

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

---

---

**PRÉSENTS:**            **Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**  
                              **M. RENÉ BEAUDET, analyste**  
                              **M. JACQUES TALBOT, analyste**

---

---

**PROJET D'ÉTABLISSEMENT D'UNE STATION FERROVIAIRE**  
**«AUTOROUTE 640» À DEUX-MONTAGNES**

---

---

**RENCONTRE AVEC LE PROMOTEUR**

**Mme Denise Gosselin, directrice**  
**Mme Josée Roy**  
**M. Gilles Leboeuf**

---

---

**Séance tenue le 31 mars 1995, 10h00**  
**Bureau d'audiences publiques sur l'environnement**  
**5199, rue Sherbrooke Est,**  
**Bureau 3860**  
**Montréal**

**BERNARD J. RAVEAU**  
sténographe officiel

ORDRE DU JOUR

- Présentation
- Description du BAPE
- Lecture du mandat
- Procédure de médiation
- Audition des motifs de requêtes
- Période de questions

\* \* \*

Le 31 mars 1995

Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire

Alors je vous remercie tout d'abord de vous être déplacés. Mon nom est Johanne Gélinas, je suis commissaire au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, et j'ai reçu mandat par le président du Bureau de tenir cette médiation. Les personnes qui m'accompagnent sont M. Jacques Talbot qui sera l'analyste sur le dossier de la station ferroviaire. A sa gauche, M. René Beaudet qui va nous apporter sa contribution en tant qu'ingénieur forestier sur le dossier et Mme Tousignant qui agit à titre de secrétaire de Commission. Il y a aussi M. André Poirier, qui n'est pas ici ce matin, qui est l'agent d'information sur le dossier.

Lorsque vous aurez des questions, des demandes de quelque nature que ce soit, c'est avec Mme Tousignant que vous discutez. Lorsqu'il s'agit de points qui sont plus techniques - quelquefois, ça pourrait être sur la compréhension de certaines questions qui n'ont peut-être pas été bien formulées et qui ne sont pas tout à fait claires - tout le volet technique, c'est M. Talbot qui va en prendre charge.

## REMARQUES PRÉLIMINAIRES

Je vous signale tout d'abord que la rencontre de ce matin est prise en sténotypie. La raison en est très simple, c'est pour permettre aux requérants et aux personnes, qui ne sont pas nécessairement invitées à participer à la médiation, de suivre les travaux de la Commission. Le fait qu'on fonctionne en médiation un peu en nombre restreint, ou je dirais peut-être même à huis clos, n'enlève pas pour autant le caractère public de nos démarches que nous entreprenons. Alors nous avons rencontré au milieu de la semaine les requérants. Nous avons procédé de la même façon. Tout a été pris en sténotypie, et dès mercredi au plus tard, même peut-être mardi, Mme Tousignant vous fera parvenir une copie des transcriptions et vous serez à même de voir tout ce qui a été dit dans cette réunion-là. Ce sera la seule rencontre, à moins d'indication contraire, prise en sténotypie.

Du reste, on procédera par compte rendu. C'est Mme Tousignant qui a la responsabilité de faire les comptes rendus, nous vous en transmettrons copie. Si, pour une raison ou pour une autre, il y a des choses pour lesquelles vous n'êtes pas d'accord, vous aurez tout simplement à nous le signaler et, au besoin, on produira un erratum ou un addendum sur le contenu du compte rendu.

REMARQUES PRÉLIMINAIRES

Vous avez reçu copie des requêtes, donc, vous êtes à même de cerner les préoccupations des requérants dans ce dossier-là. Tantôt, je laisserai la parole à M. Talbot qui vous fera un résumé plus complet de ce qui a été discuté au cours de la rencontre de mercredi. Un mot pour vous présenter le BAPE rapidement. Je vous demanderais peut-être si certains d'entre vous ont déjà participé à une médiation? Non?

**Me DENISE GOSSELIN**

Non.

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

Vous avez déjà participé à une audience par contre?

**Me DENISE GOSSELIN**

A une audience publique, oui.

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

D'accord. Alors le BAPE, c'est un organisme - je passe très rapidement là-dessus - c'est un organisme indépendant qui ne relève pas du ministère de l'Environnement mais qui relève du ministre de l'Environnement, de qui nous recevons nos mandats. Le BAPE est composé de cinq membres, dont un pré-

## REMARQUES PRÉLIMINAIRES

sident et un vice-président, et je suis une des cinq membres du Bureau. A cela s'ajoutent des commissaires additionnels qui sont requis lorsque nous recevons trop de mandats pour le nombre de personnes au Bureau.

Les commissions sont indépendantes et souveraines. Concrètement, ce que ça veut dire, c'est que nous sommes investis des pouvoirs d'enquête de la Loi sur les commissions d'enquête; nous pouvons donc assigner des témoins et obliger le dépôt de documents. Néanmoins, ce n'est pas une pratique courante au Bureau. Habituellement, on s'entend de bon gré avec nos interlocuteurs pour obtenir les informations dont nous avons besoin pour faire notre enquête. Tous les membres sont tenus de respecter le code de déontologie. Dans la pochette que Mme Tousignant vous a fait parvenir, vous avez une copie de ce code qui précise c'est quoi, les obligations auxquelles sont tenus les membres.

Je vous disais donc que c'était le ministre qui confie les mandats au Bureau. Je vous fais immédiatement lecture du mandat que nous avons reçu et vous signale aussi que c'est la prérogative du ministre de considérer qu'un mandat peut faire l'objet d'une médiation plutôt que d'une audience

## REMARQUES PRÉLIMINAIRES

publique, mais ça ne retire en rien le droit des requérants à leur audience publique si la médiation ne porterait pas les fruits attendus. Alors la lettre, elle est datée du 16 mars 1995, elle est adressée à M. Bertrand Tétrault, qui est jusqu'à aujourd'hui le président du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement mais qui sera remplacé incessamment puisqu'il quitte ce soir, et elle est signée par M. Jacques Brassard et elle dit ceci :

*«En ma qualité de ministre de l'Environnement et de la Faune et en vertu des pouvoirs que me confère l'article 6.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, je confie au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement le mandat d'enquête et, si les circonstances s'y prêtent, de procéder à une médiation environnementale dans le cadre du projet d'établissement d'une station ferroviaire, autoroute 640, à Deux-Montagnes, et ce, à compter du 27 mars 1995. Je demande que le BAPE me fasse parvenir son rapport dans les 30 jours s'il n'y a pas de médiation et dans les 60 jours s'il y a médiation. Je joins à la présente les demandes d'audiences publiques qui m'ont été adressées concernant ce projet. Veuillez agréer, M. le président, l'expression de mes meilleurs sentiments.»*

Alors c'est un mandat de deux mois que nous avons reçu, compte tenu que je peux vous confirmer dès

## REMARQUES PRÉLIMINAIRES

maintenant que les requérants ont tous accepté de participer à la médiation. Ce qui n'exclut pas qu'en cours de médiation, ils peuvent se retirer s'il s'avérait qu'ils ne trouvent pas satisfaction par le biais de cette procédure-là, ou, encore, vous pourriez vous retirer de la médiation pour des raisons qui sont vôtres, tout comme la Commission pourrait juger que la tournure des événements fait en sorte qu'il n'y a pas de possibilité d'arriver à une entente et, elle-même, décréter l'arrêt des travaux.

Alors je vous explique rapidement à quoi consiste la médiation. Nous vous avons fait parvenir un document, que je résume de façon très succincte. C'est un mécanisme qui a été développé par le BAPE, qui se pratiquait il y a plusieurs années mais qui a vraiment pris force et est devenu une pratique beaucoup plus courante au cours, je vous dirais, des quatre dernières années. C'est un mécanisme qui recherche le consensus en deux parties, c'est-à-dire les requérants d'une part et le promoteur d'autre part.

Dans une médiation, on discute essentiellement des points soulevés dans les motifs de requête. Alors on n'aborde pas toutes les composantes du projet



## REMARQUES PRÉLIMINAIRES

comme on peut le faire en audience publique; on s'en tient précisément à ce qui a été soulevé par les requérants et, aussi, on s'en tient uniquement à des négociations avec les requérants de médiation, contrairement encore à l'audience publique où tout le monde est invité à venir donner son point de vue, à poser des questions, ce n'est pas limité du tout à un nombre de participants.

Dans ce cas-ci, nous avons trois requérants, qui étaient tous présents à la rencontre de mercredi et, comme je vous disais, qui ont fait valoir leur intention de participer. Même si on fonctionne en groupe restreint, les comptes rendus, les transcriptions et les documents déposés sont rendus accessibles dans les centres de consultation que nous avons ouverts. Dans le cas de l'autoroute ferroviaire, il n'y a qu'un centre de consultation, qui est à la bibliothèque municipale de Deux-Montagnes, et nous avons également le bureau de Montréal et le bureau de Québec qui servent de centres de documentation aussi.

Alors vous serez à même de constater que les documents que vous déposerez, au même titre que ceux déposés par les requérants ou, encore, par la Commission, seront cotés. Vous aurez toujours

## REMARQUES PRÉLIMINAIRES

accès à une liste des documents déposés que Mme Tousignant vous fera parvenir et vous serez à même donc de voir dans le dossier les informations qui sont déposées. Mais comme on est en médiation et qu'on dispose d'un temps relativement court pour arriver à des résultats satisfaisants, si les documents ne sont pas trop volumineux, nous allons toujours les faire parvenir pour tenter d'accélérer les démarches.

La médiation est donc possible seulement, et seulement si les requérants ne remettent pas en cause la justification du projet, donc, la raison d'être du projet. J'ai vérifié cet aspect auprès des requérants mercredi; aucun d'entre eux ne remettent en question la justification du projet. Essentiellement, ce qu'ils veulent, c'est des modifications, des réaménagements pour que ça leur apparaisse plus acceptable d'un point de vue environnemental.

Il a été convenu aussi que l'on s'en tiendrait strictement aux points qui ont été soulevés. Vous avez reçu une lettre qui soulève un certain nombre de questions. Lorsque nous avons rencontré les requérants, après qu'ils aient fait lecture de leurs demandes d'audience publique auprès du mi-

## REMARQUES PRÉLIMINAIRES

nistre, nous leur avons demandé de détailler ou d'explicitier davantage les motifs de requêtes pour qu'on soit à même de cerner très bien d'entrée de jeu quels sont les paramètres qui devront être analysés dans le cadre de cette médiation.

Ça ne signifie pas qu'il n'y aura pas d'autres questions qui pourront s'ajouter, mais pour démarrer et pour prendre de votre côté aussi une décision à savoir si les requêtes vous apparaissent acceptables en terme d'éléments de négociation - parce que vous devez aussi prendre une décision à savoir si, en fonction de la marge de manoeuvre dont vous disposez, vous êtes prêts de bonne foi à participer à une médiation, c'est un processus volontaire et qui doit être accepté de part et d'autres des parties - donc, vous êtes à même de cerner les éléments qui seront pris en considération. On a une liste de questions et, comme je vous disais, il y en a d'autres qui pourront s'ajouter, mais disons qu'on peut partir avec ça.

Je ne m'attends pas ce matin à ce que vous ayez réponse à toutes ces questions, bien sûr. Ce qu'on peut obtenir, c'est peut-être davantage pour permettre une discussion qui soit fructueuse entre vous et nous, et les compléments d'information sur

## REMARQUES PRÉLIMINAIRES

ces questions ou les réponses, même, à ces questions-là pourront venir au cours de la semaine prochaine.

En terme de produit final dans une audience publique, le rapport du BAPE est un rapport qui fait état de tout ce qui a été discuté en audience. Il y a une analyse qui est faite par la Commission, et le rapport propose des... on dit «des recommandations» bien que le terme ne devrait pas être utilisé, mais on fait des suggestions au ministre sur la façon dont le projet devrait être accepté ou refusé.

