3 kilomètre de l'échangeur Turcot comme tel. Par contre, elle est quand même en bordure d'une artère importante.

1770

Pour ce qui est de la station de l'échangeur Décarie, je n'ai pas la distance exacte, mais elle est quand même aussi située assez proche de l'échangeur, plus proche probablement que celle qui est située... que la station de Verdun.

1775

Je ne peux pas vous répondre exactement au niveau de la distance, mais je peux le vérifier puis vous donner la réponse.

**Mme SOPHIE THIEBAUT :**

1780

Excusez-moi. Est-ce que je peux reformuler ma question?

**LE PRÉSIDENT :**

Oui. Allez-y.

1785

**Mme SOPHIE THIEBAUT :**

En fait, ce que je voudrais savoir c'est si ces différentes stations se situent dans le 200 mètres des grands axes routiers.

1790

**M. GUY BOILARD :**

C'est ce que je vais tenter de vérifier.

1795

**Mme SOPHIE THIEBAUT :**

Parce que je n'avais pas besoin d'avoir une réponse précise. Juste savoir si c'est bien dans le 200 mètres étudiés par la Direction de la santé publique.

1800

**LE PRÉSIDENT :**

Ça va nécessiter une vérification.

1805

**M. GUY BOILARD :**

Je vais en faire la vérification et je pourrai...

1810

**Mme SOPHIE THIEBAUT :**

Puis c'est surtout pour celle... parce que la seule qui semble avoir étudié la fameuse PM2.5, là, vous m'excuserez, mais j'ai juste compris que c'était celle-là qui m'intéresse, mais je ne sais pas exactement comment on la dit, là. Ça a l'air qu'il y a dans seulement une station que c'est étudié, c'est bien ça?

1815

**M. GUY BOILARD :**

Pardon?

1820

**Mme SOPHIE THIEBAUT :**

Il y a seulement l'échangeur Décarie, Mont-Royal qui étudie la PM2.5?

1825

**M. GUY BOILARD :**

Bien, en fait, c'est la station la plus représentative, parce que le volume de circulation dans ce secteur-là est assez comparable à celui de l'échangeur Turcot.

**Mme SOPHIE THIEBAUT :**

1830           Donc, en fait, c'est la seule station qui ressemble le plus à ce que respire les jeunes dans le secteur Galt de Côte St-Paul, par exemple.

**M. GUY BOILARD :**

1835           Effectivement.

**Mme SOPHIE THIEBAUT :**

1840           O.K. Donc, ça serait très intéressant de savoir à combien de mètres ça se situe de la 40 – c'est ça qu'il y a là haut?

**M. GUY BOILARD :**

1845           Oui.

**Mme SOPHIE THIEBAUT :**

              Puis combien il y a de véhicules sur la 40.

1850           **M. RICHARD NIORÉ :**

              Monsieur le président, nous avons quelqu'un à la Ville qui pourrait répondre à la proximité de station.

1855           **LE PRÉSIDENT :**

              Qui peut répondre à cette question-là, sur la distance? Très bien.

**M. RICHARD NIORÉ :**

1860           Je vais demander à madame Boulet de donner une réponse à ce sujet.

**LE PRÉSIDENT :**

1865           Madame, avancez-vous à la table des intervenants. Bonsoir, Madame.

**Mme DIANE BOULET :**

1870           Bonsoir.

**LE PRÉSIDENT :**

Vous pouvez vous identifier?

1875 **Mme DIANE BOULET :**

Oui. Diane Boulet, chimiste à la Direction de l'environnement et du développement durable de la Ville de Montréal, responsable du réseau de surveillance de la qualité de l'air.

1880 Donc, pour répondre à la question de madame, la station 28, identifiée sur la carte, se situe à moins de 200 mètres de l'échangeur Décarie.

**LE PRÉSIDENT :**

1885 Ça confirme l'information de moins 200 mètres. Très bien, je vous remercie.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

1890 Monsieur le président, j'ai des informations additionnelles de nos ressources techniques. On me dit que la station Verdun... non, c'est la station Décarie qui se trouve à quelques dizaines de mètres de l'échangeur ou des routes. Et j'ai aussi les débits sur Décarie, qui sont de l'ordre de 269 800 véhicules par jour en 1999. Donc, les débits... alors que dans l'échangeur Turcot, on parle de 280 000 véhicules en 2003 ou 290 000 véhicules actuellement. Donc, c'est des comparables.

1895 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie.

**Mme SOPHIE THIEBAUT :**

1900 Je m'excuse de ne pas avoir lu l'ensemble de l'étude d'impact, là. Est-ce que je peux retrouver quelque part, parce que c'est vraiment la PM2.5 qui m'intéresse, là, concernant les impacts que ça a sur les jeunes, notamment. Donc, sachant que cette station se situe bien dans un rayon de 200 mètres, est-ce qu'on peut retrouver quelque part les éléments particuliers de la  
1905 qualité de l'air de la station 28 en particulier? Peut-être que ça existe déjà, là.

**LE PRÉSIDENT :**

1910 On peut retrouver des données... Madame pourrait ajouter plus d'information?

**Mme DIANE BOULET :**

1915 En fait, toutes les données qui sont mesurées à nos stations d'échantillonnage sont disponibles sur notre site Internet. Donc, directement l'adresse c'est le rsqa.qc.ca. Donc, ces données-là sont disponibles, sont aussi disponibles dans notre bilan annuel. Le bilan aussi est disponible sur Internet. Donc, tout ça c'est disponible.

1920 Puis il y a aussi d'autres stations qui mesurent les PM2.5. Si c'est le paramètre qui vous intéresse plus particulièrement. Il y a d'autres stations qui le mesurent. Donc, il y a des comparatifs qui sont disponibles aussi. Il y a toujours moyen d'adresser une demande aussi directement à notre direction pour qu'on puisse faire le suivi auprès des gens.

**LE PRÉSIDENT :**

1925 Très bien. Je vous remercie. Alors, Madame Thiebaut, ça vous va?

**Mme SOPHIE THIEBAUT :**

1930 Juste pour finaliser sur la question de la qualité de l'air, j'aurais une question concernant le lien cyclable qui est donc prévu dans le projet actuel du promoteur le long de la falaise Saint-Jacques, là, qui est vu comme amélioration du projet initiale de 2007.

1935 Je voudrais savoir quelle est la distance de ce lien cyclable de l'autoroute 20? Est-ce que ça se situe toujours dans un rayon de 200 mètres aussi, là, quand on a les poumons grands ouverts avec nos enfants en train de faire du bicycle, là, le dimanche. Est-ce qu'on se situe dans un rayon de 200 mètres de la pollution de l'autoroute 20?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

1940 Le lien cyclable qui est proposé le long... en fait c'est un sentier multifonctions qui est demandé, ce n'est pas nécessairement une piste cyclable. Donc, c'est plus un sentier piétons-cyclistes pour faire de l'observation. Donc, de la faune et de la flore de la falaise Saint-Jacques.

1945 Ce lien-là est demandé essentiellement par les gens de l'écoterritoire. Donc, ce n'est pas une décision du Ministère essentiellement, de le créer, c'est à la demande des gens de la Ville et de l'écoterritoire. Et, oui, essentiellement, je crois que, je ne suis pas en mesure d'affirmer, qu'il y a moins de 200 mètres entre le lien et l'autoroute dans la majorité du tracé qui est proposé.

1950 Un élément de comparaison, c'est le même cas par rapport à la piste cyclable du canal de Lachine et l'autoroute actuelle qui est située ici, dans ce secteur-là. Donc, sur une partie du parcours effectivement. C'est la même chose. La piste cyclable actuelle du canal Lachine, qui est une des pistes les plus utilisées à Montréal, se situe à moins de 200 mètres de l'autoroute et de la rue Notre-Dame actuellement.

1955 **Mme SOPHIE THIEBAUT :**

Sauf que maintenant, on a eu le rapport 2006 de la Direction de la santé publique, alors on fait mieux. Merci beaucoup, Monsieur.

1960 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie. Alors, nous allons faire une pause d'environ 15 minutes. Nous allons reprendre à 20 h 55. Et comme je l'ai mentionné, nous allons traiter directement de la qualité de l'air. La Commission va ouvrir le sujet et adresser certains points d'information au promoteur.

1965

**PAUSE**

1970 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, nous allons poursuivre les travaux et spécifiquement sur la qualité de l'air. On voit d'ailleurs que c'est une question qui est revenue à plusieurs reprises par des participants. On va essayer de faire un tour plus, je pourrais qualifier de pointu, sur la qualité de l'air.

1975

Je vais demander au ministère des Transports de nous présenter des résultats, par exemple, bon, qualité de l'air actuelle qu'il estime et qualité de l'air future. Bien entendu, on n'a pas à reprendre ce qui a déjà été montré comme l'emplacement des stations, c'est vraiment de cibler la présentation afin de donner des résultats et la façon que le Ministère s'y est pris pour arriver à ses conclusions.

1980

Alors, je vous laisse aller pour une présentation sur la qualité de l'air.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

1985

Monsieur le président, si on peut vous faire une recommandation, nous avons deux présentations disponibles ce soir. La première concerne la modélisation donc de la qualité de l'air, la situation actuelle et la situation future avec et sans le projet. Et nous avons aussi une autre présentation qui touche l'impact sur la santé de la qualité de l'air anticipé donc en 2016.

1990

Et afin d'éviter de reprendre des éléments de la première présentation dans la deuxième et de créer des délais additionnels, on vous suggère de faire les deux présentations continues. Donc, il y aura une présentation par monsieur Boilard et une présentation avec monsieur Jacques Bérubé qui suivrait immédiatement après. Le tout prendrait environ, entre 20 et 25 minutes au total.

1995

**LE PRÉSIDENT :**

2000 Ce sera le maximum parce qu'après ça si on veut pouvoir s'adresser et ne pas finir seulement la soirée avec des présentations, si on pouvait adresser des questions. Alors, je vais vous demander de faire ça le plus rapidement possible.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

2005 Alors, pour la présentation sur la qualité de l'air, monsieur Boilard, André Boilard, qui est ingénieur spécialisé en modélisation et qui a fait la réalisation de l'étude d'impact sur le volet qualité de l'air.

**M. ANDRÉ BOILARD :**

2010 Alors, Monsieur le président, Madame et Monsieur les commissaires, dans le cadre du projet Turcot, un des aspects qu'on a étudiés c'est évidemment la question de la qualité de l'air.

2015 Dans le cadre de cette présentation, ce que j'ai vais faire c'est de vous présenter d'abord, brièvement, la méthodologie qu'on a utilisée pour faire les calculs. Ensuite, on va vous parler des niveaux de pollution actuels qui sont observables dans le milieu. On va parler brièvement aussi des émissions des véhicules qui sont une des bases sur lesquelles on a fait nos calculs. Et, finalement, on va présenter les résultats dans différentes portions de la zone d'étude.

2020 Donc, en ce qui concerne la méthodologie, les modèles qu'on a utilisés sont conformes au guide de modélisation du ministère du Développement durable et de l'Environnement et des Parcs. On a réalisé les calculs de modélisation en utilisant des données météorologiques réelles tirées de la station de l'aéroport Pierre-Eliot-Trudeau, pour les années 2002 à 2006.

2025 Dans le cadre des calculs qu'on a faits, on a étudié d'abord la situation telle qu'elle se présentait en 2007. Ensuite, on a étudié les concentrations qui seraient dues aux infrastructures du complexe Turcot s'il n'était pas reconstruit, mais avec les volumes de circulation de 2016, et on a étudié aussi les concentrations qui proviendraient de la réalisation du projet.

2030 Donc, dans un premier temps, on va vous présenter les concentrations actuelles dans les stations d'échantillonnage qui sont les plus représentatives de la zone d'étude. Vous avez déjà vu cette diapositive, c'est la localisation des stations d'échantillonnage qu'on a utilisées comme indicateur de la pollution dans le secteur. La station la plus rapprochée de la zone d'étude est celle de Verdun qui est en bordure de la zone d'étude. Elle est située près du boulevard Atwater.

2035 Ensuite, dans le cas du CO et des PM2.5 qui sont des polluants associés principalement à la circulation automobile, on a utilisé la station de l'échangeur Décarie qui est représentative d'un volume de circulation similaire.

2040 Et puis dans le cas du benzène et du formaldéhyde qui sont des composés organiques volatiles qui sont utilisés dans le cadre de l'étude sur la santé, on a utilisé les stations de Maisonneuve et de l'aéroport de Dorval.

2045 Donc, ce qu'on présente sur cette diapositive-là c'est les tendances lourdes au niveau de la concentration de contaminants aux stations de la Ville de Montréal. Comme on peut le voir, les tendances sont à la forte baisse dans le cas du monoxyde de carbone. Au niveau du dioxyde d'azote, on a eu une certaine stabilité après avoir observé une baisse entre la fin des années 70 et le début des années 90, mais on voit quand même qu'il y a une certaine tendance à la baisse présentement.

2050 Au niveau de la station de Verdun, il y a déjà eu des mesures de particules en suspension pour lesquelles on voit qu'il y a eu une certaine tendance à la baisse également. Et dans le cas des particules respirables qui sont mesurées à l'échangeur Décarie, on voit aussi qu'il y a une tendance à la baisse.

