

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

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

**CONSULTATION PUBLIQUE****RECONSTRUCTION DU COMPLEXE DE L'ÉCHANGEUR TURCOT****2<sup>e</sup> PARTIE****VOLUME 3**

Séance tenue le 16 juin 2009, 19h,  
Gymnase du Centre récréatif, culturel et sportif Saint-Zotique  
75, Square Sir-Georges-Étienne-Cartier  
Montréal.

## TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 16 juin 2009.....	1
MOT DU PRÉSIDENT .....	1

### PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

GÉRALD TREMBLAY et ANDRÉ LAVALLÉE .....	1
CLAUDE DAUPHIN .....	14
DIDA BERKU .....	20
JASON PRINCE .....	26
LOUISE HAREL .....	30
JACQUELINE MONTPETIT .....	35
DIANE LEMON .....	43
LUCIE THIBODEAU .....	46
MICHEL LABRECQUE .....	47
CATHERINE DOUCET .....	55

**M. MICHEL GERMAIN, président:**

Bonsoir, si vous voulez prendre place, nous allons commencer dans deux minutes.

5 Mesdames et Messieurs, bonsoir et bienvenue à cette troisième séance de la deuxième partie de l'audience publique portant sur le projet de reconstruction du Complexe Turcot. Nous allons poursuivre ce soir l'audition des mémoires qui sont présentés à la commission. Bien entendu, comme dans toutes les autres séances, la commission a pris connaissance au préalable des mémoires et nous invitons les gens à procéder de façon  
10 synthétique et en insistant sur les points importants des mémoires.

Et je signale également que la présente séance peut être suivie sur Internet en mode audio en se connectant sur le site Internet du Bureau d'audiences publiques sur l'Environnement. Alors ceci étant les présentations d'ouverture.

15 Nous allons sans plus tarder aller à l'audition des mémoires avec la Ville de Montréal, qui est notre première présentation avec monsieur Tremblay. Alors, à vous la parole.  
Bonsoir Monsieur.

20 **M. GÉRALD TREMBLAY:**

Alors, merci beaucoup Monsieur le Président, Madame et Monsieur les commissaires. Je dois vous dire que je suis accompagné du vice-président du Comité exécutif, monsieur André Lavallée, responsable de l'aménagement du territoire, du transport  
25 collectif, mais également du design et du patrimoine. Je voudrais dire que mes collègues sont également ici, Jacqueline Montpetit, la mairesse de l'arrondissement, Pierre Fréchette et Line Hamel.

LECTURE DU MÉMOIRE

30

**M. ANDRÉ LAVALLÉE :**

Merci beaucoup, Monsieur Tremblay, Monsieur et Madame les commissaires, le Maire a présenté l'essentiel du mémoire, je vais tout simplement me permettre d'attirer votre  
35 attention sur certains éléments plus particuliers en me référant au texte du mémoire.

La réflexion qui a guidé les élus, et quand je parle des élus je parle bien sûr du Maire et des membres du Comité exécutif, mais aussi de la Table de concertation des maires et des arrondissements et des villes concernés par le projet que nous avons initié, ont d'abord  
40 été des éléments de vision : vision en matière de transport, vision en matière d'habitation, d'aménagement du territoire, de protection des milieux naturels, de développement durable et de développement économique.

45 C'est ce que le mémoire exprime aux pages 7 et suivantes. Vous me permettrez d'aborder brièvement chacun des thèmes.

50 Vision en matière de transport. Le Maire l'a évoqué précédemment. Nous nous sommes beaucoup intéressés à l'aval et à l'amont du projet. Oui, il y a des travaux qui doivent être faits au niveau de l'échangeur Turcot, cela ne fait aucun doute. Cela dit, et c'est tout le débat qui a cours dans l'opinion publique depuis plusieurs mois, la question que se posent très simplement les citoyens, c'est au terme de tout ça, dans 5 ans, dans 7 ans, quand les travaux seront terminés, quand on aura investi 1.5 milliard de travaux sur l'échangeur, est-ce que la vie dans les quartiers environnants va s'être améliorée, est-ce que la circulation routière dans l'échangeur va avoir diminuée, est-ce que la qualité de l'air, la quantité de polluants, etc., aura diminuée, est-ce que les quartiers environnants seront davantage des milieux de vie à redévelopper ou tout simplement un lieu de passage?

55  
60 Donc, il nous est apparu que l'exercice de reconstruction de l'échangeur offre aux Montréalais et à la région métropolitaine une opportunité extraordinaire de se poser la question : si nous voulons diminuer le nombre de véhicules-solo sur l'ensemble du réseau et donc dans l'échangeur il faut penser à l'ensemble du réseau.

65 Il y a deux façons de le faire ou trois façons de le faire. Il y aura une façon un peu simple et sans doute un peu simpliste de dire, bien, on ferme l'échangeur, on bloque; c'est une attitude qui consiste, les véhicules peuvent pas passer, mais ils devront passer ailleurs, on devra se réorganiser autrement, on n'aura pas avancé. Nous on propose plutôt une attitude qui se veut très positive, mais aussi audacieuse. Il y a des projets de transport en commun à réaliser et il y a aussi des mesures à court terme qui peuvent être implantées rapidement sur l'ensemble du réseau; ça prend la décision politique de le faire.

70  
75 Quand je parle de mesures à court terme, on parle, bien sûr, d'un réseau régional de voies réservées à planter. Si l'échangeur Turcot est aussi sollicité, c'est parce que soir et matin il y a des milliers et des milliers de véhicules qui depuis la 30 par la 10, depuis l'ouest de l'île et au-delà par la 20, depuis l'est de Montréal par la 40, par la 13, par la 15, donc par l'ensemble du réseau autoroutier, il y a plein de gens qui se déplacent tout seul dans leur véhicule parce qu'ils jugent qu'ils n'ont pas d'autres opportunités, par exemple en termes de transport en commun, puis ils ne voient pas l'utilité de se déplacer à deux et à trois dans un véhicule.

80  
85 Un tel réseau régional de voies réservées, ça existe ailleurs, ça existe dans bien d'autres villes, même à Houston pourtant capitale mondiale de l'automobile et du développement urbain libre et sans contrainte, s'il en est une, et ça fonctionne. Si notre objectif est d'améliorer globalement pour les gens qui habitent Montréal et la région, l'environnement, la qualité de vie, la qualité de l'air, la qualité des quartiers, ça passe par une diminution du nombre de véhicules et il existe des possibilités d'y arriver concrètement.

En conséquence, la contrainte imposée sur l'échangeur est différente. Je voyais dans les médias récemment, certains débats sur la fluidité, disant, bien, s'il y a des contraintes additionnelles dans l'échangeur ça bloquera soir et matin jusqu'à Saint-Denis. 90 Premièrement c'est bloqué, notre réseau est généralement congestionné, donc l'enjeu c'est de le décongestionner; mais la méthode n'est pas simplement d'élargir, d'ajouter, d'ajouter la fluidité, c'est de changer nos méthodes de déplacement.

Deuxièmement, en ce qui concerne l'aménagement du territoire. Je vous réfère 95 principalement au document aux pages 9 et 10, mais je résumerais notre point de vue de la façon suivante. Nous pensons que de manière générale il faut reconnaître les secteurs qui environnent l'échangeur comme des milieux, comme des secteurs de rues qui ont un grand potentiel de redéveloppement. C'est pour ça, par exemple, qu'on s'interroge, est-ce que toutes les expropriations annoncées sont requises? Nous n'en sommes pas encore 100 convaincus.

Surtout qu'on pense qu'un objectif doit être recherché à travers tout l'exercice et comment on re-tricote le milieu, comment on recrée des maillages, comment on désenclave les milieux environnants. On a parlé, par exemple, abondamment de l'environnement du 105 Centre Gadbois, à titre d'exemple.

J'ai abordé au niveau de la question de l'aménagement, la question de l'habitation, je vous amène immédiatement à la page 10, toujours à la question de protection de mise en valeur et à la mise en valeur des milieux naturels. Il y a des avancées qui ont été faites dans le projet par rapport à des empiètements qui étaient craints par les élus et les citoyens 110 concernant la Falaise Saint-Jacques, il y a une bande qui est prévue d'aménagement; on veut élargir la réflexion encore et s'intéresser, par exemple, comment le réaménagement de l'échangeur participera aussi à la remise, la requalification de tout le secteur du Canal Lachine, dans lequel il y a déjà eu une première phase d'investissements, et qui doit devenir 115 à termes une liaison entre tous les quartiers du Sud-ouest et un endroit qui sera aménagé et qui profitera à toute la région.

Enfin, au niveau du développement économique, c'est lié au point précédent, comment on profite de l'occasion aussi pour créer de nouvelles activités dans le secteur. 120 Quelles sont les intentions concernant l'avenir de la Cour Turcot une fois les travaux complétés? C'est pour ce motif qu'un peu plus loin dans le dossier, à la page 22, au niveau des ententes et du financement, la Ville suggère qu'il pourrait y avoir des discussions concernant un échange : est-ce que le MTQ, par exemple, sera d'accord pour céder les terrains qui sont libérés par les empiètements actuels de façon à permettre un 125 redéveloppement de ces secteurs, par exemple, pour des nouvelles activités économiques?

Je terminerai mon intervention, avant de permettre au Maire de conclure, en disant que le mémoire, vous l'aurez constaté, aux pages 13 et suivantes, décrit les modifications

130 qui ont été apportées à ce jour, on reconnaît qu'il y a eu un effort important, suite entre-  
autres à la lettre de cet automne, suite aux efforts consentis par le ministère, qu'il y a  
d'autres projets qu'il y a des points en suspens qui méritent d'être discuté.

135 Et finalement, à la page 23, on insiste sur deux aspects qui préoccupent beaucoup,  
beaucoup, et j'insiste, c'est les élus de tous les secteurs concernés qui l'ont exprimé à  
plusieurs reprises, c'est les mesures de mitigation et les mesures de contingence.  
Évidemment un chantier comme ça, c'est majeur, on l'a vu, un article qui référerait aux  
quantités de voyages de camion, par exemple, c'est toute la question de l'ambiance qui va  
être vécue pendant des années dans le quartier.

140 C'est aussi les mesures de contingence. Il y a plusieurs chantiers majeurs qui  
s'annoncent à Montréal dans les prochaines années et pour l'exprimer, sans prêter  
d'intention, sans faire le procès de personne, très souvent les mesures de contingence, on  
les a développées après le coup, un peu en catastrophe, parce qu'on n'avait pas vu venir les  
problèmes. Je vous rappelle que l'essentiel du réseau des trains de banlieue de la région de  
145 Montréal a été mis sur pied, à été mis en place, à coup de mesures de contingence  
développées un peu en catastrophe, suite à tel ou tel ou tel chantier.

150 Tant qu'à avoir acquis cette expérience collective, profitons-en pour dire quelles sont  
les mesures de contingence qui pourraient être développées à l'avance et qui pourraient  
même devenir permanentes et servir à mieux desservir l'ensemble de la population du Sud-  
ouest et l'ensemble de la population de la région de Montréal en termes de transport en  
commun.

155 J'espère vous avoir dressé rapidement et succinctement et à votre satisfaction un  
tableau de ce que contient le mémoire, puis je laisserai monsieur Tremblay continuer.

**M. GÉRALD TREMBLAY:**

160 Alors, Monsieur le Président, Madame et Monsieur les commissaires, nous  
reconnaissons l'urgence et l'importance de reconstruire le complexe Turcot. C'est la raison  
pour laquelle la Ville offre son entière collaboration au ministère des Transports du Québec.  
Mais on considère que la conception et la réalisation de se projet doivent se faire en  
véritable partenariat régional et en faveur d'une concertation efficace et ouverte.

165 La complexité du projet et l'intégration des nombreux ajustements légitimement  
demandés par les Montréalaises et les Montréalais, sont importants. C'est la raison pour  
laquelle il faut se donner le temps nécessaire, donc nous réitérons, encore une fois, que ce  
projet doit être réalisé en mode conventionnel et non pas en mode PPP.