Dans un rapport de médiation, c'est une entente. La finalité de la démarche de médiation est une entente, et cette entente-là est consignée dans un document qui est le rapport de la Commission. Lorsque j'explique aux requérants la finalité et que je présente les avantages et les inconvénients ou les spécificités de l'audience publique par rapport à la médiation, je leur signale toujours que dans une médiation, on ne discute pas de tout, on s'en tient aux points spécifiques, et l'entente porte là-dessus, et qu'en principe, si les deux parties se sont entendues, il n'y a plus que pour le ministre de l'Environnement d'entériner l'en-

## REMARQUES PRÉLIMINAIRES

tente et au conseil des ministres de l'entériner aussi et de la concrétiser par un certificat d'autorisation. Alors que dans un rapport d'audience publique, le ministre dispose à la fois du rapport du BAPE et de l'analyse technique qui est faite par les fonctionnaires du ministère de l'Environnement comme éclairage pour une décision, et la décision finale, personne ne la connaît tant et aussi longtemps que nous n'avons pas le décret en main. Alors c'est la différence qui est fondamentale entre les deux approches.

En ce qui a trait maintenant à la procédure de médiation comme telle, comment on va fonctionner. Il y a cette première rencontre donc avec vous ce matin, qui est ce que j'appelle l'étape de convocation et de consentement; c'est-à-dire que, dans un premier temps, je vous explique en quoi consiste la médiation. Si vous considérez que c'est un outil approprié pour tenter de régler un différend entre des requérants et un promoteur, je vais vous demander de nous consentir soit verbalement, parce que ce sera consigné dans les transcriptions, ou de nous transmettre par écrit la semaine prochaine votre intention de participer. J'ai fait la même chose avec les requérants, je leur ai expliqué la procédure, les règles du jeu, et tous

## REMARQUES PRÉLIMINAIRES

ont accepté les règles.

Ensuite, on amorce la médiation proprement dite. Alors on fonctionne avec, je dirais, questions/réponses ou propositions/contre-propositions en fonction des propositions que les requérants pourront vous faire, parce que c'est un processus qui est interactif, c'est-à-dire que les requérants ne sont pas passifs, à attendre que vous fassiez des propositions. Et l'inverse est vrai aussi; s'ils ont des propositions à faire, ils les mettent sur la table, vous les étudiez et vous réagissez à ces propositions-là avec éventuellement une acceptation telle quelle ou une contre-position que je me fais le devoir de porter et d'explicitier le mieux possible aux requérants pour qu'on en arrive à une solution négociée qui soit satisfaisante pour les deux parties.

Compte tenu du délai qui nous est imparti, je demande au promoteur tout comme aux requérants de faire diligence dans la préparation des questions, des réponses de votre part et des propositions. Habituellement, on fonctionne en périodes de sept à dix jours, c'est-à-dire qu'aujourd'hui, vous avez un certain nombre de questions qu'on va aborder de façon un peu plus précise, M. Talbot sera

## REMARQUES PRÉLIMINAIRES

en mesure de cerner mieux le pourquoi de ces questions-là tantôt. Vous aurez un délai d'une semaine - quand je dis «une semaine», c'est vraiment sept jours - pour être à même de fournir les éléments de réponse. Les réponses seront toujours demandées par écrit. Lorsqu'on se rencontrera, ce sera pour donner plus d'explications sur les réponses au besoin. Si c'est clair, je ne convoquerai pas de réunion pour le plaisir de le faire, on ira en discussion avec les requérants et, par la suite, on vous reviendra; là, on fera une réunion sur une contre-proposition.

Alors il y a habituellement toujours un sept à dix jours d'intervalle entre chaque rencontre pour que j'aie le temps de rencontrer les requérants entre-temps. Ce qui est bien important et ce sur quoi je vais toujours insister, compte tenu qu'on n'est pas en sténotypie, c'est que les réponses soient toujours écrites. Je ne vous demande pas un roman; habituellement, de mes expériences avec le ministère des Transports, on a des réponses qui tiennent sur une page, sur deux pages tout au plus. Et lorsqu'on se rencontre, vous nous les expliquez plus en détail, et M. Talbot et moi s'assurons qu'on transpose bien ce que vous avez fourni comme complément d'information aux requérants.

## REMARQUES PRÉLIMINAIRES

Ce qui importe donc, c'est de faire diligence pour qu'on soit en mesure de respecter nos délais. Toutefois, si on était en fin de mandat et qu'on est sur le bord d'un règlement, bien sûr, je demanderai un délai au ministre pour qu'on puisse finaliser les choses sans brusquer personne. Les réponses, les documents que vous allez nous transmettre, je vais vous les demander toujours en deux copies, c'est-à-dire une copie pour la Commission et une copie pour que Mme Tousignant puisse faire la reproduction le plus rapidement possible.

A l'occasion il peut vous être demandé des simulations visuelles ou des trucs comme ça - je sais que vous nous apportez ça sur des feuilles 8½ x 11 en couleurs - pour ça, peut-être, je vais vous demander de nous en fournir un nombre suffisant, trois requérants et, éventuellement, pour notre centre de consultation qui sera à Deux-Montagnes. Les autres, pour nous, on pourra les mettre ici. Ce qui fait que je vous demanderais cinq copies à ce moment-là pour les choses qui seraient plus longues pour nous à faire photocopier. Mais du reste, en deux copies, ce sera satisfaisant.

En principe, il n'est pas prévu que vous rencontriez les requérants, à moins qu'ils en fassent la



## REMARQUES PRÉLIMINAIRES

demande, à moins que vous en fassiez la demande. La dernière étape, ce sera l'étape de ratification de l'entente, je vous dirais, si on peut trouver un arrangement qui satisfait tout le monde, et on mettra avec ça un terme à la médiation. Qu'il y ait médiation ou non, ou que ça prenne fin en cours de mandat, la Commission aura toujours à produire un rapport.

Alors sur ce, je vais laisser la parole à M. Talbot qui va vous faire un compte rendu des requêtes, et par la suite, je vais vous demander, pour les fins de la sténotypie, de présenter votre équipe, Mme Gosselin. Ensuite, peut-être de nous faire une mise à jour du projet en nous présentant peut-être une mise à jour aussi du calendrier de réalisation pour qu'on sache exactement dans le temps ce qu'il en est, de nous faire état des parties du projet qui sont assujetties comme tel à l'examen et à l'évaluation des impacts sur l'environnement et de nous faire état un peu de la marge de manoeuvre dont vous disposez au niveau des modifications ou de certains réaménagements pour le projet. Et, bien sûr, peut-être avant même que vous nous fassiez état de ces trois éléments-là, si vous avez des questions - je vais quand même laisser M. Talbot vous présenter le résumé des

## REMARQUES PRÉLIMINAIRES

requêtes - si vous avez des questions, on pourra ouvrir une période de questions avant votre présentation.

**M. JACQUES TALBOT**, analyste

Vous avez, je pense, des copies. On pourrait regarder la présentation de M. Lemire.

**Mme JOHANNE GÉLINAS**, commissaire

Si tu me permets, Jacques, une minute. C'est un point que j'ai oublié de vous mentionner - c'est peut-être trop évident pour le souligner - j'apprécierais que dans le cadre de la médiation, vous n'ayez aucun contact avec les requérants. S'ils vous appellent, référez-leur Mme Tousignant pour qu'il n'y ait pas d'interférences entre les travaux de la Commission et les relations peut-être en parallèle qui se produiraient. D'ailleurs, je signalerai le même point aux requérants parce que j'avais oublié de le mentionner.

**M. JACQUES TALBOT**, analyste

J'ai fait préparer un résumé, mais j'imagine que vous l'avez lu. Vous voyez que ce sont des questions qui sont, dans certains sens, des fois pointues concernant l'environnement, la nature, la faune, des inventaires sur les amphibiens, les

reptiles, le rat musqué, ou la végétation plus particulièrement, Donc, c'est des aspects sur l'environnement naturel principalement.

Par exemple, une insistance particulière sur la zone humide affectée plutôt que sur le boisé, également sur le boisé, bien sûr - vous le voyez par la description qu'on fait des plans - mais particulièrement sur les lieux humides, les systèmes de drainage, ce qui a amené le milieu humide ou ce qui maintient le milieu tel qu'il est et la végétation sur les plantations ou des choses comme ça.

On y réfère aussi à la présentation dans des citations dans votre étude d'impact. Je pense qu'il y a des références à des points particuliers de votre étude d'impact. On y rajoute des éléments fauniques qui n'ont pas été touchés comme certains campagnols ou certains amphibiens et reptiles. Ce qu'on ne rencontre pas, si on veut, spécifiquement dans votre étude d'impact, la première version, rapport principal.

Il y a des choses aussi plus générales sur l'évolution du boisé au cours soit des dernières décennies ou même au-delà, sur l'évolution de l'ensem-

## RÉSUMÉ DES REQUÊTES

ble de la forêt avant la construction de la 640 ou des choses comme ça. Donc, ça, c'est des aspects particuliers de leurs requêtes. Ça touche aussi la biodiversité, le développement du rail; il y a des concepts de diversités biologiques.

On peut regarder celui de l'horticulture. A ce moment-là, on réfère à des aspects aussi plus généraux sur la conservation du boisé, sur des interventions qui ont été faites précédemment, sur des pétitions qui ont été faites pour la conservation du boisé ou des discussions qui ont déjà été entreprises aux fins de la présentation de la requête.

On traite aussi de l'importance d'avoir une gare, bien sûr; on le voit assez clairement dans la démarche. Et on insiste sur le développement de différentes phases de stationnement, toujours dans un but de conservation. Donc, on semble avoir moins de réticences à la première phase de stationnement de 325 places qu'au développement des phases II et III, toujours dans une espèce de souci de conserver au maximum la partie boisée principalement et un développement, si on veut, avec la piste cyclable, des choses comme ça.

La source de Deux-Montagnes, où on revient à quelque chose qui ressemblait à ce qu'on a vu précédemment, donc, le développement des différentes phases, en insistant plus sur une acceptation, si on veut, de principe sur la première phase, et c'est les critères d'obligation pour les différentes phases de développement. Il y a des éléments aussi, je pense, de sécurité, de circulation automobile, la densité de circulation au voisinage du site. Et on fait une proposition d'un développement de stationnement, ailleurs que sur le site proposé, au nord de la 640, remplaçant, si on veut, les phases II et III.

C'est assez grossier mais c'est... Est-ce que vous voulez reprendre l'interprétation qu'on en faisait dans la lettre qu'on vous adressait, Mme Gosselin? Parce que, là, il y a une série de questions de précision qui sont demandées, et je pense qu'il y en a une qui n'a pas été mise, là, que je rajouterai.

Donc, dans les questions de précision, le premier point, on parle de la démarche ayant mené aux inventaires - donc, on pense aux inventaires de faune, de flore, et caetera - «nous informer de la raison pour laquelle ce n'est pas plus explicite

ou un peu plus détaillé en ce qui a trait, par exemple, aux reptiles, aux amphibiens et aux oiseaux». Les plantes n'ont pas été mentionnées, mais je pense qu'on devra en tenir compte parce que les discussions qu'on a eues à la première rencontre, c'est relativement à des plantes aquatiques ou semi-aquatiques, et non pas, par exemple, à celles que vous avez identifiées déjà dans votre document comme des arbres ou certaines autres espèces d'arbres. On voit des espèces de plantes non ligneuses qui seraient à examiner. Ça, c'était pour le premier point.

On reprend, dans le deuxième point, la réponse... On réfère à l'avis de recevabilité, l'avis qu'avait donné le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche à l'époque, qui est maintenant fusionné au ministère de l'Environnement et de la Faune, section régionale. C'est des éléments de descriptions. Finalement, la requête de M. Lemire touche des points qui avaient déjà été touchés dans l'avis de recevabilité ou dans les documents qu'on a rendu public qui avaient été produits par le ministère du Loisir, de la Chasse et de la Pêche. C'est à peu près l'ensemble des mêmes points.

La troisième question...

**Me DENISE GOSSELIN**

Je peux poser une question? C'est nous qui doit expliciter la réponse du ministère, si je comprends votre...

**M. JACQUES TALBOT, analyste**

C'est probablement plus sur les questions que le ministère va poser et que l'ensemble des réponses serait à détailler encore plus ou être plus précises : est-ce qu'il s'est passé aussi quelque chose - vos inventaires, je pense, étaient de 1993 ou 1992, quelque chose comme ça - est-ce qu'il s'est passé des choses, vous avez des nouveaux résultats, est-ce que vous êtes allés plus loin dans la recherche, la description de ce site-là en terme faunique et «floristique».