2055 Donc, on peut observer que par rapport aux normes d'air ambiant qui sont applicables, au niveau des concentrations de monoxyde de carbone, on est très largement en dessous des normes, on parle de 13 % de la norme horaire et de 21 % de la norme sur 8 heures.

2060 Dans le cas des dioxydes d'azote, on est aussi passablement sous les normes. On a environ 65 % des normes comme valeur maximale au niveau des concentrations sur une heure et sur 24 heures, et 35 % de la norme sur un an.

2065 Au niveau des particules inférieures à 2.5 microns, on est également en dessous des normes, mais dans ce cas-là on est à 91 % de la norme soit des valeurs de 27 microgrammes sur une norme de 30.

2070 Au niveau du benzène, à la station de Maisonneuve, il y a eu deux dépassements seulement de la norme de 10 microgrammes par mètre cube qui ont été observés entre 2003 et 2007. Alors que dans le cas du formaldéhyde, la norme d'air ambiant de la Ville de Montréal est de 12 microgrammes par mètre cube et elle n'a pas été dépassée. Par contre, le maximum qui a été observé est de 11.57 microgrammes.

2075 Bon. L'autre point sur lequel on a basé notre étude c'est d'étudier les émissions des véhicules parce qu'on a tenu compte, dans le cas des émissions qui sont représentatives de la situation en 2007 et de la situation qui va être représentative de celle de 2016, des émissions du parc automobile tel qu'il se trouvait en 2007 et tel qu'il se trouvera en 2016.

2080 Il faut dire qu'au niveau des normes d'émissions des véhicules, il y a eu des modifications radicales qui sont applicables depuis l'année modèle 2004, c'est ce qu'aux États-Unis ils appellent le *tier 2* ou bien la phase que j'ai identifiée comme étant la phase 2.

2085 La phase 2 a été décidée vers la fin des années 90 aux États-Unis, mais pour donner une période d'adaptation aux fabricants, les normes ont commencé à s'appliquer à partir de 2004 en suivant une période de transition qui s'est terminée cette année avec l'année modèle 2009.

2090 L'objectif principal de ces nouvelles normes est de diminuer les émissions de dioxyde d'azote et, dans une moindre mesure, de réduire aussi les émissions de monoxyde de carbone, d'hydrocarbure et de particules.

2095 Si on regarde le tableau qui est à l'écran présentement, on voit que dans le cas des émissions qui sont représentatives de la situation avant l'entrée en vigueur des nouvelles normes en 2004, on avait des normes d'émissions de dioxyde d'azote qui étaient, dans le cas de la période de 1988 à 93, de 1 gramme par 1 000, pour ce qui est des automobiles; de 1.2 gramme par 1 000 pour ce qui est des camionnettes légères; et de 1.7 gramme par 1 000 dans le cas des camionnettes lourdes.

2100 Or, l'objectif final qui est applicable à partir de 2009, c'est que la moyenne du parc automobile doit maintenant émettre des dioxydes d'azote à des taux de 0.07 gramme par 1 000. Ce qui représente des diminutions particulièrement importantes par rapport à la fin des années 90. Et comme on peut le voir, c'est surtout au niveau des camionnettes lourdes qu'il y a eu des impacts, quoiqu'au niveau des automobiles aussi on a des diminutions de 93 %.

2105 Si vous remarquez, il y a eu des codes de couleur qui sont indiqués en orange, en jaune et en vert; c'est pour indiquer que dans le cadre des calculs de modélisation qu'on a faits, on a calculé qu'on utilisait les proportions de véhicules d'un certain âge, par exemple au niveau des véhicules les plus récents, on avait à peu près 7 % du parc automobile qui était de chaque année modèle, mais plus les véhicules vieillissent plus ils sont retirés du marché et donc, leur proportion en pourcentage du total est plus faible.

2110 Dans le cas du calcul des émissions avec les véhicules représentant la situation de 2007, il y a 73 % des véhicules qui étaient dans la plage orange, que je vous présentais précédemment, alors que dans la période de transition de 2004 à 2009 on a environ 27 % des véhicules.

2115 Par contre, lorsqu'on va arriver à la situation de 2016, cette proportion-là va être fortement inversée. Il ne va rester que seulement 21 % des véhicules représentatifs de la période où les véhicules étaient plus polluant. 26 % des véhicules dans la phase de transition entre les anciennes et les nouvelles normes et 53 % des véhicules vont être caractéristiques des nouvelles normes.

2120 Si on regarde maintenant les résultats des modélisations par secteur. Au niveau du secteur de La Vérendrye, c'est-à-dire au sud-est du projet, on remarque qu'au niveau des concentrations de CO et de PM2.5, même en considérant le bruit de fond du secteur qui est calculé à partir de la station de Décarie, on est quand même encore très largement en bas des normes d'air ambiant.

2125 Aussi, les résultats typiques de ce qu'on observe après la réalisation du projet sont, dans la plupart des cas, sensiblement inférieurs à ceux qu'on aurait dans la situation actuelle.

2130

Au niveau des oxydes d'azote, la situation est également semblable. On voit qu'il y a des diminutions aussi qui sont observables en raison de la réalisation du projet par rapport à la situation actuelle.

2135

Si on regarde dans le secteur de l'autoroute 720, qui est au nord-est de la zone d'étude, la situation est aussi similaire. C'est à peu près le même portrait pour ce qui est des oxydes d'azote aussi.

2140

Dans les quartiers Côte-des-Neiges et Notre-Dame-de-Grâce, on a des diminutions qui sont quand même importantes parce qu'il y a un éloignement de l'autoroute dans ce secteur-là. Dans le cas des oxydes d'azote aussi, c'est à peu près la même situation.

2145

Donc, je vous remercie de votre attention.

**LE PRÉSIDENT :**

2150

Maintenant, nous allons passer au second volet qui est sur la santé.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

2155

Monsieur le président, j'aimerais inviter monsieur Jacques Bérubé, qui est biologiste spécialisé en analyse de risques. Il travaille pour la firme RISCAN et il est responsable du volet de l'évaluation des impacts sur la santé humaine associés à la qualité de l'air dans le périmètre du projet.

**M. JACQUES BÉRUBÉ :**

2160

Alors bonsoir, Monsieur le président, bonsoir les membres de la Commission. Je vais donc vous faire une présentation assez rapide des effets sur la santé qui sont associés aux émissions atmosphériques. Donc, une partie rapide, méthodologie.

2165

On a fait une approche, on a fait, en fait deux approches différentes pour évaluer les effets sur la santé : une approche avec seuil, une approche sans seuil, que je vais vous expliquer et les conclusions rapides de notre examen.

2170

Pour ce qui concerne donc l'aspect méthodologique, sans reprendre ce qui a été dit par mon collègue précédemment, on parle évidemment de l'exposition aux contaminants émis par les véhicules automobiles utilisant le complexe Turcot. On étudie le scénario 2007, c'est-à-dire la situation actuelle et le scénario futur 2016, 2016 sans le projet, c'est-à-dire la configuration du

complexe tel qu'on l'observe actuellement, et en 2016 avec la nouvelle configuration du complexe Turcot.

2175           Essentiellement, toute notre évaluation est basée sur le résultat de la dispersion, de la modélisation et de la dispersion des émissions atmosphériques par les véhicules, et on a considéré les contaminants typiquement associés à la circulation. Donc, le CO, le NO<sub>2</sub>, les composés organiques volatiles représentés par le benzène et les particules.

2180           Donc, on a utilisé deux approches différentes, complémentaires, si on veut, pour évaluer les effets sur la santé. Une première approche avec seuil qui a été en partie, aussi – je vais faire ça rapidement – qui a été en partie présentée par André, précédemment. Donc, où on compare les résultats de concentration dans l'air ambiant à des critères ou à des normes, et aussi une approche sans seuil.

2185           Donc, pour ce qui concerne l'approche avec seuil. L'hypothèse de base qui est prise lorsqu'on examine des problèmes de santé avec une approche avec seuil, c'est qu'il existe un seuil en dessous duquel on estime que les effets sur la santé sont non significatifs ou négligeables ou très peu importants et au-dessus duquel les effets ou les risques d'effets sur la santé augmentent au fur et à mesure qu'on s'éloigne de ce seuil-là.

2190           Ces seuils-là sont établis sur la base d'études toxicologiques le plus souvent, et ils sont établis aussi pour protéger, non seulement les personnes qui sont bien en santé, mais forcément aussi les personnes ou spécialement les personnes qui sont les plus sensibles. Alors, les personnes plus âgées ou les jeunes ou encore les personnes qui sont déjà atteintes ou qui souffrent déjà de problèmes respiratoires.

2195           Évidemment, lorsqu'on fait cette approche-là avec seuil, il y a une certaine incertitude qui entoure le choix des paramètres, et la façon de gérer cette incertitude-là, c'est de procéder avec prudence et conservatisme.

2200           On l'a dit tout à l'heure, les résultats de la modélisation atmosphérique sont basés des paramètres ou sur des résultats, des lectures des données météorologiques sur cinq années tel que c'est demandé par le ministère de l'Environnement et c'est là une approche qui est prudente et conservatrice.

2205           On a retenu, pour chacun des paramètres et chacune des périodes d'exposition d'une heure, huit heures ou 24 heures ou annuelle, on retient les concentrations maximales qui sont modélisées. Alors, selon le paramètre, c'est toujours le maximum qu'on retient. Et on ajoute à ces teneurs modélisées là, un bruit de fond. Le bruit de fond dont on a parlé tout à l'heure ou la teneur de fond qui est ajoutée, donc, aux résultats de la modélisation.

2210           Il faut souligner que ces teneurs de fond là, elles sont déjà, on l'a vu tout à l'heure, dans la plupart des stations, pas la plupart mais toutes les stations de mesure, ces teneurs de fond sont déjà sous l'influence de la circulation automobile. Donc, il y a là, encore une fois, un élément de prudence et de conservatisme qui est introduit.

2215

On a retenue les valeurs maximums dans tous les cas, sauf pour ce qui est des particules, on a retenu les 98es centiles, donc des valeurs très élevées ou maximales dans l'échelle des valeurs relevées dans les teneurs de fond.

2220

Et lorsqu'on parle, comme ces teneurs de fond là sont connues pour la période actuelle, on les a quand même utilisées pour l'évaluation de 2016 et ce faisant, bon, forcément on est encore dans une... on a encore une approche relativement prudente, puisqu'on l'a vu, la tendance entre 2007 et 2016 va aller à la baisse.

2225

Le quatrième élément de conservatisme ou de prudence, c'est le fait que ce sont les résidences ou les récepteurs les plus rapprochés de la ligne de centre du complexe qui ont toujours été considérés et non pas une réception moyenne pour chacun des secteurs. Donc, c'est les résidences ou les points les plus rapprochés de la ligne de centre qui ont été toujours retenus.

2230

Les résultats. Très rapidement, ce que je vous présente c'est des résultats globaux, c'est des moyennes pour chacun des secteurs, c'est pour donner une tendance. Chacun des récepteurs et tout ça sont décrits dans les documents, puis j'entre pas dans ce détail-là.

2235

On a ici dans le tableau, pour chacune des deux périodes d'une heure et de huit heures, je le répète on retient les valeurs maximales, je vous présente les teneurs de fond qui ont été retenues et les valeurs pour les années 2007- 2016 sans la nouvelle configuration et 2016 avec la nouvelle configuration. Ces teneurs-là, 2007 et 2016 incluent le bruit de fond qui est présenté dans la troisième colonne, et l'écart, bien, c'est l'écart entre le avec et le sans, et la norme est présentée ou le le seuil qu'on a retenu est présenté dans la dernière colonne.

2240

Alors, on voit ici que de façon générale, les résultats globaux indiquent qu'il n'y a pas de différence entre les différents scénarios, avec ou sans, et que pour ce qui concerne le monoxyde de carbone, il y a aucun dépassement des normes de la Ville de Montréal dans tous les secteurs.

2245

Pour le deuxième paramètre, le dioxyde d'azote, même type de tableau. À ce moment-ci, pour des raisons qui pourraient être expliquées plus en détail, mais pour des raisons techniques, les bruits de fond sont incorporés directement dans les résultats. Ces résultats-là incluent des bruits de fond qui sont différents, selon les cas.

2250

Encore une fois, on a une diminution des concentrations horaires entre 2007 et 2016. Pas de différence entre les différents scénarios, avec ou sans la nouvelle configuration, et on observe qu'il n'y a pas de dépassement non plus des normes de la Ville de Montréal sur ce... qui a été retenu comme seuil, si on veut, dans cette approche-là.

2255

Pour ce qui est du benzène, les apports liés au projet sont extrêmement faibles, comme on peut le voir, toujours avec le même type de tableau. On se rend compte que les résultats sont fortement influencés par la teneur de fond qui a été retenue.

2260 On l'a dit tout à l'heure, la teneur de fond ici qui est représentée, spécialement pour le 24 heures, on a dit tout à l'heure qu'il y avait eu deux dépassements sur les cinq années de modélisation, une valeur de 15, une valeur de 12, je pense, et la troisième valeur, si on veut, la troisième journée, si on les ordonnait toutes ces journées-là des cinq années, cette troisième valeur là, déjà elle est sous le seuil de 10 qui est recommandé par le ministère de l'Environnement.