170 Pour la Ville, ce projet doit devenir le miroir de notre vision en matière de  
développement durable, de transport, d'aménagement, d'habitation, de mise en valeur des

milieux naturels et de développement économique. Il doit devenir une vitrine de métropole verte, efficace, innovante et d'avant-garde que nous voulons tous.

175            Enfin, la reconstruction du complexe Turcot doit finalement être gérée comme un projet urbain intégré, dont nous voulons tous et toutes être fiers parce qu'il aura tenu compte de tous les aspects qui touchent la qualité de vie des citoyens et citoyennes, particulièrement de ceux qui résident et travaillent dans les quartiers avoisinants.

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

              Alors, Messieurs, merci pour votre présentation. Bien entendu, la commission a quelques questions, donc je désire échanger sur quelques points avec vous.

185            Je vais ouvrir le sujet. Je ne veux pas nécessairement y aller en ordre d'importance, mais disons, vous avez parlé de mesures à court terme, Monsieur Lavallée, concernant les voies réservées, bon, notamment sur, ce que j'en comprends, sur l'autoroute 20 et la 720 puisque ça se dirige vers le centre-ville de Montréal, donc beaucoup de déplacements pendulaires le long de cet axe-là; ce que je comprends c'est que vous souhaiteriez des voies réservées sur tout l'axe, par exemple, quand vous parlez de voies réservées, parce que le

190            ministère a proposé un segment de voies réservées sur l'autoroute 20, avec une sortie qui s'en irait à ce moment-là en s'en allant vers l'échangeur Turcot, mais au-delà l'échangeur en s'en allant vers le centre-ville, il n'y aurait pas de voies réservées sur l'autoroute, est-ce que vous allez jusque là?

195            **M. ANDRÉ LAVALLÉE :**

              Je vais vous répondre le plus franchement, le plus concrètement possible. Je veux d'abord utiliser une image, très brièvement. Dans quelques jours, on en parlait avec le Maire

200            avant le début de l'audience ce soir, dans quelques jours la Ville de New-York va fermer l'intersection, la rencontre de trois rues majeures sur Broadway à la hauteur de Time Square. La Ville de New-York va piétonniser une partie de Time Square de façon à provoquer, parce qu'elle veut provoquer un changement majeur des comportements vers le centre de New-York. Ce que les autorités de la Ville de New-York ont observé c'est qu'il y a

205            55 000 véhicules qui essaient de passer à l'intersection Broadway, il y a 360 000 piétons, tout le monde essaie de passer au même endroit, les gens circulent à 4 milles à l'heure, polluent tout l'environnement, crée un environnement urbain très désagréable.

              Je ne vous propose pas ce soir de fermer l'échangeur Turcot, mais je pense que

210            l'image que je viens d'utiliser vous suggère l'esprit dans lequel on veut travailler. Ce qu'on dit, l'échangeur Turcot, soit, il faut y faire des travaux majeurs, mais il faut aussi, d'abord et avant tout, s'intéresser à l'ensemble du réseau routier de la région de Montréal et se demander, c'est une belle opportunité de se demander comment on va diminuer le nombre

215 de véhicules qui viennent, pas seulement dans l'axe de la 720, de partout, dans l'axe nord-sud également, de la 13, la 15, la 20, la 40, la 10.

220 C'est un chantier qu'on avait déjà identifié dans le cadre du Plan de transport de Montréal comme étant une mesure courageuse, réalisable dans un horizon à court terme et qui aurait pour effet, pas seulement sur l'échangeur Turcot, mais sur Bonaventure, sur Notre-Dame, etc., d'apaiser le nombre de véhicules.

225 Parce qu'à l'heure actuelle, les gens prennent leur véhicule parce qu'il y a pas cet avantage qui leur serait offert, soit de prendre le transport en commun ou quand ils ne peuvent pas prendre le transport en commun, de dire c'est intéressant pour moi comme individu de covoiturer avec d'autres personnes, parce qu'au-delà de l'avantage environnemental, au-delà de l'avantage économique, il y a aussi un avantage très concret là où le circuit routier va être moins congestionné.

230 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Très bien. Étant donné qu'il faut toujours commencer quelque part, est-ce que ça pourrait être l'axe A-20, A-720?

235 **M. ANDRÉ LAVALLÉE :**

240 Bien, écoutez, moi je pense que depuis, je le dis très gentiment, depuis 25 ans on réfléchit aux différents segments du réseau autoroutier qui pourrait commencer quelque part. Je pense qu'on pourrait commencer quelque part à plusieurs endroits en même temps. Et je sais que cette proposition de la Ville a suscité des interrogations. Du côté du ministère, dans un premier temps, on m'a souvent posé la question, vous voulez sur certaines des bretelles où il y a à peine de l'espace pour tourner, pour sortir, pour traverser l'échangeur, implanter des voies réservées, bloquées, etc. Moi je pense que le ministère a fait un effort très louable dans les propositions qui ont été mises sur la table récemment, d'intégrer une voie réservée dans l'échangeur lui-même.

245 Mais je reviens à mon argument de départ, il faut aussi diminuer en aval et en amont le nombre de véhicules. Il en va pas seulement de la qualité de vie, de la qualité de l'air, de l'environnement, il y a des arguments économiques. Si je peux me permettre d'ajouter, le ministère des Transports évalue, la Chambre de Commerce, plein d'intervenants évaluent pour 2007 à une somme qui varie entre 1.5 et 2 milliards de dollars les pertes économiques engendrées par la congestion de notre réseau routier.

255 Nous nous apprêtons dans les prochaines années, tout le monde ensemble, MTQ, le gouvernement Canadien, Ville de Montréal, investir des milliards, au moins une dizaine de milliards sur le réseau routier et la congestion risque d'être au moins la même sinon plus



importante encore. Il y a peut-être des gestes plus simples à faire rapidement pour changer notre façon de voir l'objectif.

**M. GÉRALD TREMBLAY:**

260

Merci. La question que vous posez, c'est de dire, si on avait débuté cette réflexion il y a 25 ans, on ne serait pas ici ce soir. Essentiellement, parce qu'on ne parlait pas de transport en commun, on ne parlait pas de covoiturage et c'était le tout à l'automobile.

265

Et aujourd'hui ce qu'on voit encore, puis je comprends que c'est un investissement important du gouvernement, investir 1.5 milliards de dollars, nous ce qu'on dit de façon très claire, il faut pas concevoir cet échangeur en fonction d'une capacité additionnelle de l'automobile. Si on donnait suite à tous les projets annoncés et discuté qui sont énumérés dans le document que nous avons, on verrait qu'on a besoin, peut-être de moins

270

d'automobiles, surtout les automobilistes en solo.

275

Alors nous on a une vision d'avenir de la métropole du Québec. Cette vision d'avenir on est en train de l'implanter dans beaucoup d'endroits. Alors quand on a fait l'échangeur par Pins où il y avait le spaghetti de béton, on a fait quelque chose qui était une revitalisation urbaine intégrée pour valoriser l'Hôtel-Dieu et valoriser la montagne. Alors on a énormément de projets.

280

Si on veut avoir une vision à court terme, moyen et à long terme, juste la navette ferroviaire prolongée dans l'ouest de Montréal réduirait de façon considérable le nombre de personnes qui utilisent l'automobile. La preuve le prolongement du métro à Laval, les gens estimaient à 15 000, 25 000 personnes, c'est rendu à plus de 60 000 personnes. Les gens lorsqu'ils goûtent à un transport en commun de qualité et à un transport actif, à ce moment-là ils changent leur mentalité, leurs attitudes, leurs comportements.

285

C'est la raison pour laquelle on veut nous que ce projet qui est très important soit fait dans une vision globale, c'est la raison pour laquelle on veut regarder en amont, on veut regarder en aval, et on veut rêver de ce que ça pourrait être la Ville de Montréal dans 15, 20 ans, 30 ans, une ville verte, ça, c'est certain.

290

**M. MICHEL GERMAIN, président:**

295

Je vous remercie. Une autre question, concernant toujours du côté de l'autoroute A-720, donc, à l'endroit qu'il y a le plus d'expropriations, on voit le ministère, bon, sa stratégie de reconstruction est différente, mais elle est conditionnée par deux éléments, c'est-à-dire la volonté de maintenir une bonne fluidité pendant les travaux et aussi de reconstruire plus bas; ça, ça nécessite plus d'emprise.

300 Ç'a été questionné beaucoup en audience publique jusqu'à maintenant. Votre  
volonté de limiter les expropriations, ça veut dire, si je comprends bien, c'est que vous seriez  
prêts de vous asseoir avec le ministère des Transports pour bien examiner toutes les  
possibilités imaginables pour éviter les expropriations, est-ce que c'est ça qu'on doit  
comprendre?

305 **M. GÉRALD TREMBLAY:**

La réponse c'est oui. C'est clairement mentionné dans le mémoire que nous  
soumettons ce soir. On a toujours offert notre entière collaboration au ministère et on dit  
même que si on ne pouvait pas convaincre le ministère, à ce moment-là on demande au  
gouvernement du Québec d'intervenir par des financements additionnels, notamment  
310 Rénovation-Québec et Accès Logis.

Alors pour nous, on est en partenaire très proactif avec le gouvernement du Québec  
qui a déjà démontré une ouverture d'esprit, il faut le reconnaître, je pense qu'au niveau du  
ministère des Transports du Québec il y a une volonté de trouver des solutions concrètes et  
315 de ne pas faire des expropriations si ce n'est pas essentiel.

Alors nous disons, dans cette optique, assoyons-nous ensemble, écoutons  
attentivement ce que les résidants et les résidentes ont à dire et trouvons une solution. Et  
c'est la raison pour laquelle, étant donné que c'est complexe, si on donne ce projet en  
320 partenariat-public-privé à ce moment-là, on vient de se mettre une camisole de force. Les  
gens vont regarder uniquement le projet et trouver la meilleure façon de le réaliser au  
meilleur coût possible.

Alors et dans cette optique, nous ce que nous disons, étant donné la flexibilité  
325 nécessaire pour le projet, à cause de sa complexité, mais étant donné l'urgence et  
l'importance du projet qu'on reconnaît, alors la seule façon qu'on peut le faire c'est en mode  
conventionnel, débiter et continuer au fur et à mesure à mieux informer les citoyens, aller  
chercher leur adhésion.

330 Ce qu'on réalise puis ce qu'on vit présentement, là, c'est assez extraordinaire. Les  
gens veulent participer. Vous avez des gens qui depuis de semaines vous disent, s'il vous  
plaît écoutez-nous, on a des idées. Pour une fois la population est au rendez-vous.  
Alors profitons de cette occasion unique pour écouter toutes les représentations nécessaires  
et prendre les meilleures décisions dans l'avenir de la métropole du Québec.

335 Pour ce faire, je le répète encore une fois, ça ne peut pas se faire en PPP ce projet-  
là, ça doit se faire dans un mode conventionnel, parce que ça va nous donner la flexibilité, la  
souplesse et la possibilité tout en commençant à écouter ce que les citoyens et citoyennes  
ont à dire.

340

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

Une seule question. Vous dites dans votre mémoire et vous l'avez dit dans votre exposé que persistaient des incertitudes importantes quant à l'implication financière du gouvernement du Québec et que l'avant-projet faisait état d'activité et de travaux de nature municipale; est-ce que vous avez chiffré ces inquiétudes-là?

345

**M. ANDRÉ LAVALLÉE :**

Merci beaucoup. Oui, on a fait des estimés préliminaires, on a fait, étant les services municipaux, il y a des conséquences financières pour la Ville en termes d'impacts directs et indirects, il y a des déplacements de certaines activités, il y a des discussions sur la signature de protocoles à venir, sur les coûts. Il y a des travaux, il y a parfois des effets indirects. La Ville va réaliser chemin faisant que c'est peut-être nécessaire de refaire tel aqueduc ou tel égout pour pas une fois les travaux du MTQ terminés recreuser le lendemain parce qu'il y a un aqueduc, par exemple, qui est trop ancien, etc.