Troisième question sur laquelle les gens aimeraient avoir des précisions, c'est sur la protection des plantes rares, c'est sur leur transport, c'est sur leur survie si elles sont déplacées, sur qui le fait, comment vous allez le faire, quand vous allez le faire. C'est prendre connaissance très, très concrètement de la façon dont se déroulerait l'opération. Ça préoccupe beaucoup la (...) de société d'horticulture, d'écologie et d'horticulture, sur le succès remporté quand on trans-

porte de telles plantes. Parce que les gens ont comme des doutes que ça puisse survivre ou se transporter à partir de leur expérience. Par exemple, est-ce que ç'a déjà été tenté par le Jardin Botanique ou le Biodôme, ou ci, ou ça, et que ce n'est pas évident que ce soit si facile; donc, le taux de succès (...) relativement aux plantes rares menacées.

Une question de précision aussi sur la capacité du stationnement actuel vu qu'il y a un édifice qui a déjà été construit, vu qu'il y a déjà un stationnement qui est autour de l'édifice. Et si on regarde sur la carte derrière vous, sur le plan de développement, on a la phase I qui incluait le stationnement actuel, si on veut, qui est à côté de la gare. Donc, les gens essaient d'évaluer ce stationnement-là à l'oeil, si on veut, parce que les gens stationnent déjà leurs voitures à cet endroit-là pour le centre communautaire, des activités au centre communautaire. Donc, les gens veulent savoir quelle est la capacité du stationnement actuel et ce qui va rester du stationnement.

Après ça, on parle du stationnement, si on veut, la desserte locale - mais ça inclut ça - puis les



autres stationnements qui sont autour de la gare de Deux-Montagnes ou celle de Laval pour avoir comme une idée générale, si on veut, de l'ensemble des stationnements qu'il y a, comme à la gare de Laval, la plus près de la rivière, celle du centre-ville et celle qui est autour de la 640, en distinguant le stationnement tel qu'il est construit actuellement, si on veut, ou l'usage qui en est fait, et après ça, votre phase I.

Sur l'autre page en haut, la page 2, c'est la question d'harmonisation des coûts de transport, bien sûr, entre Laval et Deux-Montagnes, l'intégration des coûts entre le train, le métro, l'autobus, et caetera. Donc, ce sont des questions qui sont peut-être... Il y a eu de l'évolution au cours des dernières années relativement à ça - ce qu'on ne rencontre pas, si on veut, dans l'étude d'impact - donc, un espèce de mise à jour assez précise, où en est rendue l'harmonisation.

On revient au document qui a été présenté hier par votre analyste, et là-dedans, ce qui intéresse particulièrement les gens - parce que c'est la ligne qui pouvait servir pour Mirabel - l'état d'avancement de ce dossier-là, donc, l'achalandage supérieur quand la ligne va être faite et, s'il y

## RÉSUMÉ DES REQUÊTES

a une ligne Mirabel-Dorval, son impact sur l'achalandage, si on veut, soit de la gare ou soit même de Via Rail...

L'autre point, circulation routière. On parle de l'ensemble du réseau, s'il y a des études peut-être que vous avez déjà faites qui sont en annexe aux réponses que vous aviez fournies au ministère de l'Environnement sur la circulation. C'est la circulation très locale, si on veut, essentiellement les points d'entrée à vos stationnements. Ce que les gens soulevaient, c'était, il y a eu des nouveaux développements domiciliaires le long du boulevard de Deux-Montagnes et c'est la circulation supplémentaire qui serait engendrée, si on veut, dans le tissu urbain lui-même et non pas ce qui proviendrait, si on veut, de la 640 ou des grands boulevards. Qu'est-ce que ça va faire comme densification de transport urbain sur la 20e Avenue mais non pas ce qui provient, mettons, nécessairement de la 640 - les gens qui viennent de la 640 et qui s'en iraient à la gare - qu'est-ce qui se passe dans les autres rues, dans le tissu urbain comme tel.

**Me DENISE GOSSELIN**

Sur l'ensemble de la ville?

**M. JACQUES TALBOT**, analyste

L'ensemble de la ville, ce qui est plus... Si on regarde sur la carte, vos lignes de circulation...

**Me DENISE GOSSELIN**

Bien, juste sur les principales, là.

**M. JACQUES TALBOT**, analyste

C'est ça, sur les principales. Quand on regarde votre étude de circulation, on voit ce qui sort ou ce qui rentre très près de la gare - mettons que vous êtes ici, (...) - le nombre d'autos qui rentrent ou qui sortent de ce coin-là. Mais les gens, c'est qu'ils voyaient, c'est l'ensemble du développement domiciliaire qui est presque terminé, donc, plus de détails à ce niveau-là, ce qui peut arriver au niveau de (...) Deux-Montagnes. Parce que les gens qui vont arriver par la 344 pour aller là, l'augmentation de la circulation, mais dans le tissu urbain, en terme de sécurité. Les gens semblaient bien comprendre les voies de circulation localement, mais de voir l'impact...

**Me DENISE GOSSELIN**

L'effet de débordement.

**M. JACQUES TALBOT**, analyste

L'effet de débordement, c'est ça.

## RÉSUMÉ DES REQUÊTES

Vous avez une étude sur le bruit, mais le long de la ligne, si on veut, du transit comme tel, donc, l'augmentation des trains, l'achalandage, mais plus précisément le dénouement de la construction des stationnements ferait une espèce de corridor sonore - parce que, là, on y retrouve des arbres, une végétation - est-ce que ça augmente localement l'ensemble du son? Vous allez voir une série de stationnements avec beaucoup de transport automobile, et caetera; est-ce que, globalement, le bruit va augmenter, surtout si on va du côté des gens qui demeurent dans les premières maisons, si on veut, à l'est de la gare.

Les gens avaient signalé une espèce d'effet corridor. Si vous réalisiez l'ensemble de votre stationnement en disant vu qu'il y a une partie qui est en végétation, ça ferait comme un corridor sonore qui additionnerait, si on veut, le bruit du train de la gare, celui de la route, parce que vous auriez comme une zone d'absence de végétation ou d'écran végétal qui augmenterait, si on veut, comme un corridor de son. Ça, c'étaient des questions que les gens ont posées. Vous avez les documents que les gens ont demandés.

**Me DENISE GOSSELIN**

O.K. Est-ce qu'on peut répondre à des questions?

## RÉSUMÉ DES REQUÊTES

**Mme JOHANNE GÉLINAS**, commissaire

Est-ce que tu avais une question supplémentaire que tu as dit qui n'apparaissait pas ici?

**M. JACQUES TALBOT**, analyste

Oui, c'est vrai, on ne l'a pas inscrite. C'est relativement à la surcharge de terrain qui est nécessaire. Les gens se demandaient, dans votre calendrier de réalisation, ce qui est prévu, c'est une surcharge de presque un an pour avoir un stationnement. Alors ils se disent : On est déjà au printemps, et caetera, c'est au mois de septembre ou octobre que doit être ouvert l'ensemble de la gare, est-ce que vous aurez le temps de faire la surcharge... de construire le stationnement, est-ce qu'il y aura un problème technique. Alors que dans l'étude d'impact, ils ont pris connaissance que ça prenait au moins un an de surcharge pour être capable de bâtir un stationnement, peut-être qu'il faudra demander une mise à jour à ce moment-là.

**Mme JOHANNE GÉLINAS**, commissaire

Allons-y avec des questions, Mme Gosselin, puis on pourra regarder à la fin les documents que...

**Me DENISE GOSSELIN**

Est-ce qu'on peut répondre aux questions des...

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

Peut-être, on peut y aller en deux étapes. Si vous avez des questions plus spécifiques à la procédure ou au fonctionnement de la médiation, et par la suite, si vous avez déjà des éléments de réponse pour les questions ou des compléments que vous devez obtenir pour mieux répondre aux questions...

**Me DENISE GOSSELIN**

Peut-être dans un premier temps, vous présenter l'équipe qui fera parmi du ministère. Moi, je suis directrice Plans et activités régionalisées. J'ai la charge de tous les dossiers qui relèvent des trains de banlieue ou infrastructures de systèmes (...) et d'autres volets, dont justement la tarification régionale ou tous projets qui ont une nature régionale, qui débordent les cadres d'une stricte direction territoriale. Parce que ce projet-là, pour le ministère, est sous la direction territoriale de Laval. Sauf que dans un contexte ou un système, ce n'est pas un petit bout, c'est tout relié à un tout, il nous faut absolument une unité générale, sauf que les travaux physiques de réalisation sont faits en collaboration avec les directions territoriales qui sont sur le territoire, qui voient à la construction, voient aux travaux.

Pour le dossier, mais comme j'ai vu qu'il y avait surtout des aspects plus administratifs pour ce matin, j'ai mis peut-être les deux personnes principales qui ont touché le plus au dossier au niveau de l'étude d'impact sur l'environnement. M. Gilles Leboeuf, qui s'occupe au niveau de l'ensemble des études où il y a eu les mandats avec les firmes privées qui ont réalisé ces études-là, et Josée Roy qui s'est occupé de toute la coordination de l'ensemble de toutes les interfaces entre aussi les constructeurs, aussi avec le milieu, mais aussi avec M. Leboeuf; les interfaces avec le milieu parce qu'on a fait beaucoup de consultations avec le milieu avant d'arriver au concept, que vous avez vu, d'aménagement de station.

Sauf que je vois, par la nature des questions soulevées... Évidemment, au ministère, on a fait une réforme complète, et tous nos effectifs sont dispersés tous azimuts, et il faut frapper à la porte des différentes directions territoriales pour savoir où est rendue telle personne qui, historiquement, a travaillé sur le dossier au niveau des aspects biologiques, au niveau de la circulation.

Alors pour les prochaines réunions qui seront

probablement très techniques, je vais m'adjoindre à ce moment-là des spécialistes, soit de biologiste ou de spécialiste en circulation, notamment la partie soulevée dans le pourtour de la station qui va nous être pertinente. Donc, ce sera peut-être du ad hoc selon, je pense, les besoins des questions que nous avons vues hier, et lors de la prochaine rencontre, il pourrait y avoir le biologiste et le spécialiste en circulation afin de répondre aux questions.

Au niveau de la procédure, je pense que nous nous sentons très à l'aise comme ministère avec la procédure. Je trouve que c'est très sain. J'ai connu un Bureau d'audiences publiques où souvent c'était une confrontation d'opinions de joueurs, et je pense, avec la médiation et avec la nature des problèmes que l'on connaît, ça se prête bien, je pense, il y a matière à trouver compromis avec les requérants et nous comme promoteur.

**M. GILLES LEBOEUF**

Juste une question. On n'a pas d'information concernant ce que vous avez mentionné. J'ai cru comprendre - je me rends compte que c'était à part - j'avais cru comprendre que le contenu des médiations ou des questions devait porter sur le conte-



nu des lettres.

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

C'est juste.

**M. GILLES LEBOEUF**

Le contenu, ce qui est présenté là, il y a beaucoup de questions qui n'ont rien à faire avec le contenu des plaidoyers de chacun des requérants. Est-ce que je me trompe?

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

Bien, c'est une interprétation que vous faites. Mais donnez-nous un exemple, je vais être en mesure de...

**M. GILLES LEBOEUF**

Prenons lettre par lettre. On parle de zone humide, on parle d'évolution du boisé, on parle de...

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

Je vais essayer de vous le résumer différemment que M. Talbot en terme d'enjeux pour les requérants dans ce dossier-là. Eux, ils ont des boisés qu'ils veulent préserver, et vous avez des stationnements que vous voulez implanter. Alors eux, la question qu'ils se posent, c'est : a-t-on be-

soin de tant de stationnements, et si oui, faites-nous la démonstration qu'on en a un besoin réel aussi important, et au-delà de ça, si vous faites la démonstration ou si on arrive avec moins, bien, prenons dans le contexte où le projet reste tel quel, les gens disent : Oh! là, là, on a 1 000 maisons qui ont été construites récemment, mettons deux voitures par maison, il y a 850 places de stationnement qui sont prévues à brève échéance, à quoi va ressembler notre milieu de vie, et ça va bien au-delà d'un boisé.

