

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

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

**PROJET DE RECONSTRUCTION DU COMPLEXE TURCOT À MONTRÉAL,
MONTRÉAL-OUEST ET WESTMOINT**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 11 mai 2009, 19 h
Centre récréatif Saint-Zotique
75, square Sir-Georges-Étienne-Cartier
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 11 mai 2009	1
MOT DU PRÉSIDENT	1
REQUÊTES ADRESSÉES À LA MINISTRE DEMANDANT LA TENUE D'AUDIENCES PUBLIQUES	9
PRÉSENTATION DU PROMOTEUR :	
ALAIN-MARC DUBÉ	44
<u>PÉRIODE DE QUESTIONS :</u>	
MAGGIE SAINT-GEORGES.....	56
GENEVIÈVE LOCAS.....	58
DANIEL BRETON	60
GUY BIRON.....	64
XAVIER DAXHELET	68

MOT DU PRÉSIDENT

M. MICHEL GERMAIN, président:

5 Mesdames et Messieurs, bonsoir. Bienvenue à cette première partie d'enquête et d'audience publique portant sur le Projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount. Bienvenue également aux personnes qui suivent les travaux de la commission d'enquête sur le Web au moyen de la webdiffusion.

10 Je suis Michel Germain et je préside cette commission d'enquête et d'audience publique qui a la responsabilité de réaliser le mandat donné au BAPE par la ministre du Développement durable de l'Environnement et des Parcs, madame Lyne Beauchamp. Je suis secondé par les commissaires Anne-Marie Parent, ainsi que monsieur Jean-François Longpré.

15 Permettez-moi de vous faire la lecture du mandat reçu de la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. - Attendez un petit instant, parce que je n'ai pas la requête avec moi.

20 Alors je vais vous faire la lecture de la requête ; la lettre est adressée à monsieur Pierre Renaud en date du 16 avril 2009 :

25 *«Monsieur le président, en ma qualité de ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et en vertu des pouvoirs que me confèrent le troisième alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la Qualité de l'Environnement, je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'Environnement de tenir une audience publique concernant le projet de reconstruction du complexe Turcot sur le territoire des municipalités de Montréal, Montréal-Ouest et Westmount, par le ministère des Transports et de me faire rapport de ses constatations, ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite. Le mandat du Bureau débutera le 11 mai 2009, et je joins à la présente la demande d'audiences qui m'a été adressée concernant ce projet.»* Alors en date du 16 avril, bien entendu.

35 Le président du BAPE nous a donc confié le présent mandat d'enquête et d'audience publique.

40 Il faut rappeler qu'une commission d'enquête n'est pas un tribunal et que son rôle n'est pas de prendre une décision. Son mandat est d'établir les faits concernant les répercussions du projet et de proposer à la ministre un éclairage sur les principaux enjeux soulevés par ce dernier.

À cette fin, la commission a, outre sa responsabilité d'enquêter, celle de faciliter l'accès du public à l'information sur les enjeux soulevés par le projet et elle doit recueillir l'opinion des personnes intéressées.

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

50 Ainsi, dans le cadre de la Loi sur le développement durable qui engage les ministères et organismes du gouvernement du Québec à déterminer les actions qu'ils mèneront pour contribuer à l'atteinte de la Stratégie gouvernementale de développement durable, le BAPE s'est donné un plan d'action et une démarche d'analyse. Celle-ci permet aux commissions d'enquête de considérer l'ensemble des 16 principes de la Loi afin d'intégrer la recherche d'un développement durable dans leur démarche d'analyse.

55 La présente commission dispose des pouvoirs et de l'immunité des commissaires en vertu de la Loi sur les commissions d'enquête. Mes collègues et moi, nous sommes engagés à respecter le code d'éthique et de déontologie des membres du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Cela signifie, notamment, que la commission a un devoir de neutralité, d'impartialité et de réserve et qu'elle doit agir équitablement envers
60 tous les participants tout en suscitant le respect mutuel et en favorisant leur participation pleine et entière.

65 À cet effet, il ne sera toléré aucune forme de manifestation, d'approbation ou de désapprobation, de remarques désobligeantes, de propos diffamatoires ou de attitudes méprisantes. Respecter ces règles permet des débats sereins et constitue également la meilleure façon d'éviter d'éventuelles poursuites.

70 Il y a lieu de préciser que parallèlement aux travaux de la commission, le présent projet fait l'objet d'une évaluation environnementale de la part du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

75 Le gouvernement du Québec rendra une décision sur le projet en dernier lieu. C'est dans ce contexte qu'a été constituée cette commission d'enquête et d'audience publique qui effectue l'examen public du projet de manière à satisfaire aux exigences de la Loi sur la Qualité de l'environnement. Pour les personnes intéressées à obtenir plus de renseignements sur la procédure d'évaluation environnementale, je vous invite à vous rendre à l'arrière où une documentation pertinente est disponible.

80 Le mandat de la commission d'enquête débute aujourd'hui, le 11 mai 2009, et est d'une durée maximale de 4 mois. Ainsi le rapport du BAPE sera remis à la ministre au plus tard le 11 septembre 2009.

85 Voici un aperçu du déroulement de cette première soirée qui se déroulera selon nos règles de procédure. De façon à favoriser un débat éclairé, serein et respectueux, j'expliquerai les règles générales ainsi que la façon de procéder. Ensuite, je présenterai l'équipe qui assiste la commission et les personnes-ressources invitées. Puis, les requérants dont les demandes d'audience publique ont été transmises au BAPE par la ministre seront

invités à exprimer les motifs de leur requête. Enfin, j'inviterai le représentant du promoteur à décrire les grandes lignes de son projet.

90

À la suite de ça, une pause d'environ 15 minutes suivra la présentation du promoteur. C'est à ce moment qu'un registre sera disponible à l'arrière de la salle pour ceux et celles qui désirent poser des questions sur le projet. Au retour de la pause, les personnes inscrites seront appelées dans l'ordre d'inscription à venir poser leurs questions.

95

L'audience publique est divisée en deux parties. La première partie débute ce soir et la commission siègera au fur et à mesure de ses besoins.

L'objectif de cette première partie d'audience vise à compléter l'information sur le projet. Elle donne la possibilité à la commission, ainsi qu'aux personnes et aux groupes qui le désirent de poser des questions et d'obtenir des réponses du promoteur, ainsi que des compléments d'informations ou des réponses de la part des personnes ressources. Elle permet donc de mieux cerner les enjeux relatifs au projet et d'enrichir nos connaissances sur divers sujets. Elle ne sert pas à recevoir les opinions des participants mais bien les questions qu'ils désirent poser. Cela ne veut pas dire que nous ne voulons pas entendre votre opinion mais plutôt que nous l'entendrons seulement en deuxième partie d'audience publique.

100

105

Une petite mise au point, aussi une précision. Pour cette première partie d'audience, nous allons consacrer des séances particulières à deux sujets, soit les sols contaminés et la qualité de l'air. Le sujet des sols contaminés sera traité en priorité à la séance du mercredi 13 mai, en après-midi à 13h30, et la qualité de l'air sera traitée ce même mercredi à la séance en soirée à compter de 19h. Nous allons donc concentrer nos efforts sur ces sujets au moment de ces séances et non exclusifs, mais il y aura des spécialistes qui pourront répondre à des questions plus pointues sur la qualité de l'air et la qualité des sols.

110

115

Ceux et celles parmi vous qui ont des questions particulières à propos de la qualité de l'air sont donc invités à participer à ces séances ; mais comme je vous le dis, pour les questions plus générales, il sera possible d'obtenir des informations à toutes les séances. Si cela vous est impossible d'assister à ces séances de mercredi, vos questions seront admises tout de même aux autres séances. Comme je l'ai mentionné.

120

Pour ce qui est de la deuxième partie de l'audience publique ce sera le moment où la commission d'enquête entendra l'opinion de ceux et celles qui désirent exprimer leurs positions sur le projet.

125

Alors je vous le rappelle, ce soir, ainsi que les soirs subséquents de cette semaine, ne servent pas à entendre l'opinion des gens, ni entendre leurs réactions à des réponses qui seraient formulées par le promoteur ou par des personnes-ressources. Le moment pour réagir au contenu des réponses obtenues, ce sera la seconde partie de l'audience publique qui se tient en juin.

130

135 Pour vos mémoires, ceux qui désirent exprimer leur opinion en juin, je vous demande de signifier le plus tôt possible votre intention de déposer un mémoire à la coordonnatrice du secrétariat de la commission, madame Monique Gélinas, qui est ici ce soir à l'arrière de la salle. Cela facilitera la logistique de la deuxième partie de l'audience publique. De plus, afin de nous permettre d'en faire une lecture attentive et appropriée, vous devrez nous faire parvenir vos mémoires 4 jours avant le début de la deuxième partie, soit au plus tard le 11 juin 2009.

140 Au moment de la présentation de votre mémoire, nous échangerons avec vous afin de bien comprendre votre position sur le projet. Vous pouvez également déposer votre mémoire sans le présenter ou opter uniquement pour une présentation verbale devant la commission sur le projet. Ces trois options sont donc possibles. Au moment de signifier votre intention de mémoire, vous n'avez qu'à le signaler à madame Gélinas.

145 À la fin de la partie publique du mandat, donc à la fin de la deuxième partie de l'audience publique, la commission pourrait avoir à poursuivre ses recherches, bien entendu pour approfondir le dossier. Dans un tel cas, les questions de la commission et les réponses obtenues, ainsi que les nouveaux documents seront rendus publics sur le site Web du BAPE. Ils deviendront accessibles dans les centres de documentation permanents au bureau du BAPE à Québec et à la bibliothèque de l'UQAM.

155 Il en sera de même pour tous les autres documents relatifs au dossier, dont ceux qui seront déposés par la commission dans le contexte du mandat. Par ailleurs, ce qui est dit en audience est enregistré et les fichiers audio seront ajoutés à la documentation dans le site Web du BAPE jusqu'à ce que les transcriptions, donc nous avons... tout ce qui est dit est pris en sténotypie ce soir, y soient déposées, habituellement le délai est d'environ une semaine après la fin de la première partie de l'audience publique. Nous avons également des centres de consultation dans le secteur autour du projet et compte tenu de la politique de développement durable du BAPE, nous nous sommes assurés que ces centres disposent d'un accès gratuit Internet, mais nous n'y déposerons pas des copies de tous les nouveaux documents qui seront produits au cours du mandat ; il y aura une exception s'il y a des documents lourds à télécharger, ils seront déposés par contre en copie papier.

165 Donc, nous encourageons l'utilisation de l'Internet pour la consultation des documents. Si certains d'entre vous ont des besoins spécifiques de consultation sur certains documents, veuillez nous le faire savoir en vous adressant au personnel à l'arrière de la salle ou en utilisant notre ligne 800.

170 Je vais maintenant expliquer comment nous allons procéder ce soir et lors des autres séances de la première partie de l'audience publique. Voyons la disposition de la salle. Au centre, face à vous, la commission d'enquête. À ma gauche, la table des analystes, celle des personnes-ressources et la table de la sténotypie qui s'occupe des transcriptions, donc, du côté gauche. À l'arrière de la salle, nous avons la table de l'équipe

175 de la commission qui est située à l'accueil . À ma droite, la table des représentants du promoteur, et devant nous, où vous viendrez poser vos questions.

180 L'inscription pour les questions, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, se fait à l'arrière de la salle auprès de la conseillère en communication. Le registre pour ce soir sera ouvert à la première pause. Deux questions sont admises par intervention. Cette règle a pour but de permettre au plus grand nombre de participants de poser leurs questions. Vous êtes bien sûr les bienvenus pour vous réinscrire au registre.

185 Je vous demande d'éviter les préambules à vos questions, c'est-à-dire, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, les positions relatives au projet se communiquent en seconde partie de l'audience publique et non cette semaine. Alors les seuls préambules qui seront acceptés en début de question sont ceux qui sont indispensables à la compréhension de la question, comme une mise en situation, par exemple.

190 Mes collègues et moi pouvons intervenir en tout temps auprès des personnes ressources et des représentants du promoteur pour obtenir de l'information supplémentaire dans la foulée de cette question.

195 Toutes les questions du public, donc les questions que vous venez poser, comme les réponses, doivent m'être adressées. Je dirigerai les questions aux personnes concernées. Il est possible que j'adresse la question à une autre personne en plus de la personne initialement interpellée. Pour les questions posées par les commissaires, les porte-parole sont invités à répondre directement à ces derniers.

200 Les questions qui ne peuvent obtenir des réponses immédiates de la part du promoteur ou des personnes-ressources, parce que nécessitant une recherche ou un développement, devront être traitées avec diligence par les personnes-ressources et les représentants du promoteur. La commission se chargera d'obtenir les réponses lors de séances ultérieures ou par écrit si la réponse demande un développement important. Ces
205 réponses font partie du dossier et seront rendues publiques.

210 Si une information ou un document demandé par la commission est considéré comme confidentiel par la personne qui doit le déposer, celle-ci doit lui en faire part au moment même de la demande de la commission. Si la commission le juge nécessaire, cette information doit lui être remise avec la mention «*confidentiel*». Nous permettrons alors aux personnes concernées d'établir, s'il y a lieu, le préjudice qui pourrait être encouru si le document était rendu public. Nous rendrons ensuite une décision écrite à l'effet de rendre publique en tout ou en partie ou de ne pas rendre publique l'information, et cette décision, bien entendu, sera également rendue publique.

215 Les personnes concernées par la décision bénéficieront d'un délai pour réagir à cette décision, à la suite de quoi l'information sera rendue publique en tout ou en partie ou sera renvoyée à la personne qui l'a fournie sans que la commission en tienne compte dans

220 ses travaux. Exceptionnellement, la commission pourrait par contre conserver cette information-là, si elle la juge essentielle sans la rendre publique s'il y avait un préjudice important établi lors de l'analyse de ce document.

225 Le participant qui désire donner une information ou déposer un document au cours de l'audience publique, mais qui a des doutes quant à la nature confidentielle de cette information peut s'adresser à la coordonnatrice qui se chargera de vérifier le tout auprès de la commission.

230 Il n'est pas nécessaire de déposer un document ou d'en demander le dépôt pour attirer notre attention sur le contenu que vous désirez mettre en lumière. Ainsi, vous pouvez seulement nous communiquer la référence à un document. La commission examinera son contenu comme elle le fait pour les documents déposés.

235 Je tiens à souligner que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement s'est donné une déclaration de service aux citoyens et met à votre disposition un questionnaire afin d'évaluer la qualité de nos services. Dans le but de nous aider à mieux vous servir je vous demande de bien vouloir remplir le questionnaire et le remettre au personnel à l'arrière de la salle.

240 J'ai maintenant de vous présenter l'équipe de la commission d'enquête. Donc, à ma gauche, les analystes : madame Sophie Hamel Dufour, ainsi que monsieur Jasmin Bergeron et un petit peu plus à l'arrière, monsieur Guy Fortin. À l'arrière de la salle, nous avons notre coordonnatrice, madame Monique Gélinas, ainsi que madame Nancy Deschênes, qui est notre agente de secrétariat. Il y a également la conseillère en communications, madame Danièle Hawey. Je voudrais également souligner l'excellent travail de monsieur Pierre Dufour, qui est notre responsable à Québec de la webdiffusion et qui écoute cette web
245 diffusion pour s'assurer qu'elle demeure opérationnelle.

250 L'organisation technique et la logistique des séances publiques sont sous la responsabilité du Centre des services partagés du Québec, qui sont assis à l'extrême gauche. Le responsable de la logistique est monsieur Daniel Moisan, il est accompagné de monsieur Richard Grenier, technicien du son. Nous avons deux sténotypistes, mesdames Yolande Tiesdale et madame Louise Philibert, qui vont se relayer pendant les travaux de la commission.

255 Comme vous le savez, nous offrons des services de traduction simultanée aux séances tenues en soirée, et nous remercions nos interprètes qui sont mesdames Linda Ballantyne, Anne Farkas, Shorey Monajem et Marie-Christine Renaud.

260 Nous allons passer maintenant à la présentation des personnes ressources. J'invite le porte-parole du promoteur à nous présenter son équipe. Alors je vais donner la parole à monsieur Alain-Marc Dubé qui va présenter ses principaux collaborateurs.

265 Alors bonsoir, Monsieur Dubé. Et à vous la parole. Alors on comprend ce soir, tout à l'heure vous allez faire votre présentation, mais pour tout de suite, immédiatement, ça va être simplement de présenter les personnes ressources qui vous accompagnent à la table.

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

270 Alors merci, Monsieur le Président. J'aimerais vous présenter, immédiatement à ma droite, madame Anne Pelletier qui est directrice-adjointe du Bureau de Projet complexe Turcot ; à sa droite, madame Sylvie Tanguay qui est la responsable de l'étude d'impact sur l'environnement qui a été produite dans le cadre du Projet complexe Turcot et derrière moi, l'équipe technique pour supporter la présentation de ce soir.

275 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Très bien, je vous remercie. Bien entendu le ministère a d'autres spécialistes qui sont ici ce soir.

280 Maintenant, je vais aller du côté des personnes ressources, donc qui sont assises à la gauche. Je vais commencer par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Madame Dallaire.

MME DANIELLE DALLAIRE :

285 Je suis Danièle Dallaire, je suis chargée de projet pour l'évaluation environnementale à la Direction des Évaluations environnementales du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

290 **M. HERVÉ CHÂTAIGNIER :**

Moi je suis Hervé Châtaignier à la Direction des Évaluations environnementales du ministère du Développement durable, Environnement et Parcs, et je travaille avec Danielle Dallaire.

295 **M. NORMAND KING :**

300 Bonsoir, mon nom est Normand King, je représente le ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec, je travaille actuellement à la Direction de la Santé publique de l'Agence de la santé et des Services sociaux dans le secteur environnement urbain et santé et je serai épaulé par d'autres personnes selon les questions qui nous seront adressées; j'ai d'autres spécialistes qui collaborent avec moi, qui pourraient m'aider à répondre à vos questions au besoin.

M. MICHEL GERMAIN, président:

305

Très bien, merci. À la seconde table?

MME JOHANNE POIRIER :

310

Je suis Johanne Poirier, je suis directrice du Service de l'Aménagement urbain pour la Ville de Westmount.

M. ALAIN TRUDEAU :

315

Bonsoir, Alain Trudeau, je suis le représentant de la Ville de Montréal.

M. MICHEL VEILLEUX :

320

Bonsoir, Michel Veilleux, je suis vice-président adjoint planification et innovation à l'Agence métropolitaine de transport.

M. MICHEL GERMAIN, président:

325

Très bien, je vous remercie. Nous avons également des représentants de l'Agence métropolitaine de transport, je crois, Monsieur Michel Veilleux est ici ce soir. - Ah, vous étiez déjà là. Très bien. Alors si vous voulez vous présenter, ainsi que les personnes qui vous accompagnent... - Excusez-moi, il est supposé y avoir un représentant de la Ville de Montréal, de la Ville de Montréal-Ouest et de la Ville de Westmount... Donc, c'est pour ça que j'avais une petite différence dans les noms qui sont indiqués ici.

330

Alors nous avons également, aussi sur demande des organismes que nous pouvons contactés, donc nous avons comme organismes, le Canadien National, le chemin de fer du Canadien Pacifique, la Communauté métropolitaine de Montréal, le ministère des Ressources naturelles et de la faune, ainsi que Parcs Canada. Alors ces organismes-là peuvent être contactés par écrit. Donc, à ce moment-là, la procédure c'est que la commission adresserait des questions par écrit à ces organismes-là.

335

340

Éventuellement si d'autres questions nous sont posées et qu'il ne semble pas y avoir de personnes pouvant répondre bien entendu à la question, la commission peut faire les recherches nécessaires pour retrouver l'organisme qui pourrait répondre à ces questions.

345

Alors la ministre nous a également communiqué des requêtes, outre celles du ministère des Transports, qui sera présentée tout à l'heure au moment où le promoteur fera sa présentation, nous avons également reçu ces derniers jours, et ainsi qu'aujourd'hui, des requêtes de la ministre, étant donné que la période de 45 jours permettant aux groupes et aux personnes intéressées à faire une demande d'audience se terminait vendredi dernier;

alors nous avons une série de requêtes que nous avons reçues et c'est possible que la liste ne soit pas exhaustive.

350 Néanmoins, à partir de la liste que j'ai, je vais appeler, par ordre de présentation de réception des requêtes, les personnes concernées ou les organismes.

355 Alors sans plus tarder, je vais inviter Concertation Ville-Émard/Côte-St-Luc et on m'indique que...est-ce que Mobilisation Saint-Paul ferait une lecture conjointe de leur requête? Alors je vais inviter leur représentant à s'avancer à la table ici en avant.

MME GENEVIÈVE LOCAS:

Bonsoir.

360

M. MICHEL GERMAIN, président:

Bonsoir, Madame, si vous pouvez vous nommer.

365

MME GENEVIÈVE LOCAS:

Geneviève Locas. En fait c'est Concertation Ville-Émard / Côte-Saint-Paul.

M. MICHEL GERMAIN, président:

370

Oui, j'ai fait l'erreur. Côte-Saint-Paul

MME GENEVIÈVE LOCAS:

375

Merci. Donc, Geneviève Locas, je représente ici Concertation Ville-Émard / Côte-Saint-Paul, mais également, je suis la porte-parole de Mobilisation Turcot.

«Madame la Ministre,

380

Par la présente Concertation Ville-Émard / Côte-Saint-Paul vous demande de donner le mandat au Bureau d'audience publique sur l'environnement (BAPE) de tenir une audience publique sur le projet du Complexe Turcot.

385

Nous croyons que des audiences publiques sont nécessaires pour permettre à la population et aux organismes préoccupés par le projet d'être adéquatement informés et de s'exprimer sur ce projet qui aura des impacts significatifs, notamment sur les quartiers de Ville-Émard et Côte-Saint-Paul.

390

Les audiences publiques sont nécessaires pour mettre en lumière certaines répercussions du projet tel que présenté par le ministère du Transport du Québec.