350

355

Donc, c'est toute cette évaluation-là qui est en progrès. On a eu des estimés préliminaires qui nous permettent d'apprécier des coûts de l'ordre de 60 à 100 millions. La Ville est prête à participer financièrement, à éponger certaines factures, entre guillemets, si on est capable de nous démontrer dans une démarche de partenariat une rentabilité pour la Ville.

360

C'est pour ça, par exemple, que si on est capable d'envisager que des terrains libérés pourraient à terme être remis en valeur, générer des revenus éventuels pour la Ville, c'est possible de s'asseoir, d'évaluer tout ça et c'est possible pour la Ville d'en arriver à la conclusion que sa contribution dans certains travaux pourrait être évaluée comme ayant à terme un rendement positif.

365

C'est souvent la façon de procéder pour la Ville, que ce soit dans les dossiers du CHUM par exemple, on investit dans des infrastructures. On n'est pas maître-d'œuvre des salles d'opération, mais on profite de l'occasion pour refaire les égouts, les aqueducs et plein d'autres interventions qui font que l'hôpital à terme va fonctionner et on évalue l'ensemble du bénéfice pour Montréal.

370

Et ça c'est un cheminement qui doit être fait conjointement. Parce qu'au début dans les discussions, c'était assez sommaire : regardez, ça c'est pas nous, c'est d'autres. Donc d'autres étant...on s'est senti concernés par le terme «autres», on s'est mis à faire des calculs, et les calculs ne sont pas terminés, mais on veut surtout le faire en discussion.

375

380

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

Mais c'est dans cet ordre de grandeur?

**M. GÉRALD TREMBLAY :**

385

Si vous prenez la page 22, la page 22 du mémoire, vous allez voir le troisième avant-dernier paragraphe : «*Une étude interne évalue que la Ville perdra*», on parle juste de la perte «*de 40 millions de dollars de recettes fiscales à perpétuité*». Ça c'est une perte.

390

Alors c'est très difficile de répondre de façon très précise à votre question, essentiellement parce que ça va dépendre. Par exemple, quand on parle des bassins de rétention, si on veut faire des bassins de rétention, il faut regarder l'aspect visuel, alors c'est un investissement important et partant de là on va solliciter la Ville. Les arrondissements avec les mesures de mitigation vont être sollicités également. On est prêt à investir parce

395

qu'on considère que c'est un investissement dans la qualité de vie des citoyens et des

citoyennes.

400

Mais dépendamment du montant de l'investissement, on dit au gouvernement, peut-être qu'une partie de la solution serait que les terrains qui seraient libérés, qui pourraient être exploités pour du logement social, du logement abordable ou du commercial léger, à ce moment-là ça pourrait être intéressant avec peut-être des entreprises. Donc, c'est toute cette discussion-là qu'on doit avoir avec notre partenaire privilégié le gouvernement du Québec, on a déjà informé la ministre et le gouvernement du Québec de cette possibilité.

405

Donc, pour nous, c'est pas final, mais on a une ouverture d'esprit comme le gouvernement en a une également pour ne pas pénaliser la Ville de Montréal, au contraire nous sommes des partenaires. On veut juste faire un beau projet qui va faire appel à la fierté des résidants et résidantes des arrondissements concernés.

410

**M. MICHEL GERMAIN, président:**

Merci.

415

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

Monsieur le Maire, Monsieur Lavallée, dans votre mémoire, puis vous l'avez mentionné tantôt, vous demandez au MTQ de vous céder la Cour Turcot pour faire la planification d'un projet intégré. Est-ce que c'est dans le contexte du projet tel que présenté par le MTQ ou est-ce que vous avez une autre vision de cette intégration-là?

420

**M. ANDRÉ LAVALLÉE:**

425

Écoutez, moi je pense qu'il y a un axe est-ouest qui est proposé. Il y a un élément de base. Cela dit, il y a encore de précisions qui doivent nous être apportées, de notre point de vue, notre compréhension souvent se traduit par des points d'interrogation.

Exemple, l'aménagement de bassins de rétention pourrait être fait dans les terrains de la Cour Turcot. On nous a parlé de bassins extérieurs, etc., c'est une autre approche que de penser à des terrains qui vont être mis en disponibilité.

430 Deuxièmement le type de traitement qui sera fait de l'infrastructure routière aura des conséquences sur la capacité ou non de la Ville de la mettre en valeur. Est-ce que ça implique la construction de viaducs importants, etc., comment on franchira, comment sera aménagé au final l'infrastructure a des effets importants et peut-être qu'il y a aucun intérêt résiduel pour les terrains, ce que nous ne souhaitons pas, au contraire.

435

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

C'est pas en termes de développement industriel ou développement résidentiel que vous mentionnez ça?

440

**M. GÉRALD TREMBLAY:**

Oui, oui, définitivement, mais pour répondre à cette question, il faut connaître les intentions du ministère des Transports du Québec. Si on met des bassins de rétention à ciel ouvert en plein milieu du terrain, alors ça enlève beaucoup de valeur au terrain. Alors nous ce qu'on dit, étant donné que les ressources financières sont limitées tant pour le gouvernement que pour la Ville de Montréal, il y a peut-être un actif qu'on peut exploiter avec du logement social, du logement abordable, avec également la possibilité des commerces légers et des petites industries.

450

Alors partant de là, on va faire une analyse économique. C'est un investissement qu'on fait et si on a un investissement, un terrain qu'on peut exploiter, le planifier en conséquence, ça va nous donner un retour sur cet investissement et si on a un manque à gagner de 40 millions de dollars par année sur une base récurrente, vous allez convenir avec moi que c'est beaucoup d'argent.

455

Alors qu'est-ce qu'on fait? Nous on veut juste en discuter sur une base d'affaire avec le gouvernement du Québec, puis on a de bonnes raisons de croire que le gouvernement du Québec est prêt à regarder une discussion de cette façon-là.

460

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

Très bien, merci.

465

**M. ANDRÉ LAVALLÉE:**

Si vous me permettez d'ajouter un élément. Il y a quand même des éléments extrêmement positifs pour ce qui est de Turcot, par exemple, l'identification de l'emprise

470 pour la navette ferroviaire, centre-ville/ aéroport c'est un élément important de prévoir dans l'ensemble de l'ouvrage cette présence. Il y a d'autres éléments qui mériteraient, de notre point de vue, d'avancer considérablement, parce qu'il faut les regarder; ce qu'on va faire conditionne ce qui sera possible autour.

475 C'est pour ça que je parlais de considérer comme le potentiel de ce qu'il y a autour aussi. Il y a des projets urbains qui vont être soit créés, soit empêchés par les choix qui vont être faits sur des éléments plus précis. Il y a des gestes intéressants, la réflexion elle est là, le Maire l'a reconnu à plusieurs reprises, par exemple, au début dans la perception, les élus sont là pour représenter les citoyens dans la perception des premières esquisses pour le Centre Gadbois. C'était reçu comme un peu catastrophique. On se retrouvait face à un mur.  
480 Il y a une volonté d'ouvrir l'infrastructure, de la travailler au niveau du design de façon à ce que ça devienne une ouverture sur le Canal Lachine, par exemple.

485 Donc, ça crée un potentiel de lieux où on peut exercer une activité de loisirs et créative, etc. On parle de milieu de vie, c'est de voir la conséquence de nos gestes sur tout le potentiel qu'il y a autour. Merci.

**M. GÉRALD TREMBLAY:**

490 Je peux vous faire un dernier commentaire. Les éco-territoires c'est important. Il y avait eu un moratoire sur l'acquisition d'éco-territoires pendant une période de 10 ans dans l'ancienne Communauté urbaine de Montréal. Quand on a été élu en 2001, nous on a fait une évaluation des éco-territoires et le gouvernement du Québec a fixé un objectif ambitieux de protéger 8% des espaces verts et des espaces bleus.

495 Alors on fait des acquisitions dans l'ouest de l'île, on fait des acquisitions dans l'est de l'île pour améliorer la qualité de vie des citoyens et des citoyennes. Je pense que les arrondissements concernés avec la Falaise Saint-Jacques sont en droit d'avoir le même traitement. C'est dans cette optique que nous on a investi, puis on a développé des partenariats avec les promoteurs privés pour faire des échanges de terrains pour protéger le  
500 plus grand nombre de territoires possible.

505 Quand, par exemple, le pont de la 25 avec l'autoroute 25, il y a le ruisseau De Montigny, on a réussi avec le ministère des Transports du Québec à trouver une solution concrète. Quand on parle d'élargir la bande qui était de 15 mètres, d'aller au moins à 30 mètres puis idéalement à 50 mètres, je pense que c'est important au XXI<sup>e</sup> siècle qu'on commence à regarder les préoccupations de nature écologique.

510 Alors nous ça fait 8 ans qu'on fait des représentations, puis qu'on convainc les propriétaires privés partout sur l'Île de Montréal de prendre en considération, dans une vision globale du développement d'un projet aussi important que celui-là, les considérations environnementales.

515 Je pourrais vous faire la même démonstration pour les considérations urbaines  
d'aménagement du territoire, on a une occasion unique de faire un projet qui va marquer  
l'avenir de Montréal. Je pense que les projets de 1960 et après, c'est dépassé, parce qu'on  
pensait essentiellement, puis rappelez-vous de ça, en terminant, qu'on pensait qu'à Montréal  
un jour il y aurait 5 millions, 6 millions de personnes, mais quand vous regardez les  
statistiques sur ce que Montréal pourrait être dans 20 ans, je peux vous assurer d'une  
chose, il va y avoir moins d'automobiles, il n'y en aura pas plus.

520 Si pendant des décennies on a accepté 40-45 000 automobiles de plus à Montréal,  
c'est parce qu'on n'a pas donné un choix, un choix légitime aux citoyens et citoyennes du  
transport en commun, et c'est la raison pour laquelle vous allez dans des endroits où c'est  
rendu 2, 3, 4 automobiles. Mais quand il y a une situation de crise, quand on parle des  
525 changements climatiques, des émissions de gaz à effet de serre, la qualité de vie et la  
qualité de l'air des citoyens et citoyennes et des conséquences que ça a sur la santé, là, il y  
a une crise.

530 Quand il y a eu la crise récemment, vous l'avez vu, avec le pont de La Concorde,  
qu'est-ce qui est arrivé? À ce moment-là, tout à coup on a trouvé une solution miracle. Les  
gens ont commencé à se déplacer en solo ou encore en transport en commun par le train  
de banlieue. Est-ce qu'on ne devrait pas penser qu'on a une occasion de changer des  
mentalités, des attitudes et des comportements?

535 Puis je vous donne le plus bel exemple, c'est quand on a fait le Bixi, que vous  
connaissez bien, notre véhicule en libre-service, mais les gens se posaient des questions,  
mais aujourd'hui il y a plus de 110 000 déplacements dans l'espace d'un mois et ça fait la  
fierté partout à New-York, à Los Angeles, à Londres, à Boston : ils veulent avoir notre Bixi,  
puis à Seattle également, Ottawa et Hull ont fait exactement la même chose.

540 J'aimerais qu'on puisse se dire un jour que Montréal avec ses partenaires et le  
partenaire privilégié, le ministère des Transports du Québec, a eu une réflexion qui a pris en  
considération l'ensemble des éléments qui sont proposés de façon proactive par les  
personnes qui vous accompagnent, vous, Monsieur le Président, Madame la Commissaire  
545 et Monsieur le Commissaire, dans les recommandations que vous allez faire au  
gouvernement du Québec.

Je vous remercie beaucoup du temps que vous nous avez accordé.

550 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Alors, Monsieur Tremblay, merci pour votre témoignage, Monsieur Lavallée  
également. Alors je vais vous souhaiter une bonne soirée.

555 S'il vous plaît, pas de manifestation, s'il vous plaît.

Nous allons maintenant inviter monsieur Claude Dauphin de l'arrondissement de Lachine à se présenter.