L'autre élément qui est prioritaire pour eux, c'est : si vous construisez des stationnements, est-ce qu'on peut revoir un peu la localisation, la superficie pour protéger certains espaces boisés sans pour autant tous les protéger. Et à travers de ça, c'est une compréhension qu'ils cherchent à obtenir du projet, et une compréhension ne peut pas fonctionner par questions/réponses très restreintes, très limitées; ça déborde largement - et «largement», je pense que le mot n'est pas... est trop fort - ça déborde un peu des questions qui apparaissent initialement dans un document.

C'est pour ça que lorsqu'on rencontre les requérants... Premièrement, c'est important pour nous

de les rencontrer avant de vous rencontrer, parce que ce qu'on écrit dans une lettre et ce qu'on explicite de vive voix, c'est deux choses qui sont complètement différentes. On va à l'essentiel pour justifier une requête d'audience publique auprès du ministre, mais par la suite, on explique un peu plus clairement le pourquoi de la requête telle qu'elle a été présentée. Alors pour nous, ça ne remet pas en cause du tout la justification du projet, mais il y a des éléments qui sont périphériques aux deux aspects très spécifiques que sont la protection du boisé et la construction des stationnements pour une meilleure compréhension.

**Me DENISE GOSSELIN**

Oui, on en convient, il faut examiner la cause et effet, et ce n'est pas strictement ce qui a été... Le contenu de la lettre est une chose, mais toutes les interfaces et les interférences qui arrivent à ce contenu de lettre-là, il faut y répondre. Je pense que...

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

Si vous permettez, Mme Gosselin, je vais peut-être en profiter aussi pour vous signaler, en terme de réponses ou de contre-propositions que vous serez amenés à déposer en médiation... Je prends à titre

d'exemple la proposition qui est faite par Ressources Deux-Montagnes concernant une alternative possible, un choix de stationnement. C'est clair qu'on s'attend à plus qu'à un «non, ce n'est pas possible»; ça va être «non, ce n'est pas possible pour telle, et telle et telle raison» qu'on pourra discuter, et «oui, c'est possible et voici comment nous avons l'intention de répondre à vos attentes».

Alors on va chercher toujours à expliciter le mieux possible pour... Il y a souvent des problèmes de compréhension et de communication, et on va au moins tenter d'éviter qu'il y ait ce type de problèmes-là pour tabler sur les solutions qui pourraient être acceptables et pour vous et pour les requérants.

**Me DENISE GOSSELIN**

Je pense que sur ça, il faut aller au-delà... Je pense que les questions sont justifiées et nous allons y répondre tout en essayant aussi de trouver des solutions à ces problèmes-là ou des compromis. Ça va pour l'équipe. Vous avez soulevé la mise à jour du calendrier. Là, je ne suis peut-être pas ici à même de vous apporter avec le pointu pointu... Pour nous, les travaux doivent s'a-

morcer au début juin - nous avons strictement la session de l'été à faire des travaux - et je vais répondre immédiatement peut-être à la question, quitte à me faire revalider par mes gars de construction en revenant, au niveau de la surcharge du terrain, qui est un problème technique, certes, sauf que dans un premier temps, pour le ministère, pour l'ouverture qui était prévue en septembre, à ce moment-là c'est que le terrain tout simplement, pour nous, ne sera pas asphalté en partant. Alors donc, pour permettre au sol de bien travailler, c'est après, l'année suivante, que le terrain pourra être asphalté. Alors ça répond, je pense, au problème technique; oui, il y a une surcharge qui doit s'effectuer à cause de la nature du terrain, et les travaux finaux se feront l'année suivante à ce moment-là pour s'assurer que tout est correct.

Donc, les travaux doivent s'amorcer cet été, mais ça, c'est tout dépendant si nous avons réussi à nous entendre sur une solution. Si nous ne parvenons pas à nous entendre sur une solution, c'est évident, pour le ministère, cette station-là ne sera pas ouverte tant et aussi longtemps qu'on n'arrivera pas à une solution. On ne peut pas se permettre d'investir juste sur le quai ou juste

sur un petit bout sans savoir qu'est-ce qui arrive pour l'ensemble de la station. Je pense que dans un contexte de gestion de nos ressources financières, je pense que ce n'est pas sain comme attitude.

Ensuite, vous avez mentionné la partie du projet assujettie. Ça, c'est selon la procédure environnementale, donc, c'était l'ensemble. Pour nous, c'était clair, c'était l'ensemble de la station qui était assujetti à la procédure. L'ensemble de la station, donc, ça incluait phases ultimes qui étaient phase II et phase III pour le ministère.

C'est sûr que la phase II et la phase III, nous ne sommes pas en mesure de savoir quand nous allons en avoir besoin. Parce qu'il y a une question fort pertinente de soulevée par vos requérants justement, quelle est la capacité du stationnement actuel et du stationnement de la desserte locale et à Laval. Cette perspective-là de stationnements est vue dans sa globalité, et on sait qu'il y a du stationnement à Laval, on sait qu'il y en a à Deux-Montagnes, on sait aussi qu'il y en a à la 640, et ce potentiel-là, c'est qu'on sait aussi que ça risque de se remplir bien vite. Il se peut que des gens trouvent plus avantageux - de Saint-

Eustache ou des gens plus loin - trouvent plus avantageux d'aller à la 440 à Laval, ça ferait d'autant moins de pression pour le stationnement actuel. Mais dans un territoire, certes, nous, on fait une planification ultime, mais l'ultime, je ne sais pas quand je vais l'atteindre. Mais tout doit être prévu en terme d'acquisition de terrains; tout a été prévu en ce sens-là, mais nous aménageons certes une phase dont nous sommes sûrs, et la date de la phase II et III, nous ne pouvons pas être en mesure de savoir; on va s'ajuster aux besoins.

**Mme JOHANNE GÉLINAS**, commissaire

Mais quand vous dites, Mme Gosselin, «ce qui est assujetti pour nous, c'est la station», c'est quoi, la définition, pour le ministère des Transports, d'une station?

**Me DENISE GOSSELIN**

La station, c'est, pour nous, toutes ses composantes, soit le quai, la zone d'accueil, ce qu'on appelle le quai (...) rail ou stationnement de courte durée, et le terminus d'autobus qui est prévu, et le stationnement longue durée. Ça, c'est un tout qui constitue une station. Dans le cas de Deux-Montagnes, il y a eu une exception de faite

qui n'est pas sur l'ensemble des autres lignes : sur aucune des stations... de la ligne plutôt, il n'y a aucun bâtiment, c'est strictement des abris.

Le ministère prévoyait également à la 640 strictement un abri. La Ville nous a dit : On a à bâtir un bâtiment d'utilité publique sur ce site-là; est-ce que ce ne serait pas plus intelligent et pertinent, étant donné qu'on a un édifice qui est là, on pourrait intégrer la zone d'accueil, une partie de la zone d'accueil à l'intérieur de notre édifice, et les gens, au lieu d'être aux quatre vents dans les abris qui ne sont pas chauffés, pourraient attendre dans cet édifice-là, puis on pourrait, nous, en contrepartie, assurer une certaine surveillance et l'entretien, et en contrepartie, le ministère, l'argent que vous prévoyiez mettre sur les abris - parce que c'est des abris quand même un petit plus gros que les abris d'abribus - à ce moment-là, donnez-nous cette somme d'argent-là que vous prévoyiez, puis pour nous, ça va être votre contribution au bâtiment.

Je pense que c'est une expérience qui est unique dans la région de Montréal, où la Ville nous offre cette opportunité-là, mais c'est loin d'être unique en Amérique du Nord et dans les pays européens



ou asiatiques. Très fréquemment, on tend à s'intégrer à d'autres fonctions et on joint l'utile à l'agréable; en même temps, ça assure une surveillance, ça assure... Parce qu'il y a toute la notion de sécurité dans des stations plus ou moins isolées - surtout dans une station terminale où il y a beaucoup de boisés - et pour nous ça revêtait un caractère fort intéressant à ce niveau-là et, en même temps, ça assurait une surveillance, donc, surveillance, entretien, puis les gens étaient dans le confort. Dans l'entente c'était une solution, ça. Et à cet effet, le ministère a pris entente avec la Ville, où on a cédé une partie des terrains, et le ministère ne s'est engagé à payer la somme d'argent que lorsqu'il obtiendra un certificat d'autorisation et de réalisation du ministère de l'Environnement.

Si nous n'obtenons pas ce certificat, évidemment, la Ville sera prise avec un bâtiment, ou il y aura une gare qui sera tout simplement fermée. C'est le risque que la Ville prenait. Donc, pour nous, on en est là dans les enjeux. Alors c'est vraiment un tout; une station, ça ne se sépare pas du stationnement, ça ne se sépare pas du quai, ni de ses zones d'accueil ni de stationnement courte durée. Cette partie-là, j'espère que je réponds correcte-

ment à votre questionnement sur la partie du projet assujettie?

**Mme JOHANNE GÉLINAS**, commissaire

Oui. Au niveau du calendrier - je vais peut-être revenir sur ce point-là - en terme de budgétisation chez vous, est-ce qu'il y a des argents qui sont prévus dans le cadre financier actuel? Ou, je pense que vous fonctionnez en programmes quinquennaux pour la...

**Me DENISE GOSSELIN**

Oui, on fonctionne dans des programmes quinquennaux au niveau du réseau routier. On fonctionne en programmes triennaux pour tout ce qui est transport en commun parce que c'est normé par un programme d'aide qui s'appuie sur les plans triennaux des sociétés qui sont de trois ans. Sauf que pour le projet Deux-Montagnes, ce n'est pas dans les plans triennaux des sociétés, c'est le ministère qui en assume la maîtrise d'oeuvre totale, et c'était dans notre programme... Je peux dire, oui, on a fait un programme de trois ans ou de cinq ans mais qui n'avait pas cette connotation-là de programme quinquennal du routier.

C'est un projet ad hoc. Un projet de cette nature-

là, c'était la première fois - et c'est probablement de cette ampleur-là aussi, je pense, la dernière fois dans la région de Montréal - de cette ampleur-là avec ce type de technologie-là, et c'est un programme qui a été amorcé déjà en 89 via des études et qui se termine pour nous en 95.

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

Donc, l'enveloppe budgétaire, je pense que c'est 63 millions \$ que j'ai vu dans les documents?

**Me DENISE GOSSELIN**

Dedans, je crois qu'il y a 46 millions \$, c'est ce qu'on va dépenser en 1995 pour finaliser la ligne dans son ensemble.

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

Alors on en était avec le dernier point.

**Me DENISE GOSSELIN**

Le dernier point que vous me demandiez, soit la marge de manoeuvre dont on dispose. Je ne sais pas dans quel sens vous interprétez la marge de manoeuvre?

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

Je vous dirais que vous y avez répondu en bonne

partie tantôt en ouverture, c'est que la démarche vous convient et que vous croyez également - et vous me corrigerez - qu'il y a moyen de trouver des solutions ou des compromis qui permettraient de conclure de façon satisfaisante à l'intérieur de la médiation. Alors c'est un peu la réponse à la question en ce sens que, nous, on doit savoir si le projet est fermé, s'il n'y a absolument rien sur lequel on peut amener des modifications, bien, à ce moment-là, c'est bien certain que la médiation est entreprise en pure perte. Si, de votre côté, il y a des possibilités de réaménagement, de revoir certains éléments, bien...

**Me DENISE GOSSELIN**

Il y a aussi, puis peut-être aussi en échangeant avec, évidemment, la signification précise des préoccupations des citoyens. Déjà, historiquement, on avait été fort sensibilisé parce que ce projet-là, comme je disais tantôt, que vous voyez, mais on va le revoir dans nos réunions ultérieures, il y a eu beaucoup de changements, beaucoup de scénarios, et à chaque fois, ç'a été suite à des consultations avec les citoyens. Parce qu'historiquement, c'était un stationnement d'au moins 1 200 places, et là, le projet que vous voyez ici est réduit à 850 places à cause, justement, on a ren-

contré les citoyens, vu leurs préoccupations d'affecter le moins possible le boisé que l'on considèrait intéressant à protéger. Ça, c'est relatif, là, mais évidemment, c'est ça qui fait l'objet de discussions et c'est pour ça qu'on est ici, pour discuter, j'imagine. Je ne sais pas si on peut passer à ce moment-là aux questions précises?