2265 Donc, ce qu'on a comme, disons, comme risque, là, est fortement associé au bruit de fond qui a été retenu, puisqu'on le voit, là, l'addition ou la contribution du projet est extrêmement mince.

2270 Et pour ce qui concerne les matières particulaires, les particules fines. C'est un peu la même chose, dans le sens que les apports reliés au projet sont extrêmement faibles. Il n'y a pas de différence entre les différents scénarios et que dans ce cas-ci, on est sous le critère ou sous le seuil qui a été retenu.

2275 Pour ce qui concerne l'approche sans seuil, ça a été effectué à la demande des gens de la Direction de la santé. Ça permet de mesurer ou d'évaluer les enjeux de santé à l'échelle de toute une zone d'étude. On nous a recommandé l'utilisation de l'outil de calcul qui a été développé par Santé Canada, qui s'appelle AQBAT, et qui permet d'évaluer quantitativement les bénéfices ou les inconvénients de même que les coûts associés à différentes interventions humaines. Ce n'est pas un outil de calcul qui est dédié essentiellement à la circulation automobile, mais c'est dédié à toute intervention ou activité humaine qui amène une augmentation ou une diminution des concentrations pour différents contaminants dans l'air ambiant.

2280  
2285 Alors, on l'a appliqué au complexe Turcot ou au territoire du complexe Turcot. Ce territoire-là a été défini de façon un peu arbitraire, mais pas tellement arbitraire, mais c'est-à-dire basé sur les résultats de la modélisation de la dispersion atmosphérique qui nous indiquait qu'au-delà de 200 ou 300 mètres l'effet du complexe Turcot était complètement confondu avec le bruit de fond.

2290 Alors, on a retenu 300 mètres et on a donc tracé une zone d'étude de 300 mètres de part et d'autre de la ligne de centre du complexe pour, donc, 600 mètres de large sur la longueur totale du complexe. Et on a évalué que la population à l'intérieur de cette... basé sur les résultats de Statistiques Canada, on peut évaluer que la population à l'intérieur de ce périmètre-là est d'à peu près 20 000 personnes.

2295 Et ce sont ces données d'entrée là qui ont été utilisées pour utiliser l'outil de calcul AQBAT.

2300 Tous les résultats de tout ça sont présentés dans le détail, dans les rapports, je n'entrerai pas plus qu'il faut. Évidemment, cet outil de calcul-là permet d'explorer puis d'envisager les enjeux sanitaires sous un angle qui diffère de celui des critères de qualité.

Lorsqu'on compare avec des critères ou avec des normes on se doit d'appliquer un conservatisme puis une prudence, donc on utilise les valeurs maximales et tout ça. Lorsqu'on utilise un outil de calcul comme AQBAT, qui assume qu'il n'y a pas de seuil et que le premier PPM ou que le premier microgramme dans l'air peut avoir des effets sur la santé, on utilise à ce

2305 moment-là les moyennes de concentration des contaminants, mais une exposition soutenue, donc une exposition continue à des moyennes de contaminants.

Et ce qui est intéressant aussi dans le logiciel ou dans cet outil de calcul-là, c'est qu'il permet de considérer jusqu'à un certain point – évidemment, il y a des limites à ça –, mais le cumul des effets de différents contaminants sur un même effet de santé. L'outil de calcul permet de considérer un bon nombre d'effet de santé, 12 ou 13 effets de santé.

Les résultats de ces calculs-là ou de l'utilisation du logiciel nous indiquent de façon générale que les effets associés à la nouvelle configuration sont très marginaux. Il y a un indice de coût qui peut être développé à l'aide de l'outil de calcul et qui apparaît dans les résultats qui ont été fournis à la commission. Cet outil de calcul-là permet d'intégrer, si on veut, on peut l'utiliser là, de façon un petit peu globale, comme une intégration des différents effets, et ça nous permet donc, de tirer la conclusion où on dit que la présence de l'échangeur Turcot en 2016, ça représente quelque chose comme 2 % de l'effet des teneurs de fond, et que la différence entre les émissions de l'échangeur dans sa forme actuelle et dans sa forme reconfigurée, bien c'est une valeur qui est négligeable, qui est de moins de 1 %.

Alors, dans l'ensemble, les conclusions de l'étude de la modélisation aussi bien que les nôtres, nous amènent à dire que les effets sur la qualité de l'air qui sont liés au projet sont très faibles, sinon marginales, et que les effets négatifs sur la santé sont aussi très faibles, que ce soit en considérant une approche avec seuil ou encore en considérant une approche qui est plus pondérée, je dirais, ou une approche sans seuil comme l'utilisation de l'outil de calcul AQBAT de Santé Canada.

2330 Alors, merci.

**LE PRÉSIDENT :**

2335 Très bien. Je vous remercie. Oui, Monsieur Dubé?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

2340 L'ensemble, le détail essentiellement des informations de ces deux présentations très sommaires, sont inclus dans le document PR3.3.1 l'addenda 2, compléments d'information à l'étude d'impact.

**LE PRÉSIDENT :**

2345 Très bien. Je vous remercie. J'aurais quelques questions. Concernant l'approche AQBAT, donc vous prenez la moyenne des concentrations des contaminants... ça, c'est pour tous les contaminants, il n'y a pas d'exception?

**M. JACQUES BÉRUBÉ :**

2350 Pardon.

**LE PRÉSIDENT :**

2355 Pour le logiciel AQBAT pour l'entrée de données. Donc, c'est toujours la moyenne de concentration des contaminants pour tous les paramètres?

**M. JACQUES BÉRUBÉ :**

2360 C'est ça. C'est ça. C'est la méthode qu'ils demandent, là.

**LE PRÉSIDENT :**

2365 O.K. Donc, à partir des données des stations... dans le cas ici, des moyennes de concentration se fait sur une base, avez-vous jumelé plusieurs années quand vous parlez de la moyenne de la concentration?

**M. JACQUES BÉRUBÉ :**

2370 Oui. C'est les résultats de... entre autres ça peut être les résultats, par exemple, de la modélisation. Alors, plutôt que de retenir la pire valeur, par exemple, pour le CO sur une heure, on va retenir la moyenne des valeurs horaires du CO, pour un point donné, là, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

2375 Donc, c'est les moyennes. Dans le cas de l'approche par seuil, lorsqu'on regarde les données de la station de Verdun, je crois que c'est l'année 2004 qui a servi de référence pour trouver la valeur maximale pour les NOx. Je note également que pour plusieurs autres, par exemple pour les particules 2.5 microns, vous prenez la valeur qui correspond au 98e centile, sauf que dans le cas des NOx, vous, vous avez retenu la valeur maximale et je crois que c'est pour  
2380 l'année 2004 qui est datée quelque part en novembre.

2385 Quand on regarde le graphique, on se rend compte que cette valeur maximale est très, très, très élevée par rapport aux autres valeurs maximales qu'on peut rencontrer dans l'année ou même à d'autres stations pour la même année.

**M. JACQUES BÉRUBÉ :**

Vous parlez pour les NOx?

2390 **LE PRÉSIDENT :**

Pardon?

2395 **M. JACQUES BÉRUBÉ :**

Vous parlez pour les NOx ou pour...

2400 **LE PRÉSIDENT :**

Pour les NOx. NO2, excusez-moi, NO2. Et la question que je me posais c'est : pourquoi, ici, dans le cas des NO2, par exemple, on retient la valeur maximale dans un cas comme ça? Actuellement, on a une valeur extrêmement élevée par rapport aux autres valeurs qu'on peut rencontrer les autres jours de l'année ou même sur d'autres années ou à d'autres stations. Et je me demandais pourquoi, ici, pour le NO2, on retient la valeur maximale? Par exemple, pour les

2405 particules, ce serait le 98e centile? C'est quoi le motif?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

2410 Au niveau de la méthodologie, je vais demander à monsieur André Boilard de répondre à votre question, Monsieur le président.

**M. ANDRÉ BOILARD :**

2415 Monsieur le président, dans la plupart des cas, c'est la valeur maximale qu'on utilise, sauf que dans le cas des PM2.5, la norme pancanadienne qui est proposée, parce qu'il n'y a pas habituellement de normes comme telles au niveau québécois sur les PM2.5, mais la norme recommandée par le Conseil canadien des ministres de l'Environnement est de prendre la valeur, le 98e centile des mesures de PM2.5 et de les comparer avec une norme proposée de 30

2420 microgrammes par mètre cube.

**LE PRÉSIDENT :**

2425 Par contre, ici, dans le cas du NO2, la station de Verdun, on a une valeur du mois de novembre 2004, qui est beaucoup plus élevée, la valeur 259.69 microgrammes par mètre cube, qui est beaucoup plus élevée que ce qu'on peut voir le restant de l'année. Et si on fait l'exercice, qui est peut-être quatre à cinq fois plus élevée que la moyenne, et même beaucoup élevée que si on tentait de faire un exercice par le 98e centile.

2430 Lorsque vous prenez la valeur maximale, vous ne posez pas de question : est-ce qu'il y a une possibilité que la valeur maximale soit une erreur de lecteur ou une valeur aberrante?

**M. ANDRÉ BOILARD :**

2435 Bien, en fait, c'est une approche conservatrice qu'on utilise. On se base sur le bruit de fond maximal qui pourrait être observé dans le secteur et on ajoute la contribution des sources qu'on étudie.

**LE PRÉSIDENT :**

2440 Peu importe qu'elles soient beaucoup plus élevées que toutes les autres, là?

**M. ANDRÉ BOILARD :**

2445 Effectivement. C'est la méthodologie qui est comme ça.

**LE PRÉSIDENT :**

2450 C'est la méthodologie, la façon de procéder. Très bien. Je vous remercie. Du côté des matières particulières, on peut voir que l'année que vous avez retenue également correspond à une année qui était très, très propice aux incendies de forêt.

2455 Ça fait qu'encore une fois, lorsque vous prenez le 98e centile, vous prenez ça de la pire année, sans essayer de diagnostiquer : bon, à ce moment-là, est-ce que c'est une année qui est complètement normale? Comment vous procédez pour retenir l'année? Encore une fois, ça va être encore l'année qui donne le plus gros 98e percentile?

**M. ANDRÉ BOILARD :**

2460 Au niveau des particules, des PM2.5, évidemment, les tendances lourdes sont quand même d'obtenir des concentrations de cet ordre-là, à peu près à chaque année. Évidemment, s'il y a des accidents de parcours, c'est difficile de faire la ségrégation entre la portion qui vient de sources extérieures comme des feux de forêt, et ce qui est plus local comme concentrations.

**LE PRÉSIDENT :**

2465 En tout cas, en regardant vos données, ce qu'on peut constater, c'est que vous vous basez vraiment sur, en tout cas pour ce qui est des matières particulières et du NO2, vous vous basez vraiment sur des données, vraiment les pires années qu'on peut voir à ce moment-là dans les stations de mesure.

2470 On peut qualifier ça de conservateur comme donnée, mais ça nous a frappés, notamment surtout au niveau du NO2, de voir que la valeur retenue était excessivement élevée par rapport à toutes les autres valeurs qu'on pouvait voir dans les environs.

2475 **M. ANDRÉ BOILARD :**

C'est fait un peu par exprès, là, pour justement être conservateur au niveau des impacts qui peuvent être liés au niveau de la santé.

2480 **LE PRÉSIDENT :**

Parce que la conséquence que ça a, c'est que lorsqu'on les compare maintenant après ça avec la norme, on se retrouve très, très près de la norme ou on peut se retrouver dans le cas où on la dépasse légèrement, mais à mon avis ça peut donner une fausse impression sur la qualité générale de l'air, sur une longue période.

2485 **M. ANDRÉ BOILARD :**

2490 Dans le cas de l'examen d'épisodes sur des courtes périodes, parce que dans le cadre de modélisation on regarde les concentrations des oxydes d'azote sur une heure, 24 heures et sur une base annuelle. Donc, l'approche qui est prônée par le guide de modélisation et le ministère du Développement durable de l'Environnement et des Parcs est d'y aller d'une manière conservatrice.

2495 **LE PRÉSIDENT :**

Parce que nous nous posons des questions, parce que bien entendu, bon, NO<sub>2</sub> dans le cas de la station de Verdun est très, très élevée lorsqu'on compare avec la station Maisonneuve. On ne retrouve pas du tout ce pic de données là, comme si la donnée de la station Verdun était purement locale, un phénomène purement localisé, dont l'origine serait non-identifiée.

2500 Alors, c'est un peu pour ça qu'on voulait vous questionner à cet égard-là. Autrement dit, on ne se pose pas de question, c'est toujours la valeur maximale peu importe si elle est extrême. Et là, vous nous confirmez ni plus ni moins cela. Ça fait qu'on en prend note. Je vous remercie.

2505 Maintenant, pour poursuivre sur la question de la qualité de l'air et de la santé, je demanderais à monsieur King de nous faire son appréciation sur les questions de qualité de l'air dans le secteur de l'échangeur Turcot.