- 395
- *Le projet n'inclut pas de mesures concrètes qui diminueraient la pollution causée par le transport automobile et ses effets négatifs des populations locales.*
 - *La nouvelle structure proposée formera un véritable mur qui enclavera le secteur de Côte-Saint-Paul et freinera son développement économique et social à long terme.*
 - *Le projet n'incorpore pas de mesures concrètes qui réduiraient les émissions de gaz à effet de serre, source incontournable du réchauffement de la planète.*

400 *Pour toutes ces raisons et plusieurs autres, nous vous demandons de tenir des audiences publiques sur ce projet.*

405 *Par ailleurs, en vue de la tenue de ces audiences, nous jugeons que la présence et l'expertise d'un urbaniste au sein de la Commission d'étude pour ce projet est nécessaire pour l'analyse des divers impacts sur les quartiers de Ville-Émard et Côte-Saint-Paul.*

Veillez agréer, Madame la Ministre, nos salutations les plus distinguées.»

M. MICHEL GERMAIN, président:

410 Alors je vous remercie. Vous allez faire la lecture de Mobilisation Turcot également?

MME GENEVIÈVE LOCAS :

415 En fait, pour Mobilisation Turcot, l'essentiel du message est le même.

M. MICHEL GERMAIN, président:

Très bien, je vous remercie.

420 Nous allons maintenant inviter Solidarité Saint-Henri. Bonsoir, Madame.

MARIE ST-GEORGES :

425 Marie St-Georges, coordonnatrice de la Table de concertation Solidarité Saint-Henri, également porte-parole pour Mobilisation Turcot. Notre lettre :

«Madame la Ministre,

430 *Par la présente, Solidarité Saint-Henri, table de concertation en développement social local regroupant plus d'une vingtaine d'organismes travaillant dans le quartier, vous demande de mandater le Bureau d'audiences publiques sur l'Environnement, de tenir une audience publique sur le projet du Complexe Turcot.*

435 Je vous dirais, qu'étant donné que l'essentiel de notre lettre se ressemble avec nos
partenaires de Ville-Émard /Côte-Saint-Paul, les deux seuls points que j'aimerais souligner :

«Nous aimerions mettre en lumière certaines répercussions, dont :

440 *Le projet prévoit la démolition de nombreux logements dans le quartier Saint-Henri,
expropriant ainsi environ 400 citoyens.*

*La nouvelle structure proposée formera un véritable mur qui enclavera certains
quartiers du sud-ouest et freinera son développement économique et social à long terme.»*

445 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Je vous remercie.

450 Nous allons maintenant inviter Prévention Sud-ouest. Bonsoir, Madame, si vous
voulez bien vous identifier.

MME DIANE LEMON :

455 Diane Lemon de Prévention Sud-ouest. Prévention Sud-ouest, Madame la Ministre...
en fait, je vais vous lire ma lettre textuellement :

«Madame la Ministre,

460 *Prévention Sud-ouest, un organisme en prévention de la criminalité et soucieux d'un
environnement sécuritaire pour les résidents du Sud-ouest de Montréal, vous demande de
donner le mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) de tenir une
audience publique sur le projet de reconstruction du complexe Turcot.*

465 *Ces audiences publiques permettront aux citoyens et aux organismes préoccupés
par cette reconstruction d'être informés et de s'exprimer sur ce projet qui aura des impacts
significatifs sur les quartiers du Sud-ouest de Montréal traversés par ces structures.*

Certains aspects de ce projet nous préoccupent :

470 *Les impacts sur la circulation locale, que ça soit en vélo, pour les piétons ou en
voiture*

L'incidence sur le développement urbain de ce secteur de Montréal

*L'enclavement des quartiers et l'isolement des populations contribuant à accroître les
méfaits et les vols*

L'impact sur le niveau de bruit et de la pollution

475 *C'est pourquoi nous vous demandons de tenir des audiences publiques sur ce projet.*

Recevez, Madame la Ministre, nos salutations les plus distinguées.»

480 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Merci, Madame.

485 Nous allons maintenant inviter Pro-Vert Sud-Ouest. Alors vous identifier, s'il vous plaît. Bonjour.

JEAN-CHRISTOPHE LESSARD :

490 Bonsoir, donc, Jean-Christophe Lessard de l'organisme environnemental Pro-Vert Sud-Ouest.

«Madame la Ministre,

495 *Par la présente, notre organisme, Pro-Vert Sud-Ouest, vous demande d'ordonner au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir des audiences publiques concernant le projet du MTQ visant la réfection de l'Échangeur Turcot.*

500 *Ces audiences sont essentielles afin que le gouvernement tienne compte des revendications de la population et que l'équipe du MTQ révise son projet pour le mieux.*

En tant qu'organisme environnemental du quartier touché par le projet, Pro-Vert Sud-Ouest espère que, dans le contexte des audiences, une attention particulière sera accordée à certains aspects tels que ceux ci-dessous :

505 *Premièrement, les scénarios alternatifs pour la reconstruction de l'échangeur en inspiration des modèles plus progressistes observés ailleurs qu'au Québec.*

Deuxièmement, le degré de cohérence entre le projet actuel du MTQ et la politique environnementale émise en 1994 par ce même ministère.

510 *Troisièmement, le degré de légitimité des obstacles identifiés par le MTQ pour proposer un projet qui réduirait la circulation à moins de 280 000 véhicules par jour en 2015 (au lieu de dépasser les 300 000 dans le projet actuel).*

Face au manque de considération environnementale du projet du MTQ, nous espérons que les commissaires retenus seront outillés pour examiner ces types d'aspects.

515 *Veillez agréer, Madame la Ministre, nos salutations les meilleures.»*

M. MICHEL GERMAIN, président:

520 Merci, Monsieur.

Nous allons maintenant inviter Québec Solidaire Saint-Henri/ Ste-Anne. Bonsoir, Monsieur, si vous voulez bien vous identifier.

525 **FREDERIC JONES :**

Bonsoir, Messieurs et Mesdames, je m'appelle Frederic Jones. Je représente Québec Solidaire Saint-Henri/Sainte-Anne. Voici la lettre qu'on a envoyée à Madame Lyne Beauchamp, ministre du Développement durable de l'Environnement.

530

«Objet : Demande d'audience publique sur le projet de refaire l'échangeur Turcot.»

Madame la Ministre,

535

Par la présente, l'Association des circonscriptions Saint-Henri – Sainte-Anne de Québec Solidaire vous demande de donner le mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) de tenir une audience publique sur le projet de refaire l'échangeur Turcot. Nous croyons que les audiences publiques sont nécessaires pour permettre à la population des organismes préoccupés par le projet d'être adéquatement informés et de s'exprimer sur ce projet qui aura des impacts significatifs sur le sud-ouest et toute la région de Montréal.

540

Les audiences publiques sont nécessaires pour revoir l'impact sur la région et évaluer les possibilités de réduire les effets néfastes pour la population.

545

L'augmentation du nombre de voitures qui vont emprunter l'échangeur Turcot et l'augmentation de la pollution qu'il engendre.

L'augmentation des GES.

L'impact sur la santé de la population.

Le manque de transports en commun dans le projet.

550

La démolition des logements locatifs.

L'emploi des remblais et leur effet sur la vie des quartiers et leurs résidents.

L'impact sur l'espace urbain.

555

Pour toutes ces raisons et plusieurs autres, nous vous demandons de tenir des audiences publiques sur ce projet.

Veillez agréer, Madame la Ministre, nos salutations les plus distinguées.»

560

M. MICHEL GERMAIN, président:

Merci, Monsieur.

La prochaine requête vient de l'Arrondissement le Sud-ouest de Montréal. Je vais en faire la lecture :

565

«Madame la Ministre,

570

Par la présente, l'arrondissement du Sud-ouest de la Ville de Montréal sollicite officiellement la tenue d'une audience publique sur le projet de reconstruction du Complexe Turcot.

575

Cette audience, menée par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, permettra à notre arrondissement, qui administre le territoire sur lequel les impacts urbains de ce projet se concentrent en bonne partie, de faire valoir l'importance de bien considérer tous les enjeux soulevés par ce réaménagement.

580

Nous vous serions donc gré d'accéder à notre demande. Ainsi, nous pourrions aborder un ensemble de préoccupations sociales, économiques, physiques (sur le paysage) et fonctionnelles (particulièrement sur le transport urbain) et diverses problématiques liées à la qualité du milieu de vie, aussi bien en termes de pollution de l'air que de gestion du bruit généré par un tel ouvrage.

585

Nous vous remercions à l'avance de l'intérêt que vous accorderez à la présente et vous prions, Madame la Ministre, d'agréer l'expression de nos sentiments les plus distingués.»

590

Maintenant, je vais inviter un représentant ou une représentante du Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve à venir faire la lecture de sa requête.

Alors, bonsoir, Messieurs. Si vous voulez vous présenter, votre requête est un petit peu plus longue que les autres, je vous demanderais, si c'est possible, de la synthétiser.

M. PIERRE BRISSET :

595

Oui, c'est ça que je faisais. Mon nom c'est Pierre Brisset et puis évidemment on m'a demandé de couper la parole un peu, parce que je pourrais parler pendant des heures de temps. Alors voilà :

600

«Madame Beauchamp,

En tant que ministre du Développement durable, etc., nous vous demandons de mandater le Bureau d'audiences publiques en environnement pour obtenir une audience publique sur l'ensemble des projets associés à la réfection du Complexe Turcot.

605

Donc, voici ce qui motive notre requête pour cette audience :

Dans la présente demande, nous tenons à identifier les considérations entourant les besoins d'intervenir dans cet échangeur. Ensuite des critères urbains seront identifiés pour établir les enjeux.

610

Bon. Les considérations entourant la reconstruction de l'Échangeur Turcot. Il faut comprendre que l'autoroute Ville-Marie est une voie rapide pendulaire, c'est-à-dire utilisée quotidiennement pour des allers-retours jusqu'aux lieux de travail. Inachevée, elle fut débutée hâtivement pendant la crise d'octobre 1970 et elle se doit d'être maintenant

615 *déclassée puisqu'elle ne fait plus partie de l'autoroute transcanadienne. (Comme ce fut le cas avec l'autoroute de la colline parlementaire Dufferin-Montmorency à Québec.)*

620

En effet, il existe présentement 5 autres autoroutes parallèles à l'autoroute Ville-Marie dans la grande région de Montréal. Il s'agit de les raccorder pour qu'elles soient plus efficaces.

L'autoroute 15, aussi construite rapidement avant l'Expo, est le seul lien national pan québécois, c'est-à-dire qui a relié tout l'ouest du Québec ensemble.

625

La détérioration, évidemment, requiert son remplacement assez rapide, parce que ça aussi ç'a été construit en 8 mois.

630

En tenant compte de son rôle secondaire du croisement d'un axe national avec l'embranchement local, l'échangeur Turcot ne doit pas être vu comme étant le centre névralgique du réseau autoroutier de Montréal. Le centre névralgique se trouve vraiment à l'intersection de la 15, puis de la 40, où l'autoroute transcanadienne croise l'autoroute pan québécoise.

635

Donc, on a établi des critères d'aménagement pour la reconstruction de l'échangeur Turcot.

640

Toutes interventions doivent éliminer les barrières physiques coupant les quartiers enclavant les secteurs limitrophes - d'autres participants vous ont déjà élaboré ça.

Surtout toutes interventions doivent rester à l'intérieur des emprises (les emplacements) existantes sans aucune expropriation de terrains dans les quartiers résidentiels de Saint-Henri. Il y en a eu déjà en 70, faut pas répéter la même chose.

Une intervention permettant la possibilité de diminuer le niveau d'achalandage des autos solos doit être prévu dans le concept de réaménagement.

Évidemment il faut rajouter des réseaux de transports collectifs pour prendre la relève des autos qu'on espère éliminer.

645

Les interventions particulières. Nous on vise qu'en 2020, on pourrait couper de moitié le volume de trafic de 280 000 à 150 000. Mais bon, bref, il y a d'autres études à faire là-dessus.

650

En effet, toute intervention sur Ville-Marie doit permettre l'élimination de bretelles redondantes aménagées pour accommoder des liens locaux, comme, par exemple, Verdun au Centre-ville, Notre-Dame-de-Grâce au Centre-ville, etc., donc devraient pas être reconstruites.

655 *Toute intervention sur Ville-Marie devrait permettre l'élagage, c'est-à-dire l'élimination progressive de sa largeur des structures pour diminuer le surplus des voies de cette autoroute afin d'aménager d'autres réseaux de transport en commun dans l'emprise.*

660 *On parle beaucoup, à plus court terme, l'aménagement d'une ligne de train de Lachine vers le Centre-ville.*

665 *Alors pour l'autoroute 15, je vais sauter ça. Alors pour l'autre intervention, quoique j'en avais parlé pour l'autoroute 15, qu'il y a possibilité de l'enfourir même avec les égouts en dessous de LaVérendrye, d'enfourir une partie entre Eadie puis Hadley... - je ne vais pas vous lire tout le texte qui est là.*

670 *Et puis d'autres interventions dans la cour Turcot, chose très importante, puis on a tendance à oublier, c'est de préserver les cours de triage dans Turcot pour l'entretien, le remisage, ravitaillement et réparation des trains passagers destinés au service interurbain et de banlieue.*

675 *La fonction de triage, on aurait espéré, doit être conservé dans la cour Turcot pour pouvoir répondre à une nouvelle demande des transports de personnes sur rail qui deviennent plus une tendance si on prend les ouï-dire de monsieur Obama récemment avec les réseaux de TGV qu'ils veulent envoyer à Montréal.*

Alors en souhaitant une réponse positive de votre part, nous vous transmettons, Madame Beauchamp, nos plus sincères salutations.»

680 *J'espère que j'ai été assez court.*

M. MICHEL GERMAIN, président:

Merci, Monsieur Brissette.

685 La prochaine requête a été adressée à la ministre par la Fédération des chambres de commerce du Québec. Je vais en faire la lecture :

690 *«Madame la Ministre,*

Conformément aux règles établies, la Fédération de chambres de commerce du Québec désire se prononcer sur le projet de reconstruction du complexe Turcot et vous invite, par la présente, à mandater le BAPE de tenir une audience publique sur le sujet.

695 *Grâce à son vaste réseau de 162 Chambres de commerce, la FCCQ représente plus de 40 000 entreprises et 100 000 gens d'affaires exerçant leurs activités dans tous les secteurs de l'économie et sur l'ensemble du territoire québécois. Après 100 ans d'existence,*

700 *elle demeure l'ardent défenseur des intérêts de ses membres au chapitre des politiques publiques favorisant un environnement d'affaire innovant et concurrentiel.*

À l'instar du gouvernement, nous croyons que la reconstruction du complexe Turcot est non seulement éminemment nécessaire, mais elle constitue une solution de premier niveau pour la relance économique souhaitée dans le contexte actuel.

705 *Nous croyons également qu'il est indispensable de reconstruire pour offrir les meilleures conditions de transport pour notre commerce en général, tout en revalorisant notre environnement.*

Ainsi, nous souhaitons appuyer les objectifs visés par le projet, soit :

- 710 *-Optimiser la sécurité, la fiabilité, la fonctionnalité et la longévité des ouvrages;
-Intégrer les infrastructures au milieu naturel et urbain;
-Réaménager le paysage urbain de cette portion du territoire montréalais;
-Favoriser et soutenir le développement économique régional.*

715 *Sans compter les 23 000 emplois créés ou soutenus par le projet durant 7 ans. Nous souhaitons faire connaître qu'il s'agit ici d'une nécessité absolue d'un axe routier stratégique pour le grand Montréal et sa vitalité économique.*

720 *Nous entendons donc soutenir l'initiative du ministère des Transports qui semble avoir bien cerné la problématique et qui a su faire preuve d'ouverture en bonifiant constamment son projet pour offrir les meilleures conditions de développement durable.*

En espérant pouvant faire valoir notre point de vue, nous vous prions, Madame la Ministre, d'accepter nos sincères salutations.»

725 *Maintenant la prochaine requête est Regroupement des organismes pour aînés et aînées du sud-ouest de Montréal.*

730 *Alors j'avais un point d'interrogation, est-ce qu'il y a un représentant de cette association dans la salle? Bonsoir, Madame, alors si vous voulez bien vous identifier.*

MME HUGUETTE ROY :

735 *Huguette Roy pour le Regroupement des aînés du sud-ouest de Montréal, autrement dit le ROPASOM.*

«Madame la Ministre,

740 *Le ROPASOM vous demande de donner le mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'Environnement de tenir une audience publique sur le projet de réfection de l'échangeur Turcot.*

745 *Ces audiences publiques permettront aux citoyens et organismes préoccupés par cette reconstruction d'être informés et de s'exprimer sur ce projet qui aura des impacts significatifs sur les quartiers du sud-ouest de Montréal traversés par ces infrastructures. Ce projet aura des incidences à court terme sur la santé. Plusieurs résidences pour aînés sont à proximité du futur chantier et plusieurs aspects nous préoccupent :*

- à savoir la santé physique, soit par les émissions polluantes, l'impact sur le bruit, pour ne nommer que celles-là;

750 *- la santé psychologique sur la sensation d'enclavement et le sentiment d'isolement, sans compter les enjeux sociaux et économiques sur la vie des quartiers.*

755 *Ce projet d'envergure aura des impacts sur les années et générations à venir. C'est pourquoi la population doit être consultée et écoutée. Nous vous demandons donc de tenir des audiences publiques sur ce projet.*

Recevez, Madame la Ministre, nos salutations les plus distinguées.»

760 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Merci, Madame.

765 Nous allons inviter maintenant une représentante du P.O.P.I.R. Comité Logement. Bonsoir, Madame, si vous voulez bien vous identifier.

MME PATRICIA VIANNEY :

770 Oui, Patricia Vianney du P.O.P.I.R. Comité Logement. Nous sommes membres de la Table Solidarité Saint-Henri, celle de Ville-Émard – Côte-Saint-Paul, Immobilisation Turcot, donc je ne relierai pas la même lettre.

775 Je me permets seulement de soulever, comme on l'a fait dans notre lettre, la nécessité de tenir des audiences publiques afin d'analyser les impacts des 160 expropriations prévues, ainsi que des scénarios alternatifs à un tel démantèlement de tout un pan du quartier Saint-Henri. Merci.

780 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Très bien, Madame, je vous remercie.

Nous allons maintenant inviter un représentant de Méandres Urbains Essentiels à s'avancer. Bonsoir, Monsieur, alors bien vous identifier.

M. DANIEL MARCHAND :

785 Daniel Marchand, pour Méandres Urbains Essentiels. Bon. Ma demande concerne le troisième objectif du projet, soit le réaménagement du paysage urbain, parce que lors de la séance d'information qui s'est tenue le 20 avril aucune allusion à l'aménagement artistique du complexe n'a été mentionnée, c'est pourquoi on fait la demande en ce moment.

790 Méandres Urbains Essentiels est un organisme sans but lucratif, créé en 2004, pour intégrer l'art pictural sur les infrastructures routières et principalement sur l'échangeur Turcot. Ça a été fait pour l'échangeur Turcot. Le conseil d'administration est présidé par monsieur Marcel Côté, associé-fondateur du groupe Secor.

795 Ce qu'on veut faire, nous, c'est faire de l'échangeur Turcot une gigantesque œuvre d'art, qui pourra se réaliser avec la participation des artistes du quartier avoisinant l'échangeur. O.K. On s'entend?

800 Il est à noter que notre projet est réalisable quel que soit le scénario de reconstruction retenu. Voilà.

M. MICHEL GERMAIN, président:

805 Alors je vous remercie.

Maintenant, la prochaine requête est faite par deux citoyens, donc je vais la synthétiser, elle est écrite originalement en anglais, mais je vais en faire une courte synthèse en français.

810 Donc, les deux requérants mentionnent qu'ils ont assisté à des séances de consultations publiques ces deux dernières années au sujet de la reconstruction de l'échangeur du projet Turcot. À toutes ces réunions, ils ont exprimé leurs préoccupations au sujet du bruit qui émane de la A-720. Ils anticipent que cette reconstruction pourrait perturber leur vie quotidienne et ils craignent que cette infrastructure ne dure pour toujours.
815 Ils anticipent également que le trafic augmente dans les prochaines années, dans les années à venir.

820 Ils ont consulté les derniers plans soumis par le ministère des Transports et, à leur grand étonnement, en examinant le secteur où ils vivent, c'est-à-dire dans le secteur de l'avenue Bruce et les rues adjacentes, ce secteur ne bénéficierait d'aucune mesure de réduction du bruit. L'intensité actuelle du bruit est très élevée et le ministère n'aurait pas pris en compte le fait qu'il y aura un hôpital de construit dans ce secteur et avec aussi des ambulances, ce qui pourrait augmenter l'impact sonore.

825 Alors les deux personnes demandent à la ministre que le projet soit revu, notamment au niveau sonore, et que des évaluations soient faites avant et après la construction et que

des modifications soient apportées au projet pour permettre de composer avec la présence très proche de l'infrastructure par rapport à leur résidence.

830 Ils demandent, entre autres, comme suggestion d'abaisser encore plus l'infrastructure routière pour être en mesure de pouvoir abaisser le niveau de bruit.

Alors c'est en substance la requête des deux citoyens.

835 Je vais maintenant inviter le mouvement Au Courant à venir présenter sa requête. Bien entendu, toutes les requêtes seront rendues publiques, toutes les requêtes dont nous faisons la lecture ce soir.

Bonsoir, Monsieur Burcombe.

840

M. JOHN BURCOMBE:

Bonsoir, Monsieur le Président, mon nom est John Burcombe. D'abord j'ai remarqué que cette demande a été soumise après que le ministère des Transports a déjà soumis sa propre demande, alors c'est accompli et on a des audiences quand j'ai écrit la lettre. Alors :

845

«Madame la Ministre,

Les audiences publiques du BAPE sur le projet du complexe Turcot commencent dans un contexte où le vérificateur général du Québec vient de critiquer rondement le ministère des Transports en indiquant que sa planification pour la région de Montréal, et je cite : «nécessite une meilleure prise en compte des incidences à court et à long terme sur la santé, le contexte social, l'économie, l'environnement et l'utilisation des ressources naturelles.»

855

Plus spécifiquement le vérificateur général constate que - et j'ai une série de citations du rapport du vérificateur :

860

- L'annonce d'investissements importants pour la mise à niveau des infrastructures au cours des prochaines années est un moment particulièrement propice à la réflexion.

- Le plan de transport 2008 de Montréal demande qu'il y ai un investissement massif dans le développement des solutions de remplacement à l'automobile, comme les transports en commun et les transports actifs.