**Mme JOHANNE GÉLINAS**, commissaire

Je vous en prie.

**Me DENISE GOSSELIN**

Alors quitte à vous dire, dans chacune des questions soulevées - probablement pas moi - si je vais dans chacune de ces questions-là, d'ici les sept jours que j'ai retenus, j'espère qu'on va pouvoir avoir répondu à toutes ces questions-là. J'espère qu'on a tout regardé ça, Josée?

**Mme JOSÉE ROY**

Oui.

**Me DENISE GOSSELIN**

A ce moment-là, je pense qu'au plan d'échantillonnage... Est-ce que l'on en a un?

**Mme JOSÉE ROY**

Je ne peux pas vous répondre si on en a un. Je

sais que ceux qui ont fait les visites sur le site ont noté où ils avaient trouvé les animaux, ou les oiseaux, ou les amphibiens. Il faudrait voir avec eux. Et comme le disait Mme Gosselin tantôt, là, ils sont un peu partout dans la nouvelle structure, il faut aller rechercher l'information où elle est; c'est des gens qui sont faciles d'accès, là, mais il faut communiquer avec eux.

**Mme JOHANNE GÉLINAS**, commissaire

Ça suppose aussi qu'en fonction des réponses que ces personnes-là vont vous fournir, de voir s'il n'y aurait pas lieu de faire des vérifications pour confirmer ou infirmer des allégations qui sont faites par certains requérants. Je prends, à titre d'exemple, des gens mieux placés que moi pour faire état des espèces, mais qu'il y a des espèces qui n'auraient pas été inventoriées qui seraient présentes. Alors il va avoir lieu de faire le point sur ces éléments-là en fonction de ce que les requérants disent et en fonction de ce que vos spécialistes ont identifié.

Alors ce n'est pas de se renvoyer la balle, c'est de préciser «oui, telle espèce, telle que mentionnée par un requérant, est présente», ou «non, on ne l'a pas vue mais ça se peut, on va compléter,

on va aller faire une vérification sur place» pour que, tranquillement pas vite, on règle les questions finalement une à une, parce qu'autrement, tout va rester en suspens et on ne sera pas en mesure de satisfaire les requérants.

Et à cet égard-là, je vous invite, pour certaines questions dont celle-là, d'attendre d'avoir les transcriptions pour voir exactement les aspects qui ont été soulevés, sinon il va y avoir duplication de travail. Au fur et à mesure qu'on va passer les questions, ça va être plus facile pour moi de vous dire : Celle-là, allez-y tout de suite parce qu'il n'y a pas vraiment de compléments qui vont vous être utiles dans les transcriptions. Alors pour ce point, cette première question, je vous signale tout de suite qu'il va y avoir des éléments très spécifiques qui vont réapparaître dans les transcriptions.

**Me DENISE GOSSELIN**

Est-ce que ça se limite quand même... C'est que, monsieur Lemire, je vois qu'il en soulève pas mal, je pense que ça va s'articuler autour des points précis soulevés par M. Lemire?

**M. JACQUES TALBOT, analyste**

Pour ce qui est des espèces, par exemple, de plan-

tes, M. Lemire a déjà une liste de plantes. Si je reviens sur le plan de l'échantillonnage, probablement qu'il veut voir si c'est un échantillonnage de plantes qui a été systématique par quadrillé, par ligne ou des choses comme ça. Ça lui permettrait de savoir si, pour lui, il a trouvé d'autres plantes que vos chercheurs n'ont pas trouvées. Il y a peut-être un problème d'échantillonnage qui a été fait. Donc, comment les plantes ont été échantillonnées, est-ce que ç'a été des (...) qui ont été faits et ils ont relevé des plantes? Est-ce qu'il y a eu une approche systématique pour des plantes, des petites plantes, et une autre pour les arbres? Est-ce que tous les arbres ont été identifiés, est-ce que c'est une partie des arbres qui a été identifiée? Comment a été fait l'échantillonnage? C'est dans ce sens-là. Donc, à ce moment-là, si, lui, il y a des plantes qu'il connaît, qui résident là, puis que vous ne les avez pas mentionnées, bien, c'est peut-être lié à un problème de méthode. C'est dans ce sens-là, je pense.

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

Et je me souviens, de mémoire, que M. Lemire a identifié... Il y a une question aussi, je crois, de qualification du boisé qui va être important.



Mme Gosselin, vous disiez tantôt qu'on a reconnu le caractère... Je vais m'y prendre différemment. Vous avez reconnu qu'il y avait matière à préserver ce boisé-là. A partir du moment où on préserve, on le qualifie comment? Est-ce qu'il a une valeur exceptionnelle? Est-ce qu'il a une valeur quelconque en terme de spécificité des espèces, mais dans une région où il y a eu quand même un déboisement important? Est-ce qu'il ne revêt pas à ce moment-là une valeur particulière? Les citoyens ont des opinions sur ces points-là.

Et je me souviens que M. Lemire a soulevé, entre autres, la présence de certains oiseaux qu'on qualifie de rares, et est-ce que les modifications importantes apportées au boisé vont faire en sorte que ces espèces-là vont disparaître? Alors c'est un peut tout ça, la dynamique qui est reliée au boisé, d'où l'importance de revoir ces propos et de fournir le plus d'éléments de réponse aux aspects qu'il a soulevés. Je vous laisse poursuivre.

**Me DENISE GOSSELIN**

Donc, peut-être le dernier point, «explicitement la réponse du ministère du Loisir, Chasse et Pêche». Ça, on a...

**Mme JOSÉE ROY**

J'ai de la difficulté à cerner cette question-là parce que je sais que le ministère de Chasse et Pêche voulait qu'on fasse des mesures compensatoires. Mais c'est le seul point, que je me souviens, qui était précis dans leur avis de recevabilité.

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

Bien, on va le préciser. On va sortir l'avis, on va voir exactement... Je vais vous laisser prendre le temps de le revoir, puis Jacques nous apportera les éléments qui ont suscité la discussion sur ce point-là.

**M. JACQUES TALBOT, analyste**

C'est que pendant la période d'information, les gens ont accès aux avis. Ils ont accès aux avis, donc, ils ont vu que pour le ministère du Loisir, de la Chasse et la Pêche, il y avait des éléments sur l'échantillonnage. Il y a des réponses qui ont été apportées par après. Mais il semble y avoir encore des questions en suspens.

**Me DENISE GOSSELIN**

Donc, nous allons revoir cet avis-là en détail et on verra si on a répondu adéquatement à l'ensemble des points.

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

Je pense que vous pouvez ici regrouper la première question et la deuxième question, elles sont complémentaires.

**Me DENISE GOSSELIN**

Oui. Ensuite, «avez-vous prévu d'assurer la protection des plantes rares et nous faire part de votre expérience, quelles garanties peuvent avoir les citoyens et quelles sont les chances de succès», bien, ça, on le documentera, j'imagine.

**Mme JOSÉE ROY**

Je sais qu'il y a eu des expériences au ministère des Transports, les gens chez nous, nous ont donné des exemples, je vais le vérifier, je vais m'assurer à ce qu'ils nous donnent les méthodes qui ont été entreprises. Et je sais aussi que dans le cas de Deux-Montagnes, on faisait référence à faire un suivi par après. Je vais m'informer de quelles méthodes qui vont être prises à ce moment-là.

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

Alors ce sera de détailler... Je vous fais une petite mise en garde tout de suite : évitez de reprendre les réponses de l'étude d'impact. Prenez pour acquis que les gens l'ont lue en long, en

large et en travers, et que les réponses là leur apparaissent insatisfaisantes. Alors des fois, les gens ont tendance à dire : On l'a dit, c'était dans l'étude d'impact. Évitez ça parce que ça génère plutôt de la frustration que...

**Me DENISE GOSSELIN**

Oui. Mais ce qu'il y a souvent toutefois dans l'étude d'impact, le consultant qui a travaillé, il a peut-être une masse de documents plus importante qui n'est pas nécessairement traduite dans le rapport, et c'est peut-être ça qu'il faut peut-être aller chercher parfois, le pointu qui n'apparaît pas nécessairement dans le document. Ça va?

Ensuite, «quelle est la capacité actuelle du stationnement actuel du stationnement de desserte locale et du stationnement situé à Laval». Bien, je pense, dans le sommaire exécutif, on a le détail du nombre de stationnements...

**Mme JOSÉE ROY**

Le stationnement actuel qui est à proximité du bâtiment de la gare, c'est un élément temporaire pour l'utilisation du bâtiment. Parce que dans l'entente qu'il y a entre le ministère des Transports et la Ville, il y a une partie du station-

nement qui va être pavée et il y a un nombre d'espaces qui va être à l'utilisation exclusive du bâtiment de la gare. Et présentement, c'est temporaire parce que le parking - excusez l'expression - le parking n'est pas fait. Alors je pense, de mémoire, que la géométrie va être revue et que, là, c'est simplement temporaire parce qu'il fallait mettre les autos quelque part.

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

Et le nombre d'espaces alloués exclusivement au bâtiment, pourriez-vous nous le fournir éventuellement?

**Mme JOSÉE ROY**

Oui.

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

Parce qu'il semble y avoir des distorsions sur l'utilisation réelle qui est faite du bâtiment en terme de stationnement. C'est-à-dire qu'il y a des gens qui disent : Bien, il n'y a presque pas d'utilisation qui est faite du stationnement pour les fins des activités qui se déroulent dans le bâtiment. Il y en a d'autres qui disent : Oui, c'est très, très, très utilisé.

Alors ce que les gens veulent savoir, c'est, dans la portion qui est située ici, quel sera le pourcentage qui sera dévolu vraiment au stationnement pour la gare et le pourcentage qui va être alloué, et est-ce qu'on se trouve avec une fausse situation où, là, si on a d'autres 20 espaces de stationnement pour l'utilisation des services qui sont offerts ici, dans les faits, ça va déborder et puis c'est 70 places que ça prendrait pour répondre aux besoins d'achalandage de l'édifice.

**Me DENISE GOSSELIN**

Donc, on fera cette dissociation-là justement et avec les autres stationnements qui existent à Deux-Montagnes et à la future 440 également.

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

D'accord. Je vous donne un complément d'information aussi concernant cette question-là, qui a un rapport direct avec la question suivante. Ce que les gens apportaient comme information, c'est que c'est tellement moins cher à Laval, que s'il n'y a pas une harmonisation des coûts, les gens, de toute façon, même s'il y avait eu 150 places de stationnement à Deux-Montagnes, ils vont continuer à aller soit à la desserte locale et ils traversent l'autre côté, ils vont à pied, ou ils vont

aller à la 440 pour prendre le train. Alors c'est la préoccupation de l'harmonisation des coûts - quand je vous dis que ce n'est pas tout à fait extérieur à la question propre du stationnement, ça nous donne ici un exemple - et au-delà de ça, les gens veulent voir un petit peu ça va être quoi, la configuration de l'utilisation du réseau ferroviaire en fonction de ce qu'il y a de plus près, donc, la desserte. Est-ce que vous pensez, entre autres, que lorsque la station Deux-Montagnes sera en opération, qu'il y aura une diminution substantielle de l'achalandage à la desserte locale actuelle. Est-ce qu'au niveau de l'harmonisation des coûts, on s'oriente vers une différence qui, selon vous, va rester encore assez substantielle pour qu'il y ait un déplacement d'éventuelles populations.

Aussi, les gens se demandaient qui on attire à la station Deux-Montagnes; est-ce qu'on va jusqu'à Saint-Jérôme, est-ce qu'on va à Boisbriand. Parce que toute la question du transport en commun, les gens ont pour leur dire : C'est bien beau, mettre en place toute une structure de transport en commun, mais encore faut-il que si on veut attirer les gens qui sont à une distance quand même assez loin, qu'ils puissent... Et ça va peut-être faire

référence aussi à des documents déposés éventuellement. Les gens veulent savoir jusqu'où se fait l'attraction pour l'utilisation de la gare de Deux-Montagnes et est-ce que vous avez envisagé un système de transport en commun plus efficace, ou est-ce que les municipalités ont envisagé ça, ou la MRC, pour éventuellement réduire le nombre de véhicules qui se rendraient à la gare de Deux-Montagnes. Alors c'est un peu ça, le pourquoi de ces questions-là.