560 Pour apporter une précision, nous avons la Fédération des chambres de commerce, mais un peu avant le souper, ils nous ont contactés pour nous dire qu'ils ne pouvaient pas se présenter qu'ils étaient pris à Rivière-du-Loup, alors c'est pour ça que la deuxième présentation est avec monsieur Dauphin. Alors Messieurs, Madame, bonsoir, à vous la parole.

565

**M. CLAUDE DAUPHIN:**

Alors merci beaucoup. Merci, Monsieur le Président, Madame la Commissaire et Monsieur le Commissaire, merci de nous accueillir si gentiment ce soir. Je suis accompagné de trois des élus de Lachine qui m'accompagnent, madame Poitras à ma gauche, monsieur Blanchet à mon extrême gauche, ainsi que monsieur Cloutier à ma droite et il y a monsieur Ghyslain Dufour aussi qui est notre commissaire industriel qui va se joindre à nous dans les prochaines secondes.

570

575 Nous, à Lachine, Monsieur le Président, nous vivons la congestion depuis plusieurs années. D'ailleurs, un de nos principaux problèmes comme arrondissement c'est le transit. C'est sûr qu'il y a beaucoup d'autres arrondissements qui le vivent dans Montréal, mais nous sommes...il y a une jonction qui se produit à un moment donné entre les trois voies de l'autoroute 13 avec tous les automobilistes qui proviennent de la Rive-nord, de Laval, et même chose avec les trois voies qui nous viennent de l'ouest de l'Île de Montréal, et là il y a un espèce d'entonnoir qui se forme à un moment donné avec la jonction de ces trois voies de la 13 et des trois voies qui proviennent de l'ouest de l'Île de Montréal. Puis, comme vous savez, rendu à la 1<sup>ère</sup> Avenue à Lachine et un petit peu plus loin, on entre dans le quartier Saint-Pierre et il y a l'échangeur Saint-Pierre et puis là, c'est réduit à deux voies.

580

585

Vous savez qu'à tous les matins et la même chose l'après-midi à l'heure de pointe pour ceux qui proviennent de l'est de Montréal, alors on vit effectivement cet espèce de phénomène d'entonnoir-là qui cause énormément de congestion.

590

On est quand même très conscient que l'échangeur Turcot a besoin d'être reconstruit. Alors je pense que ce n'est pas frivole tout le processus actuellement en cours, c'est qu'effectivement il a été construit dans les années 60 et puis il a besoin d'être reconstruit, d'être rénové, et on sait que ce sont des axes majeurs pour tous les territoires de Montréal.

595

On était à même évidemment d'entendre tantôt le Maire de Montréal avec notre collègue, monsieur Lavallée, responsable des transports, vous donner effectivement le



600 message principal de la Ville de Montréal, et nous voulions comme arrondissement se concentrer effectivement sur un mode de transport lourd qu'on va vous proposer dans quelques instants pour augmenter le transport en commun provenant de notre coin de pays qui s'appelle Lachine.

605 Alors nous sommes certains que les problèmes vont s'amplifier avec la reconstruction de l'échangeur Turcot, même si le ministère nous disait depuis le tout début de ce processus démocratique qu'on va tout simplement reconstruire une nouvelle autoroute à côté, puis vous vous rendrez compte de rien, tout va se faire par enchantement.

610 On sait par expérience que, avec toute déférence pour les énoncés dits à ce moment-là, que ça va causer un impact majeur au niveau non seulement de la fluidité, mais un impact majeur sur la qualité de vie de toutes les populations environnantes. Alors, raison de plus de vous faire une proposition d'un mode de transport en commun lourd, dont je vais revenir dans les prochaines minutes.

615 C'est qu'à Lachine, comme vous savez, c'est le berceau de l'industrialisation au Canada; on sait que la plupart des industries au début s'installèrent près du Canal de Lachine pour des raisons évidentes, pour contourner les rapides de Lachine, et il y a beaucoup d'usines sur le territoire, surtout de l'est de Lachine, beaucoup d'usines qui sont maintenant presque vides. Alors, la plupart, malheureusement, sur le plan économique l'industrie lourde a périclité et puis ces usines-là sont presque vides, comme je le mentionnais.

625 L'intention de l'arrondissement Lachine, appuyé par la Ville de Montréal, est effectivement de tout redévelopper ce secteur-là qu'on appelle Lachine-est où était située, exemple, la Dominion Bridge, où il y avait des milliers de travailleurs à une certaine époque; même chose avec la Jenkins Valves et plusieurs usines comme ça.

630 Donc, on veut redynamiser tout ce secteur-là, redévelopper tout ce secteur-là, puis ça va nous amener une population accrue dans les 10 prochaines années. On prévoit que notre population devra augmenter au moins de 6 000 personnes dans les prochaines années avec tout ce nouveau développement du secteur Lachine-est.

635 Nous vivons actuellement déjà des travaux qui ont débuté ces derniers mois avec l'échangeur Dorval et déjà nous sommes à même de constater que la congestion s'est amplifiée depuis le début des travaux. Ça va nous donner une espèce d'avant-première de ce que nous allons sûrement vivre dans les 10 prochaines années avec la reconstruction de l'échangeur Turcot.

640 Un autre modèle et exemple que nous vivons depuis une semaine maintenant, c'est que le ministère des Transports du Québec est en train de solidifier, de refaire le viaduc sur la 1<sup>ère</sup> Avenue à Lachine et, déjà, mes collègues peuvent en témoigner, on peut constater

que également la congestion et le trafic s'est accru depuis une semaine dans plusieurs rues artérielles, notamment la rue Victoria qui traverse bord en bord Lachine maintenant, de Saint-Pierre à l'ouest de Lachine, qu'il y a de plus en plus de congestion et on demande de plus en plus à nos gens d'être patients avec ce que nous vivons.

645

Alors ceci étant dit, j'aimerais vous mentionner et je suis convaincu que vous êtes déjà au courant que dans le passé il y a eu plusieurs travaux routiers qui ont apporté des mesures de mitigation parallèlement à ces travaux routiers-là. Que l'on songe, notamment lorsqu'on a réparé le pont Mercier, et Dieu sait qu'on le répare presque à chaque année depuis 10 ans, alors ça nous a apporté une ligne de train de banlieue qui s'appelle la ligne Delson-Montréal, et puis autrement dit, grâce à des travaux routiers, ça nous a permis de développer des infrastructures lourdes de transport en commun pour permettre à nos gens d'utiliser davantage de transport en commun et de délaissier l'automobile.

650

La même jurisprudence, si vous me permettez l'expression de droit, s'applique également pour la ligne Montréal/Saint-Hilaire, même chose pour la ligne Blainville. Alors nous ce que nous souhaiterions, Monsieur le Président, c'est qu'on puisse profiter de ces travaux majeurs de reconstruction de l'échangeur Turcot pour développer une infrastructure de transport en commun. Encore une fois, comme je le mentionnais tantôt, pour non seulement profiter de mesures de mitigation pendant la durée des 10 ans de travaux, mais également pour commencer à habituer nos populations à s'adonner dorénavant au transport en commun plutôt que d'utiliser leur voiture.

655

660

Lorsque je vais travailler le matin, des fois en transport en commun, mais souvent évidemment avec ma voiture, on constate tous que lorsqu'on regarde à notre droite et lorsqu'on regarde à notre gauche, ce sont toutes des personnes seules dans leur véhicule. Alors c'est pour ça qu'on appuie derechef également les propositions de la Ville de Montréal et également le ministère des Transports dans ses propositions revendique également qu'on puisse avoir des voies réservées pour le transport en commun et également une forme de covoiturage.

665

670

À Lachine, étant donné que nous avons toujours été un peu déficients en matière de transport en commun, le taux d'utilisation de la moyenne de transport en commun est équivalent de 16%, alors que sur le territoire de Montréal au complet, la moyenne est de 23%. Donc, nous sommes beaucoup en deçà de la moyenne montréalaise sur le taux d'utilisation du transport en commun, et évidemment avec le projet que je vais vous parler dans quelques secondes, on souhaite évidemment augmenter la part modale du transport en commun des citoyens provenant de Lachine.

675

Et ceci malgré tous les efforts par la Société de transport de Montréal, mon collègue, Bernard Blanchet, en est un des membres du conseil d'administration de la STM, moi je suis l'ancien président de la STM, et malgré les efforts on constate que ça prend une force d'attraction pour que les gens délaissent leur voiture. On a une 173 maintenant, métrobus,

680

685 on a 190 métrobus, alors on voit que la part modale augmente légèrement, mais malheureusement on constate qu'il va falloir faire autre chose pour convaincre nos concitoyens et concitoyennes d'utiliser davantage le transport en commun.

690 Depuis quelques années avec l'aide d'une firme, dont les gens sont ici présents, la firme Pabeco, on étudie effectivement toutes sortes de modes lourds qui pourraient être bénéfiques pour notre population. On songe à un tram-train. Alors on a étudié tous les modes et puis on s'est arrêté sur le tram-train qui existe dans plusieurs villes; ça existe à Ottawa, ça existe à Portland, ça existe à San Diego, ça existe dans certains endroits au New-Jersey.

695 Je vais vous dire pourquoi on songe au tram-train. C'est que le tram-train l'avantage qu'il a, c'est qu'il peut être sous forme de tramway sur le territoire de Lachine, on aurait choisi l'axe de Victoria parce qu'il y a déjà une entrée du CN sur la rue Victoria à Lachine et rendu à Saint-Pierre, le tram-train pourrait embarquer sur les voies traditionnelles, sur les rails traditionnelles et se rendre au centre-ville de Montréal. Ceci pourrait se réaliser à un coût beaucoup moindre qu'un tramway comme on peut les connaître dans plusieurs villes d'Europe.

705 Alors la beauté de ce mode de transport en commun lourd, c'est que ça ne bénéficierait pas strictement aux gens de Lachine, c'est que ça pourrait bénéficier également à toutes les personnes désireuses d'utiliser le transport en commun provenant des voies que je vous parlais tantôt, soit de l'autoroute 13 de la Rive-nord et de Laval ou soit du West-Island comme tel ou la Rive-sud, peu importe, Vaudreuil tout ça qui arrive de là. On pourrait s'assurer de faire des stationnements incitatifs sur le territoire de Lachine à certaines stations et faire des terminus, rabattements d'autobus pour permettre aux gens d'utiliser le tram-train pour se rendre au centre-ville de Lachine.

710 Selon une étude préliminaire que nous avons en main, on peut chiffrer à minimalement au moins 2 300 voitures de moins le matin qui pourraient se diriger vers le centre-ville de Montréal, c'est l'équivalent d'une voie rapide d'autoroute pendant la durée d'une heure.

715 Stationnement incitatif, terminus, je vous en ai parlé. Alors nous on considère que notre mémoire, focussé évidemment sur des mesures de mitigation et pour en faire la promotion, justement, du transport en commun, on considère que ça pourrait améliorer le projet grandiose du ministère des Transports du Québec actuellement; projet grandiose évidemment au niveau de la reconstruction de l'échangeur Turcot.

725 Le tram-train pour nous c'est la solution. Nous ne sommes pas les seuls à le plaider, tout ce qui bouge sur le territoire de Sud-ouest, notamment Lachine, que ce soit les chambres de Commerce ou que ce soit tous les organismes représentatifs de la population appuient l'arrondissement Lachine dans sa proposition de profiter des travaux de l'échangeur Turcot pour voir à l'instauration d'un tram-train. D'ailleurs, plusieurs groupes qui

sont venu témoigner, Monsieur le Président, devant vous hier soir, mentionnaient également qu'ils seraient extrêmement bénéfique pour la population montréalaise d'avoir notamment un tramway Lachine/centre-ville.

730

Nous évidemment, nous nous sommes arrêtés sur un tram-train parce qu'on s'est dit que c'est peut-être plus rapide et à coût beaucoup moindre, peut-être qu'un jour ça deviendrait un tramway comme on peut en voir à Lyon, à Montpellier ou dans des grandes villes comme ça, européennes. Mais on considère que déjà cette solution du tram-train serait extrêmement bénéfique.