2510 **M. NORMAN KING :**

Oui. Merci beaucoup. D'abord, si vous permettez, je poserais une petite question d'ordre méthodologique pour bien comprendre.

2515 **LE PRÉSIDENT :**

Allez-y. Vous pouvez y aller.

**M. NORMAN KING :**

2520 Oui. Je veux juste, quand on regarde d'abord ce que vous appelez le bruit de fond, qui est votre valeur de base, si on veut, là, si je comprends bien, la présence de l'échangeur Turcot contribue à ce bruit de fond-là, comme toutes les autres sources de pollution à Montréal. Est-ce exact?

2525 **M. ANDRÉ BOILARD :**

Bien, dans le cas des oxydes d'azote, il y a sûrement une certaine contribution. On n'est pas directement à côté de l'échangeur, on est à peu près à un kilomètre, mais évidemment, il y a probablement une certaine influence, effectivement.

2530

**M. NORMAN KING :**

Et donc, quand vous calculez la contribution des automobiles sur Turcot dans les deux scénarios 2016, est-ce que c'est la contribution des automobiles en plus que la situation actuelle, en tenant compte évidemment des améliorations technologiques?

2535

**M. ANDRÉ BOILARD :**

Dans le cas des oxydes d'azote, le logiciel de calcul est un peu différent. Lorsqu'on fait les calculs, on tient compte à la fois des émissions des véhicules et des concentrations ambiantes de monoxyde d'azote, de dioxyde d'azote et d'ozone. Et la combinaison de tous ces facteurs-là ensemble, avec les contributions des automobiles, sont brassés par le modèle pour obtenir le résultat final.

2540

2545 **M. NORMAN KING :**

O.K. Merci. Alors, un peu comme je mentionnais hier, quand on regarde les analyses de qualité de l'air et surtout les impacts sur la santé avec le logiciel AQBAT, effectivement c'était à la demande de la Direction de santé publique que le MTQ a procédé à cette analyse-là puis on apprécie l'effort, effectivement, d'avoir fait ça.

2550

Pour nous, quand on regarde ça, l'enjeu ce n'est pas qu'on part d'une situation excellente et avec l'abaissement des structures, on tombe dans une situation désastreuse. O.K.? Au moment qu'on se parle, en 2007, 2009, les impacts de la qualité de l'air sur la santé sont bien identifiés. Hier, j'ai donné quelques chiffres et on a fait un calcul pour démontrer quel était l'apport ou quel était le rôle des émissions reliées au transport sur les décès prématurés, cas de bronchite infantile, journée des symptômes d'asthme, et cetera.

2555

Donc, on part d'une situation problématique et en 2016 il va y avoir une certaine amélioration du parc automobile, qui va contrebalancer par le nombre de véhicules et l'abaissement des structures, mais la situation va quand même s'améliorer un petit peu, telle que

2560

démontrée par vos études, mais pour nous en santé publique, la priorité c'est non seulement d'accepter un statu quo, si on veut, là, ou d'accepter une situation actuelle, mais c'est la volonté d'améliorer la situation.

2565

Donc, c'est ça la question pour nous. Parce qu'avec les données qui sont fournies par le MTQ, je laisserais le soin à mon collègue au MDDEP de commenter plus, peut-être, l'aspect méthodologique, là. Je ne suis pas un spécialiste en méthodologie, mais j'ai soumis les études à mes collègues et ils sont à l'aise avec la méthodologie suivie.

2570

Donc, comme je dis, l'enjeu majeur c'est pas que l'abaissement des structures par rapport à l'idée de laisser des structures telles qu'elles sont va avoir un impact majeur sur la qualité de l'air et la santé, c'est juste qu'on se questionne sur d'autres types de possibilités de structures qui pourraient améliorer la situation, surtout si on tient compte du fait que le parc automobile va effectivement s'améliorer beaucoup.

2575

Donc, on se dit : si on pouvait fixer des objectifs comme d'autres villes font pour diminuer le nombre de kilomètres parcourus, si on combine ça avec une amélioration du parc automobile, mais là, on va se trouver dans une situation où on va procéder à une grande amélioration de la santé publique de la population.

2580

**LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie. Justement, en rapport avec ça, tout à l'heure, Monsieur King, au sujet de la question de la qualité de l'air sur la santé, monsieur Lapierre, Francis Lapierre avait posé une question en début de soirée, on l'a prise en note.

2585

Monsieur Lapierre voulait savoir entre autres s'il existait des données ou des relevés locaux, c'est-à-dire locaux, on peut penser idéalement dans le secteur de l'échangeur Turcot, mais ça peut être l'île de Montréal, sur l'effet, les prises de données relativement aux voies respiratoires chez les adultes et les enfants pour essayer d'établir des relations causales, par exemple, sur la santé, à partir de la qualité de l'air et en relation avec les voies respiratoires.

2590

Est-ce qu'à votre connaissance il existe des données, des études à ce sujet-là pour la région de Montréal?

2595

**M. NORMAN KING :**

Je n'ai pas tout à fait saisi. Des données sur la relation causale entre?

2600

**LE PRÉSIDENT :**

C'est ça. Je ne sais pas si monsieur Lapierre est encore ici, ce soir? S'il est encore là, il pourrait mieux expliquer sa question que moi. Donc, est-ce qu'il y a des données locales concernant, portant sur les adultes et les enfants sur les voies respiratoires. Allez-y.

2605

**M. FRANCIS LAPIERRE :**

2610 Oui. C'est ça, c'est qu'on s'est basé sur des prises d'échantillons d'air qui ont été faites  
ailleurs sur l'Île de Montréal, mais il y a eu rien qui a été dans le secteur Turcot pour voir au niveau  
local, puis les prises d'air pour avoir les données, est-ce qu'elles ont été prises au niveau des voies  
respiratoires des adultes et aussi au niveau des voies respiratoires des enfants de, par exemple,  
quatre, cinq ans, là, pour savoir – là, où est-ce qu'ils sont grouillants, puis que leurs poumons  
continuent de se développer –, savoir l'impact, autant sur les enfants que sur les adultes, là.

2615

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur King.

2620

**M. NORMAN KING :**

Ça dépend de quoi on parle. Si on parle des études faites par les experts du MTQ, c'est  
eux qui pourraient mieux expliquer, mais c'est beaucoup par modélisation, O.K.? On prédit des  
valeurs. Au niveau des études épidémiologiques, la façon dont on procède pour faire ces études-  
2625 là, ce ne sont pas des données personnalisées.

2625

C'est-à-dire que contrairement au milieu de travail où on peut mettre une pompe sur un  
travailleur et la pompe avec une cassette avec un filtre, et la pompe suit le travailleur toute la  
journée, et après la journée, on est capable de quantifier de façon précise son exposition à  
2630 différents polluants.

2630

Quand on fait des études en milieu environnemental au niveau de la population, on prend  
des données, les meilleures données disponibles dans des stations d'échantillonnage les plus  
représentatives, mais c'est une critique qui est souvent mentionnée par rapport à ces études-là,  
2635 c'est qu'on n'a pas des doses précises pour les individus. On prend des doses à des niveaux plus  
populationnels.

2635

Ce sont les données que nous possédons pour faire ces études-là, mais il y en a eu  
suffisamment d'études de faites avec des données suffisamment constantes, qu'on était assez à  
2640 l'aise pour conclure au niveau des résultats.

2640

Par exemple, cet après-midi quelqu'un a mentionné les 1 540 décès prématurés à  
Montréal dus à la pollution atmosphérique. Alors, ce sont des chiffres auxquels on arrive en faisant  
des études basées, pas sur des échantillonnages personnels, mais sur les postes  
2645 d'échantillonnage qui nous fournissent ces données-là.

2645

**M. FRANCIS LAPIERRE :**

2650 Puis si on avait vraiment un mode alternatif ou on mettait des transports en commun sur l'axe est-ouest, est-ce que vous croyez que ça pourrait faire diminuer sensiblement le nombre de décès?

**M. NORMAN KING :**

2655 Au niveau de la pollution de l'air, on parle d'un phénomène de dose/réponse. Plus que la dose est élevée, plus que l'effet est nocif. Donc, plus qu'il va y avoir des impacts sur la santé avec des niveaux plus élevés de pollution. À l'inverse, si on diminue les niveaux de pollution, on va diminuer les impacts sur la santé.

2660 Donc, un peu comme je disais tantôt par rapport à l'étude AQBAT et tout le reste, comme je dis, l'abaissement de la structure versus la structure actuelle, c'est pas ça l'enjeu majeur en ce qui nous concerne pour la qualité de l'air. Par contre, si on pouvait réduire... on a entendu hier, aussi... non, c'était au niveau des gaz à effet de serre, la volonté de réduire les gaz à effet de serre de 10% ou 30% dans certaines villes, et étant donné qu'à Montréal le transport est responsable de  
2665 la moitié des gaz à effet de serre, donc si on veut réduire les gaz à effet de serre, on doit réduire le nombre de véhicules/kilomètre parcouru en allant vers d'autres modes de transports actifs, transports en commun et en faisant ça, on va diminuer en même temps les polluants liés aux transports et c'est clair pour nous qu'en faisant ça, on va voir un impact positif sur la santé de la population. Donc, diminuer le nombre de décès prématurés avec le temps. Si on réussit vraiment à  
2670 avoir un impact majeur sur le nombre d'autos qui circulent et les nombres de kilomètres qu'ils parcourent dans une année.

**M. FRANCIS LAPIERRE :**

2675 Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

2680 Très bien.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Monsieur le président.

2685 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dubé, oui.? Monsieur Dubé, allez-y.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

2690

O.K. Monsieur le président, le ministère des Transports comprend très, très bien les préoccupations de la Direction de la santé publique au niveau de la qualité de l'air. Je pense qu'il y a un certain nombre d'éléments qu'il faut mettre en relief ici.

2695

D'abord, ce qu'on a quantifié dans l'étude d'impact, c'est l'impact du projet et non l'impact global de mesures, transport collectif à la grandeur de l'Île à ce niveau-là. Donc, c'est ce que vous avez dans l'étude d'impact aujourd'hui qui est l'objet de la commission.

2700

On comprend ces préoccupations-là et ce qui n'est pas quantifié aussi dans l'étude d'impact, c'est le fait que, par exemple, on a retiré du réseau local des véhicules et donc, on a éloigné l'émission de polluants du milieu en plus de tous les traumatismes associés à ce trafic-là additionnel dans les quartiers. Il y a une légère diminution dans les quartiers, on l'a démontré à travers les différentes présentations antérieures.

2705

Donc, essentiellement, il y a ces facteurs-là à tenir en compte et aussi le fait que c'est une volonté du gouvernement d'investir de plus en plus ou d'investir davantage et de créer davantage de transfert modal vers le transport collectif et que ces investissements-là se font aussi à un niveau régional et que le projet prévoit un certain nombre de mesures en ce sens.

2710

**LE PRÉSIDENT :**

Madame Parent.

**Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :**

2715

Relativement aux impacts sur la santé, il y a, en plus de la qualité de l'air, il y a aussi la température de l'air, le réchauffement de la température de l'air. Les études, cartes Ouranos, démontrent que le secteur de l'échangeur Turcot est un îlot de chaleur important. Est-ce que les études d'impact démontrent qu'il y aura une amélioration à ce niveau-là?

2720

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

2725

Madame la commissaire, on a effectivement une étude en cours. On va vous l'envoyer à l'écran. C'est un projet, essentiellement, une étude qui essaie de voir les effets des travaux ou des changements au niveau du complexe Turcot. Donc, de passer de structure à des remblais ou à une structure au sol. On est à la première étape, essentiellement, de cette étude-là qui se veut de dresser un portrait pour le moment de la situation au niveau des îlots de chaleur dans le secteur du projet.

2730

Et je vais vous éviter essentiellement la longue présentation, mais je pense que c'est une carte qui est intéressante à montrer. Cette carte-là essentiellement montre l'échangeur Turcot ici,

avec les points chauds. Donc, les points chauds l'été, et ce qu'on peut remarquer, c'est qu'en rouge ou en jaune plus foncé, ce sont les îlots de chaleur, essentiellement, dans les secteurs.

2735 Et vous pouvez remarquer que, par exemple, certains éléments du paysage, comme la falaise Saint-Jacques, sont des endroits plus frais où il y a de la végétation et plus d'évaporation, et cetera. La même chose au niveau du canal de Lachine ou d'un des grands parcs du secteur qui est le parc Angrignon où il y a des zones boisées.

2740 Donc, c'est un phénomène connu que les grandes superficies pavées comme la grande cour Turcot qui est pavée, essentiellement, énormément, sont des superficies qui contribuent à la création d'îlots de chaleur, et alors que les surfaces végétalisées sont des superficies qui réduisent ces îlots de chaleur là.

2745 Donc, vous aviez une image tantôt au mois de juin, c'est une image en période de canicule, le 11 août 2001. Et encore une fois, on voit l'effet de la falaise Saint-Jacques un peu plus clair, du canal de Lachine, du parc Angrignon. Et vous pouvez voir aussi que les îlots de chaleur sont principalement associés, dans la zone de la cour Turcot, au niveau des surfaces pavées, au niveau de bâtiments ou d'une zone pavée, au niveau, au sud de la rue Notre-Dame, au niveau des  
2750 bâtiments du Centre Gadbois ici, donc le terrain de balle, et cetera.