**Me DENISE GOSSELIN**

Le questionnement est double et je pense que ç'a déjà été répondu. Mais je comprends que c'est frustrant pour les citoyens. C'est bien beau, il y a une grille tarifaire qui est très pénalisante dans le moment entre Laval et Deux-Montagnes, de payer 134 \$, puis tu fais 1 kilomètre de plus puis t'en paies 72 \$, tu vas là où il y a 72 \$. Sauf que dans le contexte où la juridiction du Conseil métropolitain de transport en commun n'allait pas à Deux-Montagnes, mais dans le contexte où la municipalité qui ne paie aucun frais sur l'infrastructure du train, c'est bien légitime qu'ils payent plus cher. Mais le citoyen, lui, ne sait pas nécessairement... Que le citoyen vienne habiter sur l'île de Montréal, il va savoir qu'il paie



une taxe sur le transport en commun. L'autre ne la paie pas là-bas. Alors il y a une notion d'équité qui est là.

Sauf que je pense qu'avec les dossiers que le ministre a déposés hier, il y a un impact majeur dans ce document-là qui est le cadre institutionnel et financier qui doit être revu et être opérationnel au 1er janvier 96. Et dans ce contexte-là, cette dynamique-là, ce partage, cette équité, il y aura comme mandat du nouvel organisme qui se sera créé justement toutes les infrastructures de nature régionale, tels les trains de banlieue et même le métro.

Alors il y a toute la notion d'effet de débordement qu'on convient de régler et de tarification, et à ce moment-là, il y a des solutions qui doivent être trouvées pour régler ces problèmes-là. C'est le payeur utilisateur... Quelles sont les sources de financement qui vont être recrutées. Tout ça est expliqué dans le document. Et il y a une Table métropolitaine de transport qui a été créée hier et qui va entrer en opération... La première réunion, c'est au mois de mai ou fin avril - en tout cas, quelque chose comme ça, il y a deux réunions avant le mois de juin - et la

première réunion va porter justement sur le cadre institutionnel et financier parce qu'il y a un projet de loi en préparation et cette loi-là doit être en vigueur au 1er janvier.

Les enjeux financiers sont importants. La région, elle n'a plus le choix, parce que si elle ne résoud pas son problème, elle perd 50 millions \$ par année. Le 50 millions \$, c'était le 30 millions \$ du ministère des Transports que l'on payait au Conseil métropolitain du transport pour la tarification et intégration tarifaire et les effets de débordement et, ensuite, nous payions aussi 19 millions \$ sur le déficit résiduel de Deux-Montagnes. Alors ces deux éléments-là, au 1er janvier 96, le gouvernement cesse de payer. Alors le milieu est pris avec ce problème. Je pense que...

**Mme JOHANNE GÉLINAS**, commissaire

Ils ont droit à un incitatif pour (...)

**Me DENISE GOSSELIN**

Ils n'ont pas le choix. Mais aussi, il y a une notion aussi d'équité. Lorsqu'on regarde ces lacunes qui absorbent massivement les déplacements, qui sont tous de nature régionaux dans la région de Montréal - on a 6 millions de déplacements dans

la région de Montréal - une masse importante converge vers l'île et, donc, utilise toutes les infrastructures massives du métro ou des lignes de nature régionale puis ne paie rien. C'est ça qui doit être résolu.

Donc, ce niveau-là, peut-être au 1er septembre, ce ne sera pas résolu parce que la loi ne sera pas nécessairement en vigueur, mais je sais qu'à l'interne du ministère, où, moi, j'ai passé une commande pour savoir y a-t-il lieu de faire quelque chose entre le mois de septembre et le mois de décembre, de jouer avec la zone de transition. C'est les efforts que l'on fait présentement. Donc, ce problème-là devra être réglé absolument pour le 1er janvier.

**Mme JOHANNE GÉLINAS**, commissaire

D'accord.

**Me DENISE GOSSELIN**

Et l'autre point, «à la lumière des changements, le ministère des Transports ainsi que du nouveau document d'orientation, l'option du train rapide Mirabel-Dorval est-elle remise à l'agenda». Pour nous, je ne peux me prononcer sur ce volet-là. C'est toute la notion des études faites par le TGV

avec trois paliers de gouvernements : le gouvernement du Québec, le gouvernement d'Ontario et le fédéral. Il y a une étude qui doit être déposée incessamment.

Dans le document - dans la grosse brique - on ne statuait pas sur le TGV. On disait qu'il y a des décisions qui doivent être prises quant à savoir comment ce sera desservi et toute la problématique Mirabel-Dorval. Mais aussi, ce n'est pas évident non plus que le TGV passerait dans cet axe-là; il y a d'autres axes qui étaient envisagés. Alors pour nous, il n'est pas dans le moment à l'agenda dans ce contexte-là de Deux-Montagnes. C'est tout ce que je peux dire à ce stade-ci.

**Mme JOHANNE GÉLINAS**, commissaire

Je crois que la question - Jacques, tu me corrigeras - je pense que la question, c'était de savoir est-ce que c'est vraiment une station terminale où éventuellement il y aura un prolongement de cette voie ferrée jusqu'à Mirabel.

**Me DENISE GOSSELIN**

O.K. Pour nous, c'est une station terminale. C'est une station terminale de trains de banlieue. S'il y a un train de Mirabel, il pourrait éventuelle-

ment arrêter à cette station-là mais il n'arrêterait pas à toutes les autres stations de la ligne parce que c'est un TGV - il a une vitesse à respecter, il a des horaires à respecter - et ce n'est pas du tout la même dynamique.

Tout ça doit être complètement revu, il y aura une très grosse étude environnementale additionnelle à mon avis si le TGV décidait de prendre cet axe-là. Parce que s'il veut passer dans les mêmes heures que, nous, nous opérons, il faut falloir doubler les voies à certains endroits. Alors donc, pour moi, c'est toute une autre étude qui doit être amorcée à ce moment-là.

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

D'accord.

**Me DENISE GOSSELIN**

L'autre point, l'impact de la circulation routière. Bien, au niveau du réseau routier dans la région de Montréal, je pense que vous avez lire dans les documents... Au niveau régional, on a 6 millions de déplacements et on a même des prévisions jusqu'en l'an 2011. Si les tendances ne sont pas modifiées d'ici 2011, il y a 600 000 personnes de plus dans la région et ça va générer, sur les ponts qui accèdent à l'île, 66 000 véhicules de

plus, s'il n'y a aucune tendance d'inversée, ce qui veut dire que ça correspondrait à l'addition de quatre ponts sur l'île, théorique. Parce qu'il ne faut pas se leurrer, quatre ponts sur l'île, ça ne rentre pas. C'est bien beau de mettre des ponts, les gens disent : Oui, bien beau, je peux en mettre des ponts, mais ils vont rentrer où sur l'île de Montréal.

Alors donc, il faut se tourner vers le transport en commun. Et le train, c'est pour nous un attractif très puissant de l'automobile, aller chercher l'automobiliste. L'automobiliste quitte mal son auto pour l'autobus, il va quitter plus facilement son auto pour le train - et c'est un comportement observé en Amérique du Nord, on n'a pas inventé la roue non plus - et on le voit très bien à Rigaud où nos stationnements sont pleins.

Dans ce contexte-là, pour nous, c'est fondamental, cette circulation routière, c'est comment aider notre réseau routier qui ne peut plus en prendre. On a des mesures légères, les mesures prioritaires du ministre dans son discours hier et dans les documents qui sont des mesures de voies réservées aux autobus, des mesures de voies réservées au covoiturage. Sauf que ç'a des limites aussi. Même

à ça, je ne résoud pas tous mes problèmes; il faut des additions à tous ces problèmes-là. Il y a des mesures de parcs d'incitation, et c'en majeur; même, il y a un parc d'incitation à la A10 et A30 qui est prévu dans le contexte, l'agrandissement à Longueuil.

Ce sont des mesures, une série de mesures qui doivent être prises pour arriver à résoudre les problèmes que l'on va connaître. Parce que dans le moment - on a fait des calculs - si on réunit toutes nos files d'attente actuellement, on a 60 kilomètres de file d'attente dans la région de Montréal puis à l'heure de pointe. Et si on s'en va vers le futur, c'est peut-être 100, 120 kilomètres de file d'attente qu'il y aura. Ça se traduit par au moins une addition de vingt minutes, trente minutes, et même, selon le cas, de trente minutes de plus pour l'usager; s'il prend déjà une heure pour se rendre au centre-ville, ça lui prendrait une heure et demie. Des périodes d'attente, au lieu de durer une heure, bien, elles dureront trois heures, la période de pointe, d'attente ou de file d'attente sur les ponts. C'est ce vers quoi on s'en va avec des prévisions... C'est un peu alarmiste, là, sauf que la tendance est là. Il faut vraiment des mesures très fortes pour inciter

au transport en commun.

Lorsque vous soulevez avec justesse la tarification, l'organisation du transport des autobus, c'est évident que le ministère n'est pas impliqué directement dans l'organisation du réseau. Et même avec le nouvel organisme, quand il sera en place, il n'a pas juridiction dans le réseau local; c'est vraiment du réseau local sous la responsabilité des municipalités. Le ministère, dans le moment, on paie encore une contribution au CIT, sur l'utilisation du CIT. Mais si la municipalité ne veut pas - ou les citoyens n'en veulent pas - d'un service d'autobus pour alimenter la gare, nous, comme ministère, on prévoit... on finance encore les CIT, mais on ne peut pas aller au-delà. On peut peut-être faire des pressions pour qu'ils alimentent davantage, mais on ne peut pas se substituer à eux à ce niveau-là.

**Mme JOHANNE GÉLINAS**, commissaire

Pour les fins de la sténotypie, pourriez-vous nous donner l'appellation complète de CIT?

**Me DENISE GOSSELIN**

Oui - excusez - les CIT, les Conseils intermunicipaux de transport.



**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

Maintenant, la question plus spécifiquement soulevée par les citoyens était la suivante. On a un achalandage très important au niveau des trains, 52 trains par jour, les guérites vont se fermer, il y a plein de maisons, il y a du monde qui va arriver d'un peu partout de l'extérieur pour venir prendre le train; est-ce qu'on ne peut pas faire face à des embouteillages et est-ce qu'on n'aura pas le réflexe normal, comme automobilistes, de trouver, en bon français, un «short-cut» à l'intérieur des rues de la municipalité, à proximité ou même dans un rayon un peu plus large pour avoir accès plus rapidement à la station. Alors tout le bouleversement, je dirais, des quartiers résidentiels au niveau d'une augmentation possible éventuelle de circulation.

**Me DENISE GOSSELIN**

Nous allons regarder ce qui a été examiné, puis s'il y a des manques ou des ajustements, on rectifiera à ce moment-là, on apportera plus de précisions.

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

Je vais vous apporter un élément supplémentaire. Je crois qu'il y a un des requérants qui a dit

qu'au moment où l'étude d'impact a été réalisée, le développement domiciliaire n'avait même pas été amorcé, et là, on se retrouve avec une situation, une densification du tissu urbain.

**Me DENISE GOSSELIN**

C'est juste mais il était connu. Alors nous, quand on a planifié - on était assis avec la Ville - on a pris en compte les développements pour justement identifier un «pattern» de circulation dans le pourtour. Mais ça, on va regarder ce qui a été fait, on va s'assurer que ça correspond correctement, ou si on a des données aussi plus nouvelles.

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

D'accord. Et peut-être ajouter aussi à la signalisation que vous avez l'intention de mettre en vigueur pour assurer la sécurité puis...

**Me DENISE GOSSELIN**

Diriger les gens vers la gare.

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

... diriger aussi la circulation.

Est-ce que tu avais quelque chose à ajouter.

**M. JACQUES TALBOT, analyste**

Non. Je pensais à ça pour la circulation locale,

on parlait de l'ensemble régional, mais c'est relié un peu à la qualité de vie - c'était sous-entendu chez les requérants - la qualité de vie des gens liée à des augmentations de circulation comme en parlait Mme Gélinas.