735

Je vais conclure, parce que je sais que vous avez une soirée très, très bien remplie et que vous avez eu l'occasion d'avoir le mémoire. Alors qu'un chantier de l'envergure de celui du Complexe Turcot offre beaucoup d'opportunités de planifier des infrastructures et équipements de transports en commun qui permettront : un, servir de mesures d'atténuation des impacts sur la circulation causés par le chantier; deux, répondre aux besoins de la population et des entreprises du secteur aujourd'hui et dans les années qui suivront la fin des travaux; et trois, enfin, ça va évidemment contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

740

745

Alors merci beaucoup de votre bonne attention et nous sommes prêts dans la mesure de nos connaissances à répondre à vos questions.

**M. MICHEL GERMAIN, président:**

750

Alors merci, Monsieur Dauphin, pour la présentation de votre mémoire. Pour revenir sur le projet de tram-train, je vois différents coûts ici. Le prix total estimé pour ce projet-là, ça serait quoi, pour que je sois bien certain du coût?

755

**M. CLAUDE DAUPHIN:**

Alors c'est sûr que dans le mémoire on parlait de trois coûts différents. Ce qui nous a été présenté, c'est que si on trouve et on achète du matériel neuf, c'est évident que le coût est beaucoup plus élevé, mais si on achète du matériel usagé, si on procure du matériel usagé, à ce moment-là le coût est bien moindre. Alors on peut parler entre 10 et 20 millions de dollars au total, autant la partie tramway à Lachine que pour se rendre au centre-ville sur les rails traditionnels.

760

**M. MICHEL GERMAIN, président:**

765

On parle, on est dans les dizaines de millions de dollars, je voulais juste préciser le coût. Et les délais de réalisation d'un tel projet, c'est quoi d'après vous?

**M. CLAUDE DAUPHIN:**

770           Alors selon l'étude préliminaire que nous avons fait faire, on parle d'un délai d'à peu  
près 18 mois.

**M. MICHEL GERMAIN, président:**

775           18 mois?

**M. CLAUDE DAUPHIN:**

780           18 mois.

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

785           Mais quand vous dites 10 à 20 millions, est-ce que ça inclut toute l'infrastructure, les  
stationnements incitatifs, les gares?

**M. CLAUDE DAUPHIN:**

790           C'est sûr que l'étude que nous avons fait faire avec Pabeco, évidemment, est une  
étude préliminaire, nous n'avons pas la prétention ce soir de vous dire que c'est l'étude dans  
tous ses détails comme on peut les connaître, mais on parle entre 10 et 20 millions en tout  
et partout.

**M. MICHEL GERMAIN, président:**

795           Madame Parent?

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

800           Et en termes de phasage, est-ce que ça serait en parallèle avec les travaux de  
l'échangeur Turcot ou avant ou après?

**M. CLAUDE DAUPHIN:**

805           Madame la Commissaire, c'est ce qui est souhaité, un peu comme ça s'est fait dans  
d'autres territoires. On parlait tantôt de Blainville, Delson et tout ça. Alors de un, on parle de  
travaux de Turcot presque d'une dizaine d'années, peut-être un peu moins, peut-être un peu  
plus, qu'on profiterait des travaux de Turcot pour inciter nos populations et les encourager à  
utiliser le transport en commun, un peu comme on voulait faire pour la rue Notre-Dame dans  
l'est, c'est que pendant la durée des travaux de modernisation de la rue Notre-Dame, on  
810           pourrait parallèlement avoir une infrastructure de transport en commun, où les gens non

seulement l'utiliserait comme mesure d'atténuation, mais également on souhaite encourager que de manière permanente subséquemment qu'ils puissent utiliser le transport en commun.

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

815

Merci.

**M. MICHEL GERMAIN, président:**

820

Alors je vous remercie pour le mémoire. La commission, bien entendu, va examiner attentivement votre proposition.

**M. CLAUDE DAUPHIN:**

825

Alors merci beaucoup de nous avoir accueillis.

**M. MICHEL GERMAIN, président:**

830

Nous allons maintenant inviter des représentants de Ville de Côte-Saint-Luc, madame Dida Berku et monsieur Stuart Campbell.

**Mme DIDA BERKU:**

835

Bonsoir. Alors je suis Dida Berku, je suis conseillère municipale à Ville de Côte-Saint-Luc. Monsieur Campbell Stuart a déjà fait une présentation, je pense qu'il l'a faite cet après-midi et je me suis inscrite pour participer à cette séance de consultation pour vraiment donner suite à certains mémoires et recommandations qui vous ont été faites et qui vous seront faites.

840

Alors j'ai un mandat de mon conseil sur un point très particulier qui touche la Falaise Saint-Jacques. J'aimerais simplement vous donner notre point de vue et aussi vous mentionner quelques recommandations qui ont été données tout récemment par une commission de l'agglomération de Montréal qui a retenu les recommandations qui leur ont été faites.

845

Alors, effectivement, j'appuie les propos du Maire Tremblay qui vous ont été faits en fin de sa présentation lorsqu'il a parlé en faveur de la préservation de le l'éco-territoire de la Falaise Saint-Jacques. J'appuie aussi les recommandations du Maire de Montréal-Ouest qui a fait la présentation aujourd'hui et nous appuyons aussi la proposition d'Héritage Laurentien qui, je pense, vous sera faite d'ici jeudi, si je me trompe, et que nous appuyons. Nous avons travaillé, monsieur Campbell Stuart, moi-même, les amis de Meadowbrook et Héritage Laurentien, nous avons travaillé et nous continuons de travailler de façon très systématique pour vraiment arriver à ce qu'on appelle *win-win solution*, une proposition qui serait gagnante-gagnante pour tous les résidents du West-end de Montréal.

850

855 Alors nous aimerions surtout appuyer la recommandation de conserver une bande  
de 100 mètres au nord de la Cour Turcot que vous avez entendu par, ce qu'on appelle la  
solution alternative, si je me trompe, j'ai une copie de cette solution que vous avez eue hier  
soir. Je lis la note 10, «*Revitalisation et intégration urbaine : conservation d'une bande de*  
860 *100 mètres au nord de la Cour Turcot afin d'agrandir l'éco-territoire de la Falaise Saint-*  
*Jacques*».

J'appuie et le Conseil de la Ville de Côte-Saint-Luc appuie fortement cette  
recommandation, et on aimerait vous soumettre, si vous ne l'avez pas encore reçu, le  
Rapport d'étude publique et recommandations sur le bilan 2007-2008 de la Politique de  
protection et mise en valeur des milieux naturels, qui a été présenté par la commission  
865 permanente du conseil d'agglomération; il a été présenté au conseil municipal hier soir, il  
sera présentée à l'agglomération de Montréal jeudi le 18 juin pour adoption.

J'ai une copie ici pour vous. J'aimerais simplement vous souligner les  
recommandations suivantes qui ont été retenues, je dois l'admettre, suite aux  
recommandations que moi j'ai travaillées pour ce plan.  
870

Alors premièrement, de mener des démarches visant la création d'un réseau avec 4  
grandes trames vertes sur le territoire de l'est, l'ouest, le grand Sud-ouest et le centre et le  
nord de Montréal. Alors on vise 4 grandes trames vertes sur l'Île de Montréal. Vous savez à  
875 date il y a des trames de l'ouest, des trames de l'est, mais il n'y avait rien au grand Sud-  
ouest. Nous visons justement que la Falaise Saint-Jacques avec le terrain Meadowbrook  
pourraient faire une nouvelle trame de l'ouest autour de laquelle la Cour Turcot pourrait  
éventuellement prendre beaucoup de valeur.

De développer des scénarios visant la protection du site de golf Meadowbrook et sa  
transformation en parc nature, en grand parc urbain ou en éco-territoire dans la perspective  
d'une trame verte reliant ce site à la Falaise Saint-Jacques. Encore, c'est des  
recommandations que vous allez trouver, recommandation 3, si vous voulez je peux vous les  
remettre, c'est recommandation 3 de ce rapport de la commission.  
880

Et finalement, la recommandation 6, qu'un mandat soit donné aux services  
municipaux appropriés par des services municipaux de la Ville de Montréal, de faire des  
représentations et de poser des gestes conséquents pour que les enjeux liés à la protection  
de l'éco-territoire de la Falaise Saint-Jacques soient considérés dans le cadre de la  
890 reconstruction du Complexe Turcot.

Et je sais pas si, effectivement, vous avez eu ces représentations. Je pense que le  
Maire en a parlé, surtout à la fin de sa présentation, mais moi je vous les mentionne et je  
vous les souligner. C'est un rapport de commission qui est déposé et que j'espère sera suivi  
895 effectivement, et qu'un mandat soit donné aux services municipaux appropriés de faire des  
représentations et de poser des gestes conséquents pour que les enjeux liés à la protection

de l'éco-territoire de la Falaise Saint-Jacques soient considérés dans le cadre de la reconstruction du Complexe Turcot, recommandation 6.

900           Alors nous voyons, effectivement, que cette idée qui a vraiment commencé avec notre regroupement pour préserver le terrain de golf Meadowbrook, parce que c'est un grand terrain qui mérite une protection, comme Angelwoods à Beaconsfield, comme d'autres éco-territoires sur l'Île de Montréal qui n'ont pas été reconnus à cause des gels et à cause des moratoires sur les espaces naturels.

905           Alors le moment est venu maintenant de les reconnaître, de les mettre en valeur et de valoriser ces terrains-là avec des projets urbains qui vont justement pas nier leur existence, mais les valoriser. Ce que nous avons en tête c'est, effectivement, et je vais simplement vous citer la lettre de monsieur Patrick Hash, qui va venir vous en parler un peu plus, mais c'est de faire un aménagement, si vous voulez, urbain, un développement vert, durable, le long de la Falaise Saint-Jacques, justement entre la voie, on parle ici : « *Cette option mènerait à la protection non seulement du terrain Meadowbrook, mais incluant ensemble quelques 100 hectares de milieu naturel ou naturalisé qui seraient protégés au cœur de la portion du Québec ayant le moins d'accès naturels au Québec. Plusieurs autres éléments...* »

915           Alors nous ce qu'on pense, c'est qu'on pourrait et préserver la Falaise et aussi développer le long du projet Turcot, mais le long de l'échange 55 à 60 hectares de Turcot situés à l'ouest du grand tronc original, et il a un plan ici qu'il va vous proposer, et nous appuyons ce plan « *... permettrait de faire un aménagement innovateur intégrant la Falaise dans un espace de 56 à 60 hectares.* »

920           Il va avoir un plan qui sera soumis, et nous pensons, qu'effectivement, on pourrait construire le long de cet autoroute afin d'effectuer un aménagement de développement durable, un projet urbain le long de l'autoroute entre la Falaise et l'autoroute.

925           Et c'est ce que nous appuyons, je pense que vous avez tous les éléments en main. Je vais pas vous entretenir plus là-dessus, je veux simplement vous dire que la Ville de Côte-St-Luc appuie ces recommandations-là.

930           Et dans une vision d'échanges éventuels, où on pourrait échanger, parce que ces terrains-là, le long de la Falaise, le bas de la Falaise, appartient au ministère des Transports, alors on pourrait faire un échange avec le terrain de golf Meadowbrook et, en faisant l'échange, le développeur, le promoteur pourrait développer le long de l'autoroute en bas de la Falaise, profiter de la Falaise, profiter du transport urbain, ce qu'on appelle du *Transport Oriented Design*, vous connaissez, et en même temps on pourrait préserver le terrain de golf Meadowbrook pour faire un grand espace naturel pour le grand Sud-ouest.

935

Ça s'appelle la trame verte du grand Sud-ouest. Merci.



940 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Merci Madame Berku. À plusieurs reprises, autant à la première partie de l'audience publique qu'en deuxième partie, des gens sont venus nous parler de l'effet d'enclavement; c'est-à-dire que l'effet que des secteurs résidentiels soient coincés entre des obstacles  
945 infranchissables, exemple, ça peut être une falaise, autoroute, voie ferrée. Et puis ce que je comprends, ce que vous nous proposez à ce moment-là, c'est de dire on pourrait...ça serait de construire dans la Cour Turcot une enclave résidentielle qui serait ceinturée par la Falaise et qui serait ceinturée par l'autoroute; alors qu'on nous a dit dans d'autres mémoires que l'enclavement était quelque chose qui pouvait être néfaste pour les résidents.