865

- Dans les faits, les interventions envisagées par le plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal du ministère des Transports ne permet pas d'inverser la tendance à l'augmentation des déplacements en automobile, ni de réduire son utilisation.

870

- En attendant la mise à jour du plan de gestion, le choix des priorités d'investissement quant au projet routier financé par le ministère des Transports n'est pas fait selon le même processus décisionnel que celui utilisé pour le transport en

commun. Ainsi, il est possible que certains projets routiers soient choisis au détriment de projets de transport en commun offrant plus d'avantages, et vice versa. Pareille situation entraîne le risque que le choix des projets ne soit pas optimal à long terme. - Fin de la citation.

875

De plus ces audiences commencent dans un contexte :

-où le ministre des Transports, suite aux critiques de son ministère, vient de promettre l'élaboration d'un Plan de mobilité durable qui, et je cite : «devrait englober l'ensemble des préoccupations qui ont été soulevées par le vérificateur général»;

880

- et c'est dans un contexte où les connaissances des effets nuisibles de la pollution automobile grandissent;

- où les grandes villes à travers le monde sont en train de revoir leur relation avec l'automobile;

885

- où le MTQ déplacerait des personnes et démolirait des bâtiments au nom de la fluidité de la circulation automobile;

-où les visions d'aménagement de l'arrondissement Sud-Ouest et de la Ville de Montréal pour l'ancienne cour de triage Turcot sont inconnues;

- où l'étude d'impact du Projet ne se conforme pas aux directives du ministère du Développement durable et de l'Environnement puisque les solutions de rechange ne sont pas traitées;

890

- où il manque des documents supplémentaires promis par le promoteur;

-où le MTQ nous présente que des plans conceptuels qui risquent, selon l'expérience passée, d'être modifiés substantiellement après le processus d'audiences publiques;

895

- où les plans finaux seront confectionnés par les partenaires privés dans le cadre d'un partenariat public-privé, les fameux P.P.P., sans consultation publique;

- où il n'y a aucune ventilation des coûts estimés à 1.5 milliard de dollars;

- où il n'y a aucune considération des émissions de gaz à effet de serre.

900

Alors tous ces points, entre autres, devraient être considérés par ces audiences publiques.

Veillez agréer, Madame la Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.»

905

Et j'aimerais mentionner, Monsieur le Président, que j'ai envoyé une liste des lacunes, une étude d'impact au ministère pendant la période d'information, mais je n'ai pas eu de réponse, mais j'aimerais déposer cette liste de lacunes.

M. MICHEL GERMAIN, président:

910

Très bien, Monsieur Burcombe. Pour l'instant, la liste nous ne l'avons pas, il faut les vérifications, ce qu'on m'a remis c'est le contenu des requêtes. Si jamais nous ne sommes pas capables de mettre la main sur la liste, quelqu'un du secrétariat de la commission pourra vous contacter. Pour l'instant, je ne les ai pas vues, pour l'instant, c'est ça qu'on va faire.

915 Alors on va essayer de mettre la main là-dessus, si on n'est pas capable on va vous
contacter. Ça vous va?

M. JOHN BURCOMBE :

D'accord, merci.

920

M. MICHEL GERMAIN, président:

Je vous remercie.

925

Je vais maintenant inviter un représentant du Conseil régional de l'Environnement
de Montréal à s'avancer. Bonsoir, Monsieur. Alors bien vouloir vous identifier.

M. DANIEL BOUCHARD :

930

Daniel Bouchard, je suis du Conseil régional de l'environnement de Montréal et la
lettre que je vais vous lire, elle est cosignée par 50 organisations.

«Madame la Ministre,

935

*En tant que ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs,
nous vous demandons de mandater le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement
pour la tenue d'une audience publique élargie dans le cadre du projet de réfection du
complexe Turcot sur l'ensemble des projets de transport dans l'axe de l'autoroute Est-Ouest,
incluant les projets suivants :*

940

- La reconstruction du complexe Turcot;*
- la navette ferroviaire vers l'Aéroport Montréal-Trudeau;*
- les projets de tramway, de tram-train;*
- la modernisation de la rue Notre-Dame;*
- les projets de bonification des trains de banlieues;*
- le projet Via-Bus.*

945

*Tous ces projets qui sont portés soit par la Ville de Montréal, le ministère des
Transports du Québec, Aéroport de Montréal ou l'Agence métropolitaine de transport
constituent différentes solutions pour résoudre les problèmes de mobilité dans cet
axe d'autoroute.*

950

*Nous sommes d'avis qu'il est inacceptable que le gouvernement tienne des
consultations publiques uniquement sur le projet de reconstruction du complexe Turcot sans
tenir compte de l'ensemble des projets et de leur impact cumulé et sans s'être doté au
préalable d'une vision claire des priorités de transport et d'aménagement pour ce secteur de
Montréal de concert avec la Ville de Montréal, l'AMT et l'Aéroport de Montréal.*

955

960 *En effet, dans le contexte où le gouvernement du Québec souhaite déjà investir plus de 2 milliard de dollars dans la rue Notre-Dame et le complexe Turcot et qu'il ne dispose pas des fonds nécessaires pour construire tous les projets présentement à l'étude, nous devons collectivement faire des choix parmi les différentes options qui sont proposées par la Ville, le MTQ, l'Aéroport de Montréal. Ces choix devront reposer non seulement sur des critères de mobilité, mais également sur des critères de mise en valeur du territoire, d'impact économique positif pour Montréal, de réduction des gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques, de réduction de consommation d'énergie et d'espace, et d'amélioration de la qualité de vie pour les résidents des quartiers traversés.*

970 *- Quels sont les projets offrant le maximum de gains en termes de mobilité, de revitalisation, de réduction des GES et d'amélioration de la santé, de la sécurité, des résidents à proximité et de l'ensemble des citoyens?*

975 *- Quels sont les projets qui vont contribuer à l'atteinte des objectifs du plan de transport de Montréal, du plan de développement durable du MTQ, du plan d'urbanisme de Montréal et du cadre d'aménagement et d'orientation gouvernementale de la région métropolitaine de Montréal, à savoir le développement des transports collectifs et la réduction de l'utilisation de la voiture?*

- Comment ces projets peuvent-ils être intégrés pour obtenir le maximum de gain avec le minimum d'investissements?

980 *- Quels sont les projets qui vont permettre au gouvernement du Québec de contribuer à la réduction des gaz à effet de serre, de respecter son plan de réduction et d'atteindre les objectifs de Kyoto?*

985 *À notre avis, toutes ces questions devraient être traitées dans le cadre d'une large consultation publique afin de pouvoir comparer les différents projets entre eux et nous permettre d'identifier clairement nos priorités avant même que des fonds publics ne soient affectés à l'un d'entre eux.*

990 *À cet égard, rappelons que le vérificateur général du Québec a mentionné dans son dernier rapport que le gouvernement du Québec investit des milliard de dollars dans le transport routier pour la région métropolitaine de Montréal sans avoir une vision cohérente et intégrée de l'aménagement et du transport du territoire, et que la planification nécessite une meilleure prise en compte des incidences à court et à long terme sur la santé, le contexte social, l'économie, l'environnement, l'utilisation des ressources naturelles. De plus, le vérificateur a clairement indiqué que le MTQ n'est pas parvenu à mettre en place un mécanisme permanent et fonctionnel de concertation pour assurer la cohérence et de l'ensemble des priorités d'intervention avec les acteurs de la région. Enfin, il souligne que le MTQ ne fait pas une analyse comparée documentée des différents scénarios possibles et que les investissements présentés ne sont pas représentatifs de la situation actuelle.*

1000 *Dans ce contexte, nous croyons qu'une telle audience publique élargie est essentielle pour corriger certaines des lacunes identifiées par le vérificateur général en permettant à la population de prendre connaissance de l'ensemble des projets routiers et*

1005 *transports collectifs qui sont présentement à l'étude dans l'axe de l'autoroute Est-Ouest, d'évaluer leur impact cumulatif et de prononcer sur leur pertinence. Le résultat de cette consultation publique permettra à la Ville de Montréal, à AMT, à l'Aéroport de Montréal et au MTQ d'établir une véritable vision intégrée et cohérente des transports et de l'aménagement pour l'axe est-ouest de Montréal.*

1010 *En souhaitant une réponse positive de votre part, nous vous transmettons, Madame Beauchamp, nos plus sincères salutations.»*

1015 J'aimerais juste mentionner les organismes qui sont cosignataires. Il y a le Conseil régional d'Environnement de Montréal; Regroupement économique et social du Sud-ouest; Coalition Montréalaise des tables de quartier; CDEQ Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de Grâce; Corporation de développement communautaire de la Pointe; Conseil régional FTQ Montréal métropolitain; Conseil central du Montréal métropolitain; Équiterre; Coalition pour la réduction et l'apaisement de la circulation; Transport 2000 Québec; Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique; Fondation David Suzuki; Jour de la terre; Greenpeace; Vivre en ville; Environnement-Jeunesse; Éco-quartier Pointe-Saint-Charles; Mobiligo; Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve; Voyagez Futé; Centre d'écologie urbaine; Concertation Ville-Émard /Côte-Saint-Paul; Héritage Montréal; Comité de vigilance environnementale; Association Habitat Montréal; Corporation Solidarité Saint-Henri; Table de quartier du Nord-Ouest-de-l'Île-de-Montréal; CLIC Bordeaux-Cartierville; Conseil pour le développement local et communautaire d'Hochelaga-Maisonneuve; Mobilisation Turcot; Table de concertation communautaire de Pointe-St-Charles; Communauto; Groupe de recherche appliquée en macroécologie; Collectif en environnement Mercier-Est; Mercier-Ouest en santé; Coalition pour humaniser Notre-Dame...Alouette, non, mais il m'en reste quelques-uns - Parc Promenade Bellerive; Comité Enviro-Pointe de Pointe-St-Charles; Front d'action populaire aménagement urbain; P.O.P.I.R-Comité logement; Carrefour d'aide aux nouveaux arrivants; VRAC Environnement; Éco-quartier Parc-Extension; Carrefour d'aide Pro-Vert Sud-ouest; Mouvement MCN 21; Solidarité Mercier-Est; Comité des citoyens du Village des Tanneries; Table de concertation des aînés de l'Île de Montréal; Conseil communautaire N.D.G. et Table de travail Turcot.

1035 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Je vous remercie pour la lecture de votre requête.

1040 Je vais faire la lecture de la prochaine requête qui a été produite par l'entreprise Home Dépôt qui est assez substantielle, je vais en faire une courte synthèse pour se concentrer sur les motifs simplement de la requête.

«Home Dépôt, en date du 7 mai.

1045 Selon les informations obtenues à partir du site Internet, nous constatons qu'une partie de la propriété qui est localisée dans le secteur de l'autoroute 720 sera expropriée par

le ministère des Transports du Québec afin de réaliser des travaux de reconstruction de l'Échangeur Turcot.

1050 Donc, la requête tient à cette expropriation-là et aux préoccupations qui sont liées au projet. Ces enjeux incluent notamment les enjeux suivants : intégrité architecturale du bâtiment principal, ainsi que l'accessibilité au site de l'entreprise, et des préoccupations sont aussi manifestées concernant la capacité d'accueil de l'aire de stationnement.

1055 Tout ça pour, à la fin de la requête, pour établir que la rentabilité d'un site opéré par Home Dépôt dépend de plusieurs facteurs dont la capacité de pouvoir recouvrir son investissement, d'avoir des aires de stationnement suffisamment grandes pour avoir la clientèle nécessaire.

1060 Donc, ceci résume en quelque sorte la requête d'environ 5 pages faites par Home Dépôt du Canada.

Maintenant, j'ai un point d'interrogation ici, Comité des représentants des résidents du 780 Saint-Rémi? Est-ce qu'il y a quelqu'un ici ce soir? Bonsoir.

1065 **MME RAPHAËLLE LECLERC:**

Évidemment, il y a quelqu'un ici ce soir. Donc, Madame Raphaëlle Leclerc. Je vais essayer de faire la lettre un petit peu plus courte pour le bénéfice de tout le monde :

1070 «*Madame Beauchamp,*

En tant que ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, nous vous demandons de mandater le Bureau d'audiences publiques en environnement pour la tenue d'une audience publique sur les projets de reconstruction des échangeurs Turcot, de LaVérendrye et Angrignon.

En tant que locataires du 780, Saint-Rémi, nous sommes directement touchés par ces projets et désirons avoir l'opportunité d'être entendus.

1080 *Suite au sondage effectué auprès de la majorité de nos voisins, notre comité a découvert que les occupants souffrent beaucoup de l'incertitude qui règne autour du futur de leur logement. En plus de se dire mal informés sur les projets du complexe Turcot, voire ignorés, 87% des répondants affirment vouloir conserver leurs conditions locatives actuelles, alors qu'aucune alternative ne nous a été proposée en ce sens.*

1085 *Rappelons que le projet actuel prévoit la démolition de notre édifice qui abrite plus d'une centaine de lofts. De tels lofts résidentiels dans un édifice autrefois industriel, entrepôt de tabac pour Imperial Tobacco érigé en 1922, sont souvent très rares, non seulement dans le secteur, mais aussi dans tout le grand Montréal. Nous craignons ainsi ne pouvoir nous*

1090 *reloger dans des conditions similaires sur le marché locatif. Nos logements mesurent 1 000*
1095 pieds carrés, sans compter les mezzanines. Ils possèdent, entre autres, des plafonds de 15
1100 pieds de haut, de grandes fenêtres pleine hauteur, des murs de brique, des planchers et une
leur consommation d'énergie pour s'inscrire dans la mouvance du développement durable, il
est impératif de donner les moyens à Montréal pour qu'elle puisse non seulement appliquer
son plan de transport mais le surpasser. Malgré un engagement formel de l'actuel
gouvernement du Québec à faire de l'environnement une priorité, le MTQ décide d'acquérir
plus de terrains qu'il n'en possède déjà dans un milieu urbain dans le but de transformer une
zone résidentielle en zone autoroutière sans même améliorer à long terme la structure de
béton, le tout pour un prix très, très abordable avec charges incluses. Mais au-delà de leurs
caractéristiques physiques, ce sont des lieux qui ont été appropriés par leurs occupants qui
vivent, travaillent et créent dans ces espaces convertis un par un de leurs mains.

Par ailleurs, pratiquement personne du 780 Saint-Rémi ne prévoyait déménager
dans les deux prochaines années. Pour ne pas déranger la circulation routière, la vie de
centaine de citoyens sera interrompue pendant des mois entiers.

Dans une heure où les villes devront se densifier et réduire qualité de vie des gens
qui vivent dans ces quartiers fractionnés.

Donc, nous espérons que le MTQ assurera aux expropriés des conditions de
relocalisation similaire à leur situation actuelle. À cet égard, nous croyons qu'une audience
publique est essentielle pour répondre à nos inquiétudes.

En souhaitant une réponse affirmative de votre part, veuillez recevoir, Madame
Beauchamp, l'expression de nos meilleurs sentiments.

Comité des résidents du 780 Saint-Rémi.»

M. MICHEL GERMAIN, président:

1120
Merci, Madame.

J'ai ici également un point d'interrogation. Est-ce que Monsieur Pierre Zovilé est ici
ce soir? Bonsoir, Monsieur.

1125
M. PIERRE ZOVILÉ :

Bonjour, Pierre Zovilé, je suis résident au 780 Saint-Rémi depuis 10 ans. J'ai écrit la
lettre après l'acceptation du mandat, donc je vais essayer de faire, de résumer un petit peu
rapidement notre pensée sur le sujet.

1130
La première chose qui m'apparaît inacceptable à l'époque où on est, quand on parle
de développement durable c'est de démolir des édifices. C'est le plus gros irritant dans le

1135 projet, non seulement parce qu'il me touche directement, mais surtout parce que ça ne fait pas vraiment de sens, particulièrement quand il s'agit d'un édifice, même s'il n'a pas une allure, une grande prestance, est quand même un élément important de notre patrimoine architectural.

1140 Comme l'a dit ma voisine, il a été construit en 1922, et ça représente cette époque-là un grand moment dans l'histoire d'Imperial Tobacco où ils ont décidé de prendre le marché et ils ont fait les investissements qu'il fallait pour que ces choses-là se réalisent. Et si vous voulez, cet édifice, je le vois comme le témoignage de tout le dynamisme économique de cette époque-là.

1145 Aussi, en faisant les recherches, j'ai trouvé énormément de photos de la cour Turcot et je dois dire que l'édifice fait partie intégrante du profil de Saint-Henri, qui se définit par la falaise, le 780 Saint-Rémi, un peu de et la malterie sur le bord du canal. Si on démolit cet édifice-là, on enlève une partie de notre mémoire, de notre vécu. C'est l'identification des gens de Saint-Henri qui n'auront plus de repères. Et je pense que l'époque dans laquelle on vit, se couper de nos repères, de notre mémoire pour une civilisation qui veut montrer fort son identité, sa présence, c'est dramatique. Et pour cette première raison, je trouve que le projet est malheureusement inacceptable.

1155 Il y a aussi plusieurs points que je voudrais, comme je disais, je veux faire une petite introduction, mais ça va être très rapide. La solution de mise en remblais, malheureusement ça me rappelle une chose au niveau de l'impact sur le tissu urbain, c'est la cicatrice de l'autoroute Dufferin-Montmorency dans la Ville de Québec. On en a déjà parlé, j'ai vu qu'il y a eu mention plusieurs fois de cet effet-là, je pensais en ayant découvert cette situation urbaine un peu dramatique que ce genre d'erreur-là était chose du passé, malheureusement ça n'a pas l'air le cas.

1165 Depuis deux ans, j'ai plus d'automobiles; c'est difficile de figurer comment je vais faire pour aller à telle place, à telle place, sachant de que je sais pas d'où je pars, enfin, je sais pas d'où je partirais dans 6 mois. Alors je ne vais pas m'étendre sur le transport en commun, je vais juste dire que je trouve ça très étonnant qu'il y a le ministère des Transports qui arrive avec une solution et le Plan de transport de la Ville de Montréal avec une autre.

1170 Est-ce que ça serait possible dans le cadre d'une audience un peu plus étendue que les deux ministères, enfin, que les deux institutions se parlent et puis développent de concert évidemment, en étant toujours en accord avec ce que la population réclame.

1175 Un des deux derniers points que je voudrais faire. Monsieur Dubé fait grand cas dans ses explications du *Just in time*. Le *Just in time*, c'est cette stratégie des grandes compagnies multinationales et autres qui consiste à vider les entrepôts pour mettre le stock dans les camions. À ma connaissance, il n'y a aucune législation, ni même aucune réglementation vis-à-vis de cet état de fait. C'est une tendance qui est passée de tendance à

état des choses, et aujourd'hui, ça se retrouve dans un projet mené par le ministère des Transports comme un fait acquis.

1180 La façon dont je le vois, c'est que certes quand c'est présenté par les grandes multinationales le *Just in time* permet de faire des économies, permet de sauver de l'argent. Mais on n'a jamais mesuré l'impact de ce geste, de vider les entrepôts pour les mettre dans les camions, sur les infrastructures routières et autoroutières, sur les nuisances que ça produit au niveau de la pollution sonore et atmosphérique. Et sachant que tout le monde
1185 pratique à un moment donné les routes du Québec, je pense que j'ai entendu que les camions sont responsables de plus de 35% des accidents...

M. MICHEL GERMAIN, président:

1190 Je vais vous demander de vous en tenir le plus possible à votre requête, s'il vous plaît.

M. PIERRE ZOVILÉ :

1195 Ça arrive...cette décision de valider cet état de fait qui est la résultante de conditions économiques devrait à mon avis faire la place à un débat beaucoup plus large, plutôt que d'être juste un argument qui est amené comme ça par le ministère du Transport.

1200 Le dernier point. Quand on est dans une situation où il faut absolument que chaque petit pourcent de trafic réduit puisse être gagné, je m'étonne de n'avoir jamais vu aucun encouragement, aucun effort, aucune promotion pour le télétravail. Ça paraît peut-être un peu bizarre, mais beaucoup de gens travaillent à partir d'un ordinateur et d'un téléphone; ils pourraient faire ça à la maison et ça serait peut-être pas suffisant pour régler le cas de l'échangeur Turcot, mais si on arrive à sortir 5%, peut-être un peu moins, de gens de la
1205 route, ça me paraît quelque chose d'important à faire.

Quand j'ai mentionné ce commentaire à monsieur Dubé, il a eu un petit sourire qui me laissait penser que je n'étais pas dans le coup. Mais à bien y penser, je pense que c'est un tort. Et ma conclusion de ma requête c'est d'élargir ce débat. Le cas de Turcot doit être
1210 le théâtre d'une discussion de société sur les enjeux que cet échangeur représente dans notre société.

Je vous remercie.

1215 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Je vous remercie.

1220 S'il vous plaît. Je vais vous demander votre collaboration, j'ai demandé pas de manifestation d'approbation ou de désapprobation. Je vous remercie.

Madame, maintenant, Johanne L'Heureux, dont je vais faire la lecture de la requête au nom de madame L'Heureux. Je vais en faire une synthèse.

1225 Donc, madame L'Heureux indique dans sa requête adressée à la ministre que le MTQ ne semble pas avoir analysé plus de deux options, soit reconstruire en hauteur ou au sol; indique que le MTQ a eu 40 ans pour voir venir et qu'il aurait donc pu mieux consulter le milieu avant d'aller de l'avant avec son projet et qu'en 2009, on ne peut accepter qu'un projet qui déplace encore et toujours des gens et modifie un tissu urbain qui a déjà dû se réinventer depuis 1967.

1230

1235 Elle indique aussi des préoccupations au niveau des mesures de pollution tant au niveau de la qualité de l'air que du bruit et ainsi que la seule cause des prévisions l'amélioration de la qualité de l'air repose sur une diminution de la pollution liée à l'essence et aux autos.

1240 Et elle est préoccupée également par l'augmentation anticipée du nombre d'autos. Elle est préoccupée aussi par les projets de revitalisation de la Falaise St-Jacques. Elle mentionne également que la Ville de Montréal n'a pas encore de ceinture de contournement, ce qui améliorerait beaucoup la circulation sur l'Île.