Donc, essentiellement vous pouvez voir aussi que les infrastructures routières qui passent entre les deux, on ne remarque pas de point particulièrement ou d'intensité plus élevée de chaleur au niveau de ces infrastructures-là.

2755 Donc, essentiellement, on en est à l'étape de dresser un portrait de la situation. Les étapes subséquentes de cette étude-là qui vont prendre encore quelques semaines, un mois ou un mois et demi. On cherche à modéliser justement l'effet de l'implantation de nos 30 hectares, si vous voulez, nos 300 millimètres carrés de verdure. Donc, de superposer ça à cette carte-là pour voir de  
2760 quelle façon ça va contribuer, l'élimination des superficies ou des volumes de béton au niveau de l'échangeur Turcot.

L'ajout essentiellement d'espaces verts va contribuer à la réduction de la création d'îlots de chaleur dans le secteur, mais les résultats ne sont pas disponibles maintenant parce que c'est en  
2765 cours de préparation. Madame Pelletier va ajouter un certain nombre de point de précision.

**Mme ANNE PELLETIER :**

2770 Comme monsieur Dubé le mentionne, c'est en cours de préparation, mais simplement rappeler ici que cette étude-là, c'est une initiative du ministère des Transports. Ce n'était pas quelque chose qui a été demandé dans l'étude d'impact.

**Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :**

2775 Très bien. Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

2780 Merci. Sur la qualité de l'air, j'aimerais adresser une question au ministère du Développement durable de l'Environnement et des Parcs. Tout d'abord, par contre, je demanderais au promoteur, au ministère des Transport, s'ils peuvent, s'il est possible d'avoir à l'écran une figure qui est – elle n'est pas numérotée, mais elle fait partie de l'addenda 2, complément d'information à la page 5, section 2.2 où on traite encore une fois du NO2.

2785 Alors, c'est un tableau qui, dans notre cotation, est situé au PR3.3.1. C'est un tableau intitulé : « Évolution de la concentration maximale de NO2, une heure. » Si on pouvait avoir ledit tableau à l'écran.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

2790

Le tableau NO2 une heure? Concentration maximale, NO2 une heure?

**M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :**

2795

Page 44 du pdf.

**LE PRÉSIDENT :**

2800 C'est à la page 5 de la section 2.2 qui est intitulée plus particulièrement : « Reconstruction – c'est un document annexe : « Reconstruction du complexe Turcot, évaluation des impacts sur la santé humaine, finale le 29 janvier 2009. » Donc, à la page 5, de ce document-là qui est situé dans votre addenda numéro 2.

2805 Donc, compte tenu de ce que nous avons discuté tout à l'heure sur les données maximales, j'aimerais avoir l'appréciation du Ministère concernant... parce que là, ici, comme conséquence lorsqu'on regarde les données aussi que ça peut engendrer des dépassements de normes, c'est-à-dire que dans les données on retrouve ce qui est en gras « dépasse les critères de l'organisation mondiale de la santé », qui est de 200 microgrammes par mètre cube et en souligné, autrement dit « dépasse la norme de la Ville de Montréal » qui est de 400 microgrammes par  
2810 mètre cube.

Donc, est-ce que le Ministère pourrait commenter en rapport avec les méthodes utilisées, son point de vue sur ces dépassements de normes là?

2815

**M. PIERRE WALSH :**

2820 Bonjour, Monsieur le président. Oui, je pense qu'on peut constater qu'il y a certains endroits qu'il peut y avoir encore des dépassements de normes. Maintenant, alors sans vouloir plus commenter, je ne sais pas s'il y a des circonstances particulières.

2825 La connaissance du terrain en particulier, comme vous le savez, du côté du ministère de l'Environnement, il y a une délégation pour l'opération du réseau, là. Le réseau, la connaissance fine du réseau et l'opération du réseau est assurée actuellement par la Ville de Montréal. Donc, peut-être qu'ils peuvent avoir un éclairage particulier sur les résultats des stations du réseau qu'ils opèrent, mais de toute évidence, ici, on montre des dépassements.

**LE PRÉSIDENT :**

2830 C'est toujours dans la perspective où, tout à l'heure j'en parlais, c'est que « Ces concentrations sur le site – le document – ces concentrations « bruits de fond » sont respectivement de 259,4 microgrammes par mètre cube. » Là, c'est 130,2, ça, c'est pour 24 heures et 35,2 pour un an. Mais si on revient à la norme une heure, donc à la valeur maximale, en tout cas le bruit de fond retenu une heure, on parlait tantôt de 59,4 microgrammes par mètre cube.  
2835 Donc, on voit que cette valeur-là entraîne beaucoup de dépassement aux normes.

La position du Ministère concernant des valeurs extrêmes comme ça qui sont retenues comme valeur maximale, est-ce que le Ministère est confortable avec ça?

2840 **M. PIERRE WALSH :**

En général, c'est quelque chose qu'on essaie de moins faire. C'est certain qu'en partant avec une valeur maximale et en ajoutant les contributions d'un projet, on risque d'arriver avec des dépassements de normes au bout du compte, mais c'est pas nécessairement l'objectif.

2845 Donc, on essaie d'affiner, lorsque ces situations-là arrivent, parce que souvent on procède par étape en... pas en exagérant, mais en considérant les concentrations maximales au début, en ajoutant toutes les concentrations maximales. Dans des étapes ultérieures, ce qu'on fait, si on se retrouve dans des situations comme ça, on essaie d'aller chercher les situations, de creuser un peu plus et aller chercher des valeurs qui sont plus réalistes.  
2850

**LE PRÉSIDENT :**

2855 C'est pour ça que lorsque vous voyez un tableau qui a beaucoup de dépassements, vous allez approfondir ça à ce moment-là avec le promoteur?

**M. PIERRE WALSH :**

Effectivement. C'est quelque chose qu'on pourrait approfondir.

2860 **LE PRÉSIDENT :**

Pour tenter d'avoir une explication. Très bien. Je vous remercie.

2865 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Monsieur le président.

2870 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, Monsieur Dubé.

2875 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Juste vous mentionner que j'ai demandé à monsieur, notre spécialiste en qualité de l'air, monsieur Boilard, de vérifier s'il ne s'agit pas d'une valeur aberrante mesurée à la station. Comme vous le mentionnez, là, il y a un écart important entre cette valeur-là et les autres mesures. On va essayer de voir, on va essayer de vérifier avec les propriétaires de la station, donc les gens de la Ville de Montréal, qu'est-ce qui aurait pu causer cet écart-là important puis si on a une réponse à court terme, on vous reviendra le plus rapidement possible.

2880 **LE PRÉSIDENT :**

2885 En examinant les données brutes, il est peut-être possible d'avoir plus d'indications, parce que le tableau que j'ai devant moi, bien c'est des données horaires, mais disons que c'est la donnée maximale enregistrée dans cette journée-là, mais est-ce que toute la journée ça a été élevé comme ça sur une période de 24 heures? En tout cas, c'était la seule donnée qui était anormale, donc dans laquelle on se retrouverait sur des milliers d'heures ou des dizaines de milliers d'heures, parce qu'il y a plusieurs années qui peuvent être considérées, à une donnée qui est anormalement beaucoup plus élevée que n'importe quelle autre.

2890 C'est la question qu'on se posait au regard de ça.

2895 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

J'aimerais aussi vous mentionner que le tableau en question a fait l'objet d'une révision. On va soumettre... on a raffiné un peu la méthodologie de compilation, on va vous soumettre une nouvelle version du tableau avec les valeurs légèrement ajustées.

2900 **LE PRÉSIDENT :**

2905 Un examen de ça? Très bien. Je vous remercie. J'aimerais pouvoir finir la soirée sur le sujet de la qualité de l'air. Je crois que nous avons posé nos questions. S'il y a des personnes du public qui ont des questions à poser sur la qualité de l'air... Ici, j'ai une mention d'un monsieur Alexandre Joly et c'est mentionné : « Qualité de l'air ». Alors, ça pourrait être l'occasion. S'il y a d'autres personnes qui veulent poser des questions sur la qualité de l'air, faites-nous signe.

Alors bonsoir, Monsieur.

2910 **M. ALEXANDRE JOLY :**

Bonsoir, Monsieur le président. J'aimerais prendre l'occasion, je vais me présenter deux petites secondes, Alexandre Joly. Je suis étudiant au doctorat en santé environnementale, en épidémiologie environnementale à l'Université de Montréal.

2915

Donc, le promoteur a présenté ses documents un peu plus tôt, là, par rapport aux modélisations et mes questions vont porter surtout par rapport aux modélisations. Je suis allé consulter aujourd'hui sur le site du ministère des Transports, les modèles qu'ils utilisaient dans leurs prévisions, et je fais référence aux modèles d'évaluation des émissions polluantes et des gaz à effet de serre.

2920

Ma question étant que quand on observe – je ne sais pas si c'est possible d'avoir un lien Internet, on va pouvoir, tout le monde, regarder le graphique en question. Il y a un graphique qui sort des modèles d'évaluation des émissions polluantes que le Ministère utilise, qui prévoit non seulement les baisses d'émissions de polluants qui ont été mentionnés aujourd'hui, mais aussi des augmentations des gaz à effet de serre et des augmentations, et c'est des données qui n'ont pas été présentées, mais c'est aussi des données qui sortent des mêmes modèles et j'aimerais avoir des précisions là-dessus.

2925

2930 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça. On n'a pas d'accès Internet dans la salle. C'est quel document exactement que vous mentionnez?

2935 **M. ALEXANDRE JOLY :**

C'est un document, donc le modèle d'évaluation des émissions polluantes et des gaz à effet de serre qui est sur le site : Recherche et innovation, modèle des systèmes de transport, du ministère des Transports.

2940

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dubé.

2945 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Monsieur le président, on n'a effectivement pas de lien Internet ici, donc, ça va être... En fait, on a une présentation power point sur ce modèle-là.

2950 **LE PRÉSIDENT :**

Exactement sur ce modèle-là. Donc, ça pourrait compenser.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

2955           Alors, je vais demander à monsieur Pierre Tremblay de répondre à la question de monsieur Joly.

**M. PIERRE TREMBLAY :**

2960           Bon, d'une part, ce que vous mentionnez, ce que vous citez, ce sont... d'ailleurs, monsieur King en avait parlé hier soir, et on avait validé et on a transmis aussi à la commission une confirmation de l'adresse de la page web en question.

2965           Alors, dans le site du ministère des Transports, on a effectivement quelques pages d'information générale, une présentation très générale sur les outils utilisés pour la modélisation des transports. Et dans cette série de pages, il y en a une qui porte sur les modèles de calcul des émissions de source routière. Et j'ai quelques images ici que je pourrais utiliser pour vous expliquer ça.

2970           Mais avant de faire ça, je dois vous indiquer quand même que ce que vous avez vu jusqu'ici ce soir, de la part de monsieur Boilard, et de ses collègues, ce sont des analyses qui sont faites...

**M. ALEXANDRE JOLY :**

2975           En fonction du projet.

**M. PIERRE TREMBLAY :**

2980           Oui, mais qui ne sont pas fait nécessairement avec les outils du Ministère. Ils sont faits avec des logiciels semblables, des fois ce sont les mêmes, des fois ce sont d'autres choses.

2985           Nous, on travaille à un niveau différent. Alors, nos partenaires qui font les évaluations d'impact et de dispersion, chose que nous on ne fait pas au Ministère. Donc, les analyses de dispersion et de qualité de l'air, c'est fait par des équipes très spécialisées avec des outils plus spécialisés encore que ceux qu'on utilise.

2990           Moi, ce dont vous me parlez ici sur cette page-là, ce sont des évaluations qu'on fait pour tracer des bilans régionaux et non pas des mesures de qualité de l'air précises, mais des bilans régionaux de la totalité, de la globalité des émissions dans la région dues aux sources mobiles. Donc, les sources mobiles, ce sont des véhicules routiers.

2995           Alors, ça, c'est la distinction que je voulais faire et je pense que monsieur Boilard pourra compléter au niveau méthodologique, quels sont les outils qu'eux utilisent pour aller jusqu'à l'analyse de la dispersion.

Donc, si vous voulez je peux indiquer... bon, on pourrait vous référer à la page en question, mais j'ai une présentation qui reprend les principaux éléments de cette page-là.

3000 Alors, ça prendrait peut-être une dizaine de minutes faire un survol des éléments méthodologiques. Je peux essayer d'aller très vite et on peut escamoter, peut-être, certaines pages plus générales.

**LE PRÉSIDENT :**

3005 Est-ce que ça irait dans le sens de votre interrogation, Monsieur Joly?

**M. ALEXANDRE JOLY :**

3010 Oui. En fait, je voulais... oui, je voulais juste avoir une explication des différents modèles utilisés.

**LE PRÉSIDENT :**

3015 On va y aller pour la présentation.

**M. PIERRE TREMBLAY :**

3020 D'ailleurs, on arrive aux mêmes diagrammes qui sont sur le site Internet.

Alors, c'est un extrait de différents éléments de présentation qui viennent de notre groupe chez nous. Donc, on déposera le document au BAPE. C'est mon collègue, André Babin, chez nous, qui est responsable des traitements et des analyses au niveau des émissions de source routière.