950

**Mme DIDA BERKU:**

Mais elle ne serait pas enclavée, parce qu'elle serait le long de ce boulevard, s'il n'est pas autoroute, il serait au moins boulevard dans la partie, c'est-à-dire en parallèle avec  
955 la Falaise Saint-Jacques, il va avoir des entrées et des sorties, c'est évident, ça sera pas enclavé.

**M. MICHEL GERMAIN, président:**

960 Mais seulement aux extrémités?

**Mme DIDA BERKU:**

Oui, mais.

965

**M. MICHEL GERMAIN, président:**

Parce que c'est un peu ça, là. La commission est comme interpellée dans son analyse à savoir, est-ce que l'enclavement, c'est-à-dire l'effet de barrière qui limite les percées visuelles et qui limitent également la mobilité des citoyens qui veulent vaquer à leurs  
970 obligations, par exemple, soit à pied ou à vélo, fait que s'il manque de points de sortie et d'entrée, se sentent lésés ou même à ce moment-là être obligés de faire des détours.

C'est un peu ça la problématique qu'on a entendue à plusieurs reprises. C'est pour ça que je suis un peu surpris de vous entendre dire, on pourrait développer un quartier  
975 résidentiel enclavé par la Falaise Saint-Jacques qui serait un obstacle....

**Mme DIDA BERKU:**

980 Il ne serait pas enclavé, il y aurait deux sorties aux deux bouts.

**M. MICHEL GERMAIN, président:**

985 Oui, ça serait à des extrémités. Si on prend la longueur de la structure qui fait quelques kilomètres, quand même, on parle de 3-4 kilomètres, alors quelqu'un à pied qui voudrait sortir...

**Mme DIDA BERKU:**

990 Non, nous on parle d'environ 57 hectares. C'est pas toute la longueur. La longueur de la Falaise Saint-Jacques....

**M. MICHEL GERMAIN, président:**

995 C'est pour vous le dire là. Je ne veux pas que vous soyez surprise, mais la commission va devoir statuer, est-ce que l'enclavement est un problème ou pas, vous comprenez?

**Mme DIDA BERKU:**

1000 Bien, on connaît le problème d'enclavement, parce que Côte-St-Luc est enclavé, puis je pourrais vous parler de Cavendish, mais je veux pas aller jusque-là, mais si vous voulez....

**M. MICHEL GERMAIN, président:**

1005 Mais vous comprenez qu'on est saisi de ça, ça fait plusieurs fois que ça revient l'effet de coupure, d'une infrastructure routière qui oblige à faire des détours pour des piétons ou des cyclistes. Alors on nous parle d'enclavement, donc que les quartiers limitrophes ne soient pas facilement accessibles.

1010

**Mme DIDA BERKU:**

1015 Bien, c'est pour ça qu'on a parlé de boulevards urbains et non pas d'autoroutes dans cette partie-là. Si vous regardez sur la solution alternative, il y aurait peut-être, oui, il y aurait peut-être moyen de réduire la longueur, je suis d'accord avec vous, mais il y a possibilité de faire un développement, définitivement, à cet endroit.

**M. MICHEL GERMAIN, président:**

1020 Je vais vous sensibiliser à ceci, là je ne sais pas quelle orientation la commission va prendre à ce stade-ci, mais elle devra invraisemblablement, compte tenu que ça paraît être un enjeu, statuer sur : est-ce que l'enclavement est souhaitable ou non, est-ce que c'est d'un impact majeur ou non? Nous sommes interpellés.

**Mme DIDA BERKU:**

1025

O.K. Ça c'est un point, mais l'autre point c'est la protection de la Falaise Saint-Jacques comme éco-territoire et la marge de recul. Cette notion de marge de recul est très importante. Tous les éco-territoires qui sont riverains, soit des rivières ou des sources de risques technologiques, on doit réfléchir, justement, à cette question de marge de recul.

1030

Alors une marge de recul, justement pour protéger la Falaise Saint-Jacques, je pense que ça c'est évident au point où on est rendu; on peut pas coller l'échangeur ou les voies sur la Falaise; ça, ça serait complètement nier et réduire la valeur de cette Falaise.

1035

**M. MICHEL GERMAIN, président:**

Madame Parent?

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

1040

Dans votre proposition, outre cette bande de 100 mètres qui viendrait prendre une partie du terrain restant dans la Cour Turcot qui, selon le projet actuel, est voué au développement, il y aurait, si je comprends bien, un autre 57 hectares qui serait pris pour du développement en faveur de l'échange avec Meadowbrook?

1045

**Mme DIDA BERKU:**

1050

C'est ça. C'est à peu près ça, c'est-à-dire il faut trouver un moyen de faire un développement intégré pour profiter, justement, d'un éco-territoire qui existe et qui est là, mais qui n'est pas valorisé aujourd'hui et qui pourrait être plus valorisé si on respecte une marge de recul respectable. Dans cette marge de recul-là, on s'imagine qu'on pourrait intégrer un développement résidentiel style développement durable, écologique ou vert.

1055

C'est notre point de vue. On pense que c'est faisable parce que, vous savez, je voyage beaucoup et je veux simplement vous dire que de plus en plus lorsqu'on visite des pays en développement, on se rend compte qu'il y a d'autres façons de faire les choses.

1060

J'appuie beaucoup les intervenants qui demandent plus de transport en commun. Je vais vous donner juste un exemple, si vous permettez. Quand j'étais à Lisbonne, en été, on était dans un hôtel du centre-ville, puis j'ai dit à mon mari «viens, on va aller à la plage» - on n'avait pas de voiture, on était juste de passage - j'ai dit, on va prendre le train. Moi je m'imaginai que j'allais au centre-ville, j'allais prendre le train puis qu'on serait seuls dans le train. Bien, la distance du centre-ville de Lisbonne jusqu'à Cascais c'est peut-être Montréal/Sainte-Anne-de-Bellevue, croyez-le ou non, le train était plein de gens de Lisbonne avec leur pique-nique, avec leurs petites chaises longues et tout ça, et ils allaient tous en

1065

train pour la plage. Je veux dire, ça c'est nouveau. pour moi j'étais vraiment, j'ai trouvé ça fantastique.

1070 Mais pourquoi est-ce que les gens de Montréal, justement, ne pourrait pas prendre le train pour aller aux plages de Sainte-Anne-de-Bellevue? Puis vous savez, on a de très belles plages, pourquoi on doit toujours prendre leur voiture. Alors il faut vraiment penser transport en commun, mais pas juste pour le travail, aussi pour vraiment valoriser les atouts qu'on a, les espaces verts qu'on a, les plages qu'on a et les éco-territoires qu'on a et qu'on doit préserver, qu'on doit valoriser.

1075 Alors c'est tout ce que j'ai à dire. Puis je vais déposer le Rapport de la commission permanent du conseil. Je vais aussi vous faire la recommandation suivante : quand j'étais devant la commission, c'était monsieur Labrecque, qui ne connaissait pas le terrain de golf Meadowbrook; je lui ai demandé de visiter et avec grand plaisir il est venu, il a visité les lieux. 1080 Je pense qu'il faudrait voir un peu le contexte; j'espère et j'imagine que vous allez faire la visite de la Falaise, du terrain de Meadowbrook, de tout le secteur à pied et voir un peu comment on pourrait avoir accès.

1085 Je comprends la question de l'enclavement, mais je pense qu'il y a moyen d'ouvrir des accès pour un développement durable dans ce secteur-là. Alors je vous dépose le rapport de la commission et je vous remercie. Merci.

**M. MICHEL GERMAIN, président:**

1090 Alors, Madame, nous vous remercions pour votre présentation. Et maintenant nous allons inviter monsieur Jason Prince à s'avancer. Bonsoir, Monsieur, à vous la parole.

**M. JASON PRINCE:**

1095 Bonsoir. D'abord merci Madame, Messieurs, pour me permettre de venir. Je vais commencer avec un bref, qui je suis, et je vais faire trois points assez brefs, et je vais vous déposer à titre personnel les copies de ce livre-là dont je suis un éditeur.

1100 Alors d'abord, moi je suis urbaniste. Je travaille à l'Université McGill pour un réseau de recherche qui est une collaboration pour les universitaires de 5 institutions à Montréal et 13 ou 14 organismes du quartier. Le contexte dans lequel on travaille, c'est... le titre de ce projet de recherche *Action et Mégaprojet au service de la communauté*. C'est une alliance de recherche universitaire communautaire sur 5 ans. Et le problème pour ce règlement, c'est comment est-ce qu'on peut amener des mégaprojets qui touchent nos communautés, 1105 surtout le CUSM, le méga- hôpital anglophone, comment est-ce que ce projet va bonifier les quartiers avoisinants.

Comment est-ce qu'on peut faire en sorte que ce mégaprojet et le méga-hôpital va faire un impact possible dans les quartiers avoisinants?

1110

Depuis une année, on a inclus la problématique et le projet de Turcot dans nos recherches action. Alors depuis 8 mois, 9 mois, on travaille aussi sur la question de Turcot, et ce livre-là est le produit des recherches que nous avons faites dans les communautés et avec les intervenants communautaires et universitaires.

1115

Alors la première chose, c'est de vous donner une copie de ce livre-là; ça inclut 10 chapitres sur les problèmes et les solutions, les alternatives et les perspectives sur peut-être les plus grands enjeux qui touchent les communautés avoisinantes le projet Turcot.

1120

Mon deuxième point est inspiré par une recherche qui était envoyée par courriel il y a quelques mois que j'ai pas eu le temps de lire, mais qu'il y a 5-6 semaines j'ai enfin pu lire. C'était une analyse de processus qui a évolué à San Francisco dans les années 90. C'était un peu le même, on peut esquisser, c'était un peu la même problématique. Il y avait un *Department of Transportation* comme le ministère des Transports qui a amené une solution par le réseau routier et comment on amène les personnes en véhicule, en char, de certains lieux à destination, une solution technique.

1125

Les acteurs dans San Francisco, une collection d'experts, d'urbanistes et autres intervenants avaient les mêmes suggestions et critiques que nous trouvons ici au Québec et autour de ce projet Turcot : Pourquoi on n'a pas étudié la possibilité de mettre du transport en commun sur les axes importants, pourquoi on n'a pas chiffré les pièges, pourquoi on n'a pas modélisé le parking et stratégie de parking dans le Centre-ville pour réduire au maximum le nombre de chars viennent dans le Centre-ville, etc., etc. On avait le même tableau des critiques.

1130

Alors ce qui se fait à San Francisco, c'est que le ministère, effectivement, le ministère des Transport, le *Department of Transportation*, a accepté de prendre toutes ces possibilités et de les modéliser dans leur modèle de transport pour la région, pour faire sortir qu'est-ce que ça donne. Les résultats ont été intéressants, modestes, mais intéressants. On a vu, comme, on a sauvé à peu près 18, de mémoire, je fais ça de mémoire, mais plusieurs millions de gallons de gazoline, on a réduit le nombre, dans le modèle, de personnes qui est propriétaire d'une voiture par un modeste chiffre, et on a vu dans le modèle, on a vu un changement, le début d'un changement de mode même avec le modèle qui avait ses limites. Alors c'était une initiative intéressante.

1140

1145

Et je vous amène cette image-là aujourd'hui, parce que je crois qu'on n'est pas loin d'une telle approche ici au Québec avec la proposition de Turcot. Alors je vais vous envoyer une copie de cette petite analyse que j'espère va vous inspirer dans vos recommandations.

1150 Parce que je crois que ce dont a besoin, c'est vraiment...le fruit des travaux que nous avons effectués, on a pu effectuer, ont été faits avec rien, pas d'argent, mais le ministère avait travaillé pendant des années avec des consultants-experts avec un modèle extrêmement complexe et avec toute une expertise pour façonner, si on peut dire, cette solution.