1245 Elle fait également état de différents autres sujets que je vais passer. Elle demande en conséquence des audiences publiques dans le but précis de demander au MTQ de retourner à sa planche à dessin afin de présenter un meilleur plan plus intégré.

1250 Et elle demande au ministère d'analyser les options suivantes : comme revoir l'ensemble de l'offre de transports en commun; étudier en parallèle la mise en œuvre de la ceinture de contournement; enfouir le tout, pourquoi ne pas faire comme à Boston et prolonger le Tunnel Ville-Marie; on pourrait faire l'échangeur Turcot en utilisant deux approches, soit parfaire l'axe de l'autoroute 15 ou refaire l'axe de l'autoroute 720-Ville-Marie.

Alors c'est ce qui fait la synthèse de la requête de madame L'Heureux.

1255 Nous avons aussi un autre requérant, dont j'ai un point d'interrogation, monsieur Francis Lapierre. Alors quand j'ai un point d'interrogation, c'est que nous n'avions pas pu contacter lesdites personnes. Alors, bonsoir, Monsieur.

M. FRANCIS LAPIERRE :

1260 Bonsoir, je fais partie de la Coalition pour humaniser la rue Notre-Dame. Je ne fais pas la demande au nom de la Coalition, mais en mon nom personnel. Ça explique en particulier la conclusion. Là j'ai écrit deux pages, en fait, c'est presque un pré-mémoire, alors je vais résumer.

1265 *«Donc, j'en ai contre le mandat trop restreint que vous avez donné à ce BAPE. Je réclame une audience du BAPE élargie, d'autant plus que la crédibilité du BAPE a subi de sévères reculs face à l'opinion publique depuis quelques années. On a qu'à penser au projet de ports métaniers qui ont été acceptés.*

1270 *Si j'ai bien compris le projet envisagé, il s'agit de refaire les différents échangeurs du complexe Turcot à l'identique. Or, ce Complexe d'échangeurs autoroutiers a été créé en 67 et planifié à partir de 62. Depuis les connaissances en urbanisme, en architecture, en santé publique et en environnement ont beaucoup évoluées.*

1275 *Toutes ces connaissances accumulées me portent à croire qu'il serait plus judicieux d'inclure dès le départ les solutions de transports en commun et le transport actif et durable d'autant plus que le MTQ, ministère des Transports du Québec, est connu pour privilégier des solutions qui relèvent plutôt de la voirie seulement, bien qu'il s'appelle le ministère des Transports.*

1280 *La Ville de Montréal qui doit être impliquée afin de faire participer les citoyens et les différents organismes n'a été prévenue que la veille de l'annonce publique, selon l'aveu même du responsable des transports à la Ville de Montréal, monsieur André Lavallée. De plus, ce projet ne respecte pas l'essence du Plan de transport de cette même Ville de*
1285 *Montréal ni des autres documents développés par cette administration.*

Aussi, la loi de l'environnement - mais là il faudrait que je vérifie, si c'était une loi, des règlements, etc. - prévoit des quotas de réduction des émanations de gaz à effet de serre pour chacun des ministères provinciaux. Alors comment le ministère des Transports va-t-il
1290 *atteindre ces quotas? Seulement en spéculant sur une éventuelle amélioration des véhicules automobiles? Et si elle ne se réalisait pas, y a-t-il un plan B? Démanteler l'autoroute peut-être? Et même en admettant que la majorité des véhicules automobiles soient électriques et nécessitaient l'utilisation de piles au lithium ou encore de super condensateurs utilisant des métaux rares engendrant d'autres problèmes*
1295 *environnementaux. Donc, ça ne règle pas la question.*

Puis il y a les problèmes d'accidents supplémentaires engendrés par cet afflux de véhicules qui eux-mêmes créent un phénomène qui est le phénomène du «trou de beigne», qui est l'étalement urbain.

1300 - Je vais essayer de résumer un peu. *Donc, ça crée une dégradation de la qualité de vie cet afflux de véhicules et puis seules les villes qui ont misé massivement sur le transport en commun et le transport actif ainsi que sur l'attrition progressive des autoroutes en milieu urbain s'en sont sorties.*

1305 *Donc, cette baisse de la qualité de vie a déjà engendré un exode des Montréalais qui se poursuit et qui n'a été compensé que par la venue de l'immigration.*

1310 *Donc, tous ces problèmes ont-ils été envisagés? Je crois que non. Donc, on évite
tous ces problèmes en pensant en termes de transport en commun et de transport actif. De
plus les gens du ministère du Transport sont principalement des ingénieurs civils qui vont
souvent, bon, là j'ai utilisé un terme un peu fort, mépriser, mais, en fait, c'est plutôt, sous-
estimer les solutions proposées par les autres spécialistes des divers spécialités,
susceptibles de s'intéresser au projet; que ce soit des spécialistes en aménagement du
1315 territoire, des architectes, des urbanistes, des spécialistes en environnement, écologie
urbaine, ou encore de simples citoyens informés.*

*Donc, une autre spécialité qui devait être beaucoup sollicitée, c'est la médecine,
donc la Direction de la santé publique, qui est présente ici, je crois. Donc, effectivement il y a
1320 eu des rapports qui ont été, comment dire, mis à la vue du public, concernant les problèmes
pulmonaires chez les vieillards et chez les enfants vivant à proximité des autoroutes. Alors
on a qu'à lire leur mémoire, je pense que c'est assez parlant, puis il y a le rapport annuel
aussi Le transport urbain, une question de santé, rapport annuel 2006, sur la santé de la
population montréalaise. Je pense que c'est assez parlant juste lire ce rapport-là.*

1325 *Puis pour moi il y a des motivations cachées du gouvernement. Donc, une des
motivations pour la reconduction de ce projet autoroutier est la construction de l'autoroute
Est-Ouest afin de permettre un accès rapide au Centre-ville via le pont de la 25 et l'autoroute
Notre-Dame aux gens de la banlieue nord. Car ce pont de la 25, étant construit en
1330 partenariat public-privé (PPP) on a alors pour le promoteur une rentabilité assurée par les
revenus de péage des banlieusards profitant de l'accès rapide au Centre-ville.*

*Or, on n'a jamais réussi à nous prouver que ce lien autoroutier était nécessaire à la
vitalité de Montréal et au bien-être des populations. Bien au contraire, elle aura aussi comme
1335 effet pernicieux de nous couper de l'accès au fleuve pour les 50 prochaines années.*

*Pour terminer, au niveau local le fait d'abaisser la majorité des structures au sol aura
pour effet de ramener la pollution et le bruit au niveau des populations, de provoquer des
expropriations et d'enclaver davantage ces populations, souvent, par le fait même, le vie de
1340 quartier. Tous ces impacts ont des coûts qui n'ont pas été évalués, mais il y a aussi des
bénéfices à escompter d'une meilleure qualité de vie dans les quartiers engendrés par
l'implantation du transport en commun et actif et l'attrition progressive des voies
autoroutières.*

1345 *On peut citer la libération d'espace pour de beaux projets immobiliers résidentiels ou
commerciaux et le tourisme rapportant tous deux de l'argent supplémentaire à la Ville de
Montréal.*

1350 *Là j'ai écrit une phrase que j'ai mise entre guillemets, parce que j'en suis pas certain,
donc «Le potentiel de requalification urbaine est excellente dans tout le secteur.»*

1355 *En conclusion, ce projet, non seulement ne règle aucun des problèmes de la Ville de Montréal, sauf celui d'éviter l'effondrement de l'échangeur Turcot, mais au contraire en crée ou en maintient une multitude d'autres : pollution, bruit, enclavement, expropriations, gaz à effet de serre, îlot chaleur, obésité, isolement et exclusion sociale et finalement reconduction du projet d'autoroute Est-Ouest nous coupant du fleuve pour les 50 prochaines années.*

Mes salutations distinguées, Madame la Ministre.

1360 *Francis Lapierre, membre de la Coalition pour humaniser la rue Notre-Dame. »*

Merci.

M. MICHEL GERMAIN, président:

1365 Merci, Monsieur Lapierre.

Nous allons maintenant inviter un représentant du Parti Vert du Québec. Bonsoir, Madame.

1370 **MME SYLVIE WOODS :**

Bonsoir, Sylvie Woods, Parti Vert du Québec

1375 «Madame Beauchamp,

1380 *Le Parti Vert du Québec propose que le projet de la reconstruction du complexe Turcot soit intégré dans une consultation plus vaste et globale portant sur l'ensemble des projets autoroutiers présentement en chantier ou en vue d'être réalisés bientôt sur le territoire de Montréal, c'est-à-dire l'autoroute 25 et le pont, l'autoroute Notre-Dame et l'échangeur Turcot.*

1385 *Une audience publique élargie s'avère une nécessité afin de débattre d'un plan de transport durable pour la région métropolitaine de Montréal. Nous nous appuyons sur les dernières recommandations du vérificateur général du Québec soumises au gouvernement dans le rapport du vérificateur général du Québec à l'assemblée nationale pour l'année 2008-2009, tome 2.*

1390 *En effet, dans ce rapport, monsieur Renaud Lachance a fait le constat que la Ville de Montréal, le ministère des Transports et les agglomérations métropolitaines mettent de l'avant des schémas d'aménagement du territoire qui n'ont aucune cohérence dans leur ensemble.*

1395 *Lors de la séance d'information du 22 avril dernier, un représentant du ministère des Transports a même affirmé qu'aucune planification n'est faite pour prévoir les impacts des grands projets autoroutiers sur l'aménagement du territoire de Montréal. Le promoteur a*

mentionné qu'il n'était pas en mesure de faire une analyse globale des impacts des projets autoroutiers qu'il va réaliser à Montréal, et qui resteront pour les 50 prochaines années. Il n'existe pas à l'heure actuelle de planification à cet égard au ministère des Transports.

1400 Par ailleurs, lorsque nous questionnons le promoteur sur la voie réservée pour le transport collectif qui serait intégré à l'autoroute, les réponses sont imprécises. De plus, les orientations gouvernementales élaborées et mises de l'avant dans la loi sur le développement durable et la loi de l'aménagement et l'urbanisme ne sont pas prises en compte dans les projets autoroutiers conçus par le ministère des Transports, toujours selon
1405 le vérificateur général.

Dans un autre ordre d'idées, mais primordial, le promoteur ne considère pas les dernières données sur le réchauffement climatique et les exigences que comportera un futur marché d'échange de crédits de carbone en Amérique du Nord. Le vérificateur général
1410 soulève également cette omission dans son rapport.

La décision gouvernementale de reconstruire en 2009 des infrastructures autoroutières pour maintenir et accroître l'offre de transport privé et individuel qu'est l'automobile, accentuera la dépendance du Québec à la ressource pétrolière. La crise
1415 énergétique, confirmée par les experts, démontre qu'à court terme la rareté du pétrole entrainera une hausse importante du coût de l'essence et que d'autres modes de transport devront être utilisés massivement à Montréal. L'Agence internationale de l'énergie confirme que le pic de production est déjà atteint. Il y aura alors une surcapacité routière dans la métropole et ces autoroutes pour lesquelles le Québec se sera endetté pour les 50
1420 prochaines années, deviendront vite désuètes.

L'investissement massif dans les projets autoroutiers hypothéquera aussi la possibilité d'investir dans des infrastructures de transports collectifs électrifiés, sans GES, pour les 50 prochaines années pour le Québec. Il est impératif de soumettre ces questions
1425 d'intérêt régional, mais aussi national en audience publique.

Le promoteur réalisera son projet en mode de partenariat privé-public. Il est nécessaire que ce procédé financier, choisi par le ministère des Transports, soit présenté de façon précise et détaillé en audience publique également. Beaucoup de projets en
1430 partenariat privé-public font l'objet de controverse et n'atteignent pas les objectifs visés.

Pour toutes ces raisons, nous vous demandons qu'une audience publique élargie se tienne sur la question du transport public pour Montréal et d'une politique de transport durable pour le Québec, conforme à la Loi sur le développement durable et non pas la
1435 stratégie qui a tout évacué les dispositions de la Loi du développement durable, ainsi que la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et le Plan de transport de la Ville de Montréal.

Merci, mes salutations.

1440

M. MICHEL GERMAIN, président:

Merci, Madame Woods.

Je vais maintenant inviter la Coalition Québec-Kyoto. Bonsoir, Monsieur.

1445

M. ARTHUR SANDBORN :

1450

Monsieur le Président, les commissaires, Arthur Sandborne, je représente la Coalition Québec-Kyoto qui est une large coalition qui a écrit à madame la Ministre comme tout le monde, puis on demande les audiences qu'on a. Fait que sautons au vif du sujet.

1455

Notre intérêt dans le Projet Turcot est essentiellement de notre raison d'être qui est de contribuer de manière importante et continue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'atteinte des engagements pris par l'ensemble des acteurs canadiens et québécois. - On poursuit. Notamment le ministère de madame Beauchamp qui vise une réduction de 6% des gaz à effet de serre d'ici 2012, et ça va être difficile, parce qu'ils ont augmenté de 5% en 2007, essentiellement à cause de l'augmentation des émissions provenant du secteur du transport routier.

1460

Quand on voit qu'on ajoute deux voies autoroutières et 6 voies au niveau de la route Pullman, avec l'augmentation des utilisations de l'automobile que ça va amener, ça nous inquiète que ça va continuer encore à augmenter les gaz à effet de serre.

1465

Donc, étant donné que le transport routier représente environ 50% des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise, et on a indiqué où, étant donné aussi que l'objectif fort louable de réduction des émissions globales pour Montréal est de 30% dans leur Plan de transport 2008 d'ici 2020, de notre point de vue, la conception du projet Turcot doit viser à faire une contribution importante à cet objectif.

1470

Or, l'étude d'impact, de notre point de vue, escamote complètement cet aspect du projet. Et avec tout le respect que je lui dois, monsieur Dubé et ses commentaires depuis n'ont rien fait pour nous rendre plus encouragés en disant que monsieur Obama règlera ça pour nous ou plus récemment en soulignant qu'avec 8 voies de plus, l'augmentation de trafic serait insignifiante - Ça c'est dans le dernier communiqué de presse du ministère des Transports, je vous invite à le lire. Or, on est inquiet.

1475

1480

Donc, lors des audiences pour Québec-Kyoto, le ministère des Transports du Québec doit indiquer comment et de quel pourcentage le projet Turcot va réduire les émissions de gaz à effet de serre à Montréal. Tant qu'à engloutir 1.5 milliard ou plus dans un projet, pour nous c'est un minimum.

Donc, on a dit : *Veillez agréer, Madame la Ministre, Monsieur le Président, les Commissaires et l'ensemble des personnes qui travaillent sur ce projet, nos sentiments les meilleurs.*

1485

Et on se reverra.

M. MICHEL GERMAIN, président:

1490

Merci, Monsieur.

Nous allons, j'ai un point d'interrogation, monsieur Paul Legault est-il ici ce soir? Il semble que monsieur Legault n'est pas ici ce soir. Je vais faire... sa requête a environ 5 pages, comme je vous l'ai mentionné tout à l'heure, les requêtes vont être rendues publiques, bien entendu, sous réserve, monsieur Legault est un citoyen, sous réserve qu'on puisse le contacter, on va peut-être faire un petit délai avant que la requête soit rendue publique.

1495

Donc, les motifs de la demande d'audience. Bon. Monsieur invoque qu'il est né sur l'Île de Montréal, et qu'il est important que pour avoir une bonne qualité de vie il faut vivre près de son lieu de travail, et indique qu'il a pu faire ce choix parce que son environnement s'y prête.

1500

Sa principale source d'information pour avoir consulté le dossier, la géométrie d'avant projet préliminaire de novembre 2008, préparé par le consortium SNC Lavalin Cima. Il indique qu'il a assisté à la séance d'information du BAPE.

1505

Alors il mentionne à l'intérieur de sa requête pour un complexe Turcot vraiment à l'échelle humaine, notamment mettant l'emphase sur le piéton. Donc, idéalement il se préoccupe plus particulièrement de la section entre l'échangeur de LaVérendrye et le canal Lachine. Il mentionne également des préoccupations concernant l'échangeur Turcot intitulé bras-Sud, ainsi que l'échangeur Turcot intitulé bras-Est, ainsi que bras-Nord.

1510

Il mentionne également des préoccupations sur la falaise Saint-Jacques; il mentionne l'éventuelle Gare Cavendish, le boulevard Angrignon.

1515

Ensuite, commentaires et recommandations. Donc, il mentionne différents points concernant les ponts, comme le pont Jacques-Cartier; il mentionne l'impact sur la rue Cazalais, l'impact du projet; il mentionne des espaces gris, ce qu'il entend c'est des espaces qui sont sous les bretelles actuellement de l'autoroute; il revient avec la falaise Saint-Jacques qui a beaucoup de potentiel et ainsi que l'augmentation de la capacité du réseau impose au secteur adjacent une surcharge qui appelle une augmentation de la capacité qui impose...une redondance dans sa phrase ici...alors il considère que l'augmentation du trafic pourrait causer un impact important. Il mentionne finalement les alternatives au projet, différentes alternatives.

1520

1525

1530 En conclusion, il indique que la «*cour Turcot est un corridor essentiel au transport et à l'industrie, mais il y a beaucoup plus que ça à considérer, alimenter de 25% la capacité de l'échangeur est une aberration. Sa construction est une occasion de mieux faire en considérant tous les aspects.*

1535 *Un nouveau projet est requis sur une nouvelle autoroute 20 (de même ou moindre capacité), un automobiliste regarde le train le dépasser. Quelle meilleure publicité peut-on avoir pour le transport collectif?*

Si pour satisfaire les banlieusards, nous augmentons sans cesse la capacité des autoroutes au centre de l'île, nous finirons par habiter un immense enchevêtrement de rubans de béton qu'on pourra renommer l'échangeur Montréal.»

1540 Maintenant, j'ai aussi... ce qui termine la requête de monsieur Legault.

J'ai également un point d'interrogation pour monsieur Michel Charbonneau. Est-il dans la salle? Il semblerait que non. Je vais faire la synthèse de sa requête, je peux la lire, elle n'est pas tellement longue.

1545 «*Madame la Ministre,*

1550 *Ayant eu vent de la possible démolition de notre immeuble, situé au 780 Saint-Rémi dans le contexte de la réfection de l'échangeur Turcot, ce projet a suscité chez nous une question principale que j'aimerais présenter à l'occasion des audiences publiques du BAPE.*

1555 *En 98, après 6 mois de recherche, nous avons finalement trouvé au 780 Saint-Rémi, un espace à louer d'une superficie de 958 p.c. qui, bien que dans un état lamentable, avait un potentiel qui correspondait à nos besoins et au style de vie que nous envisagions.*

Dès notre arrivée, nous avons commencé à imaginer comment tirer le meilleur parti de la hauteur de 15 pieds sous-plafond qui était la caractéristique principale de cet loyer et la raison pour laquelle nous l'avions choisi.

1560 *Nous avons finalement décidé de construire une mezzanine sur la moitié de la surface au sol, sur toute la largeur de l'espace disponible. De cette façon, on se trouvait à augmenter la superficie habitable afin de pouvoir installer à l'étage une chambre intime et confortable, un atelier de bricolage, un espace de rangement et une chambre d'enfant, deux garde-robes, etc.*

1565 *Après 11 ans de vie chez nous, nous sommes parfaitement heureux, d'autant plus que le loyer est adapté à nos revenus.*

La question qui nous préoccupe le plus est : comment le ministère va-t-il nous reloger à l'identique sachant que grâce à nos efforts, nos sacrifices, nos investissements de

1570 *6 000,00 \$ et toutes les nombreuses heures de dur travail que nous avons passées à la réalisation de notre habitation idéale et que celle-ci est bien supérieure en qualité et en quantité en comparaison des normes actuellement en vigueur.*

Alors ceci est la requête de monsieur Charbonneau.

1575 On m'indique également, point d'interrogation, monsieur Gilles Beaudry est-il dans la salle? Il semblerait que non. Je vais en faire une synthèse.

1580 Donc, la requête est adressée à la ministre. Les motifs de la demande c'est que le gouvernement du Québec s'est doté en 2006 de la Loi sur le développement durable et s'engage à adopter une stratégie de développement durable, applicable à tous les ministères.

1585 Le programme de transport 2006 de la Ville de Montréal, préconise une réduction de l'utilisation de l'automobile et privilégie le transport en commun et actif. Les gouvernements, les leaders, les chercheurs et la population des plus grandes villes de tous les continents se mobilisent pour contrer les effets néfastes des GES et se doter d'une nouvelle vision du développement durable et d'urbanisme intégré.

1590 Au Québec et à Montréal, en particulier, on dirait que les infrastructures de toutes sortes, routes, ponts, réseaux d'égouts et d'aqueduc, sans compter les hôpitaux et les écoles, rendent l'âme en même temps. Le Projet de reconstruction du complexe Turcot ne s'inspire pas d'une politique de développement durable d'avant-garde comme le font de plus en plus de villes, grandes ou petites, partout sur la planète. Le complexe Turcot a été conçu dans les années 60.

1600 Notre intérêt dans le projet, l'auteur est un résident de Montréal qui s'intéresse à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens de Montréal. L'auteur possède une formation en génie, en urbanisme et en gestion. Il croit que le réaménagement des grandes infrastructures de transport constitue une chance unique de favoriser un nouvel urbanisme intégré pour Montréal et la région. Et il a l'intention de montrer dans un mémoire, qui sera déposé au BAPE, que dans beaucoup de grandes villes partout dans le monde, il y a des personnes et des groupes qui se mobilisent et s'engagent pour changer graduellement leur ville sur la voie du développement durable et de l'urbanisme intégré.