3025 Alors, on utilise le modèle de base, c'est le modèle 6.2 de l'Agence de protection environnementale américaine. On utilise ça en version 6.2C pour Canada. Donc, c'est la version qui est adaptée par Environnement Canada au contexte canadien, et nous au Ministère, on pousse plus loin encore la paramétrisation de ce logiciel-là pour refléter le parc automobile québécois et en particulier montréalais et les conditions climatiques aussi de la région de Montréal.

3030 Le modèle est calibré chez nous pour représenter un jour typique d'automne. Donc, au niveau des conditions climatiques et des conditions de circulation. Donc, dans le logiciel on considère 28 classes de véhicule. Le logiciel traite, permet d'extraire des résultats, des estimations, des contributions de source mobile, donc des véhicules automobiles de tous les types. Donc, 28 classes; ça inclut même les autobus.

3040 Au niveau des polluants classiques : monoxyde de carbone, NOx et les hydrocarbures, composé organique volatils, les gaz : SO2 et NH3, les PM selon les diamètres usuels, les gaz toxiques et le gaz carbonique, CO2, duquel on infère les gaz à effet de serre.

Le logiciel, ce sont des taux d'émissions qui sont, selon les types de routes, les types de conduite, les heures de la journée, donc ça revient à des conditions climatiques aussi, et la vitesse moyenne du véhicule sur le lien routier en question. Donc, ce sont des grammes par kilomètre en fonction de certaines vitesses.

3045

Bon. Sa consommation de carburant c'est une analyse dérivée. Donc, les données d'entrée et conditions climatiques, comme je disais tantôt, on a utilisé 10 stations météo dans la région de Montréal pour se bâtir des profils types pour les différentes saisons. Donc, dans notre cas, on travaille toujours, nous autres, en fonction de l'analyse des concepts routiers. On travaille toujours en fonction d'un jour ouvrable d'automne qui représente des conditions maximums d'utilisation du réseau dans un milieu urbain. Donc, les différents éléments climatiques qui sont en input.

3050

Des données aussi qui décrivent donc le parc automobile avec, comme monsieur Boilard l'expliquait tantôt, la distribution des véhicules selon les âges, donc selon les marques, modèles, selon les années modèles, si on veut, de composition dans la flotte, les questions de présence de véhicules diesels dans les différentes catégories. Et il y a une question, même au niveau de l'usure du véhicule, si on veut, des usures moyennes par âge du véhicule, selon les intensités d'utilisation.

3055

Les données d'entrée. Donc, les activités de la flotte de véhicules comme telle sont dérivées de nos modèles de simulation routière, le modèle EMME, qui est un modèle d'affectation routière. Donc, à partir de nos estimés de demandes de déplacements, de quantité de déplacements, ils sont affectés et chargés sur les réseaux et on regarde donc, forcément ici, les véhicules/kilomètre par durée des déplacements et par heure, mais aussi on regarde même dans ces modèles-là, les durées où les véhicules sont en temps de stationnement, donc qui sont chauds et stationnés et qui continuent d'émettre le... même la consommation au niveau du départ du véhicule, au démarrage, donc il y a un pic d'émissions de COV au démarrage. Alors, ça c'est pris en compte.

3060

3065

On estime les consommations de carburant à partir des productions de CO2. Taux de consommation en fonction des années. Donc, vous les aurez de toute façon ces diapositives-là, pour différentes classes de véhicules.

3070

Alors, on voit quand même qu'avec les années, les véhicules légers deviennent... ils ont une consommation qui descend, en moyenne en dessous du 10 litres aux 100 kilomètres, avec le temps. Ça, c'est aux États-Unis. Au Québec, on a un parc qui, en moyenne, est plus compact et sous-compact que la moyenne américaine ou du reste du Canada. Donc, la flotte québécoise, on est vers les 8.5 à peu près, litres aux 100 kilomètres pour le parc de la région de Montréal.

3075

Génération des taux de base. Donc, ça nous amène en fonction de groupe d'heures de la journée ou de période de la journée, en fonction de tranches de vitesse sur différentes années, on détermine des taux d'émissions. Ça donne des graphiques de ce genre-là, en trois dimensions : les taux d'émissions en grammes par kilomètre, et dans ce cas-ci on est dans le monoxyde de carbone pour l'état *rumble*, c'est-à-dire en roulement de véhicules en pointe du matin sur autoroute.

3080

3085

Et vous avez les années horizons ici, les horizons de simulation et les vitesses. Donc, exemple, à très basse vitesse en 2003 vous avez des très grandes quantités d'émissions par kilomètre, parce que ça vous prend beaucoup de temps pour parcourir votre kilomètre. Et à mesure que votre vitesse augmente, vous arrivez à une émission par kilomètre qui est minimale et

3090 qui redevient importante quand vous arrivez dans les hautes vitesses, en haut de 100 kilomètres, en haut de 80 kilomètres/heure.

Et vous voyez avec les années, avec l'évolution des normes et de la structure du parc de véhicules, bien c'est des choses qui sont à la baisse avec les années. Donc, ce sont ces

3095 diagrammes-là, ces courbes-là qui sont utilisées pour estimer les émissions sur chacun des liens du réseau aux différents horizons. On a ici un autre genre de courbe qui sont les taux d'émissions au *start*, au moment du démarrage du véhicule.

Les équivalences de classe. Bon, ici, on a un tableau bilan des émissions par période de la

3100 journée, d'un jour ouvrable d'automne 2006. Donc, c'est la somme en circulation, démarrage et en stationnement pour chacune des périodes de la journée, la nuit, la pointe du matin, la période de jour, la période de pointe du soir. Donc, trois heures et demie (3 h 30) à six heures et demie (6 h 30) et la soirée comme telle. Alors, pour les différents composés ici et gaz, incluant les gaz à effet de serre.

Et aux horizons futurs, avec une projection tendancielle de demandes, c'est le genre de chose que ça nous donne. Donc ça, c'est un total 24 heures pour toutes les périodes de la journée, aux horizons futurs avec, comme je vous disais, la prévision tendancielle de demande, dans quelle direction évolue les choses.

Vous voyez que le monoxyde de carbone, par exemple, va tomber presque de 40% quelque ou même de 50 % d'ici 2026, par rapport à la situation 2003. On a ça, et c'est les courbes que vous avez ici qui sont des évolutions indicelles auxquelles vous référiez tantôt dans le site web où on a un taux, pour une valeur unitaire, en 2003, sur un bilan 24 heures.

Vous avez une évolution de chacune de ces émissions-là. Donc, les PM, les NOx, toutes ces courbes-là à la baisse en fonction de l'évolution des structures de parc automobile. Et vous avez les courbes de gaz à effet de serre et de carburant qui sont en hausse légère, encore là, selon la projection tendancielle de l'utilisation du parc automobile.

Alors, comme madame Côté l'a expliqué plus tôt ce soir, ces prévisions-là ne prennent pas en compte l'évolution de la pénétration ou l'utilisation croissante du transport en commun, qui est anticipable, qui est déjà mesuré dans les dernières années. On est basé ici sur les évolutions, sur les comportements observés en 2003.

On sait qu'on évolue déjà vers un transfert modal et une utilisation plus importante du transport en commun dans les dernières années et avec les investissements qui se poursuivent, le message ici c'est simplement que ce que vous voyez là, c'est pas un objectif, c'est un *base case*, le cas de base le plus neutre, si on veut, sans hypothèse de transfert modal ou même d'évolution du parc automobile, puisqu'on peut bien s'attendre que... Et ça, c'est jamais pris en compte dans

3135 nos prévisions, jusqu'ici, parce qu'il n'y a pas de normes qui imposent la pénétration des véhicules électriques, par exemple, ou des véhicules hybrides. Mais, c'est sûr qu'à mesure qu'il y a des véhicules hybrides et des véhicules électriques qui commencent à arriver dans le parc automobile, là, vous avez des taux d'émission qui sont, en termes de gaz à effet de serre, et de toute évidence qui sont beaucoup plus bas, et évidemment de polluants aussi.

3140 Alors, actuellement, on n'a aucune hypothèse qu'on peut le faire sur prédire combien il va y avoir de véhicules de différentes classes, hybrides ou électriques ou même diesel avec l'eau diesel aussi, qui s'en vient. Ça, pour l'instant, il n'y a pas de norme qui impose ça au niveau des manufacturiers, donc on ne peut pas... sinon on pourrait faire de la spéculationm mais dans ce cas-ci on est en neutralité sur cette hypothèse-là.

Donc, ce sont des diapositives qu'on vous déposera pour illustrer de façon générale...

3145 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie. Monsieur Joly.

3150 **M. ALEXANDRE JOLY :**

Oui. Dans ce cas-là, parce qu'il y a quand même un certain resserrement des normes qui est prévisible quant aux demandes du gouvernement par rapport aux manufacturiers automobiles. Ce que vous venez dire, que dans le fond il n'y avait pas de *factoring*, excusez-moi l'anglicisme.

3155 **M. PIERRE TREMBLAY :**

3160 C'est-à-dire qu'il y a des normes dont on tient compte énormément et monsieur Boilard les a expliquées tantôt. En fait, elles sont déjà internalisées dans les modèles de 2009, au niveau des émissions polluantes.

Maintenant, au niveau des gaz à effet de serre, il n'y a pas de norme encore qui astreint... bon, il y a la norme californienne qui est en discussion et en débat aux États-Unis, mais on ne peut pas prendre ça pour acquis encore. Le Québec a déjà indiqué son intention d'adhérer ou de transposer la norme californienne, l'imposer ici aussi, au Québec et dans plusieurs provinces.

3165 Je pense que le ministère de l'Environnement pourrait en parler mieux que moi, mais nous, on ne peut pas, matériellement, disons, utiliser ça comme du béton, là, pour appuyer nos projections, pour l'instant. Mais c'est certain qu'il y a quelque chose qui est en train de se produire et qui s'en vient.

3170 **M. ALEXANDRE JOLY :**

O.K. J'avais quelques questions aussi par rapport... Donc, ça répond aussi à la question des normes. Dans vos prévisions par rapport à 2016, vous avez présenté tout à l'heure des

3175 données par rapport aux particules fines et PM2.5, donc les données actuelles et les données de  
2016. Est-ce qu'il y a des données qui existent sur la durée des travaux? Parce qu'on s'entend que  
pendant la durée des travaux, il devrait y avoir normalement une certaine augmentation des  
poussières en suspend autour du site de construction, et j'aimerais savoir s'il y a des sorties de  
modèle annuelles concernant les particules fines pendant les travaux?

3180

**LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dubé.

3185

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Monsieur le président, non, nous n'avons pas modélisé les émissions durant les travaux.  
Essentiellement, les mesures prises pour protéger les travailleurs contre les émissions de  
poussière, c'est l'abat poussière, l'entretien des routes. C'est les mesures d'atténuation qui vont  
être mises en œuvre. Donc, il y a trop d'inconnus au niveau de la mise en œuvre du chantier et le  
type de machinerie qui sera utilisée. Ce serait donc un peu difficile de modéliser ça.

3190

Par contre, on peut confirmer qu'il y aura un suivi de fait au niveau de la qualité de l'air et  
de la poussière et du bruit, d'ailleurs, aussi, pendant le chantier, aux périmètres du chantier pour  
s'assurer qu'on respecte les seuils en termes de poussière.

3195

**M. ALEXANDRE JOLY :**

O.K Dernière petite question aussi. Avec l'augmentation, là, ça rentre un peu dans les  
modèles puis c'est une question de modèle encore, mais dans les notions économiques actuelles,  
on voyait aussi que tout le modèle était basé sur une augmentation de l'utilisation de carburant.

3200

Est-ce que le ministère des Transports prévoit, d'une certaine manière, par des mesures  
alternatives, permettre d'atténuer cette dépendance aux combustibles fossiles en ayant, mettons,  
un meilleur accès au transport en commun dans le cadre du projet en question, ici, là, qui est  
l'échangeur Turcot?

3205

Je sais qu'il y a des notions, par exemple une voie réservée pour les autobus, mais il est  
question d'une voie réservée pour les autobus. Est-ce que ça va être une voie réservée pendant  
les heures de pointe ou on change le sens...

3210

**LE PRÉSIDENT :**

Oui. La question a déjà été répondue deux fois.

3215

**M. ALEXANDRE JOLY :**

C'est ma première soirée, je n'étais pas là.

**LE PRÉSIDENT :**

3220

Le ministère des Transports peut la resynthétiser et vous pouvez avoir plus d'information dans les transcriptions qui seront rendues disponibles. Il peut y avoir des différences ou des ajouts d'information qui sont disponibles dans les deux autres réponses, mais si monsieur Dubé peut synthétiser la réponse à la question.

3225

**M. ALEXANDRE JOLY :**

Excusez, ça va être sur le site du BAPE, ça, j'imagine?