1155 Mais on n'a pas ces capacités dans les réseaux communautaires et dans les réseaux universitaires. On a certaines capacités de générer des idées et on a accès à des recherches et des comparaisons d'une région des autres villes, on peut amener ces types de recherches ici au Québec, mais on n'a pas de ces expertises-là de faire un vrai travail sur la question. Alors j'espère que ça serait un fruit de ce processus aujourd'hui, ces audiences du BAPE.

1160 Et je tombe alors dans le troisième point que j'aimerais faire. C'est que si on avait fait un vrai effort de modeler au moins deux alternatives, le deuxième chapitre dans le livre traite la question de réduction du nombre de chars est-ouest par 68 000 véhicules. Alors c'est détaillé dans le deuxième chapitre et ça apparaît aussi dans le journal *The Gazette*, les grandes lignes de ce qui est proposé, mettons, entre guillemets, l'alternative.

1165 Mais si le MTQ avait vraiment fait une vraie alternative sur la réduction du nombre de chars et comment, on aurait pu avoir un *Environmental Impact Assessment* qui a deux vraies options. Et on peut constater, les Montréalais et Montréalaises, qu'est-ce que ça donne, est-ce que ça donne vraiment un impact sur la qualité de l'air, sur le bruit, etc., est-ce que ça mène...qu'est-ce que ça donne?

1170 Alors j'espère que vous allez d'abord insister que le MTQ modèle avec les propositions qui sont dans l'air maintenant et ensuite faire une vraie *Environmental Impact Assessment* sur les deux options, mettons, si on deux plans. Et à la lumière de ça, on peut regarder, on peut prendre une décision. Parce que maintenant c'est pas possible, pour moi, on n'a pas un choix, il n'y a pas de choix.

1175 Je vais juste terminer, juste une image. Depuis une année, à Concordia, les étudiants de deuxième cycle font un certificat qui les certifie à devenir *Environmental Impact Assessment experts*, est-ce que vous me suivez? O.K. Alors dans le cours, les étudiants ont choisi de travailler le Turcot. Ils ont pris des réseaux communautaires l'idée, la proposition de groupes de recherche urbain, qui propose de réduire de 68 000 chars, voitures dans l'axe est-ouest, comme une base et ensuite ils ont modélisé avec la fine pointe de la technologie un modèle qui coûte, je fais une parenthèse, qui coûte à peu près 20 000 euros, ils ont étudié ce modèle-là qui est une deuxième génération de modèle de même, et autres modèles, et ils ont essayé de développer une vraie image de qu'est-ce que ça donne sur la qualité de l'air et le bruit.

1180  
1185  
1190

1195 Le problème, le *bug* était, c'est très drôle, hein, une étudiante en particulier dans ce groupe de 4 étudiants qui ont fait ce modèle, quand ils ont fait la configuration, ils ont travaillé sur la configuration de l'échangeur actuel, ils ont bâti leur cadre avec les points pour le modèle en fonction de cette configuration, mais dans la nouvelle configuration, une des bretelles touche un point dans leur modèle et rend inutile les résultats de ces études. Alors c'était un travail de plusieurs centaines d'heures d'une étudiante en particulier qui a fait tout le travail. Elle a présenté ses résultats en avril, la fin d'avril, et une semaine après, elle est partie à Ottawa pour travailler et elle a peut-être pas le temps de refaire le modèle.

1200 Mais je vous fais cette image-là, je veux juste vous communiquer sa frustration et la frustration des gens qui interpellent dans les réseaux communautaires, parce que si on avait ces recherches-là et ces résultats, avec le modèle de la proposition du ministère et cette contre-proposition, ça devrait alimenter un discours et ils pourraient alors présenter ces résultats chez vous pour que vous puissiez saisir qu'est-ce que ça donne.

1205 Mais c'est une occasion ratée parce que l'étudiante est partie et elle ne peut pas refaire l'exercice de plusieurs centaines d'heures, alors c'est «plate». Alors voilà.

1210 Autrement dit, je crois qu'il y a un potentiel de faire du travail et refaire, essayer de re-modéliser, ou regarder au moins quels sont les effets de différentes configurations. Et ça, ça peut rendre possible l'information nécessaire pour prendre une décision, je crois.

1215 Alors voici quelques commentaires des choses qui sont pas dans le livre, des occasions ratées et quelques idées que je dépose chez vous et j'ai terminé.

**M. MICHEL GERMAIN, président:**

1220 Nous vous remercions. Alors vous allez nous remettre le livre. Bien entendu, on ne pourra pas le mettre disponible sur notre site Internet, cependant nous allons le déposer au secrétariat de la commission, on va pouvoir en prendre connaissance.

**M. JASON PRINCE:**

1225 C'est bon que vous mentionniez ça, parce qu'il y a des droits d'auteur, alors ce sont pour les commissaires, pour vous, c'est complémentaire, mais c'est pas pour le site web.

**M. MICHEL GERMAIN, président:**

1230 Nous allons nous assurer qu'une copie demeure accessible à notre centre principal qui est à Québec. Bien entendu, lorsqu'on a des copies de livres comme ça, nous les laissons disponibles, ça ne nous empêche pas de les lire, mais on les met disponible, si des gens voudraient les consulter à notre bureau de Québec.

1235 **M. JASON PRINCE:**

Absolument.

1240 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Alors je vous remercie.

1245 **M. JASON PRINCE:**

Merci beaucoup.

**M. MICHEL GERMAIN, président:**

1250 Nous allons maintenant inviter des représentants de Vision Montréal. Alors on m'a dit qu'il y avait trois personnes finalement. Madame Arel, bonsoir. Madame, Monsieur, bonsoir et à vous la parole.

**Mme LOUISE HAREL:**

1255 Alors bonsoir. Je m'adresse à vous, Madame et à vous Messieurs les Commissaires, pour vous signifier quelle occasion privilégiée nous est donnée de recommander au ministère des Transports du Québec le virage qui s'impose. Ce virage que tout le monde attend à Montréal. Vous pouvez le constater, partis confondus, allégeances politiques, population confondue, nous attendons ce virage en faveur d'une réduction de l'achalandage par véhicule et d'une véritable offre alternative de transport collectif.

1260 Laissez-moi juste vous énumérer au cours des 50 dernières années, donc depuis le début des années 60, finalement les politiques de transport des gouvernements qui ont favorisé le réseau autoroutier dans la région métropolitaine de Montréal. Je les énumère : la 10, la 13, la 15, la 20, la 25, la 30, la 40, la 50, la 440, la 640 et la 720 qu'on appelle aussi Ville-Marie. L'actuel projet du ministère des Transports du Québec s'inscrit dans cette tendance lourde des années 60, alors que 50 ans plus tard nous pourrions prétendre, en fait, nous prétendons plutôt choisir le développement durable.

1270 Il y a un très, très gros problème de conception de l'ouvrage tel qu'il est présenté parce qu'il a été conçu comme s'il était en plein champ. Et la grande question c'est toujours, quand le ministère des Transports du Québec apprendra-t-il de concert avec les représentants des populations concernées?

1275 Ce gros problème de conception de l'ouvrage, c'est qu'il accroît l'achalandage véhiculaire d'un côté et qu'il est, en fait qu'il se présente sans un seul investissement de transport collectif, sauf ces deux voies réservées, sur lesquelles je reviendrai.



1280 Alors, en fait, ce qui, en fait, souhaitons-nous, devraient être des recommandations majeures, c'est que le ministère des Transports du Québec accepte un partenariat, qui soit celui, avec la Ville de Montréal, les arrondissements et les représentants des populations concernées ayant comme objectif d'intégrer les infrastructures routières dans le tissu urbain et l'objectif de réduire l'achalandage des véhicules avec aussi comme objectif d'inscrire dans la perspective du développement durable en favorisant la protection des éco-territoires.

1285 Je pense, en particulier, à la Falaise Saint-Jacques qui a la superficie équivalente à celle du parc du mont Royal. Alors c'est un poumon qui pourrait être développé à la satisfaction des populations environnantes. Je pense aussi à ce partenariat essentiel pour utiliser ces sommes colossales qui vont être nécessaires à la réfection de l'échangeur Turcot pour les utiliser comme un levier pour favoriser le transport collectif et favoriser tout ce potentiel de développement qui pourrait être requalifié. Et puis aussi, ce partenariat est nécessaire pour que le ministère des Transports du Québec intègre les coûts sociaux et les coûts environnementaux dans le choix d'un scénario optimal et pas seulement les coûts financiers comme c'est le cas présentement.

1295 Je disais donc, le scénario actuel de reconstruction de l'infrastructure ne prévoit ni investissements en infrastructure de transport collectif, en fait, ni vision claire et cohérente du transport en commun, ni vision cohérente et intégrée de l'aménagement du territoire. Et je rappelle que c'est en contradiction avec le cadre d'aménagement et orientation gouvernementale pour la région de Montréal qui a été adopté en 2001 et du ministère des Affaires municipales et de la métropole.

1300 C'est contraire aussi au Plan de développement durable du ministère des Transports du Québec lui-même, contraire au Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques du ministère du Développement durable de l'Environnement et des Parcs.

1305 Et je rappelle que dans son rapport annuel le vérificateur général lui-même rappelait la nécessité, je cite : «...la nécessité de considérer une meilleure prise en compte des incidences à court et long termes sur la santé, le contexte social, l'économie, l'environnement et l'utilisation des ressources naturelles et qu'elle ne favorise pas la cohérence des interventions se rapportant au transport.»

1310 Alors tout cela, en fait, pour rappeler que ce sont là des ouvrages qui ne peuvent plus se concevoir comme s'ils étaient conçus en vase clos et qu'ils doivent se concevoir, intégrer, en fait, au tissu urbain. D'autant que même que lorsque le ministère des Transports fait des efforts louables pour tenter du moins de faire taire ceux qui dénoncent l'augmentation de l'achalandage le fait en obtenant l'effet inverse que celui qu'il recherche.

1320 Je pense, en particulier, à ces deux voies, à cet ajout de deux voies réservées pour le transport collectif sur l'autoroute 20, en fait, ça fait passer le nombre de voies de 6 à 8 et c'est d'autant pernicieux que ça augmente, en fait, l'achalandage par véhicules. Selon les

plans initiaux, cet achalandage, cet augmentation plutôt de 20 000 véhicules de plus pourrait doubler selon, en fait, diverses études, y compris celle du Conseil régional de l'environnement de Montréal.

1325            Alors c'est donc dire qu'il ne s'agit pas de mettre simplement, si vous voulez, un *plaster* sur cette question, mais plus profondément accepter des partenariats en milieu urbain qui sont essentiels à ce type d'ouvrage. Alors voilà une première considération.

1330            Ce que nous disons aussi très clairement c'est que, c'est non, en fait, à la surélévation, sur talus, non, au remblai. Il faut voir à quel point les remblais enclavent des populations et auraient un effet d'isolement qui est tout à fait contraire à cette qualité de vie qu'on recherche ou ce milieu de vie que l'on souhaite, en fait, pour les Montréalaises et les Montréalais.

1335            Alors conserver donc en hauteur et non pas sur remblais les structures à reconstruire et ça, ça permet de protéger de la démolition les 166 logements qui sont menacés, comme vous le savez, de démolition.

1340            Les projets de transport collectif qui vous sont proposés, nous entendions il y a peu de temps là, l'arrondissement de Lachine/Lasalle, ce sont des projets extrêmement structurants, notamment cela permettrait très rapidement de désengorger, d'offrir aussi un transport alternatif dans les mois qui viennent, puisqu'on nous dit que le tram-train pourrait être mis en opération en moins de 24, en deçà de 24 mois, alors le tram-train de Lachine. Et nous vous proposons de demander au ministère des Transports du Québec d'examiner un circuit d'autobus électrique aux abords de l'autoroute 20.

1350            De protéger et de développer l'éco-territoire de la Falaise Saint-Jacques. Je le disais tantôt, ça représente une superficie équivalente à celle du parc du mont Royal. Ça peut très bien et ça devrait devenir un parc linéaire qui puisse être un poumon dont on a besoin à Montréal.