1605 C'est ce qui synthétise la requête de monsieur Beaudry.

1610 Il y a également une requête adressée à la ministre par le Groupe de recherche en macroécologie appliquée, le GRAME, je ne sais pas s'il y a un représentant du GRAME ici ce soir. Alors je vais faire la lecture de la requête, alors je vais lire les motifs :

«Nous souhaitons nous assurer que les mesures d'investigation à l'étape pré-construction et construction relatives à la participation du trafic et la gestion temporaire des

1615 *déplacements soient bien orientées vers le transport collectif et actif. En prévoyant
clairement des objectifs à court terme et surtout à moyen-long terme, que l'étape pré-
1620 construction et construction, l'aménagement de nouvelles infrastructures anticipent
l'implantation éventuelle de mesure de gestion durable du transport des personnes et qu'à
l'étape exploitation, des efforts qui auront été consentis à la promotion et développement des
mesures alternatives à l'utilisation de l'automobile en solo durant l'étape pré-construction et
construction soient maintenues.*

*Nous croyons que ces enjeux sont majeurs. Nous sommes, entre autres,
préoccupés par le contenu et l'efficacité des mesures d'atténuation prévues et par les
1625 priorités retenues dans le cadre du projet pendant la construction et l'exploitation afin que
l'accent soit mis sur le développement d'un réseau de transport intégrant des modes de
déplacement durable.*

*En sa qualité d'expert le GRAME souhaite ainsi apporter sa contribution à recherche
de pistes de solutions visant à accompagner les efforts du ministère à rendre ce projet des
1630 plus durable.*

C'est ce qui synthétise la requête du Groupe de recherche en macroécologie.

1635 Mais également, j'ai un point d'interrogation, monsieur Louis Bourque, est-il dans la
salle? Alors monsieur Bourque a fait une requête assez substantielle de plusieurs pages, je
vais en faire simplement un court résumé.

1640 Alors monsieur Bourque se préoccupe sur les processus de planification, notamment
au niveau des différents niveaux de gouvernement, concernant, notamment le transport. Il
considère que les transports comme élément structural de l'organisation de l'espace.

1645 Il fait référence à certains éléments de l'orientation relativement au projet de schéma
d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal. Il souhaite que l'audience
du BAPE soit le début d'un processus de planification. Il s'attend également à ce que les
experts soient capables d'étendre le concept d'impact environnemental à l'environnement
social et humanisé qu'est la Ville.

1650 La deuxième de ses préoccupations principales concerne la lecture des impacts du
projet, notamment sur la qualité de l'air ou l'insécurité routière, la continuité et la complexité
des milieux de vie.

Alors ceci résumerait les principaux motifs de la requête de monsieur Bourque.

1655 On m'a aussi indiqué que madame Judy Nedley souhaite faire la lecture de sa
requête. Je ne suis pas certain que je l'ai, je vais vérifier. Alors nous comprenons bien que
la lecture doit être la lecture d'une requête. Madame Nedley, si c'est pour faire la lecture de
ce que vous nous avez remis tout à l'heure, ça ne sera pas recevable.

MME JUDY NEDLEY :

1660 Bien, j'aimerais procéder à ma demande d'audience et la lettre que je vous ai soumise, c'est en annexe de cette lettre-là.

M. MICHEL GERMAIN, président:

1665 En votre nom personnel? Allez-y.

MME JUDY NEGLEY :

1670 So, if you don't mind, I'll speak in English.

«To the Minister of Sustainable Development, Environment and Parks

As a resident of Saint-Henri and a member of the Comité des citoyens du Village des Tanneries, I'm writing today with the following three requests:

- 1675
- To formally request that public hearings be held regarding the proposed Turcot reconstruction;*
 - To request that the scope of the hearings be broadened so as to take into account other major transportation infrastructure projects planned for the region of Montreal;*
 - To request that the start of the hearings be delayed to the fall, in order to give community groups sufficient time to organize the information and assist local citizens in fully participating in the BAPE process. *- And I marked that with an asterisk, I would like to explain, if you don't mind, what I mean.*
- 1680

1685 **The struggle to obtain information, to understand the full impacts of the reconstruction and to inform others in the community has been a full time job for many citizens and community organizers over the last year.*

1690 *Many have expressed a sense of deep anxiety, uncertainty, conflict and denial regarding the possible expropriation of their home.*

This anxiety is compounded by a growing realization that the health impacts of living close to a high traffic road are currently at already unacceptable levels;

- Given the numerous scientific studies linking car emissions to increased illness and morbidity in local populations;*
- Given the overwhelming criticism by urban planning experts regarding the project's disregard of sustainable mobility standards;*
- Given the awareness that there is already a shortage of affordable and low cost housing in Montreal and that an exodus from the community has already begun.*

1695

1700

1705 *The Turcot reconstruction project as currently proposed by the MTQ is unacceptable and must be challenged by means of public hearings. The local groups and citizens most affected by the reconstruction are currently exhausted and overwhelmed by the volume of issues that must be addressed, as we can see today, and during what is intended to be a democratic and participatory process.*

1710 *So I thank you in advance for your support in this important matter and I would like to introduce monsieur Gagnon who would do a brief summary of the document that I presented to you earlier, which would be in support of my request to postpone the hearings, if you don't mind.*

M. GAGNON:

1715 Bonsoir, elle m'a demandé de présenter sa requête, je n'ai pas rapport avec ça, madame est anglophone, donc elle m'a demandé de la représenter pour présenter ça.

1720 Les quatre objets, si je comprends bien, à la lettre : l'objet premier, je pense que c'est une demande d'ajournement des audiences publiques pour des raisons de manque de documents qui sont précisés dans la lettre; pour des raisons de manque de soutien à la représentation légale des personnes qui sont affectées, notamment par les expropriations. Les autres demandes sont des demandes de certaines personnes, la personne qui est nommée ou l'autorité qui est nommée c'est l'autorité de Santé publique, mais je vois monsieur King qui est là, donc, c'est peut-être pas un objet.

1725 Puis l'autre demande, je crois, que c'était une demande...donc il y en avait quatre, vous pouvez les retrouver dans la lettre. Est-ce que ça résume bien?

MME JUDY NEDLEY :

1730 La diffusion des documents, puis, ah oui, un avocat pour les...

M. GAGNON :

1735 Ah oui, il y a une demande d'avocat effectivement, que le ministère des Transports paie des avocats pour les personnes expropriées, puis les autres personnes qui sont affectées directement par le projet. Voilà.

M. MICHEL GERMAIN, président:

1740 Je vous remercie.

On m'a indiqué également qu'un représentant de la Société de développement du Lac à la Loutre avait envoyé une requête.

1745 Oui, vous pouvez vous avancer, Monsieur, et vous identifier, s'il vous plaît.

M. JEAN FORTIER :

1750 Madame, Messieurs les Commissaires, Jean Fortier, Société de développement du Lac à la Loutre. Alors nous faisons nôtres les recommandations qui, je crois, ont été acceptées de toute façon, à l'effet de former cette commission et nous voulons aussi insister sur quelques points particuliers.

1755 D'abord, comme le nom de notre société l'indique, nous sommes voués au respect du milieu naturel original du territoire qu'occupe le projet lui-même, soit le Lac à la Loutre qui était à l'origine un milieu naturel et un milieu de vie des Premières Nations.

1760 Nous voulons aussi insister sur l'intégration du parc national du canal Lachine, un parc fédéral, et du parc en devenir de l'espace de l'escarpement St-Jacques.

1765 Nous voulons aussi insister sur l'impact du déplacement et de l'augmentation des voies de chemin de fer, parce qu'on parle ici de transport routier du ministère des Transports, mais on veut savoir si votre Bureau va se pencher sur le déplacement, par la même occasion, des voies de chemin de fer et sur l'augmentation de ce nombre de voies de chemin de fer, sur le maintien aussi du trafic de marchandises et particulièrement du transport de marchandises dangereuses, pour ce qui est du bruit et bien sûr du danger occasionné par le transport de ces marchandises.

1770 La présence du transport ferroviaire, encore une fois, de matières dangereuses près d'un hôpital, parce que si j'ai bien compris, les voies de chemin de fer vont se rapprocher de l'hôpital et vont demeurer dans un espace du centre-ville et à très forte densité urbaine. Et bien sûr la présence, encore une fois, des matières dangereuses dans un carrefour stratégique où au moins 5 modes de transport différents se conjuguent, et aussi de la prise d'eau de l'aqueduc de la Ville de Montréal, qui est à moins de 200 mètres, encore une fois, du transport de ces matières dangereuses.

1780 Et finalement, bien sûr, dans son ensemble de façon plus générale, le développement économique et social, et surtout l'implication ou le manque d'implication de la Ville de Montréal à ce projet de développement tout à fait unique d'un quartier pour le prochain siècle ou à tout le moins pour les 50 prochaines années et la partie apparente des gens de la Ville de Montréal pour le développement sur son propre territoire.

Merci.

1785 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Très bien, je vous remercie.

Et enfin, je vais inviter madame Carole Thériault. Bonsoir, Madame.

1790

MME CAROLE THÉRIAULT :

Donc, l'objet de ma lettre, c'est : *requête d'audiences publiques sur le projet du Complexe Turcot :*

1795

«Madame la Ministre,

Je suis une citoyenne du Village des Tanneries, plus précisément de la rue Cazalais nord dont tous les bâtiments sont visés par une expropriation. J'ai eu beau me présenter à presque toutes les séances d'information du MTQ, je ne me suis jamais sentie pleinement renseignée sur le projet de reconstruction.

1800

On y a beaucoup parlé de fin de vie utile de l'échangeur, mais non spécifiquement de l'autoroute 720, qui est pourtant la cause de nos angoisses. C'est ainsi que j'ai fini par comprendre des jours plus tard, par des recherches personnelles de diverses manières et beaucoup de réflexions que la rue Cazalais nord est sacrifiée pour : ajouter deux voies sur l'autoroute 720, et donc augmenter l'offre routière et par conséquent l'augmentation de pollution, tout en nous faisant croire que de nouvelles technologies automobiles seront créées aux États-Unis pour y pallier. Augmentation de l'autoroute 720, donc qui n'est pourtant ni une autoroute nationale ni nécessaire parce qu'incomplète et donc pression à venir pour un chantier de la rue Notre-Dame Est à mousser.

1805

1810

Sacrifié pour des mises aux normes de sécurité, comprendre qu'il s'agit ici d'élargir toutes les voies actuelles pour plutôt importer des normes rurales en ville et faire ainsi passer la vitesse permise à Montréal de 70 à 100 ou 110 km/h. Faut-il craindre ensuite une pression sur les autres autoroutes urbaines selon les nouvelles normes de l'autoroute 720?

1815

Sacrifié pour mettre tout ce chantier sur remblais, le pire des scénarios urbains. Est-ce que ce choix est dicté par les entreprises de béton et de carrière, plutôt que par une définition du MTQ?

1820

Sacrifié pour gagner du temps, parce qu'il me semble que le MTQ ne sachant pas trop comment agir sur les bretelles au-dessus du Centre Gadbois, qui sont pourtant les plus problématiques, commencent sur l'autoroute 720 qui est plus récente de 10 ans et que cela lui donnera le temps de trouver la solution à l'échangeur et à n'y travailler qu'à la fin, alors qu'il s'agit du plus urgent.

1825

Difficile de ne pas être scandalisé par la désinvolture, tant du MTQ et du ministère de l'environnement qui nient les engagements de Kyoto que par la Ville de Montréal qui ne s'est jamais commise contre l'expropriation des ses citoyens actuels, payeurs de taxes inconsidérés, peut-être parce qu'il s'agit d'un quartier qui ne paie pas assez de taxes foncières.

1830

1835 *Par ailleurs, lors de la construction de l'autoroute A-720, il n'y a que 30 ans, beaucoup de logements ont été détruits sur la même rue Cazalais, sur la rue Saint-Jacques, ça comprenait un parc, des commerces, dont au moins une épicerie.*

1840 *On déloge des citoyens de Montréal pour favoriser un étalement urbain sans cesse croissant qui nous mène inévitablement à augmenter l'emprise humaine au détriment de la nature, faune et flore. Montréal devient une destination économique de moins en moins attrayante comme milieu de vie pour des citoyens modestes et/ou adeptes de verdure. Montréal une ville où îlot de chaleur, hausse de parcomètres, de trafic, de bruit, réduction de surfaces habitables accompagnée d'une augmentation monétaire mènent à sa désertion.*

1845 *Nous n'avons jamais senti l'intérêt du MTQ à considérer d'autres options plus écologistes garantes d'un futur durable pour l'humanité; au contraire, au nom d'un progrès, entre guillemets, inévitable, on nous propose les mêmes erreurs du passé; pire, le seul progrès est d'augmenter la taille de cette cicatrice urbaine qui fera passer au mieux le Village des Tanneries en une Bande de Gaza enclavée, au pire le fera disparaître à petits feux, puisqu'il ne restera plus assez de gens pour assurer la pérennité d'une communauté viable.*

1855 *De plus, la construction de l'autoroute 30, réclamée depuis des décennies pour désengorger Montréal, et qui enfin se met en branle, n'aurait tout à coup plus d'impact sur la réduction du trafic urbain. Cherchez l'erreur et essayons de comprendre, Madame la Ministre.»*

M. MICHEL GERMAIN, président:

1860 Alors je vous remercie.

Alors c'était la lecture des requêtes. Maintenant cette lecture était un peu plus longue qu'anticipé, alors nous allons faire une pause d'une dizaine de minutes. Nous allons reprendre vers 9h10, avec la présentation du projet par le promoteur.

1865 PAUSE...REPRISE

M. MICHEL GERMAIN, président:

1870 Nous allons maintenant inviter le promoteur à présenter son projet. Par contre, étant donné que nous avons fait une pause, je vais donner des instructions pour dire que le registre va être ouvert. Alors le registre est ouvert maintenant, les gens qui désirent poser des questions peuvent aller s'inscrire. Après la présentation du ministère des Transports, nous allons simplement appeler les participants qui sont inscrits au registre, donc sans faire une pause à ce moment-là.

1875

Donc, je laisse la parole au ministère des Transports. Alors nous pouvons entendre la présentation. Monsieur Dubé.

1880 **M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:**

Monsieur le Président, j'aimerais d'entrée de jeu vous présenter la requête formulée par la ministre Julie Boulay à madame Lyne Beauchamp, ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

1885

*«Le 8 avril 2009.
Madame la Ministre,*

1890

C'est avec plaisir que nous avons obtenu la confirmation du mandat d'information que vous avez donné au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement concernant le projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, à Montréal-Ouest et à Westmount.

1895

Le projet de reconstruction du complexe Turcot constitue l'une des priorités du gouvernement dans la région de Montréal. Compte tenu de l'envergure du projet, le ministère des Transports souhaite amorcer sa réalisation rapidement afin d'assurer la sécurité des usagers du réseau et de la population vivant à proximité.

1900

Aussi, je vous écris pour vous demander la tenue d'une audience publique relative à ce projet. Compte tenu de l'urgence d'agir, le ministère des Transports espère que l'audience publique puisse se tenir avant les vacances estivales afin d'éviter un délai qui retarderait le début de la réalisation des travaux de plusieurs mois.

1905

Je vous prie d'agréer, Madame la Ministre, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Julie Boulay, ministre des Transports.»

1910

Monsieur le Président, Madame, Messieurs les Commissaires, bonsoir. Nous vous présenterons ce soir le projet de reconstruction du complexe Turcot en bref. Le contexte d'intégration, la description du projet et ses impacts avant de conclure.

1915

Mais tout d'abord, permettez-moi de mettre le projet du complexe Turcot en perspective. La reconstruction du complexe Turcot est un projet d'envergure à l'étude depuis 2001.

Ce projet répond à la mission du MTQ, soit d'assurer la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires, qui contribuent au développement durable au Québec.

1920 Il s'inscrit également dans le Plan stratégique du ministère en soutenant, notamment, l'efficacité des grands corridors internationaux et interrégionaux, et ce, tout en favorisant l'utilisation de modes de transports alternatifs à l'automobile. Ce projet répond de plus aux orientations de la Stratégie et du Plan d'action du développement durable du ministère.

1925 Le complexe Turcot occupe une fonction stratégique pour la région métropolitaine et pour tout le Québec. En effet, il constitue l'une des plus importantes plaques tournantes en transport au Québec et en Amérique du Nord. C'est un corridor essentiel qui permet à la population d'accéder de manière efficace et sécuritaire aux biens et services, aux loisirs et aux lieux d'emploi, en plus de fournir aux entreprises un accès aux ressources et aux marchés extérieurs.

1930 Quarante ans après sa construction, la vocation de ce carrefour stratégique ne fait que se confirmer. Sa fonction est toujours indispensable.

1935 Le ministère saisit l'occasion unique qu'offre ce projet pour améliorer l'intégration de l'infrastructure dans son environnement d'insertion. Depuis 2001, nous sommes allés à la rencontre de nos partenaires, nos concitoyens et nos entreprises et avons recueilli les besoins et commentaires exprimés. Cette approche globale a permis d'intégrer d'importantes bonifications au concept initial, notamment :

- 1940
- des mesures pour le logement abordable;
 - la diminution du transit de camions dans les secteurs résidentiels;
 - la reconfiguration de la trame de rues locales et particulièrement les initiatives de transport collectif et actif considérables pour la métropole et sa région.

1945 Le projet qu'on vous présente est un projet intégré. Il assure la mobilité des personnes et des marchandises de manière fiable, sécuritaire et durable. Il répond aux besoins des citoyens ou aux ambitions de la grande région de Montréal.

1950 Le projet proposé du complexe Turcot c'est la reconstruction de 4 échangeurs autoroutiers : les échangeurs Turcot, de LaVérendrye, Angrignon et Montréal-Ouest et des voies autoroutières adjacentes, soient la 15, la 20 et l'autoroute Ville-Marie. Avec les mêmes fonctions, le même nombre minimal de voies, une amélioration importante de la sécurité et de la fiabilité.

1955 C'est le déplacement de l'autoroute 20 et des voies du CN au pied de la Falaise St-Jacques, de façon à désenclaver et mettre en valeur l'immense terrain de la cour Turcot pour le redéveloppement. C'est l'éloignement de l'autoroute 15 du secteur résidentiel de Côte-Saint-Paul. C'est l'amélioration des accès des secteurs Angrignon et de LaVérendrye, ainsi qu'une diminution de transit des voitures et des camions dans Côte-Saint-Paul et Notre-Dame-de-Grâce. C'est un accès routier efficace au futur Centre universitaire de santé McGill C'est la mise en place de mesures favorisant le transport actif et transport collectif pour les générations futures. C'est une réduction significative du nombre de structures dans un souci de sécurité, de fiabilité et d'équité intergénérationnelle. C'est le maintien du nombre

1960

1965 de logements abordables dans le secteur. C'est plus de 300 000 mètres carrés, ou l'équivalent, si vous voulez, de 165 patinoires ou terrains de soccer, de nouveaux espaces verts qui contribueront au paysage urbain et à l'amélioration de la qualité de vie. C'est plus de 23 000 emplois directs et indirects durant la période des travaux. Enfin, c'est une amélioration du milieu et de la qualité de vie dans les quartiers avoisinants.

1970 Je vous présenterai maintenant dans quel contexte s'inscrit le projet du complexe Turcot. Ces infrastructures stratégiques doivent être reconstruites à courte échéance pour éviter des fermetures prolongées qui auraient des conséquences négatives sur l'économie et la qualité de vie à Montréal.

1975 Ces structures font en effet partie du réseau routier national québécois et international canadien. Elles sont les vaisseaux sanguins de notre économie. Elles sont aussi des éléments stratégiques de la porte continentale de la métropole, compte tenu de leur situation géographique dans l'axe de l'autoroute 20 vers l'Ontario, de l'autoroute 15 vers la frontière canado américaine et de la présence de l'Aéroport international Pierre-Elliott Trudeau et du Port de Montréal.

1980 Avec près de 280 000 véhicules en 2003, et 290 000 véhicules par jour à l'heure actuelle, le complexe Turcot est le plus important point de convergence en transport au Québec. C'est un axe majeur de transport des personnes et des marchandises qui dessert à la fois une clientèle de transit et une clientèle locale. Montréal est en effet un lieu de passage, un point d'origine et aussi une destination.

1985 L'échangeur Turcot a été construit à l'occasion d'Expo 67 au coût de 24 millions. Sa construction en élévation est le résultat de contraintes du site, soit la Falaise St-Jacques, les besoins de dégagement vertical pour trafic maritime sur le canal de Lachine et les activités ferroviaires de la cour de triage Turcot.

1990 Au fil des ans, la croissance du trafic routier, notamment l'augmentation des poids lourds et l'usage intensif de sel déglacant ont considérablement endommagé les structures. Les infrastructures du complexe Turcot sont en fin de vie utile. Les fermetures partielles ou totales des voies de circulation deviendront de plus en plus fréquentes afin de les maintenir dans un état satisfaisant jusqu'à leur démolition.

2000 Le ministère ne ménage toutefois aucun effort pour assurer la sécurité des usagers jusqu'au démantèlement de ces ouvrages. Toutefois ces réparations très coûteuses se traduisent aussi par des impacts économiques et environnementaux. La fluidité des déplacements est affectée entraînant des débordements dans des quartiers limitrophes, des accidents de circulation plus fréquents, des émissions de polluants et de bruit dans les quartiers.

2005 Un graphique vaut mille mots. Depuis 2000, les coûts d'intervention sont passés de 1 million à plus de 20 millions par année. Près de 41 millions de dollars ont donc été

dépensés par le ministère pour l'entretien et la réparation des structures du complexe Turcot au cours des deux dernières années.

2010

Très tôt dans le processus de planification, l'option de reconstruction s'est démarquée comme la solution la plus avantageuse. En effet, après analyse, la reconstruction prend moins de temps, coûte moins cher, mais surtout permet de saisir une occasion unique d'améliorer la sécurité, la fiabilité et l'intégration du projet complexe Turcot dans un environnement urbain très diversifié.

2015

Par ailleurs, la présence d'importantes friches urbaines, telles que les espaces sous les structures actuelles ou dans la cour Turcot, nous a permis d'élaborer divers scénarios de reconstruction au sol en tenant compte des grands principes de développement durable qui requièrent, notamment que la satisfaction des besoins présents ne compromettent pas la capacité des générations futures de répondre aux leurs.

2020

Nous vous proposons donc aujourd'hui un projet qui est le fruit d'une consultation élargie et de la contribution de multiples intervenants. Depuis l'automne 2007, nous avons aussi consulté à maintes reprises l'ensemble de nos partenaires et le milieu afin de faire du complexe Turcot un projet intégré et porteur d'avenir. Un projet d'une telle envergure doit intégrer les solutions à de nombreuses problématiques urbaines et doit faire le compromis entre des besoins et des préoccupations parfois divergentes.

2025

Son succès est conditionné par cette capacité et cette volonté de l'ensemble des intervenants d'atteindre ce compromis.