**Me DENISE GOSSELIN**

En ce qui concerne le dernier point, c'est les impacts sonores. Oui, on a fait une étude d'impact pour l'ensemble de la ligne, sauf que nous allons révérifier le point nouveau, de corridor, d'effet de corridor suite au déboisement, si on a examiné ça dans cet aspect-là. Nous allons regarder. Si ce n'est pas fait, on va avoir ça dans sept jours, mais en tout cas, on va faire notre gros possible.

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

L'important, ce sera, s'il y a des éléments de réponse que vous ne pouvez pas fournir à brève échéance, d'en informer Mme Tousignant, puis nous, on signifiera aux requérants que pour certains éléments de réponse, ce n'est pas aussi simple dans une grosse organisation comme la vôtre - surtout qui a connu une décentralisation puis une restructuration - d'obtenir rapidement des réponses. Ça n'évite pas de faire diligence, mais à tout le moins pour certains éléments, lorsque ce

ne sera pas possible, ce sera relativement simple pour nous d'expliquer la situation aux requérants.

**Me DENISE GOSSELIN**

Juste. Et là, je vois ensuite une série de documents, mais certains, je n'étais pas sûre de comprendre. Ici, on demande une étude sur les transports intermodaux. Je ne sais pas c'est quoi, la nature de la demande...

**M. JACQUES TALBOT, analyste**

Ce que les gens pensaient, c'est un peu ce que vous décriviez sur la façon d'utiliser le transport. Vous disiez, par exemple, il est difficile de faire sortir un automobiliste pour l'amener dans un autobus, mais c'est plus facile pour l'amener dans un train. Alors il semble y avoir eu des études sur l'utilisation et les différents modes, le comportement...

**Me DENISE GOSSELIN**

Pas faites nécessairement par le ministère?

**M. JACQUES TALBOT, analyste**

Pas nécessairement.

**Me DENISE GOSSELIN**

Parce que nous avons eu justement ce même pro-

blème-là dans le projet du développement du réseau de trains de banlieue, et nos spécialistes de simulations d'achalandage s'arrachaient les cheveux, parce que, moi, je disais : C'est quoi, le transfert modal, jusqu'où on va aller pour dire bien, le gars va lâcher l'auto pour aller dans... Et c'est très difficile. Ce qu'on a fait, on s'est appuyé sur des études américaines, des fréquentations... de taux d'utilisation, soit aux États-Unis ou à Toronto, ou même, sur Rigaud où on voit que c'est des taux de fréquentation de 50 % d'usagers qui viennent en auto. Alors nous, dans le réseau du développement de trains de banlieue, ils nous taxaient qu'on était peut-être pessimistes parce qu'on avait utilisé un taux strictement de 25 %, parce qu'on voulait quand même être réalistes.

Dans le développement de nouvelles lignes, comme on ne connaît pas le comportement des gens, c'est plus difficile. Dans Deux-Montagnes, il y a déjà une clientèle gagnée au train, il y a une clientèle historique. Alors on s'appuie sur quelque chose de sûr; à ce moment-là, c'est un peu plus facile de dire : Oui, on va aller chercher et peut-être atteindre facilement 50 % de clientèle automobile.

Parce qu'il ne s'agit pas non plus de mettre un système en compétition l'un avec l'autre. L'autobus se doit d'être complémentaire. On ne veut pas vider les autobus puis les renvoyer sur l'autre mode, et ensuite, nous, ç'a comme incidence, au lieu de 58 voitures, j'en ai de besoin de 80. Il y a toute une étude d'optimisation dans ce sens-là qui va être faite. Nous allons regarder si on a quelque chose de disponible ou d'études extérieures ou étrangères qui ont été faites sur ça.

**M. JACQUES TALBOT**, analyste

Est-ce que je me tromperais si je disais que les requérants voyaient plutôt, eux, de quelle façon (...) avoir un minimum de stationnements et d'avoir un maximum d'autobus qui amènent les gens à prendre le train. Mais c'étaient ces aspects-là qu'ils voyaient, de quelle façon réduire l'utilisation des stationnements s'il y avait un réseau d'autobus, ou est-ce que les gens passent facilement de l'autobus au train. Vous sembliez dire tantôt qu'ils passent plus facilement de leur automobile à...

**Me DENISE GOSSELIN**

Bien, ça dépend... ça dépend...

**M. JACQUES TALBOT, analyste**

Donc, c'est ces aspects-là...

**Me DENISE GOSSELIN**

Oui. Ça dépend si vous êtes en milieu très urbanisé. Comme sur l'île de Montréal, les gens passent facilement évidemment de l'autobus au train ou... C'est parce que c'est une desserte très urbaine.

**M. JACQUES TALBOT, analyste**

Ils sont captifs à ça.

**Me DENISE GOSSELIN**

Oui, en même temps. Et tandis que là-bas, on fait affaire à une station de nature régionale, on est à côté d'une autoroute; ce n'est pas pour rien, on veut capter l'automobile, la destination même. Tandis qu'on dit, bien, à Deux-Montagnes, on maintient à Deux-Montagnes; elle, elle va capter une clientèle plus à pied, plus en autobus, qui a une nature un peu plus urbaine. C'est dans ce contexte-là. Chaque fois que vous voyez une station à proximité d'un grand axe autoroutier comme la 440 - elle ne va peut-être pas jusque là, la 440 - il y en a une à la A15 justement, pour capter les gens de Laval, l'automobiliste de Laval, mais on met une voie de covoiturage qui va être là en plus

pour aller capter... Évidemment, l'autobus peut venir, mais ce n'est pas la clientèle visée. On veut ôter les autos. L'objectif, c'est d'ôter l'automobilisme sur les routes.

**M. GILLES LEBOEUF**

Et la personne qui va vivre en banlieue, c'est une philosophie de vie, hein; là, c'est l'autoroute, c'est la banlieue, c'est l'automobile. Alors c'est très difficile de l'amener à prendre trois modes.

**Me DENISE GOSSELIN**

On fait affaire à du comportement d'individus, et ça, ce n'est pas facile à quantifier, le comportement de l'individu.

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

Alors ce que les requérants voulaient avoir, entre autres, c'était de ces exemples qui font en sorte qu'un banlieusard ne prendra pas sa voiture pour faire un bout, ensuite l'autobus et le train pour aller au centre-ville et, peut-être même encore, le métro, ou encore qu'il ne prendra pas l'autobus à la porte de chez lui pour se rendre à la gare, prendre le train, et rendu sur l'île de Montréal, prendre le métro. Il y a une limite où, si on la franchit, on perd un pourcentage de clientèle.



**Me DENISE GOSSELIN**

Oui.

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

Alors les requérants faisaient allusion que le ministère des Transports avait déjà tenu des propos de cette nature-là. Ce qu'ils aimeraient, c'est que ce soit appuyé par quelque chose. Alors si vous avez des études, de quelque nature qu'elles soient, qui pourraient démontrer que, effectivement, les gens ont un comportement qui fait en sorte qu'ils ne sont pas intéressés à prendre trois ou quatre transports pour se rendre au travail.

**Me DENISE GOSSELIN**

Oui, c'est ça. Théoriquement, je sais que, dans les experts en transport, personne ne va vous dire que les personnes qui sont obligées de prendre trois modes, elles ne le font pas. Sauf s'ils sont mal pris. Tu fais habituellement auto, autobus, puis l'autobus qui se rend direct à ton site, ou autobus, métro, mais...

**M. GILLES LEBOEUF**

C'est le temps qui est l'avantage. C'est qu'on sait, les études nous démontrent qu'il nous arrive

de ne pas voyager plus que tant... Il y a des limites, là, on en perd à chacune... Il y a des courbes qui existent là-dessus. Sauf qu'on n'a pas d'études... En tout cas, ça va être difficile de trouver une étude très précise...

**Mme JOHANNE GÉLINAS**, commissaire

Pointue.

**M. GILLES LEBOEUF**

... pour répondre, mais vous apporter des informations qui (...). Dans le cas qui nous concerne, la 640, on sait que le CIT quand même semble avoir de la difficulté à avoir une clientèle en transport en commun, alors c'est leur mandat, eux autres, de desservir en transport en commun (...). C'est eux qui pourraient aussi, je pense, apporter une bonne réponse là-dessus.

**Me DENISE GOSSELIN**

Sauf qu'aussi, il faut tenir compte, il y a quand même place à amélioration au niveau du CIT. Étant donné que, là, dans le moment, Deux-Montagnes, c'est une ligne qui manque de fiabilité - je pense qu'on n'a pas besoin de le décrire actuellement - c'est du miracle si on l'exploite encore jusqu'au mois de mai. Sauf que dans le cadre où on aura une

ligne aussi qui est régulière, qui est fiable, qui a du bon service, à ce moment-là, c'est sûr que, peut-être, certains CIT peuvent dire : O.K., il y a un meilleur service, on va regarder à optimiser, nous, notre réseau pour mieux desservir la station. Ça, il y a peut-être... Nous, comme ministre, on s'assoira à ce moment-là avec les CIT pour voir comment on peut mieux les accommoder. On a prévu la place dans le stationnement et je pense qu'il y a une opération qui se fera à ce moment-là.

**M. GILLES LEBOEUF**

L'idéal pour le ministère des Transports, évidemment, c'est d'amener notre ligne de trains et puis un aménagement pour le transport en commun, mais sait que ce n'est pas ça qui se passe.

**Me DENISE GOSSELIN**

Pas dans une desserte régionale.

**M. GILLES LEBOEUF**

C'est ça.

**Me DENISE GOSSELIN**

L'autre point, mise à jour du plan 9135-1 à compléter.

Ça, c'est nous autres, j'imagine, qui a fait ce plan-là?

**Mme JOSÉE ROY**

Oui, il est dans l'étude d'impact. Ils voulaient avoir le nombre de propriétaires de chacun des lots?

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

C'est ça.

**Mme JOSÉE ROY**

On va vous en fournir une copie de même grandeur.

**Me DENISE GOSSELIN**

O.K. Pas de problème d'ici sept jours?

**Mme JOSÉE ROY**

Non, ça, ça va.

**Me DENISE GOSSELIN**

«Fournir une carte du site actuel avec superposition des aménagements projetés», ça, il n'y a pas de problème à avoir ça?

**Mme JOSÉE ROY**

Non, je l'ai même déjà en cinq copies, je pense.

C'est la photo aérienne de 90 qui a été agrandie. En jaune, c'est le pourtour de la végétation qu'on conserve, et ici c'est les phases...

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

Excellent. C'est tout à fait ça dont on avait de besoin.

**Mme JOSÉE ROY**

Mais cette photocopie-là regroupe la deuxième et la quatrième. C'est aussi une photo aérienne et le plan qui sont sur le même document.

**M. GILLES LEBOEUF**

On leur a donné jusqu'à présent 45 % pour protéger les espaces verts.

**Mme JOSÉE ROY**

Entre les plans initiaux et ce plan-là, il y a comme eu un 45 % de superficie qui a été enlevé pour conserver des espaces verts.

**Me DENISE GOSSELIN**

Ce que vous voyez ici, ce qui était historiquement, c'est ça ici. Nous, le stationnement était beaucoup plus grand, il était à 1 200 places. Au fur et à mesure, c'est que le site, avec la Ville

PÉRIODE DE QUESTIONS

et les citoyens, bien, nous avons rétréci, rétréci le stationnement, mais on était comme à la limite, il était de passé de 1 200... Et ce faisant, nous avons rendu, comme Gilles vient de le dire, 45 % du boisé en tentant de ne point toucher.

**M. GILLES LEBOEUF**

J'aimerais savoir, moi, quand on pourrait donner un historique et une présentation un peu de l'évolution de nos discussions avec les gens du milieu? On parle des citoyens, on parle des corps municipaux, MRC. Comment ça pourrait se faire?

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

Je crois que ça se pourrait faire en introduction à une prochaine rencontre. Si vous voulez prendre le temps de préparer cet historique-là, je pense que ça pourrait être utile autant pour la Commission que pour les requérants, et ils seront invités à réagir sur...

**M. GILLES LEBOEUF**

Il y aurait une partie écrite.

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

Oui, il y aurait sûrement un document d'appui qui pourrait être déposé.