3230

**LE PRÉSIDENT :**

Sur notre site Internet, entre autres. Les transcriptions dans une semaine environ. Oui, à peu près dans une semaine. Disons, une semaine après la fin de la première partie de l'audience publique. Il y a des explications, c'est un sujet qui est revenu à quelques reprises.

3235

**M. ALEXANDRE JOLY :**

O.K. Merci.

3240

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, Monsieur Dubé, si vous pouvez synthétiser.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

3245

Bien, effectivement, le ministère des Transports s'appuie principalement sur sa politique sur le transport collectif essentiellement et les différents programmes qui lui permettent de subventionner différentes mesures en faveur du transport collectif. Donc, pour diminuer l'utilisation de l'automobile et l'usage de carburant ou de carburant fossile, et ça, en plus des mesures ou des choses qui sont prévues à l'intérieur du projet. Donc, le corridor prévu, protégé pour un gain ferroviaire potentiel avec le corridor pour une voie réservée sur l'autoroute 20 au centre, avec une continuité sur le boulevard Pullman et des mesures préférentielles sur la rue Notre-Dame et aussi, éventuellement, peut être une voie en rive lorsque la STM sentira que le besoin est là pour faciliter les transports sur cet axe routier là.

3255

**M. ALEXANDRE JOLY :**

O.K. Merci.

3260 **LE PRÉSIDENT :**

Ça vous va? Je vous remercie. On m'indique que quelqu'un que j'avais appelé tout à l'heure, avant l'arrivée de monsieur King, qui était absente et on me dit que cette personne ne pourra pas être là demain. Ça fait que je vais appeler madame Raphaëlle Leclerc à s'avancer.  
3265 Bonsoir, Madame.

**Mme RAPHAËLLE LECLERC :**

3270 Bonsoir. Oui, en fait, je viens un peu au nom du comité du 780 et puis je vais poser des questions qui ne touchent pas vraiment la qualité de l'air, mais plus l'habitation. Donc, je vais peut-être commencer par vous lire un extrait du résumé de l'étude d'impact, puis je vais poser des questions par rapport à cet extrait-là.

**LE PRÉSIDENT :**

3275 Allez-y.

**Mme RAPHAËLLE LECLERC :**

3280 *« Le tracé proposé nécessitera l'acquisition en totalité ou en partie de terrains comprenant 25 propriétés résidentielles, 36 propriétés commerciales et industrielles ainsi que 7 propriétés publiques, pour un total de 68 propriétés. Le Ministère, de concert avec la Société d'habitation du Québec et l'Office municipal d'habitation de Montréal, explore diverses avenues dans l'objectif de maintenir le parc de logements abordables existant. »*

3285 D'abord, je me demandais combien de logements, finalement, il y aurait d'expropriés puis s'il y avait eu une étude qui avait été faite pour connaître un peu les conditions dans lesquelles ces gens-là vivent actuellement. Donc, leur appartement, taille ou en tout cas n'importe quelle information.

3290 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Dubé?

3295 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

3300 Donc, on parle d'environ 165 logements de différentes natures, certains c'est des propriétaires occupant, d'autres c'est des locataires, du condo, et cetera. Le plus gros élément en termes, le plus gros nombre de locataires dans un seul bâtiment, c'est effectivement dans le 780, St-Rémi où on a à peu près une centaine de locataires. Ça demeure toujours une estimation, parce qu'essentiellement il n'est pas disponible pour nous d'avoir le nombre exact et ça peut fluctuer aussi de mois en mois puisque dans votre bâtiment les baux sont au mois.

3305           Donc, essentiellement, non, il n'y a pas d'études à savoir quelle sorte de logement c'est, combien il y a de pièces, et cetera. On sait très bien que dans le 780, St-Rémi, étant donné qu'il y a un site web, on peut voir la nature des appartements qu'il y a là. On voit que c'est des appartements avec des lofts, des mezzanines, et cetera. Donc, on est conscient des différentes... Et on a visité quelques-uns des logements aussi, sur la Cazalais, du côté nord de la rue Cazalais où on a été invité par certains résidants.

3310           Donc, essentiellement on n'a pas fait une étude exhaustive, là, pour analyser quels sont les différents ratios parce qu'essentiellement on n'a pas nécessairement accès à ces bâtiments-là, puisque pour le moment on n'a aucun moyen de contraindre les propriétaires à nous dénoncer leurs locataires. Pour pouvoir faire ça, il faut avoir, il faut parler décrets d'expropriation qui sont conditionnels à l'obtention de...

**Mme RAPHAËLLE LECLERC :**

3320           Mais vous n'avez pas, disons, contacté chacun des gens qui étaient là, ne serait-ce que leur demander s'ils voulaient, disons, contribuer à une étude que vous voudriez faire par rapport à ça?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

3325           C'est quelque chose qu'effectivement on veut faire dans le cadre du programme AccèsLogis qu'on veut mettre sur pied, de concert avec Bâtir son quartier. C'est quelque chose qui est à venir, effectivement, c'est quelque chose qu'on veut faire dans les mois à venir.

**Mme RAPHAËLLE LECLERC :**

3330           Bon, suite à ça, nous, on a déjà contacté Bâtir son quartier et on connaît, en tout cas, moi je connais les grandes lignes du programme AccèsLogis qui est déjà existant, et ça ne correspond pas du tout aux besoins des gens qui sont là présentement, ni par la taille des logements, ni nécessairement par le revenu des gens pour avoir des logements sociaux. Ça fait que je me demandais justement par rapport à ça, est-ce que le MTQ assurera des conditions et par quel moyen, là, de relocalisation similaire à la situation actuelle des locataires?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

3340           Monsieur le président, je vais céder la parole à madame Anne Pelletier, directrice adjointe du Bureau de projet complexe Turcot.

**Mme ANNE PELLETIER :**

3345 Oui. Concernant votre interrogation, tout d'abord rappeler les rencontres des 3 et 4 mars, je sais qu'on s'était rencontré le 4 mars. Donc, pour ce qui est des rencontres avec les locataires ou les propriétaires, les propriétaires non-occupants potentiellement touchés par le projet. Donc, il y a déjà eu un premier contact qui a été fait lorsqu'on a lancé ces invitations-là à venir nous rencontrer ces journées-là. Comme je le mentionnais hier, on n'a pas rencontré l'ensemble des  
3350 personnes, c'était un point de départ.

Ce que je tiens à vous rappeler ici, c'est que lorsqu'il y aura le processus, donc lorsqu'on aura déterminé effectivement les besoins d'emprise, donc au niveau du projet et aussi lorsqu'on aura les autorisations pour procéder – les autorisations gouvernementales – il y a le processus  
3355 qu'on vous a rapidement expliqué. Nous, on privilégie toujours de faire des acquisitions de gré à gré et le processus en parallèle, qui est le processus d'expropriation, donc se fait vraiment en parallèle, mais au niveau du gré à gré ou au niveau du processus d'expropriation, pour ce qui est des locataires, le résultat, là, parce que vous, vous êtes locataire, est le même, là, parce qu'en fait ça touche plus au niveau propriétaire, ces deux processus-là.

3360 Ici, donc, pour les propriétaires, ce qui est prévu dans la loi, c'est le trois mois de loyer pour se relocaliser, des frais de déménagement, des frais d'aménagement, par exemple si vous avez des aménagements particuliers, par exemple chaque cas est unique. Donc, quelqu'un par exemple qui est handicapé, qui a des aménagements spéciaux dans son logement, donc il va être  
3365 compensé pour ça, pour se réinstaller.

Donc, ça, c'est ce qui est prévu à la base. Mais nous ici, dans le cadre du projet, nous avons deux mesures et ça, ça fait partie des discussions que nous avons eues avec le groupe de  
travail dont on a parlé tantôt. Donc, nous proposons deux mesures additionnelles compensatoires.

3370 La première, c'est avec l'Office municipal d'habitation de Montréal, leur service de référence. On n'a pas encore expliqué à la Commission. mais le service de référence c'est, je le rappelle, un service qui a été mis sur pied par l'Office municipal d'habitation de Montréal lorsqu'il y a eu la crise du 1er juillet, il y a quelques années, lorsque plusieurs ménages s'étaient retrouvés  
3375 sans logement à Montréal.

Donc, l'Office municipal d'habitation de Montréal nous a offert sa collaboration pour aider des futures personnes qui doivent se relocaliser, à bénéficier d'un accompagnement personnalisé pour leur relocalisation. Et ça, ça va comprendre des rencontres individuelles avec chacune des  
3380 personnes pour connaître leurs besoins, leurs besoins en termes de nombre d'occupants ou nombre de personnes dans la famille, les lieux de travail, les lieux d'étude, est-ce qu'ils veulent rester dans le quartier. Est-ce qu'ils sont prêts à déménager un peu plus loin, et tout ça va être pris en charge de façon individualisée. Il y aura un bureau ou un local d'ouvert avec des grandes heures étendues pour que chacune des personnes concernées puissent venir et avoir ces  
3385 rencontres-là. Et ça, ça inclut des recherches de logement.

Donc, même pour ce qui est, par exemple, d'aller visiter des logements, il y a un accompagnement qui se fait.

3390 **Mme RAPHAËLLE LECLERC :**

Juste une parenthèse, connaissez-vous les statistiques justement du taux d'occupation des appartements similaires aux nôtres? Est-ce qu'il y a de la disponibilité proche de chez nous?

3395 **Mme ANNE PELLETIER :**

3400 Pour ce qui est des taux d'inoccupation à Montréal, présentement la situation s'est résorbée. Par exemple, pour ce qui est du service de référence, ce n'est plus un service qu'ils maintiennent en continue. L'Office municipal d'habitation de Montréal a toutefois des ressources pour nous l'offrir dans le cadre de notre projet, parce que c'est un projet qui nécessite la relocalisation quand même d'un grand nombre de personnes, on en convient. Alors, le service de référence va offrir un service ponctuellement pour les fins du projet de relocalisation, les fins du projet Turcot.

3405 Je tiens à souligner que l'Office d'habitation de Montréal vient de faire un tel exercice dans le cadre du dossier de place Acadie. Je ne sais pas si vous êtes au courant, là, mais le long de l'autoroute 15, les édifices insalubres qui ont été évacués. Donc, ils ont procédé justement à la relocalisation d'à peu près le même nombre de personnes, tout récemment.

3410 **Mme RAPHAËLLE LECLERC :**

3415 Mais moi je parle par rapport à la même typologie de logement, est-ce qu'il y a de la disponibilité? Est-ce que vous êtes au courant s'il y a de la disponibilité et puis s'il n'y en a pas, est-ce que vous vous engagez, si je retourne à la question de base, là, que j'ai peut-être mal formulée, à vous engager à nous soutenir pour nous trouver une localisation identique?

3420 Donc, s'il n'y a pas de disponibilité pour 200 personnes, est-ce que vous seriez prêts, disons financièrement à soutenir un projet qui serait différent de ce qui entre dans les normes d'AccèsLogis, donc qui correspond à plus ou moins le quart du volume de ce qu'on possède présentement, pour construire ou rénover quelque chose qui nous, par exemple, satisferait ou répondrait aux besoins des gens de ce bâtiment-là?

**Mme ANNE PELLETIER :**

3425 Je comprends très bien votre question. Pour ce qui est de... simplement pour compléter au niveau du parc de logements disponibles, effectivement on ne connaît pas les statistiques de l'offre disponible dans le secteur. Donc, c'est quelque chose qui sera fait, mais par contre pour ce qui est de l'AccèsLogis, et je le mentionnais hier, c'est sûr que dans l'AccèsLogis il n'y a pas de loft de prévu dans le programme. Nous, on ne peut pas s'engager à aller au-delà de ce programme-là.

3430

**Mme RAPHAËLLE LECLERC :**

Pourquoi?

3435 **Mme ANNE PELLETIER :**

Quand je dis nous, je suis le ministère des Transports. C'est une décision que le gouvernement peut prendre, mais que nous on ne peut pas prendre ici aujourd'hui.

3440 **LE PRÉSIDENT :**

J'aurais une question. Je ne sais plus si c'était hier ou cet après-midi, je crois que c'était hier. Le ministère indiquait qu'il avait étudié une hypothèse de démolition partielle.

3445 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Oui, oui.

**LE PRÉSIDENT :**

3450

Bon. Là, vous avez dit : « Bon, on arrivait à des coûts très, très élevés parce que l'édifice n'est pas aux normes. » Dans une hypothèse, dans cette même veine-là, est-ce qu'à ce moment-là le Ministère peut être ouvert à des compromis, en disant : « Bon, ça coûterait excessivement cher de préserver une partie de l'immeuble. » Mais est-ce que vous seriez ouvert à des compromis en disant : « Bon, peut-être que ça ne serait pas sage de tenter de préserver une partie de l'immeuble compte tenu du rapprochement de l'emprise, mais comme mesure de compensation vous pourriez dire : « Bien, dans ce cas-ci, sans investir tout l'argent sur un édifice qui n'est pas aux normes, on pourrait prendre une partie de cette somme-là et la mettre dans un autre édifice qui correspondrait à une typologie semblable. » Pour reprendre les termes de madame.