2030

Outre les représentants du ministère des Transports et ses nombreux consultants experts, le projet a aussi interpellé des ressources de plusieurs autres ministères. Les villes de Montréal, Westmount et Montréal-Ouest et les arrondissements du secteur, le Sud-ouest, Verdun, Lasalle, Lachine, Côte-des-Neiges, Notre-Dame-de-Grâce, ont aussi enrichi le processus par leurs contributions au cours des 24 derniers mois.

2035

Et je ne peux passer sous silence, entre autres, l'apport de nos partenaires en transport : le Canadien-National, le Canadien-Pacifique, l'Agence métropolitaine des transports, la Société de transport de Montréal et d'Aéroports de Montréal.

2040

Depuis 2004, le ministère a visé le meilleur équilibre entre les besoins exprimés par nos partenaires à travers des centaines de réunions, de groupes de travail, de rencontres de consultation et de séances d'information. Nous avons écouté les citoyens, les organismes communautaires, les groupes locaux et régionaux, le monde municipal, le tout afin de comprendre les besoins et les enjeux soulevés, de dégager les compromis acceptables et de viser le plus large consensus.

2045

2050 Tout au long du chemin parcouru, nous avons constamment bonifié le concept en fonction des contributions qui ont été apportées et le processus se poursuivra encore dans les mois à venir.

2055 Depuis le dévoilement de la solution proposée à l'automne 2007, plusieurs améliorations ont été apportées au projet du complexe Turcot, notamment :

- L'amélioration des accès aux quartiers permettant une diminution de la circulation de camions dans Côte-Saint-Paul et du transit dans Notre-Dame-de-Grâce;
- 2060 - La création de zones vertes et d'un milieu humide linéaire au pied de la falaise Saint-Jacques;
- L'intégration de places publiques et le traitement architectural des structures, par exemple, ces ponts à haubans au-dessus du canal de Lachine qui évoquent les mats des navires qui y circulaient autrefois;
- 2065 - Des efforts accrus pour l'intégration urbaine et la création de passages fonctionnels et sécuritaires sous les ouvrages;
- L'intégration de mesures additionnelles en faveur du transport collectif, notamment une voie réservée au centre de l'autoroute 20;
- et enfin le maintien du parc de logements.

2070 Le projet du complexe Turcot s'inscrit dans un milieu urbain diversifié. On y retrouve en jaune, des milieux résidentiels; en vert, des parcs et des espaces verts, notamment le parc du canal Lachine; en bleu, les infrastructures municipales telles que le clos de voirie Eadie et l'éco-centre du sud-ouest.

2075 Le projet proposé prend aussi en considération les nombreuses infrastructures souterraines, dont un important réseau d'égouts et d'aqueducs.

2080 En rouge, les secteurs commerciaux, principalement les commerces regroupés autour des grandes artères. Le Carrefour Angrignon occupe également une place importante en termes de déplacements dans le secteur. En mauve le milieu industriel, les industries sont principalement regroupées aux abords du canal Lachine, dans le secteur Cabot et le long de l'autoroute Ville-Marie, et enfin, en blanc au centre, l'immense territoire de l'ancienne gare de triage Turcot.

2085 Comme vous pouvez le constater, la zone d'étude forme une mosaïque complexe. Elle présente aussi un relief et des caractéristiques particulières tels que la falaise et les canaux; ils constituent des barrières physiques, dont la présence a influencé les aménagements urbains et la répartition des activités sur le territoire.

2090 Ces différents milieux imposent un ensemble de préoccupations humaines et environnementales. Nous en avons tenu compte afin de limiter les impacts et de maximiser les opportunités d'amélioration du projet durant les travaux et pendant la période d'exploitation.

2095 Par ailleurs, la zone d'étude constitue aussi un vaste corridor de transport des personnes et des marchandises. En plus de l'échangeur lui-même, qui est l'un des carrefours les plus importants de la province, on y retrouve les voies ferroviaires du Canadien-National et du Canadien-Pacifique, deux stations de trains de banlieue, deux lignes et trois stations de métro, ainsi qu'une multitude de circuits d'autobus, 22 circuits de la STM en plus des CIT. Le territoire est desservi par des pistes cyclables et le canal de Lachine est une des voies navigables utilisées par des embarcations de plaisance.

2100 Cette image dresse une image du transport collectif et du transport actif dans le secteur. Il faut mentionner que la proportion d'utilisateurs du transport collectif est déjà de 56% pour les déplacements vers le centre-ville lors de la période de pointe matinale.

2105 C'est donc dans ce milieu très diversifié que prend forme le projet de reconstruction du complexe Turcot.

2110 J'aimerais maintenant vous décrire plus en détail le projet que nous proposons tel qu'il se présente à ce jour. Pour ceux qui ont pris connaissance de l'étude d'impact, vous pourrez noter un certain nombre de bonifications.

2115 En orange, les infrastructures du complexe Turcot actuel; en rouge, le réseau autoroutier du futur complexe Turcot; en mauve, le réaménagement du réseau routier local inclus dans le projet.

2120 La reconstruction du Complexe Turcot s'effectue en dessous ou à côté des ouvrages existants. Différentes méthodes de construction seront utilisées, en remblais aménagés dans une proportion de 45% du projet, au niveau du sol pour 28% des distances, en déblais 11%, en remblais-déblais sur 8% et enfin, en structure sur 8% du projet.

2125 Dans le secteur de l'autoroute 15, les nouvelles voies seront principalement en remblais aménagés compte tenu de la trame de rues et des boulevards existants. Certains liens tels que les rues Hadley et Eadie seront éliminées et d'autres liens créés ou améliorés tels que Laurendeau et de La Vérendrye afin de réduire le transit de camionnage entre le secteur industriel Cabot et le secteur résidentiel Côte-Saint-Paul.

2130 Les remblais aménagés joueront un rôle mixte de zones vertes de transition entre l'autoroute et le milieu et sépareront physiquement deux zones à vocations urbaines différentes, et ce, en conformité avec le plan d'urbanisme de la Ville.

2135 Par ailleurs, les passages sous l'autoroute 15 seront aménagés pour favoriser un sentiment de sécurité.

Dans ce secteur l'autoroute s'éloigne en moyenne de 17 mètres du secteur résidentiel.

2140 Dans le secteur de l'échangeur Turcot, la construction en remblai et en structure est
nécessaire pour permettre la superposition des voies. Un traitement particulier est proposé
pour le passage de la rue Notre-Dame sous les voies de l'échangeur Turcot. La rue Pullman
sera transformée en boulevard qui reliera le boulevard St-Jacques à la rue Notre-Dame et
permettra de réduire la circulation de transit dans Notre-Dame-de-Grâce. Le chemin Côte-
2145 Saint-Paul est également prolongé jusqu'au boulevard Monk. Dans le secteur de l'autoroute
Ville-Marie et jusqu'à la rue Greene, la falaise St-Jacques entraîne une méthode de
construction en déblais-remblais.

2150 Un traitement particulier est accordé aux structures au-dessus des rue Greene et de
Courcelles; deux places publiques sont aussi prévues : la première au coin nord-ouest de
l'intersection St-Jacques et de Courcelles, la deuxième sur la rue Cazalais.

2155 Dans la cour Turcot, le projet prévoit la construction de l'autoroute au sol ou en
déblais afin d'éviter de masquer le paysage offert par la falaise Saint-Jacques. Plus à
l'ouest, l'autoroute et les voies ferroviaires seront aménagées principalement en déblais
sous les structures Angrignon et Montréal-Ouest, de manière à mettre en valeur, encore une
fois, l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques, un élément important de l'entrée de Ville de
Montréal.

2160 Dans son interface avec le milieu urbain, le projet prévoit le réaménagement de
nombreux tronçons du réseau routier local afin d'améliorer la circulation sur les principales
artères au bénéfice des secteurs résidentiels.

2165 Le projet crée aussi l'amorce de futurs boulevards et liens fonctionnels pour
desservir les espaces à développer de la cour Turcot et du futur Centre universitaire de
santé McGill.

2170 L'ensemble des ouvrages sera construit selon les plus récentes normes qui offrent
des performances accrues en termes de sécurité, de fiabilité et de longévité. Les autoroutes
seront, par exemple, dotées d'accotements sécuritaires, les structures seront construites
selon les plus récentes normes de résistance aux séismes.

2175 Compte tenu des impacts majeurs qu'entraînerait la fermeture du réseau autoroutier,
les travaux se réaliseront sans interrompre la circulation sur les voies routières et ferroviaires
existantes. Les nouvelles infrastructures seront construites suivant un phasage bien établi
afin de limiter les impacts négatifs sur le transport des personnes et des marchandises et
avec une préoccupation constante des riverains.

2180 Les travaux de reconstruction de l'autoroute 15, par exemple, seront réalisés en trois
phases, c'est-à-dire la construction des voies au sol, le transfert de la circulation vers les
nouvelles voies et enfin le démantèlement des voies existantes.

2185

Le phasage des travaux limitera par ailleurs les débordements dans le réseau routier local et ses impacts négatifs. Le projet prévoit des mesures favorisant le transport collectif et le transport actif. Des investissements sont prévus à cet effet, à même le projet, en plus des montants prévus au plan triennal d'immobilisation de l'Agence métropolitaine des transports et de la Société de transport de Montréal.

2190

Le complexe Turcot protège notamment un corridor pour une future desserte ferroviaire.

2195

Le projet inclut une voie d'occupation élevée au centre de l'autoroute 20, ce qui se raccordera et se prolongera en rive sur le futur boulevard Pullman. Le projet prévoit aussi des mesures préférentielles, comme des feux prioritaires sur la rue Notre-Dame, et il protège la possibilité d'y intégrer une voie réservée en rive.

2200

Voici le corridor de la voie ferroviaire protégée et les voies réservées incluses au projet qui s'ajoutent à la trame de transport collectif disponible dans ce secteur.

2205

Le projet ajoutera cinq kilomètres de pistes cyclables et multifonctionnelles au réseau existant, notamment au pied de la falaise Saint-Jacques et sur la rue Angers.

2210

Les trottoirs seront reconstruits selon les nouvelles normes en conformité avec la charte du piéton de la Ville de Montréal. L'ensemble des pistes et trottoirs bénéficiera d'un éclairage adéquat et sera conçu avec un souci constant de sécurité perçue et réelle.

2215

Le projet du complexe Turcot intègre les orientations de la stratégie gouvernementale et du plan d'action en développement durable. Tôt dans le processus de définition du projet, les principes de développement durable, et plus particulièrement les dimensions sociales, environnementales et économiques ont été prises en considération; Par exemple :

- la diminution des coûts d'entretien pour les générations futures;-
- la sécurité des usagers et des riverains;-
- l'amélioration de la qualité de vie par une meilleure intégration du projet dans le milieu;
- la protection et la mise en valeur des milieux sensibles tels que la falaise St-Jacques et le canal de Lachine;
- la réutilisation des matériaux de démolition et la réhabilitation des sols pour le redéveloppement.

2220

Je vous propose maintenant de faire un bond virtuel dans l'avenir avec les quelques simulations visuelles qui suivent...

2225

Voici une illustration de la piste multifonctionnelle qui longe la Falaise St-Jacques et le nouveau boulevard Pullman. Ce boulevard passera en dessous des voies ferroviaires de l'autoroute 20 au niveau de l'ancienne gare de triage Turcot.

Le projet permettra de mettre en valeur la falaise Saint-Jacques par l'ajout d'une bande verte au pied de celle-ci, qui accueillera la piste multifonctionnelle et possiblement un milieu humide linéaire au bénéfice de la faune et de la flore.

2230 Voici une illustration du passage de la rue Angers sous l'autoroute 15. La relocalisation de la piste cyclable, les trottoirs plus larges, les aménagements paysagers et l'éclairage de jour rendront les lieux plus sécuritaires.

2235 Le verdissement et la plantation d'arbres sont des méthodes reconnues pour réduire la présence des îlots de chaleur en milieu urbain et aussi séquestrer des gaz à effet de serre sur place.

2240 Ainsi, le projet du complexe Turcot sera le premier chantier du ministère à adopter une approche de neutralité carbone pour sa mise en œuvre. À cet effet, le ministère réserve plus de 300 000 mètres carrés de terrain inutilisé pour le reboisement. La différence devra faire l'objet d'autres mesures compensatoires.

Voici une illustration du secteur Cazalais.

2245 Afin de réserver, voire d'améliorer la qualité de vie des riverains, nous prévoyons construire 8 murs antibruit, totalisant 3.3 km, dont certains seront partiellement transparents, contribuant ainsi à leur intégration visuelle.

2250 Voici une illustration du lien Saint-Jacques au futur boulevard Pullman, à l'ouest de l'autoroute 720.

2255 Une signature visuelle permettra d'intégrer la structure au tissu urbain du secteur des Tanneries. Cette signature sera reprise pour le traitement architectural du lien Saint-Rémi et à l'autre extrémité de la rue Cazalais créant ainsi un effet d'ensemble.

2260 Le projet prévoit la mise en valeur du Centre Gadbois. Il s'agit du deuxième plus important centre sportif de la Ville de Montréal. Le ministère a la volonté de satisfaire les besoins exprimés par l'arrondissement sud-ouest concernant le stationnement, la qualité de l'air et l'intégration urbaine des nouvelles infrastructures. Une attention particulière sera accordée au traitement architectural de celles-ci, des murs, des accès et des espaces entre le centre et l'autoroute. Les lieux offriront une perspective sur une place publique, reliant le Centre Gadbois au canal de Lachine et sur les grands mats haubanés des ponts proposés, qui évoqueront ceux des navires qui circulaient autrefois sur le canal.

2265 La rue Saint-Rémi et ses passages piétonniers réaménagés au niveau du sol canaliseront le trafic local sur cette artère principale et rendra le passage plus sécuritaire pour les piétons et cyclistes.

2270 Nous avons également prévu l'aménagement de remblais en palier afin de redonner vie au paysage et surtout de redonner ces espaces aux citoyens.

Vous voyez ici la vue de la rue Roberval réaménagée.

2275 Cette illustration montre les remblais aménagés près de l'École Marie-de-l'Incarnation. Désormais, on verra le mont Royal à partir de la cour d'école, comme pour toutes les autoroutes en milieu urbain, un contrôle strict des accès est prévu via des barrières physiques telles que des clôtures, murs antibruit et une surveillance permanente par caméra de l'autoroute.

2280 Des améliorations significatives au niveau de la qualité de l'air et du climat sonore y sont aussi anticipées.

2285 Voici une vue du secteur Angrignon et Montréal-Ouest. Les nouvelles voies ont été aménagées pour dégager la vue sur le falaise et les accès à la rue Saint-Jacques par l'autoroute 20 ont été modifiés, à la demande de la Ville de Montréal pour appuyer le plan d'urbanisme de la municipalité.

2290 Le projet aura aussi des impacts économiques positifs, plus de 23 000 emplois directs et indirects seront créés lors de la construction.

De plus, l'ancienne gare de triage Turcot, ici en rouge, sera désenclavée, mise en valeur et rendue disponible à des fins de développement urbain.

2295 Au net, le projet libère 137 000 mètres carrés de superficie développables. Il est de la responsabilité de la Ville de Montréal d'élaborer et d'adopter un plan particulier d'urbanisme pour ce secteur.

2300 Les parties jaunes indiquent le nouveau corridor de transport, incluant l'autoroute 20 et les voies ferrées du CN. La portion verte c'est la portion écoterritoire, bande cyclable.

2305 Le futur complexe Turcot ne sera plus une coupure dans la Ville, au contraire sa conception favorise d'une part la perméabilité à la fois fonctionnelle et visuelle des milieux et d'autre part l'accès aux lieux publics régionaux dont le secteur d'emploi, le Centre Gadbois, le canal Lachine et le futur Centre universitaire de santé McGill.

2310 Comme vous pouvez le constater, le projet du complexe Turcot déborde largement du cadre de reconstruction d'une autoroute. Voici un résumé des impacts liés au projet Complexe Turcot.

Au sujet des impacts humains : le projet actuel requiert l'acquisition de 166 logements répartis dans 26 propriétés. Or le ministère travaille, de concert avec la Société

d'habitation du Québec et par l'intermédiaire du programme Accès-logis à la mise en place de mesures pour maintenir ce parc de logements abordables dans le secteur.

2315 Nous allons également soutenir et accompagner les personnes relocalisées dans leurs démarches en collaboration avec l'Office municipale d'habitation de Montréal. Le résultat fait donc en sorte que le nombre de logements disponibles sera maintenu dans le secteur. Ceci témoigne de l'évolution des attentes à notre égard et de notre volonté de faire du complexe Turcot un véritable projet intégré à son milieu.

2320 Le projet requiert également 34 acquisitions industrielles et commerciales, dont 13 acquisitions partielles, 12 acquisitions institutionnelles seront également requises. Les acquisitions sont soit partielles ou totales dans ce cas. Le ministère travaille de concert avec les entreprises touchées afin de les relocaliser, ainsi que les emplois qu'elles génèrent dans le même secteur. De même, l'écocentre et clos de voirie Eadie seront relocalisés dans le secteur.

2330 Les changements aux infrastructures auront des impacts sur la qualité de l'environnement sonore. Les modélisations démontrent de légères variations à la hausse ou à la baisse selon les secteurs. Mais de façon générale l'impact sur le climat sonore sera positif grâce à la mise en place de mesures d'atténuation, par exemple : la construction de murs antibruit et l'éloignement des voies de circulation des zones sensibles, tel que dans le secteur résidentiel Côte-Saint-Paul.

2335 En mauve, les secteurs où le projet entraîne une amélioration du climat sonore. En rouge, les secteurs où une détérioration du climat sonore est anticipée.

2340 Voici différents graphiques présentant les concentrations des différents polluants associés à la circulation automobile pour l'ensemble de la zone d'étude. Comme le montrent les différents graphiques qui suivent, les concentrations actuelles et projetées sont toutes en deçà des normes applicables de qualité de l'air, tel qu'indiqué par les lignes rouges.

2345 La première colonne de chaque graphique indique la situation actuelle, la colonne du centre, la situation projetée en 2016 et enfin, celle de droite, la situation qui prévaudrait si le ministère ne réalise pas le projet. Comme vous pouvez le constater, la qualité de l'air s'améliorera en 2016 par rapport à la situation actuelle. La réalisation du projet a peu d'impact sur la qualité de l'air dans la zone d'étude.

2350 Enfin, comme vous avez aussi pu le constater par les simulations visuelles présentées plus tôt, le projet permettra de bonifier le paysage, notamment par le verdissement massif des emprises et des espaces résiduels.

2355 La principale mesure en ce sens concerne l'aménagement d'une zone verte au pied de la falaise Saint-Jacques, l'aménagement de talus en palier et la création d'espaces verts au bénéfice des citoyens. Tel que mentionné plus tôt, c'est plus de 300 000 mètres carrés

d'espaces verts qui seront aménagés, dont 36 000 mètres carrés au pied de la falaise Saint-Jacques.

2360 Bien entendu, un chantier de cette envergure implique des impacts pendant sa réalisation. C'est pourquoi d'importantes mesures de contrôle seront mises en place afin d'atténuer l'impact des travaux.

2365 D'abord les accès aux chantiers seront balisés, clôturés et contrôlés en permanence par des gardes de sécurité. Une attention particulière et constante sera apportée au contrôle du bruit et de la poussière avec la mise en place de mesures d'atténuation appropriées telles que des écrans antibruit temporaires, des silencieux sur les équipements et le nettoyage quotidien des rues.

2370 Les commentaires et les plaintes seront reçus en permanence et traités promptement.

La flore et la faune seront également protégés.

2375 Le projet prévoit aussi différentes mesures de surveillance environnementale lors des travaux de construction, notamment au niveau de l'information à la population, du contrôle et du suivi du bruit, de la qualité de l'air, des sols contaminés et de la circulation. Des suivis se poursuivront au-delà de la période de construction pour plusieurs années et des rapports de suivis seront produits et rendus publics.

2380 En guise de conclusion, Monsieur le Président, Madame, Messieurs les Commissaires, je vous ai décrit aujourd'hui un projet intégré. Il s'agit d'un projet élaboré avec l'apport de tous les intervenants.

2385 Nous souhaitons entreprendre les travaux dès cette année afin que la mise en service du nouveau complexe puisse se faire de manière graduelle à compter de 2015. Les travaux devraient se terminer en 2016. En tout et partout, il s'agit d'un projet évalué à 1.5 milliard de dollars.

2390 Ce projet structurant pour la région de Montréal et de Québec sera réalisé en partenariat public-privé; cette approche a été retenue pour ses bénéfices en termes de respect de l'échéancier, des coûts et des conditions de réalisation.

2395 Comme vous avez pu le constater, le projet complexe Turcot est le fruit d'une concertation élargie et nous avons la conviction qu'il contribuera de façon significative pour améliorer la sécurité et la fiabilité, assurer la longévité de l'infrastructure pour les générations futures et améliorer le milieu de vie.

2400 Je tiens à vous rappeler que cette présentation sommaire ne fait qu'un survol des différents aspects du projet et nous demeurons disponibles pour répondre à vos questions de manière plus détaillée.

Merci beaucoup.

M. MICHEL GERMAIN, président:

2405 Alors merci, Monsieur Dubé, pour votre présentation. Alors tel qu'indiqué tout à l'heure, nous ne ferons pas de pause pour aller immédiatement au registre. Il y a plusieurs personnes qui se sont inscrites ce soir. Je vais demander la collaboration des personnes qui vont être les premières appelées. Évitez des préambules qui sont de type commentaire sur le projet, donc seul un préambule essentiel à la compréhension de la question va être toléré; également les questions doivent être brèves, ainsi qu'il ne faut pas faire de commentaires sur les réponses obtenues. Alors je vais demander votre collaboration à ce chapitre.

2415 Je vais maintenant inviter madame Maggie Saint-Georges à s'avancer à la table des intervenants.

MME MAGGIE SAINT-GEORGES :

2420 Bonsoir. Solidarité Saint-Henri est membre de la Concertation inter-quartier Saint-Henri, Notre-Dame-de-Grâce, Westmount. En 2004, on a signé un protocole de partenariat avec le Centre universitaire de santé McGill qui visait à améliorer les retombées économiques, sociales et environnementales du développement de leur projet sur le site Glenn.