**Me DENISE GOSSELIN**

L'étude d'impact sur l'environnement fait état, Gilles, en partie?

**M. GILLES LEBOEUF**

C'est qu'il y a un historique qui n'a pas été convenu dans l'étude d'impact parce qu'on la jugeait tellement lié au travail de planification qu'on faisait... Non, elle est incomplète en ce sens-là, il faudrait ajouter d'autres éléments qui...

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

Donc, de la compléter et, éventuellement, peut-être sur une période de dix, quinze minutes, de faire un historique.

**Me DENISE GOSSELIN**

O.K. Et c'est dans ce sens-là aussi, c'est que, pour nous, ça nous laisse quand même moins de marge de manoeuvre pour apporter des solutions dans la mesure où on part avec un projet planifié à 1 200 places et, à force de rencontres avec les citoyens, au moins à deux reprises avec les citoyens, on réaménage notre site. A un moment donné, on a fait beaucoup de concessions. Il y a peut-être encore moyen de faire un petit quelque

chose, mais c'est ça qu'on va regarder ensemble. C'est que les mesures, ce n'est peut-être pas d'attendre des mesures peut-être spectaculaires. C'est dans ce sens-là. Ça va?

Ensuite, «fournir une photo mosaïque du site avec superposition des aménagements projetés», c'est la même chose.

**Mme JOSÉE ROY**

Oui.

**Me DENISE GOSSELIN**

«Fournir un plan de drainage de l'ensemble du site»...

**Mme JOSÉE ROY**

Le plan de drainage précis, il va avec les plans et devis qui ne sont pas encore commencés pour cette station-là. On a un concept de drainage, que je pourrai vous amener la prochaine fois, qui montre vraiment les points hauts, les points bas, la direction des eaux, et vraiment pour qu'on puisse savoir que, nous, on veut préserver le boisé, qu'il n'a pas été encore touché et qu'il n'est pas encore humide. Ça, je vous apporterai ça la prochaine fois.



**Mme JOHANNE GÉLINAS**, commissaire

D'accord. Est-ce qu'on a besoin de plus que ce que madame nous suggère?

**M. JACQUES TALBOT**, analyste

J'avais pensé à un aspect, mais je ne sais pas si... je pense que je ne l'ai pas vu. C'est en parlant du drainage, c'était le rehaussement comme tel du stationnement, quand on parlait de 1 mètre, 2 mètres et 3 mètres. Les gens se posaient cette question-là. C'était dans les aspects peut-être visuels, des choses comme ça.

**Mme JOHANNE GÉLINAS**, commissaire

Bien, on peut peut-être l'aborder tout de suite, on va le préciser.

**M. GILLES LEBOEUF**

Le stationnement qui va être aménagé va avoir évidemment son pendant drainage qui, lui... On doit ramasser nos eaux et les canaliser quelque part, ce qui est déjà prévu.

**Me DENISE GOSSELIN**

Bien, je vais voir où on est rendu dans les plans et devis. A ce moment-là, ça devrait traduire le comment ça fonctionne.

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

Mais le point plus précis, tu peux...

**M. JACQUES TALBOT, analyste**

Bien, il y avait un point précis. En supposant que le drainage serait convenable lors de votre projet... Il y a les eaux de drainage qui sont autour qui dépendent de la municipalité ou du dépôt de neiges usées. Je pense que la préoccupation des gens, c'était de dire si le dépôt de neiges usées - par exemple, il y a du sel ou des choses comme ça - affectent une partie de la végétation résiduelle, le boisé continuerait à se détériorer ou des choses comme ça.

**M. GILLES LEBOEUF**

La municipalité est tenue de demander un permis de l'Environnement et de soumettre ses plans au ministère de l'Environnement pour aménager une zone de dépôt de neiges qui récupèrent ces sels, qui récupère les autres agents polluants.

**Mme JOSÉE ROY**

La Ville va nettoyer un fossé qui est comme sur le long de l'autoroute 640 et les eaux du dépôt à neiges ne s'en iront pas vers le boisé mais vont s'en aller vers la 640 et elles vont couler...

passer sous la 20e Avenue. C'est les projections de la Ville pour ce qui est du drainage du dépôt à neiges.

**M. GILLES LEBOEUF**

Je voulais dire que la Ville, donc, en tant que propriétaire d'une opération, et surtout leur dépôt à neiges est spécifique au Ministère de l'environnement, est tenue de soumettre un plan, de le faire approuver chez vous et de le faire vérifier par la suite. Alors c'est elle qui s'occupe de ces eaux-là. Et la Ville, comme disait Josée, va récupérer nos eaux. Nous, on fait notre réseau de drainage, et la municipalité récupère ces eaux et les canalise dans son réseau.

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

Maintenant, une autre question qui avait trait... Puis là, on peut aborder le dernier point, c'est les simulations visuelles. Les gens ont de la difficulté à s'imaginer à quoi vont ressembler des espaces de stationnement qui sont rehaussés par rapport au niveau actuel, donc, les boisés seraient bas et les stationnements seraient surélevés. C'est comme ça qu'ils l'entrevoient, eux.

**Me DENISE GOSSELIN**

Ça m'étonne, là, une surélévation de 3 mètres. Ce

n'est sûrement pas ça.

**Mme JOSÉE ROY**

Je pense que c'est à cause de la surcharge.

**Me DENISE GOSSELIN**

La surcharge va...

**Mme JOSÉE ROY**

Va baisser. C'est sûr que la première année, le stationnement pourrait être plus haut mais ça va être... 3 mètres, c'est en épaisseur. Mais de loin, on ne verra pas 3 mètres plus haut. Et la surcharge est là pour baisser le niveau du sol. Donc, c'est sûr que comparativement au boisé environnant, le parking va être un peu plus haut, il va descendre sur (...) les eaux de drainage, mais visuellement, on ne le percevra pas comme ça.

**M. GILLES LEBOEUF**

C'est ça, il y a un ouvrage de mécanique des sols qui se fait dans un premier temps pour compacter rapidement, pour pas avoir par la suite des niveaux de sol. Mais l'analyse évidemment se fait - on va le faire ensemble - l'analyse se fait sur la base de deux points, c'est-à-dire les points hauts qui se drainent facilement et les points bas, qui

est ici. Alors c'est sûr que ce point bas-là, il y a remplissage et il y a élévation du niveau. Sauf que par rapport aux points hauts existants, qui vont toujours exister, à ce moment-là ça ne cause pas un impact visuel. Je serais surpris.

**Me DENISE GOSSELIN**

Il n'est pas plus haut. Il ne deviendra pas plus haut.

**M. GILLES LEBOEUF**

Il ne peut pas parce qu'il faut drainer, il faut s'organiser pour que le drainage fonctionne. C'est un paramètre associé à toute planification d'un stationnement que de prévoir un drainage efficace. Sans ça, on se crée des problèmes à nous.

**Mme JOSÉE ROY**

Mais je pense qu'avec (...) de drainage, avec les niveaux finis, on va voir que les niveaux entre le boisé et le niveau du stationnement, il n'y a pas une si grosse différence que ça. Les gens ne verront pas le dessous des voitures quand ils vont passer sur le boulevard de Deux-Montagnes, il ne faut pas qu'ils s'attendent à ça.

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

Alors ce sera de nous préciser le réseau de drai-

nage qui est à compléter.

**Me DENISE GOSSELIN**

Et avec les plans et devis, on pourra mieux voir aussi et évidemment les simulations visuelles. On en a une qui n'est pas nécessairement à jour, là, mais...

**M. GILLES LEBOEUF**

Sauf que, chez nous, les plans et devis vont être faits dans un autre (...)

**Mme JOSÉE ROY**

Bien, le concept de drainage...

**M. GILLES LEBOEUF**

Je pense qu'on va pouvoir travailler à partir du concept de drainage, et les plans et devis vont reprendre ces notions-là. Mais on ne peut pas faire fausse route, hein...

**Me DENISE GOSSELIN**

C'est que les plans et devis dans le moment sont à toutes fins pratiques terminés puisqu'on est sur le point... on devrait normalement aller en appels d'offres, mais ils ne couvrent que la phase I, les plans et devis. Sauf que le reste, le remplissage,

c'est autre chose.

**M. JACQUES TALBOT**, analyste

Est-ce que je pourrais revenir juste sur l'aspect visuel. Si j'ai bien compris, ce que les requérants veulent dire, c'est que, actuellement, ils ont une certaine expérience, c'est le stationnement tel qu'il est construit autour de l'édifice communautaire, si je vais dans le marécage et que je le regarde, il est haut, il est à 2 mètres, 2,50 mètres. On est allés voir Donc, c'est cette impression d'un stationnement qui est comme suspendu, c'est-à-dire c'est difficile de le concevoir quand il va être étendu. C'est cette impression-là que les gens-là essaient de voir. Si je me promène autour du stationnement actuel qui est en surcharge ou qui est en stabilisation, je suis dans le marécage ou je suis devant la forêt, ce que j'ai devant moi, c'est un déblai. Je peux l'imaginer un peu plus beau, je peux l'imaginer moins de bloc, mais c'est ce que je vois.

**Me DENISE GOSSELIN**

Mais il semble que le tassement - on va peut-être documenter aussi - le tassement du sol, ça peut être assez spectaculaire. Je sais qu'à un autre endroit à un moment donné - pas dans ce projet-là

- ç'avait baissé peut-être d'une dizaine de pieds, ça s'est enfoncé. Alors je pense que les spécialistes qui travaillent su ça... Je pense qu'on documentera mieux cet aspect-là ou cette préoccupation-là.

**M. JACQUES TALBOT, analyste**

C'est ça, c'est juste cet aspect-là de perception actuelle, sur l'expérience actuelle, et si on la transfère dans un an ou deux s'il y a des stationnements, il ne faut pas...

**M. GILLES LEBOEUF**

Ça va être encore plus haut dans un an, ça va être encore plus haut. Ça va être encore plus haut, parce qu'il faut, nous autres, mettre une charge assez substantielle pour compacter.

**M. JACQUES TALBOT, analyste**

Ça peut être des blocs...

**M. GILLES LEBOEUF**

C'est toujours une question de coûts, hein. C'est qu'on veut utiliser les matériaux qui sont là pour bâtir le stationnement, pour le construire. On ne fera pas du transport de matériaux sans nécessairement les utiliser. Normalement, c'est un peu ce



qui se fait. Mais on va apporter une réponse.

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

En ce qui me concerne, j'ai l'impression qu'on a à peu près tout couvert. De votre côté, je ne sais pas s'il reste certains points...

**Me DENISE GOSSELIN**

On a des devoirs à faire.

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

Alors c'est ça, j'ai demandé à Mme Tousignant qu'elle m'apporte un calendrier et on pourrait fixer tout de suite la date de dépôt de documents. Est-ce que ce serait possible qu'une photo comme celle-là puisse nous être prêtée pour un certain temps pour qu'on l'apporte quand on va rencontrer les requérants?

**Me DENISE GOSSELIN**

Oui.

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

On vous la remettrait à la fin de la médiation.

**Mme JOSÉE ROY**

Je peux même vous en faire faire des 8 ½ X 11 si

ça...

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

Là-dessus, il me reste à vous remercier et je vous signale que nos réunions auront toujours lieu ici. La première fois, c'est dur à se rendre, mais après ça, . Si jamais il y avait un empêchement... On va tenter de toujours céduer les dates de rencontres pratiquement deux semaines d'avance. Alors là, il faut que je vérifie dans un premier temps si la date pour une prochaine rencontre avec les requérants peut se faire le 13, et si oui, on se rencontrerait, nous, dans le début de la semaine suivante, ça veut dire autour du 16, lundi ou le mardi.

**Mme DENISE GOSSELIN**

C'est Pâques.

**Mme JOHANNE GÉLINAS, commissaire**

Alors ce sera mardi le 18. Le lundi est congé, lundi de Pâques, alors ce serait le mardi. Ça va?

**AJOURNEMENT**

\* \* \*

Je, soussigné, **BERNARD J. RAVEAU**, sténographe officiel, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription fidèle et exacte des paroles recueillies au moyen du sténomasque, le tout conformément à la Loi.

ET J'AI SIGNÉ :

  
BERNARD J. RAVEAU, S.O.

/gg