3455

3460

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Comme je l'ai mentionné, effectivement on essaie d'explorer une mesure d'atténuation où on prendrait uniquement une partie du bâtiment et on reconstruirait la façade qui est adjacente à l'autoroute pour essayer de conserver un maximum de logement à l'intérieur.

3465

C'est sûr que les activités d'expropriation et les compensations sont encadrées par une loi au Québec. Donc, on peut difficilement déroger de ce cadre légal là, parce qu'essentiellement ça serait d'offrir à certaines personnes des choses qu'on n'offrirait pas à d'autres. Donc, on se mettrait dans une situation tout à fait intenable.

3470

Et c'est la même chose au niveau du programme AccèsLogis, le programme a une forme spécifique établie et c'est une question d'uniformité, là, d'équité envers toute la population du Québec.

3475 **LE PRÉSIDENT :**

Oui. Je peux comprendre l'idée derrière ces programmes-là, mais, disons, dans une situation existante, bon, on sait que c'est des logements qui sont, bon, on me dit que c'est des logements à prix abordable. L'édifice n'est pas aux normes, quand même, bon. On sait qu'éventuellement la Ville pourrait exiger une remise aux normes qui pourrait...

3480 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

Ou le respect du zonage.

3485

**LE PRÉSIDENT :**

Mais nonobstant ça, vous nous dites qu'il n'y aurait pas de possibilité de déroger à une norme pour faire un projet spécial à une situation spéciale. L'idée, c'est une situation existante, là. On n'arrive pas en disant : « Bon, on va faire une norme pour un groupe de citoyens, puis une autre norme pour d'autres. » Là, on a quand même des gens qui sont dans cette situation-là, qui aimeraient essayer de retrouver une situation similaire. Donc, c'est plus un statu quo que...

3490

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

3495

Ce que je vous explique ici c'est que les représentants du promoteur ici n'ont pas autorité pour aller au-delà de la réglementation en vigueur et que ça impliquerait une intervention, un décret pour déborder des limites légales.

3500 **LE PRÉSIDENT :**

Déborder des cadres normatifs qui existent pour les...

**Mme RAPHAËLLE LECLERC :**

3505

Les cadres normatifs s'appliquent aux logements sociaux, mais je ne pense pas que les gens dans notre bâtiment se considèrent nécessairement dans une condition de logement social. Puis je me demande en quoi... peut-être que vous pourriez préciser pour m'éclairer justement, quel est le cadre légal qui vous empêche de subventionner – disons, par exemple en discutant avec Bâtir son quartier, ils se disaient ouverts à faire l'étude d'un projet qui serait dit « exceptionnel. » Donc, qui ne rentre pas nécessairement dans le cadre standard, un peu comme ça a déjà été fait pour des lofts, je pense que c'est la Cité des arts que le projet se nomme, sur le bord du canal Lachine où ce sont des lofts qui sont adressés aux artistes et qui ont des dimensions particulières par rapport à un logement social standard.

3510

3515

Évidemment qu'on ne veut pas voler des espaces importants à des gens qui en ont besoin, mais ce sont des conditions qu'on a obtenues en cherchant à Montréal puis en s'investissant pour avoir ces espaces-là.

3520           Donc, on se demande s'il n'y aurait pas moyen de combler l'écart entre ce que  
normalement il y d'établi pour un logement reconstruit, social et que le MTQ puisse peut-être  
combler une différence pour justement arriver à obtenir des conditions plus similaires à ce qu'on va  
perdre présentement. Parce que ne serait-ce au niveau de la mixité dans le quartier, je pense que  
c'est sain dans un quartier peut-être – bien, je ne veux pas exprimer une opinion, mais je ne sais  
3525 pas comment le formuler, mais de conserver une certaine mixité architecturale dans un quartier, et  
ce que AccèsLogis ne permet pas parce que ça reste du logement typique montréalais.

**LE PRÉSIDENT :**

3530           Ce que je peux vous proposer, essayez de réfléchir à des pistes de solution. Vous pourriez  
venir nous les présenter dans un mémoire. Alors, c'est un exemple de chose que la commission  
peut essayer de se pencher, entre autres sur des situations comme ça, pour voir est-ce qu'on peut  
trouver des pistes de solution à proposer?

3535           Parce qu'au-delà du cadre normatif, bon, le Ministère, comme les gens nous l'indiquent, ils  
ont, eux, une marge de manœuvre, disons administrativement. La commission, elle, peut se  
pencher sur d'autres points de vue et les examiner et faire des solutions, parce qu'elle adresse son  
rapport à la ministre, mais une commission peut l'aborder dans un cadre large à la ministre et  
proposer des solutions qu'elle peut penser faisables.

3540           Donc, n'hésitez pas à vous inscrire, à venir nous présenter une proposition. Oui, Monsieur  
Dubé?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

3545           Pour le bénéfice de madame Leclerc, on a initié une démarche au niveau du contentieux  
du Ministère concernant le statut spécifique de ce bâtiment-là.

3550           On parle de locataires, donc qui ont une activité à la fois résidentielle et même pour  
certains lieux de travail, là, et ce statut-là particulier n'est pas un statut qu'on retrouve partout. On  
est dans une zone industrielle, mais c'est un immeuble où il y a une certaine mixité des activités,  
autant de logements que d'activités de travail, et cetera.

3555           Et les règles sont différentes pour les acquisitions d'immeubles industriels ou  
commerciaux, des règles du secteur résidentiel. Il y a des différences entre les deux. Juste pour  
vous donner un exemple, c'est que dans un endroit commercial ou industriel, on doit compenser  
les pertes de production, par exemple, pendant la période de relocalisation. Et donc, ce qu'on n'a  
pas à compenser pour un locataire résidentiel.

3560           Et là, on se retrouve dans une zone grise, essentiellement, qui n'est pas nécessairement  
très, très bien, clairement définie au niveau de la réglementation en vigueur et des règles de  
compensation.

3565 Donc, essentiellement, c'est quelque chose qu'il faut approfondir. On n'est pas fermé à  
une discussion avec les résidants et avec la SHQ et nos différents partenaires pour trouver une  
solution à ce problème-là. Donc, la discussion n'est pas close. Il faut s'asseoir ensemble, essayer  
de trouver une solution. Peut-être qu'effectivement, la solution passe par l'intervention de plusieurs  
ministères, les Affaires municipales, la Culture, s'il y a un volet artistique au dossier, et ainsi de  
suite.

3570 Il y a peut être façon de trouver un moyen de développer un concept ou un projet qui  
répondrait aux besoins des gens du 780, St-Rémi et qui impliquerait, qui déborderait du giron du  
ministère des Transports, mais évidemment, il faut avoir ces discussion-là avec les différents  
ministères et s'asseoir autour d'une table puis voir ce qui peut être fait à l'intérieur des différents  
3575 programmes qui existent.

**Mme RAPHAËLLE LECLERC :**

3580 En tout cas, ça m'interroge justement par rapport à vos échéanciers parce que je pense  
que les gens ont été un peu confus lors de la rencontre avec ce que seraient vraiment les  
échéanciers d'expropriation. Donc, à partir du moment où un projet serait accepté, les délais pour  
trouver un nouveau logement, mais aussi pour accéder aux logements que vous avez dit que vous  
nous donneriez en échange, là, mais pas donneriez, mais que vous fourniriez. Parce que vous  
avez fait une promesse de remplacer les logements, pas nécessairement dans la même typologie  
3585 malheureusement. Donc, ça va probablement être donné à d'autres gens parce que ça ne  
convient pas aux gens du 780, ça, c'est certain, mais dans quelle échéance on pourrait avoir un  
peu les délais?

**LE PRÉSIDENT :**

3590 Quel est l'horizon projeté de réalisation des phases des travaux dans ce secteur-là? Voir  
comment les gens vont être abordés.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

3595 Notre souhait c'est essentiellement d'offrir une alternative à tout le monde avant de leur  
demander de quitter les lieux. Pour vous donner un horizon, essentiellement je ne crois pas qu'on  
va être en mesure d'initier des relocalisations avant, probablement, l'été 2011. Donc, on parle, là,  
on est à l'été 2009, donc dans deux ans.

3600 Donc, ça nous donne deux ans pour mettre en œuvre, s'asseoir ensemble, travailler à  
développer un concept, mettre en place l'AccèsLogis, le faire accepter au niveau des autorités  
municipales, parce que ça va... et construire et voir à faire la relocalisation.

3605 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, on parle d'un horizon de deux ans.

**Mme RAPHAËLLE LECLERC :**

3610            Puis comme je ne pourrais pas me présenter demain, j'aurais peut-être une question plus en mon nom de citoyenne et non pas au nom du Comité.

**LE PRÉSIDENT :**

3615            J'ai de la misère à comprendre, pouvez-vous parler un petit peu plus près du micro?

**Mme RAPHAËLLE LECLERC :**

3620            Pardon. J'aurais peut-être une autre question plus en mon nom de citoyenne plutôt qu'au nom du Comité, comme dernière question.

**LE PRÉSIDENT :**

3625            Oui. Allez-y.

**Mme RAPHAËLLE LECLERC :**

3630            Puis en fait, j'aimerais juste peut-être voir le plan. Je ne sais pas si c'est possible de l'avoir en diapositive, le plan du nouvel échangeur?

3635            Bien, en fait, vis-à-vis où nous, nous étions, si je fais une coupe de haut en bas du CUSM jusque... oui, bien un petit peu plus à gauche. Je ne sais pas combien il y a de voies exactement de large, parce que j'ai du mal à visualiser le nombre de voies dans chacune des artères. Si vous pourriez juste me décrire le nombre de voies de circulation, là. Donc, si on croise dans l'endroit le plus large, si possible?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

3640            Si on prend vis-à-vis la rue St-Rémi, si vous voulez, là, vous avez une voie pour la bretelle qui provient de l'entrée St-Jacques. Deux voies qui proviennent de l'autoroute 15 Nord vers la 720, 15 Sud, excusez-moi, vers la 720 Est. Les deux voies qui proviennent de l'échangeur Turcot de la 20 en direction de l'est, deux voies en direction de la 20 vers l'ouest, deux voies en direction de la 15 Nord à partir de la 20 ouest. Donc, un total de quatre voies ici. Une voie qui permet d'aller prendre la direction 15 Sud à partir de la 720 Ouest, et une voie qui correspond essentiellement à une sortie pour aller au boulevard Pullman.

3645            Donc, 10 voies, et ça correspond à peu près à la situation actuelle, là, qu'il y a dans le secteur.

3650 **Mme RAPHAËLLE LECLERC :**

Donc, si je faisais le calcul de toute la largeur des voies automobiles, je comprends qu'il y a 25 voies de large et puis ce que je comprenais tantôt, c'est que ça ne causera pas d'îlot de chaleur proche de chez nous? 25, si j'inclus les voies qui ne sont pas autoroutières, mais qui sont peut-être juste automobiles, là. Donc, il y a toutes des sorties, là, St-Jacques, trois voies, trois

3655 voies.

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

3660 Ça, c'est le boulevard Pullman ici. Donc, le boulevard St-Jacques il est déjà là, essentiellement il passe en quelque part ici. Donc, tout ce que je peux vous dire c'est qu'au niveau autoroutier, c'est un statu quo. La seule différence c'est qu'il y a des accotements pour des questions de sécurité qui sont ajoutés. C'est ce qui fait que ça peut paraître beaucoup plus large.

3665 Le boulevard Pullman, il y a une rue Pullman, donc essentiellement on enlève la rue Carillon ici, qui vient aboutir à la rue Pullman et on la remplace par celle-ci.

**Mme RAPHAËLLE LECLERC :**

3670 Donc, d'après vous, cette zone-là ne créera pas un îlot de chaleur pour les gens du quartier et pour vous c'est...

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

3675 Comme on a mentionné précédemment, on est en train de faire l'exercice de quantification des retraits et ajouts de superficie pavée, et retraits, ajouts de zones végétalisées. Donc, comme je disais, il y a 300 000 mètres carrés d'ajout d'espaces verts qu'il n'y a pas actuellement à l'intérieur du projet, et on pense que ça va, intuitivement on pense que ça compenser largement l'ajout d'accotements de trois mètres sur l'autoroute.

3680

**Mme RAPHAËLLE LECLERC :**

3685 Est-ce que vous pensez que l'ajout d'espaces verts va contrer le fait qu'avant c'était une structure qui était aérienne et donc ventilée et puis permettait à la chaleur de se dissiper plus facilement?

**M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

3690 L'étude est en cours. Ça serait prématuré de conclure sur ces différents aspects-là.

**Mme RAPHAËLLE LECLERC :**

C'est bien. Merci.

3695

**LE PRÉSIDENT :**

Ça vous va? Alors, je vous remercie. Alors, nous allons mettre fin à la soirée. Alors, j'invite les gens à nous retrouver demain à 13 h 30. Nous allons poursuivre les séances de question en fonction du registre.

3700

Alors, bonne fin de soirée et merci de votre présence.

**AJOURNEMENT**

3705

\* \* \* \*

Je, soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des propos recueillis par moi au moyen du sténomasque, le tout selon la loi.

3710

ET J'AI SIGNÉ :

3715

---

YOLANDE TEASDALE, s.o.