2425 Le projet actuel du MTQ prévoit l'augmentation du volume de véhicules sur l'axe est-ouest, avec l'augmentation du nombre de voies. Ma question c'est comment les citoyens du quartier de Saint-Henri vont avoir accès au nouvel hôpital et comment le MTQ entend-t-il tenir compte du développement du Centre universitaire de santé McGill dans le développement de son projet?

2430 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Très bien, merci. Alors du côté du ministère des Transports.

2435 **M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:**

2440 Monsieur le Président, en réponse à la question de madame Saint-Georges, l'accès au futur CUSM, tous les liens routiers sur le réseau local tel qu'on l'a mentionné vont être maintenus, et sur ces liens routiers-là, les trottoirs aménagés, plus larges que ceux qui sont existants, essentiellement sont prévus et donc, par exemple, au niveau de la rue Saint-Rémi,

les gens vont pouvoir circuler en direction nord, vers le futur CUSM ici, donc il y a un lien piétonnier prévu de chaque côté de ce boulevard-là.

2445 La même chose sur le boulevard Saint-Jacques, et il y a un trottoir de prévu sur la rampe d'accès, ici vers le futur CUSM, essentiellement parce que ces discussions-là ont lieu de façon quotidienne et permanente avec les gens du CUSM, pour s'assurer que nos projets sont coordonnés avec leur projet à eux, le projet de construction du Centre universitaire de santé McGill. Donc, essentiellement, on a des réunions régulières avec ces gens-là pour
2450 s'assurer que nos deux projets s'intègrent, qu'on ne se nuit pas mutuellement. C'est aussi un projet en PPP, donc les partenaires privés de ce projet-là sont aussi très inquiets des travaux qui s'en viennent au niveau de l'échangeur Turcot et des contraintes que ça peut avoir sur la réalisation de leur projet et donc ça implique une coordination étroite entre nos deux organismes.

2455 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Si j'ai bien compris, par rapport, disons à une solution, statu quo, l'accès au site du CHUM serait amélioré?

2460 **M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:**

C'est essentiellement parce qu'effectivement tous les trottoirs pour les piétons et aussi pour toute la question des automobiles, effectivement, ça constitue une amélioration par rapport à la situation actuelle.

2465 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Si on pense aux véhicules d'urgence, une ambulance, c'est amélioré?

2470 **M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:**

C'est la même chose.

2475 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

C'est ce que vous indiquez. Je vous remercie. Madame Saint-Georges?

MME MAGGIE SAINT-GEORGES :

2480 Merci.

M. MICHEL GERMAIN, président:

Je vais maintenant inviter madame Geneviève Locas. Bonsoir.

2485

MME GENEVIÈVE LOCAS :

2490

2495

Bonsoir. Alors dans le cadre d'une revitalisation urbaine intégrée dans le quartier Côte-Saint-Paul, la Table de concertation Ville-Émard-Côte-Saint-Paul travaille avec plusieurs partenaires pour notamment développer l'emploi dans le quartier Côte-Saint-Paul et le développement social également. Donc, ma question est la suivante : est-ce que vous pouvez nous expliquer en quoi la construction de l'autoroute sur des remblais dans le quartier Côte-Saint-Paul et la réduction du nombre de voies, de voies d'accès au niveau local est une solution de développement durable pour le quartier de Côte-Saint-Paul, plus particulièrement sur le plan du développement social et sur le plan du développement économique à long terme?

2500

M. MICHEL GERMAIN, président:

Très bien. Ministère des Transports?

2505

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

2510

2515

Monsieur le Président, en réponse à la question de madame Locas, dans le secteur Côte-Saint-Paul, essentiellement entre le canal de l'aqueduc et le canal de Lachine, donc tout ce secteur-là, il y a deux zones séparées, une zone qui au niveau du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal revêt un caractère industriel et une zone résidentielle plus au sud. Il y a beaucoup de déplacements, essentiellement parce que les gens de la zone résidentielle accède à la zone industrielle de l'autre côté en passant par des passages existants sous l'autoroute, essentiellement ces passages sont la rue Angers, la rue Laurendeau, Saint-Rémi ici, avec un tunnel piétonnier, les rues Eadie, Hadley et Saint-Patrick.

2520

Ce qui est proposé à l'intérieur du projet, essentiellement c'est d'éliminer certains liens, notamment les rues Eadie et Hadley qui donnent sur des secteurs résidentiels pour regrouper le transit de camionnage sur les liens artériels principaux, soit LaVérendrye ici, Angers, Laurendeau et Saint-Patrick.

2525

Parce qu'essentiellement, ce qu'on cherche à éviter dans le secteur c'est que le camionnage circule dans la zone résidentielle ici, lorsqu'il y a congestion sur l'autoroute. Donc, que ce camionnage-là se fasse sur des artères principales.

2530

Maintenant, les différents passages prévus, en dessous de l'autoroute, c'est-à-dire Saint-Patrick, Laurendeau, Saint-Rémi, Angers et LaVérendrye sont tous des passages aménagés avec des trottoirs élargis, un éclairage adéquat. Dans le cas d'Angers, il y aura même aussi l'ajout d'une piste cyclable qui sera adjacente au trottoir.

Donc, essentiellement, dans le secteur aussi, il y a le boulevard LaVérendrye qui va être prolongé jusqu'à la rue Saint-Patrick, c'est un boulevard qui n'existe pas, essentiellement parce que dans le secteur il arrête à l'autoroute 15; et il y a aussi

2530 l'intersection ici, Cabot et Saint-Rémi qui va être à niveau, ce qui n'est pas le cas
actuellement, parce qu'on est en dépression ici, qui va être mis à niveau. Donc,
essentiellement, on enlève deux liens, on en crée un nouveau ici à LaVérendrye et on
améliore celui-ci, à Cabot-Laurendeau.

2535 Donc, essentiellement, c'est à peu près le statu quo en termes de déplacements
entre les deux zones ici, et, évidemment dans le secteur, comme je mentionnais plus tôt
dans la présentation, il y a un éloignement significatif de l'autoroute du secteur résidentiel en
se déplaçant davantage vers le secteur industriel.

M. MICHEL GERMAIN, président:

2540

Madame Locas, voulez-vous avoir une précision sur la réponse?

MME GENEVIÈVE LOCAS

2545

En fait, je ne comprends pas vraiment sur la question du développement social, étant
donné que notre population en fait circule surtout à pied, donc on voit que les accès sont un
peu bloqués, je me demandais sur le plan du développement social, en quoi cela améliore la
vie du quartier?

2550

M. MICHEL GERMAIN, président :

Donc, actuellement ça circule relativement bien, si je comprends bien votre
explication?

2555

MME GENEVIÈVE LOCAS :

En ce moment, on peut passer, en fait, sous l'échangeur sur la rue Hadley, sur la rue
Eadie pour traverser de l'autre côté où nous planifions justement faire du développement
local avec le quartier.

2560

M. MICHEL GERMAIN, président:

Très bien. Monsieur Dubé, qu'est-ce que vous pouvez ajouter au sujet des piétons,
cyclistes?

2565

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

2570 Effectivement, comme le mentionne madame Locas, les liens Eadie ici en travers de
l'autoroute et Hadley vont être éliminés essentiellement, c'est en soi des zones contrôlées,
normalement il y a des rues effectivement ici, mais normalement je crois que la rue Hadley
n'est pas très, très fonctionnelle parce qu'elle est utilisée à d'autres fonctions pour le
moment.

2575 Ce qu'on souhaite, essentiellement, c'est que les piétons empruntent aussi le nouveau tracé, donc la rue Laurendeau ici, Cabot et la rue Saint-Patrick. Donc, on parle ici d'une distance de marche relativement courte, on parle de peut-être 200-300 mètres de plus pour les déplacements vers le secteur industriel Cabot.

M. MICHEL GERMAIN, président:

2580 Très bien je vous remercie. Alors, Madame Locas, éventuellement en deuxième partie d'audiences publiques, si vous voulez faire un mémoire, vous pouvez commenter ou prendre position et faire des suggestions à ce moment-là sur les problématiques que vous aurez identifiées.

2585 **MME GENEVIÈVE LOCAS :**

Je vous remercie.

M. MICHEL GERMAIN, président:

2590 Je vous remercie. Je vais maintenant inviter monsieur Daniel Breton. Bonsoir, Monsieur.

M. DANIEL BRETON :

2595 Bonsoir. Je représente le mouvement Maître chez nous XXI^e siècle, dont le mandat est de diminuer la dépendance aux énergies fossiles du Québec. Je vais commencer par quelques prémisses.

2600 D'abord mentionner que le dossier du réchauffement climatique sur la planète a été mentionné pour la première fois il y a 26 ans de ça. Il y a un groupe qui s'appelle le GIEC, le Groupe intergouvernemental d'étude sur l'évolution du climat, qui a dit qu'on est à l'approche d'un point de rupture qui va faire en sorte que le réchauffement climatique va devenir incontrôlable. La fenêtre d'opportunité qui a été présentée l'année dernière par les scientifiques est d'à peu près 5 ans.

2605 Ce qu'on dit c'est que d'ici 5 ans il faut cesser l'augmentation de l'émission de nos gaz à effet de serre et les diminuer radicalement dans les prochaines années. Comme vous le savez, le Québec a fait siens les objectifs du Protocole de Kyoto, qui sont de diminuer de 6% les gaz à effet de serre du Québec par rapport à celles de 1990.

2610 Or la première source d'émissions de gaz à effet de serre au Québec est le transport. Depuis 1990, au lieu de diminuer les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports au Québec a augmenté de plus de 22%. Donc, grosso modo, on est à peu près à 30% des objectifs du Protocole de Kyoto dans le domaine des transports, ce qui n'est pas rien.

2620 Considérant qu'un projet comme la réfection de l'échangeur Turcot va avoir une pérennité d'au moins, on l'espère, d'au moins 40 ans. Ce que ça veut dire, c'est que les décisions qu'on va prendre maintenant vont avoir des répercussions sur les 40 prochaines années.

Dans le plan de lutte au changement climatique du gouvernement du Québec présenté en 2006...

2625 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Je vous demanderais d'aller à votre question, parce que là ça ressemble plus à une position qui se véhicule dans un mémoire plutôt qu'à un préambule pour comprendre la question.

2630 **M. DANIEL BRETON :**

Ben, c'est un préambule pour comprendre la question. Vous allez voir, j'en ai pas pour longtemps, laissez-moi finir.

2635 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Je vais vous laisser quelques secondes encore.

2640 **M. DANIEL BRETON :**

2645 O.K. Le plan de lutte au changement climatique a donné deux tiers du budget de lutte au changement climatique au ministère des Transports. Pourtant le projet de l'échangeur Turcot se fie sur la baisse des émissions des gaz à effet de serre qui va être apportée par les constructeurs au cours des prochaines années pour diminuer ses émissions de gaz à effet de serre. Si on respecte le plan 2020 de baisse des émissions des constructeurs, ce qui va arriver c'est que, au mieux, en 2020, les nouveaux modèles qui vont arriver sur le marché vont à peine nous permettre de réaliser les objectifs du Protocole de Kyoto de 2008. Mais comme la flotte prend 14 ans, ça veut dire qu'en 2034, on va arriver aux objectifs de 2008.

2650
2655 Est-ce que ce serait possible pour le ministère des Transports de refaire ses calculs et de s'assurer que vu que la majeure partie de la responsabilité va au ministère des Transports, que le projet de réfection de l'échangeur Turcot respecte les objectifs au moins de 2012 du Protocole de Kyoto?

M. MICHEL GERMAIN, président:

2660 Alors, Monsieur Dubé?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

2665 Monsieur le Président, en réponse à la question de monsieur Breton, j'aimerais inviter monsieur Pierre Tremblay, qui est ingénieur au chef du service de modalisation des systèmes de transport; il travaille au ministère depuis plus de 30 ans, il est responsable des prévision de la demande de déplacement dans le cadre du projet et aussi de l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre associée au projet complexe Turcot.

M. PIERRE TREMBLAY :

2670 Oui, bonsoir, Monsieur le Commissaire. On a fait une évaluation, bon, évidemment vous posez, Monsieur, un problème qui est très concret, le fait qu'il y a une tendance évidemment à l'augmentation et ça va prendre des choses importantes au niveau, par exemple, de l'évolution des techniques de motorisation et tout ça pour venir à bout de... dans le fond de...renverser la tendance.

2675 Maintenant, moi je suis pas un spécialiste en énergie et en environnement. Je vais vous montrer, peut-être qu'on peut afficher ici l'évaluation qu'on a faite des impacts du projet comme tel au niveau de certaines émissions et, bon, je vais vous expliquer très rapidement.

2680 Ce qu'on voit ici, c'est un bilan régional des émissions projetées à l'horizon 2016, avec les projections de demandes en transport qu'on a, pour la période de pointe du matin, donc de 6h à 9h. On compare ici, «*total période de pointe du matin*», on compare la situation de référence en 2016 versus la situation avec le projet. Le projet Turcot comme tel n'entraîne pas de changements majeurs au patron de circulation et à la dynamique de circulation dans la région de Montréal; on remet en fonction sensiblement la même fonctionnalité routière.

2690 On a ici, à la dernière ligne en bas, les gaz à effet de serre, les CO₂, et les gaz à effet de serre qui sont proche parents, ici puisque les gaz à effet de serre ça inclut le CO₂ plus le CH₄ et les oxydes nitreux, et on se retrouve avec une variation très petite avec le projet à l'échelle de toute la région, moins .15%, donc c'est très petit.

2695 Alors ça c'est ce que, toutes autres choses étant égales à l'horizon 2016, le projet entraîne comme impact. Maintenant...

M. DANIEL BRETON :

Est-ce que je dois répondre que...

2700 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Non, je ne veux pas que vous commentiez la réponse. Donc, vous avez obtenu une réponse. Le projet n'a pas d'influence.

2705

M. DANIEL BRETON :

Est-ce que je dois comprendre, en fait, que le projet ne diminue pas les émissions de gaz à effet de serre ou de moins de 1%, c'est ce que vous dites?

2710

M. MICHEL GERMAIN :

Selon le tableau, non.

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

2715

Ce que je peux répondre, Monsieur, en complément. C'est que le MTQ est responsable d'autres actions, notamment notre plan d'action sur les changements climatiques, dont la principale mesure retenue est la politique sur le transport des personnes et des marchandises, notamment le transport en commun, le transport actif et le transport collectif. Le ministère est un investisseur important; dans ces mesures-là, on finance les sociétés de transport, l'AMT et ces choses-là. Ce sont d'autres mesures, qui ne sont pas nécessairement intégrées dans le projet complexe Turcot, mais qui visent cet objectif-là de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

2720

2725

M. DANIEL BRETON :

J'ai une deuxième question. J'ai vu dans un document que vous avez présenté que le transport collectif, pour vous, inclut aussi les taxis et le covoiturage; d'où vient cette définition-là?

2730

M. MICHEL GERMAIN, président:

Monsieur Dubé?

2735

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

Je pense qu'essentiellement... je vais demander à monsieur Tremblay de répondre à votre question.

2740

M. PIERRE TREMBLAY :

Dans notre jargon, habituellement on parle de transport en commun lorsqu'on parle d'autobus; le transport collectif, c'est tous les modes qui sont différents de l'auto solo. Donc, transport collectif, ça inclut le transport en commun au sens où on l'entend habituellement. Le transport en commun inclut l'autobus et le système urbain de transport de personnes, transport collectif, on ajoute à ce moment-là les taxis, les covoiturages et tout ce qui est collectif, tout ce qui est deux personnes et plus. Et c'est une définition qui est utilisée pour la voie réservée...

2745

M. MICHEL GERMAIN, président:

2750

Et l'origine de cette définition-là qui était l'autre volet de la question de monsieur Breton, c'est une définition propre au ministère des Transports ?

M. PIERRE TREMBLAY :

2755

Je ne pourrais pas répondre à ça.

M. MICHEL GERMAIN, président:

2760

Vous ne pouvez pas nous donner la source de la définition?

M. PIERRE TREMBLAY :

2765

Ben, exemple, dans les documents sur la politique pour le transport collectif au Québec on utilise cette notion-là. Je ne sais pas si on est les seuls au monde ou pas à le faire, non je ne crois pas. Transport en commun, c'est les autobus urbains et tout ça, avec le métro et les trains de banlieue, et transport collectif c'est transport en commun plus les modes, les autres modes collectifs, comme le taxi et le covoiturage. C'est comme ça qu'on le véhiculait dans la politique sur le transport collectif.

2770

M. MICHEL GERMAIN, président:

Dans votre politique. Ça émane de là. Très bien. Alors, Monsieur Breton, ça vous va?

2775

M. DANIEL BRETON :

Oui, merci.

2780

M. MICHEL GERMAIN, président:

Je vous remercie. Je vais maintenant inviter monsieur Guy Biron. Bonsoir, Monsieur. Alors à vous la parole pour vos questions.

2785

M. GUY BIRON :

Merci. Je suis ici pour représenter le Regroupement économique et social du Sud-ouest, le RÉSO, une corporation de développement économique communautaire engagée dans la revitalisation des quartiers du sud-ouest depuis plus de 20 ans. Le RÉSO est également membre de Mobilisation Turcot.

2790

Alors ma question va être assez brève. En lieu et place des murs qu'on se propose d'ériger pour préserver la qualité de vie des gens des quartiers avoisinants, j'ai déjà entendu le ministère à ce sujet-là, mais les réponses qu'on m'avait données ne m'ont pas satisfait.

2795 Pourquoi le scénario de l'enfouissement n'a pas été retenu et où sont les études qui démontrent que cette alternative-là est ou n'est pas viable?

M. MICHEL GERMAIN, président:

2800 Très bien, Monsieur Dubé?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

Monsieur le Président, en réponse à la question de monsieur Biron je vais demander à monsieur Jacques Dumas, ingénieur-associé et directeur des services génie routier chez CIMA, il est responsable du volet *Géométrie routière, chaussée, signalisation et drainage* dans le cadre du projet, de répondre à la question de monsieur Biron.

2805

M. JACQUES DUMAS :

2810 Bonsoir. En fait, il y a quelques raisons pour lesquelles il est impossible d'enfourir l'ensemble du concept. La première raison c'est qu'on doit au nord raccorder sur la partie de l'autoroute Décarie, qui, étant donné la falaise a un dérivé important par rapport au terrain naturel ici. Donc, dans le projet, il faut comprendre qu'on ne pense pas mettre l'autoroute Décarie à la grandeur en dépression, donc on doit raccorder à un moment donné sur l'existant. Donc, lorsqu'on regarde les niveaux à ce point-là par rapport au terrain naturel dans la cour, on a un dénivelé important de l'ordre d'au-delà de 20 mètres. Ça c'est un point.

2815

L'autre point, pour être capable d'enfourir l'échangeur, on doit penser passer sous le canal. À ce moment-là on a un dénivelé relativement important pour passer sous le niveau d'eau, et en termes de profil on ne pourrait pas raccorder à l'autoroute Décarie avec des pentes acceptables au niveau du réseau autoroutier.

2820

Donc, ce qui nous amène dans ce secteur-là à considérer l'axe de la 15, par exemple, au-dessus du terrain naturel, on doit passer au-dessus du canal Lachine, avoir un minimum de 6.3 mètres pour le passage des bateaux, on doit passer naturellement au-dessus de Saint-Patrick, au-dessus de Saint-Paul, au-dessus de Notre-Dame, donc ce qui nous amène à être en aérien. Étant donné qu'on a un échangeur autoroute à autoroute, l'ensemble des bretelles qui relient les deux autoroutes doivent avoir un dénivelé qui s'approche de plus ou moins 7 mètres entre les deux pour être capable de faire l'échange.

2825

2830

Donc, le lien, ce qu'on a fait, on a descendu au maximum l'autoroute 20, par contre, ici à cause des voies ferrées, qui elles peuvent difficilement changer de profil, on doit passer au-dessus des voies ferrées pour aller raccorder la 720, qui elle, est beaucoup plus haute.

2835

Donc, de par les points de raccordement, il était impossible de penser à enfouir l'ensemble du projet sans remettre en question l'autoroute Décarie et l'ensemble des ouvrages avoisinants.

2840 Donc, c'est en partie une des raisons pour laquelle le nœud du projet, qui est l'échangeur Turcot, ne peut pas être enfoui en termes de niveau.

2845 Certaines bretelles sont en dépression, si on pense à cette bretelle-ci qui donne le mouvement vers l'ouest. La question s'est posée également pour LaVérendrye si on descend un peu, il y a eu des propositions de faites par certains groupes pour effectivement enfouir cette section-là. Encore là, oui, il serait possible de descendre ce niveau-là pour avoir peut-être une petite partie ici au niveau d'un parc, il y a une proposition qui a été faite par certains groupes. Bon. Les raisons pour lesquelles ce concept-là n'a pas été retenu, bien c'est un peu les mêmes raisons que tantôt : c'est qu'on peut pas passer sous le canal Lachine, donc on doit passer au-dessus du canal Lachine.

2850 L'autre élément qu'on a ici à considérer, c'est qu'on a l'aqueduc de Montréal, l'aqueduc de l'amenée d'eau, alors si on descend cette portion-là en dépression, on se retrouve sous le niveau de l'aqueduc, qui cause un problème de réalisation assez important; de plus, on a dans l'axe LaVérendrye le collecteur Saint-Paul, qui est un collecteur pluvial important à la Ville de Montréal, que si on descend en dépression, on devra le détourner.

2855 Alors ce sont des raisons qui en termes de faisabilité, lorsqu'on regarde le profil, nous amènent à choisir une solution où on est au-dessus du niveau du sol. Est-ce que ça répond à votre question?

M. MICHEL GERMAIN, président:

2860 Monsieur Dumas, donc la façon que vous expliquez cela, est-ce que ç'a été appuyé par des études techniques jusqu'à maintenant cette question-là?

M. JACQUES DUMAS :

2870 Bon. On a regardé au niveau des profils. Lors du début du scénario, il a été demandé de le démontrer en profil, parce qu'il faut comprendre que le projet est beaucoup plus bas que le niveau actuel des chaussées, donc on a regardé les contraintes et on a des points de raccordement à respecter. Donc, l'élément profil dans ce projet-là est relativement important au niveau de la réalisation, puis au niveau des raccordements aux quatre extrémités du projet.

2875

M. MICHEL GERMAIN, président:

Je comprends votre explication. Mais par contre, au moment où l'exercice a été fait, de quelle façon a-t-il été fait? Est-ce que ç'a seulement été des explications entre ...des

2880 échanges entre spécialistes ou il y a eu une étude et un document qui l'accompagne, qui ont été faits à ce sujet-là, qui résumeraient ou reprendraient vos explications?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

2885 Monsieur le Président, en réponse à votre question, le ministère dispose d'une note technique à cet effet-là concernant justement la possibilité, et comme la note technique était tellement, je dirais, démontrait le peu de potentiel de cette alternative-là, on n'a pas poursuivi la démarche ou l'étude.

2890 Maintenant, il y a d'autres facteurs que mon collègue n'a pas mentionnés. Au-delà des collecteurs et des contraintes géométriques, il y a aussi toute la question des matières dangereuses qui circulent dans l'axe de l'autoroute 15, notamment.

2895 Au Québec, on n'autorise pas de matières dangereuses dans nos tunnels. Donc, essentiellement, il y a des problématiques aussi opérationnelles à enfouir l'ouvrage dans ce secteur-là; l'axe des transports des matières dangereuses étant le pont Jacques-Cartier vers le port de Montréal et le pont Champlain pour tout ce qui est transit vers l'ouest, est-ouest, et vers les États-Unis à travers la 15, mais aussi il y a du transport de matières dangereuses qui se destine à l'arrondissement sud-ouest, donc dans le secteur et/ou même sur l'Île de
2900 Montréal.

Donc, ce n'est pas que du transit, c'est aussi un point de destination en termes de matières dangereuses.

2905 Donc, on peut déposer cette note technique-là, qui est essentiellement très, très succincte, mais qui démontre que cette alternative-là n'a pas été analysée plus en détail, justement à cause du faible potentiel qu'elle représente.

M. MICHEL GERMAIN, président:

2910 Très bien pour le dépôt. Monsieur Biron?

M. GUY BIRON :

2915 Est-ce que je dois comprendre que finalement vous avez, sur la base d'une note technique, décidé que c'était pas nécessaire de pousser plus en avant une étude pour approfondir la question? Donc, il n'y a pas eu d'étude finalement, outre la note technique?

M. MICHEL GERMAIN, président:

2920 Monsieur Dubé?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

2925 Effectivement, il y a certains scénarios qui sont éliminés d'emblée assez tôt dans un projet de cette envergure-là à cause justement du peu de potentiel que ces alternatives-là proposent et des nombreuses contraintes qui sont identifiées à leur réalisation.

M. MICHEL GERMAIN :

2930 Très bien, je vous remercie.

M. GUY BIRON :

2935 Merci.

M. MICHEL GERMAIN :

2940 Je vais maintenant inviter monsieur Xavier - j'espère que j'ai le nom correct - ce serait Daxhelet. Bonsoir, Monsieur.

M. XAVIER DAXHELET :

2945 Bonsoir, Monsieur le Président. La première question que je voudrais poser, c'est quand j'ai lu le document que le MTQ avait déposé sur les précisions concernant la planification gouvernementale et le développement durable dans lequel le ministère des Transports disait qu'il avait consulté tous les documents du gouvernement et des différentes instances, comme les villes et autres, pour planifier, surtout dans la question du développement durable, pour planifier son projet.

2950 Or, il est fort de constater que dans tous ces documents, y compris, par exemple, le cas de l'aménagement et orientation de région métropolitaine de Montréal, le Plan de transport de Montréal, le Plan d'action des changements climatiques du gouvernement actuel; tous ces plans-là préconisent en matière de transport la réduction de l'utilisation de l'automobile, tous. Je veux dire, c'est incroyable, c'est un consensus quasiment dans tous
2955 les documents.

2960 Or, je ne sais pas si le ministère des Transports les a lus vraiment dans tous les détails, ou du fait que sa Politique sur l'environnement date de 1992, mais que...c'est impossible de réaliser un projet réduisant l'utilisation de l'automobile à Montréal. On a pensé au pont de la 25, la rue Notre-Dame, l'autoroute Notre-Dame, plutôt, et puis maintenant l'échangeur Turcot qui va encore augmenter l'offre de l'automobile.

M. MICHEL GERMAIN, président:

2965

Là vous exprimez un peu une position, alors je vais vous inviter à poser une question.

M. XAVIER DAXHELET :

2970

Bien, la question est la suivante : est-il possible pour le ministère des Transports de faire un plan qui réduit l'utilisation de l'automobile à Montréal?

M. MICHEL GERMAIN, président:

2975

Alors très bien. Monsieur Dubé?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

2980

Monsieur le Président, en réponse à la question de monsieur Daxhelet, essentiellement, le gouvernement dans le cadre du projet complexe Turcot souhaite reconstruire l'échangeur tel quel parce qu'il constitue un ouvrage avec une capacité minimale. Essentiellement, comme on l'a mentionné, les mouvements, par exemple, au niveau de l'échangeur Turcot sont à deux ou une voie, c'est difficile d'en enlever sans avoir un impact significatif sur la circulation et de se retrouver avec un transfert de cette circulation-là important dans le réseau routier local et donc avec des impacts très, très négatifs.

2985

Le ministère aussi a fait le choix à l'intérieur de ce projet-là, ou dans la plupart de ses projets, de ne pas contraindre le transfert modal vers les transports collectifs en obstruant la circulation sur son réseau autoroutier, surtout quand c'est déjà une capacité minimale.

2990

Pour la suite de la réponse, j'aimerais inviter monsieur Pierre Tremblay, que j'ai déjà présenté, à présenter, si vous voulez, les résultats d'une étude préliminaire essentiellement sur la capacité ou le potentiel de transfert modal dans l'axe de l'autoroute 20, dans l'axe est-ouest de l'autoroute 20 pour ce secteur.

2995

M. MICHEL GERMAIN, président:

Très bien. Monsieur Tremblay.

3000

M. PIERRE TREMBLAY :

Alors pour répondre à cette question-là. Concernant le potentiel de transfert modal dans l'ouest... dans le corridor en question, donc essentiellement entre l'ouest de l'île et le centre de l'île, on a réalisé un exercice qu'on peut qualifier d'empirique avec nos partenaires de l'Agence métropolitaine de transport et de la Société de transport de Montréal, pour

3005

évaluer quel serait le potentiel de déplacements qui pourraient être transférés de l'auto vers le transport en commun à l'horizon 2016.

3010 Alors, je sais pas si on entre là-dedans... c'est quand même un exposé qui peut prendre une dizaine de minutes, si vous me le permettez.

Donc, essentiellement, la façon qu'on a procédé, c'est qu'on a identifié pour le tronçon en question, qu'on voit ici avec la flèche sur...alors la flèche qui est ici indique l'endroit où on a, si on veut, capturer les usagers.

3015 Alors on a regardé quels étaient les usagers de ce tronçon-là, donc de l'autoroute 20 entre l'ouest, donc entrant vers le centre-ville, toujours dans ce cas-ci pour la période de pointe du matin. Alors il y a à peu près quelque chose comme 19 000 automobiles qui passent là le matin. On a regardé, donc - la prochaine image s'il vous plaît - on a regardé quels étaient les secteurs d'où venaient ces gens-là qui passaient dans le corridor de
3020 l'autoroute 20. On voit ici toutes les différentes zones ou secteurs municipaux qui représentent les endroits où se concentrent les lieux d'origine des gens en pointe du matin qui utilisent actuellement en automobile l'axe 20. On voit que ça se concentre beaucoup ici : Ville Lasalle, Lachine, Pointe-Claire ici, puis on a Chateauguay aussi, qui est un gros générateur, et le bassin s'étend même jusqu'à Laval via la 13, disons, qui descend quelque
3025 part ici et va évidemment jusqu'à Vaudreuil et Île Perrot.

Alors ça ce sont toutes les zones qui produisent ou qui engendrent des déplacements automobiles dans le corridor même. Ça, ce sont les zones de destinations de ces gens-là, donc on voit que d'après les densités ici : 30% et plus se destinent au centre-ville central, disons au cœur du centre-ville et à sa périphérie ici immédiate et puis Côte-des-Neiges aussi est un secteur important pour attirer les déplacements de ces gens-là. Ça s'étend, on voit pas très bien, mais ici c'est quand même un peu jaune pâle... vert pâle, donc le bassin est très, très diffus, et ça se poursuit sur la Rive-Sud - à partir d'ici, on voit le changement de couleur pour les petites quantités de gens, mais on voit quand même que
3030 c'est un bassin qui est très diffus dans la région.

Alors dans ce bassin-là de l'Ouest-Island, de l'Ouest-de-l'Île et des régions limitrophes, Chateauguay via le pont Mercier et Vaudreuil, il y a en pointe du matin, à l'horizon 2016, selon nos projections de demandes en transport, il y a 56 000 conducteurs,
3040 7 000 passagers et 50 000 usagers du transport en commun : en tout 114 000 personnes en pointe du matin qui se déplacent de l'ouest et vers le centre et l'est de la région.

On a fait un exercice, comme je vous disais tantôt, avec nos partenaires, un exercice empirique où on a estimé les potentiels d'augmentation de la part modale du transport en commun pour chaque paire de secteurs, le bassin ouest et le bassin centre. Ce qu'on voit ici, les autos-conducteur, les autos-passagers, le transport en commun, donc tantôt je vous parlais de 114 000 personnes en tout, ça nous donne une part modale de transport en commun de 44%; et on a fait deux hypothèses de bonification des services de transport en commun : une hypothèse conservatrice, une hypothèse optimiste.

3050

Regardons l'hypothèse optimiste ici, qui verrait un potentiel de 6 600 usagers de plus pour le transport en commun et 5 800 véhicules automobiles de moins sur le réseau pour tout le bassin de l'ouest vers le centre, comme je vous disais. Ce qui nous mènerait à une part modale passant de 44% à 50% d'utilisation du transport en commun dans le bassin.

3055

Là on a des précisions ici pour le centre-ville et le centre-ville élargi, je vous l'ai dit tantôt le centre-ville qui va ici jusqu'à la rue Guy, de ce côté-là jusqu'au Parc Lafontaine à peu près, et puis la rue Sherbrooke ici, la rue Saint-Antoine si on veut, ici.

3060

Alors pour le centre-ville immédiat, on a actuellement une part modale de 60%, elle pourrait aller à 67% dans nos projections, et pour le centre-ville, incluant la périphérie du centre-ville, du centre-ville élargi, on passerait de 56% à 62% dans l'hypothèse optimiste de transfert modal.

3065

Ça se traduit ça sur le réseau par des variations de flux sur les segments du réseau. On voit ici, on parlait tantôt de 5 800 automobiles de moins... Si je reviens en arrière ici, on parle ici vers le centre-ville, le grand centre-ville élargi, 4 400 automobiles de moins; ça se traduit par environ 800-900 personnes de moins sur le corridor de la 20, moins 1 000 arrivants par l'axe autoroute 40 et Côte-de-Liesse. Et puis évidemment, il y a LaVérendrye aussi qui est un corridor important qui serait en diminution, les autres aussi, ici Newman, Notre-Dame. Puis même à travers les ponts de la Rive-Sud, il y aurait une petite diminution, parce qu'il se produirait dans le réseau un rééquilibrage des flux.

3070

3075

C'est assez compliqué à résumer, mais il se produirait un rééquilibrage, de sorte que dans l'axe de l'autoroute 20, on aurait environ 800 personnes de moins entrant au Centre-ville, 400 de moins sur l'axe Côte-des-Neiges et puis même Parc Avenue aussi, 300, 290 de moins. Donc, c'est des variations des plus significatives.

3080

Alors l'exercice de transfert modal nous permet d'anticiper ce transfert de l'auto vers le transport en commun, en particulier je vous disais ici pour le centre-ville, qui est cette zone ici, d'environ 4 400 de moins. On mentionne ici, évidemment que c'est la période de pointe du matin, c'est sur 3 heures : 6h à 9h le matin. Alors autour du centre-ville, je vous ai parlé de 4 400 de moins, en gros il en vient 900 de moins par le corridor Ville-Marie, 1 1000 de moins par les rues ici de ce côté de l'ouest, 500 de moins venant du secteur, justement, de LaVérendrye, 300 de moins par l'autoroute Bonaventure et puis 700 de moins par les artères nord-sud ici du côté de Parc, Saint-Laurent, Saint-Urbain.

3085

Alors ça fait un premier aperçu de l'exercice de transfert modal qui a été fait.

3090

M. MICHEL GERMAIN, président:

Pour l'explication, vous avez mentionné tout à l'heure qu'il y avait une petite rubrique, c'était marqué *Développement du transport en commun*, donc de quel développement au juste parle-t-on? Du transport en commun? Est-ce qu'il est déjà annoncé?

3095

M. PIERRE TREMBLAY :

Ben, oui. L'exercice a été fait sur la base d'une bonification des services de transport en commun qui est, jusqu'à ce moment-ci encore, qualitative.

3100

Il y a une série de mesures qui sont déjà enclenchées, par exemple, la bonification de l'offre de transport en commun à travers la politique gouvernementale de transport en commun, qui vise une augmentation, en résumé, de 16% de l'offre de transport en commun dans la région de Montréal.

3105

Il y a différents projets évidemment qui sont encore à l'étude, exemple, la navette aéroportuaire ou.. on a parlé tantôt de ce qui est prévu dans le corridor comme tel aussi de l'autoroute 20 avec la voie réservée au transport en commun, et des mesures qui pourraient être mises en place sur l'axe sur Notre-Dame.

3110

Donc, toutes ces mesures-là amènent un contexte plus favorable, disons, qui pourrait permettre d'améliorer le niveau de service, la qualité des services du transport en commun dans le bassin, et de façon empirique on a estimé quelles étaient les parts modales qu'on pouvait espérer atteindre avec une hypothèse optimiste d'amélioration des services.

3115

Alors c'est ce que ça traduit ici comme exercice, mais on n'a pas effectivement de projet déterministe.

MME ANNE-MARIE PARENT :

3120

Est-ce que dans vos projections pour 2016, vous tenez compte des projets de développement sur l'ouest de l'Île de Montréal et aussi dans la section vers Vaudreuil-Dorion?

M. PIERRE TREMBLAY :

3125

Oui, nos projections à l'horizon 2016 tiennent compte de... bon, évidemment, là c'est un sujet très vaste, je vais essayer de rester sur les choses de base. La projection 2016, d'abord c'est une projection où on tient compte d'une démographie de 2016 et d'une évolution des comportements de transports aussi à l'horizon 2016.

3130

Donc, je pourrais vous expliquer plus en détail le mécanisme de prévision de la demande future, mais c'est d'abord une projection démographique. Cette projection-là de démographie est arrimée évidemment à un développement urbain, à des capacités d'accueil du territoire qui sont codifiées à travers les plans d'aménagement, les schémas d'aménagement des différents partenaires, donc notre projection démographique est localisée aux endroits où le développement urbain est prévu et anticipé et où il y aura des capacités d'accueil en termes de logis, qui sont recensées, inventoriées dans nos exercices de modalisation, donc, du côté démographique, côté résidentiel.

3135

3140 Côté développement urbain, à l'horizon 2016, côté emploi, il n'y a pas d'hypothèse particulière de faite; on sait aussi que la cour Turcot, faut dire aussi, ce n'est qu'en 2026 ou après 2016 qu'elle se développera, donc dans la cour Turcot comme telle il n'y a pas de changement. Mais on tient compte, par exemple, de la présence du CUSM et de tous les générateurs importants qui sont prévus dans le développement urbain de la sous-région.

3145 Je pourrais vous donner les détails, si vous voulez, des projets immobiliers qui sont pris en compte?

M. MICHEL GERMAIN, président:

3150 Non, on pourra revenir plus tard dans les séances subséquentes s'il y a d'autres questions du public. Nous allons retourner à monsieur Daxhelet maintenant. Alors je vous remercie, Monsieur Tremblay.

M. XAVIER DAXHELET :

3155 Je veux juste avoir une petite précision, lorsqu'ils disent «réduction des automobiles», est-ce que c'est des réductions face à une augmentation éventuelle, si rien n'est fait en 2016 ou c'est une réduction face à ce qu'il est aujourd'hui?

M. MICHEL GERMAIN, président:

Monsieur Dubé?

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

3165 Le graphique qu'on a vu tantôt montrait des variations par rapport à la situation sans transfert modal à l'horizon 2016. Donc, ce n'est pas par rapport à aujourd'hui. C'est, à l'horizon 2016, la situation de référence sur laquelle est basée l'étude d'impact, en fait, c'était les chiffres de l'équivalent de ce que vous avez dans les études d'impact, comparée à la situation avec transfert modal; comment peut se traduire le transfert modal par rapport à la situation qu'on véhicule dans le projet de référence.

M. XAVIER DASHELET :

3175 Donc, si je comprends bien, en fait, encore une fois, il y aura une augmentation du nombre de véhicules; il est impossible de faire un projet sans augmentation du nombre de véhicules à Montréal?

M. MICHEL GERMAIN, président:

3180 Ça peut être ça, avec les nuances que monsieur Tremblay a apportées, bien entendu. Alors vous pourrez commenter ça dans un mémoire.

M. XAVIER DASHELET :

3185 Je le ferai, c'est sûr. Alors deuxième question. C'est face au partenaire public-privé, on n'en a pas beaucoup parlé jusqu'à date, même dans la séance d'information on a quasiment rien dit. Moi j'aimerais ça savoir un petit peu plus de détail de quel serait le rôle de ce partenaire privé, bon, c'est sûr, on sait pas qui il est, mais quelles sont les règles d'attribution aussi de ce partenariat, un peu plus d'explications, on en entend pas beaucoup
3190 parler du tout même dans la présentation ici du ministère?

M. MICHEL GERMAIN, président:

Très bien. Monsieur Dubé?

3195

M. ALAIN-MARC DUBÉ, promoteur:

Monsieur le Président, j'aimerais inviter madame Sandra Sultana, qui est directrice du Bureau des partenariats publics-privés du ministère des Transports, pour répondre à la question de monsieur Daxhelet.
3200

MME SANDRA SULTANA :

Bonsoir. Alors le partenariat public-privé est un mode de réalisation. Quand on parle ici que le projet sera réalisé en partenariat public-privé, c'est vraiment un mode de réalisation; donc il y a le mode conventionnel, ici on parle d'un mode de partenariat.
3205

Ça se traduit un partenariat par un contrat à long terme que le ministère des Transports conclut avec un partenaire privé pour réaliser le projet, avec des responsabilités, par exemple, de conception, de construction, d'exploitation, d'entretien, de réhabilitation.
3210

L'entente de partenariat qui serait signée avec le partenaire privé, donc toujours pour réaliser le projet, préciserait donc les exigences, les résultats à atteindre, les responsabilités du partenaire privé, les risques qui lui seraient transférés, les risques qui seraient retenus par le ministère des Transports, les critères de performance, les mécanismes de paiement, les retenues, etc.
3215

Dans un partenariat public-privé, le ministère des Transports précise donc les exigences, les critères de qualité et les services qui sont attendus. Et le partenaire privé est tenu de respecter toutes ces exigences et clauses contractuelles.
3220

3225 Donc, encore une fois, pour conclure, c'est vraiment un mode de réalisation. On donne nos exigences, on donne nos critères, nos critères de performance, nos critères de qualité dans l'entente de partenariat, qui respectent le projet qui est présenté aujourd'hui et c'est inclus dans l'entente de partenariat, le partenaire privé est tenu de respecter toutes ces exigences.

M. MICHEL GERMAIN, président:

3230 On aura sûrement l'occasion d'y revenir. Mais il y avait quand même le deuxième volet de la question des règles d'attribution également. Là vous avez synthétisé le rôle du partenaire. Comment on choisit un tel partenaire?

MME SANDRA SULTANA :

3235 Alors il y a un processus qu'on réalise qui est en deux étapes : un appel de qualifications, qui permet de voir les capacités techniques, les capacités financières des candidats, donc leur potentiel, un appel de qualifications; un appel de propositions, donc on retient un certain nombre de candidats, habituellement trois, et à ces trois candidats, on soumet le projet qui est à réaliser. Ils doivent nous soumettre une proposition et on retient la meilleure offre.

3240 Donc, un processus à deux étapes, un appel de qualifications pour évaluer les capacités techniques et financières et ensuite évaluer le projet.

M. MICHEL GERMAIN, président:

3245 Très bien. Monsieur Daxhelet?

M. XAVIER DAXHELET :

3250 Je veux savoir une précision encore une fois, le partenaire, est-ce que c'est lui qui va construire l'échangeur, directement, ou s'il va juste le maintenir ou l'entretenir?

MME SANDRA SULTANA :

3255 C'est lui qui est responsable de concevoir, de construire, d'exploiter et d'entretenir l'échangeur, le projet.

M. MICHEL GERMAIN, président:

3260 Donc, toutes les phases. Monsieur Daxhelet?

M. XAVIER DAXHELET :

3265 Et sa rémunération, ça va être simplement de quelle forme? Comment il est rémunéré le partenaire?

M. MICHEL GERMAIN, président:

3270 Ce qu'on comprend ce ne sera pas une autoroute à péage ?

MME SANDRA SULTANA :

Non, c'est pas une autoroute à péage.

3275 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Donc, comment se financerait-il?

MME SANDRA SULTANA :

3280 Donc, c'est soit par des paiements de construction, des paiements de disponibilité, donc selon des critères de performance, l'atteinte de critères de performances spécifiques; le partenaire privé est rémunéré de cette façon-là.

3285 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Ça va, Monsieur Daxhelet?

M. XAVIER DAXHELET :

3290 Ça va aller. Merci.

M. MICHEL GERMAIN, président:

3295 Alors étant donné qu'il est 22h35, nous n'appellerons pas un nouveau participant. Ce que nous allons faire, nous avons des gens qui sont inscrits, nous allons reprendre la séance demain après-midi à 13h.

3300 Les personnes inscrites vont conserver leur priorité, même si elles sont absentes demain après-midi. Alors les personnes qui ne seraient pas là demain après-midi, je vais les rappeler demain soir. Donc, vous ne perdez pas votre ordre de priorité, alors pour rassurer les gens.

3305 Alors je vais vous souhaiter une bonne fin de soirée et à demain après-midi.

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

3310

ET J'AI SIGNÉ:

3315

LOUISE PHILIBERT, s.o.