1355            Et puis on recommande également d'étudier la possibilité de réaliser en tunnel l'autoroute 720, la section du moins qui va de l'échangeur Turcot jusqu'à la sortie Guy et qui permet de raccorder le nouveau tunnel à l'existant. On le sait, cela aussi permet d'utiliser les droits aériens. On l'a vu dans le cas de la couverture du tunnel Ville-Marie qui aura permis l'érection du siège social de la Caisse de dépôt et de placement, qui aura permis finalement le redéploiement du quartier international à Montréal. Et donc, ces droits aériens pourraient aménager un milieu de vie avec une mixité d'usage, ce qui pourrait être extrêmement intéressant.

1360            Malheureusement il s'agit pas d'obstruction ou de braquage, mais les mauvais projets sont des mauvais projets et ils demeurent mauvais projets, et pour qu'ils deviennent des projets acceptables, une des conditions essentielles de cohésion sociale c'est

1365 finalement le partenariat que le ministère des Transports du Québec doit dorénavant  
accepter avec le milieu urbain. Je pense, en particulier, à la Ville de Montréal, on pense aux  
arrondissements, mais également à des représentants d'organismes qui ont fait leur preuve  
en matière d'expertise en aménagement urbain et en transport collectif et autoroutier.

1370 Alors on demande au ministère des Transports de retourner à sa planche à dessin  
et, en fait, de ne pas le faire seul et de façon à ce que cela puisse répondre à cette  
revitalisation urbaine pour Montréal. Ce n'est plus pensable d'envisager d'investir autant  
alors que les résultats seraient presque pitoyables en regard de ces défis que nous avons  
comme société. Merci.

1375 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Merci, Madame Harel. Alors, s'il vous plaît, s'il vous plaît, évitez des manifestations  
d'approbation, je demande votre collaboration.

1380 J'aurais une question. Vous avez terminé avec l'autoroute 720, Ville-Marie, pour la  
mise en tunnel. Ce que j'en comprends ça impliquerait une reconstruction exactement dans  
l'axe existant qui pourra à ce moment-là une diminution majeure en tout cas de la  
fonctionnalité de l'axe pendant les travaux. De quelle façon vous voyez ça à ce moment-là  
comme solution pour maintenir un accès vers le centre-ville, c'est-à-dire qu'il faudrait peut-  
1385 être recourir à des axes parallèles, soit vers un système de transport en commun  
temporaire, ce serait quoi votre solution?

**Mme LOUISE HAREL:**

1390 Bien, d'abord je crois qu'il est important de souligner la nécessité de réduire de 8 à 6  
voies ce tronçon de la 720 le long de l'axe est-ouest. Vous savez qu'il y a là consensus, je  
dirais très, très large à Montréal, dans le fait qu'ajouter des voies réservées pour le transport  
collectif ne doit pas venir ajouter aux voies déjà projetées.

1395 Sur la question de la mise en tunnel, il est évident que la construction pourrait être  
plus au nord, me dit-on, en creusant dans le roc. Alors cela pourrait permettre, n'est ce pas,  
de toute façon ce sont des ouvrages qui vont mériter... nous ne prétendons pas d'aucune  
façon être ni ingénieurs ni architectes, mais nous prétendons que le ministère des  
Transports doit s'asseoir avec les populations concernées dorénavant. Mais il semble que  
1400 cela pourrait être une alternative qui au moment des travaux permettrait de ne pas  
interrompre la circulation.

**M. MICHEL GERMAIN, président:**

1405 J'aurais une autre question. Toujours vers l'autoroute Ville-Marie. On peut voir qu'il  
se construit des édifices dans le centre-ville de Montréal, on voit, à chaque fois que je viens,

1410 bon, *oups!* Il y a un nouvel édifice à tel endroit et on constate qu'il y a une entrée de stationnement dans le nouvel édifice. Ça veut dire qu'à moyen et long termes, il continue à avoir plus de stationnement pour automobiles dans le centre-ville de Montréal, alors ça implique que plus d'autos sont susceptibles de circuler dans le centre-ville et hors du centre-ville.

1415 Votre point de vue par rapport à cette problématique-là? C'est-à-dire les gens vont construire de nouveaux édifices avec, disons, 400 cadres de stationnement, 300 cadres de stationnement additionnels; est-ce que ça n'envoie pas un signal, ça veut dire, je veux plus d'automobiles dans le centre-ville si j'ajoute 300 cadres de stationnement de plus?

**Mme LOUISE HAREL:**

1420 Mon point de vue c'est qu'on ne doit pas parler des deux côtés de la bouche. C'est donc dire qu'on peut pas en même temps autoriser ou, si vous voulez, se résigner à la construction d'un pont sur la 25 pour faire venir encore plus de véhicules à Montréal et puis en même temps prétendre des objectifs, si vous voulez, de diminution de l'achalandage par véhicule.

1425 Il faut donc avoir une vision intégrée et vous savez que cela n'existe pas, cette vision régionale cohérente intégrée de l'aménagement et du transport du territoire métropolitain date déjà de plusieurs décennies.

1430 Alors ceci étant, il faut que les populations comprennent que, toutes les études en fait le démontrent, y compris récemment celle de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, qui a mené cette étude en collaboration avec la firme SECOR, et qui arrivait à la conclusion qu'une seule augmentation de 2% de la part modale du transport en commun signifie des bénéfices économiques de plus de 150 millions pour la région de Montréal. Ce qui est, en fait, comme on le sait, est loin d'être négligeable.

1440 C'est donc dire qu'il y a lieu d'avoir, si vous voulez, un plan intégré, mais de le suivre, parce qu'il y a vraiment, et je le dis avec enthousiasme, un plan de transport en commun qui se retrouve dans le Plan de transport général de la Ville, qui est très intéressant, mais pour tout de suite il a la valeur du papier sur lequel il est écrit parce qu'il n'y a pas de financement pour en assurer ou en garantir la réalisation.

1445 Alors c'est donc dire que dans un ouvrage comme celui pour lequel nous sommes réunis ce soir, s'il n'y a aucun investissement dans le transport collectif, on est 50 ans en arrière dans la réalisation d'un ouvrage comme celui-là.

**M. MICHEL GERMAIN, président:**

Alors nous prenons note de votre position. Alors ce sont les questions que nous avons. Nous vous remercions.

1450

**Mme LOUISE HAREL:**

Mais je vous trouve chanceux, parce que vous, vous avez l'occasion de le dire haut et fort et de l'écrire. Merci.

1455

**M. MICHEL GERMAIN, président:**

Je vous remercie. Nous allons faire une pause de 15 minutes, nous allons reprendre à 21h05.

1460

PAUSE...REPRISE

**M. MICHEL GERMAIN, président:**

Alors avant de recommencer, j'aurais une petite demande spéciale pour les gens qui doivent présenter un mémoire ce soir. S'il vous plaît, vous présenter à l'arrière de la salle auprès de madame Gélinas pour signifier que vous êtes bel et bien là. Je crois qu'il y a peut-être un présentateur de mémoire qui n'a pas signifié sa présence. Alors, s'il vous plaît, vous présenter à madame Gélinas pour confirmer. - Bien entendu, avant de poursuivre, nous allons attendre mes collègues.

1465

1470

PAUSE...REPRISE

**M. MICHEL GERMAIN, président:**

1475

Je vais inviter l'arrondissement Sud-ouest, madame Jacqueline Montpetit. Bonsoir, Madame.

**Mme JACQUELINE MONTPETIT:**

1480

Alors bonsoir, Monsieur le Président, bonsoir, Madame et Messieurs les Commissaires. Je présente ce mémoire au nom du conseil d'arrondissement du Sud-ouest, et à cet effet permettez-moi de vous présenter les membres de notre conseil. Il s'agit de madame Hamel, de monsieur Bossy, de monsieur Cartier et de monsieur Fréchette et je me permets de souligner la contribution exceptionnelle de monsieur Fréchette dans le dossier Turcot; je vous présente également monsieur Dubuc qui est le coordonnateur du dossier Turcot.

1485

1490 Permettez-moi tout d'abord de vous situer notre arrondissement en quelques mots.  
Le Sud-ouest, l'arrondissement du Sud-ouest c'est quatre quartiers qui comptent près de  
70 000 habitants. Cet arrondissement est traversé par le Canal de Lachine, et on sait que  
c'est le berceau de l'industrialisation au Canada et en Amérique du Nord, et l'arrondissement  
du Sud-ouest aujourd'hui est en pleine relance économique et sociale.

1495 L'échangeur Turcot, on l'appelle l'échangeur Turcot, traverse notre arrondissement  
du Sud-ouest principalement à la hauteur du quartier St-Henri et du quartier Côte-St-Paul.  
80% de Turcot est dans le Sud-ouest. Alors vous comprendrez combien nous sommes  
concernés et impliqués dans ces grands travaux.

1500 La reconstruction, à cet effet, la reconstruction de Turcot n'est pas une simple  
reconstruction d'autoroute pour nous, c'est son insertion dans un milieu urbain où vivent des  
gens, des gens qui y habitent, des gens qui y travaillent.

1505 Le mémoire de notre arrondissement, vous allez être en mesure de le voir dans  
quelques minutes est en lien étroit avec celui de la Ville de Montréal, avec ce qui vient d'être  
présenté par monsieur le Maire Tremblay et par André Lavallée, et en particulier dans les  
grandes orientations concernant le Plan d'urbanisme et le Plan de transport. Cependant,  
ces grandes orientations, je vais vous les traduire en termes de préoccupations au quotidien,  
comment c'est vécu dans notre milieu et en fonction évidemment de la reconstruction de  
1510 l'autoroute.

1515 Donc, notre présentation parlera des préoccupations et des correctifs essentiels que  
nous attendons, et ça concernera 4 principaux points : l'intégration urbaine, les  
expropriations, le pôle Gadbois et les autres installations municipales de même que les  
enjeux apportés, plus général.

1520 En termes d'intégration urbaine, la proposition du ministère, je vais aborder d'abord  
un certain nombre de points. Le premier concerne cette proposition du ministère qui  
propose des remblais, principalement des remblais. On comprend tous que cette nouvelle  
construction de l'autoroute ne sera pas étagée comme celle qui est là depuis 40 ans. Alors  
le ministère insiste sur, ce qu'on appelle, la formule remblais.

1525 Je nous invite pour exprimer toutes nos inquiétudes par rapport à cette formule-là à  
nous imaginer ce que serait l'autoroute métropolitaine si elle était en remblais, si on avait  
des talus et des murs de soutènement le long de l'autoroute métropolitaine. Je ne fais pas  
l'éloge de la beauté des dessous de l'autoroute métropolitaine, mais je vous dis que ce qui  
frappe quand on regarde l'autoroute, c'est que ça se traverse, c'est que ça circule d'un côté  
à l'autre de cette grande autoroute.

1530 J'ai un autre exemple concernant la question des remblais. Dans le quartier de  
Pointe-St-Charles, nous vivons depuis toujours, pour ainsi dire, la formule remblais avec le

1535 passage des trains. Alors dans ce quartier c'est littéralement bloqué d'un côté à l'autre. C'était anciennement des paroisses, alors chacun vivait dans son monde, ça se traverse pas si simplement que ça, il y a la rue Ivernia et la rue Charlevoix pour traverser cet immense remblai.

1540 Alors vous comprendrez que pour nous ce que nous souhaitons c'est que le ministère imagine, pense la construction de cette nouvelle autoroute en utilisant plutôt la formule des piliers et ce sera, je vous en parlerai un peu plus loin en illustrant au moment où je parlerai principalement de Gadbois et de Côte-St-Paul. Mais cette formule à remblais, ce qu'elle implique, ce qu'elle offre comme conséquence, c'est l'enclavement des milieux, l'énorme difficulté de circuler d'un milieu à l'autre.

1545 Il y a un autre exemple qui me vient en tête, c'est le remblai aussi qui coupe Verdun et le quartier de Pointe-St-Charles, les rues...il n'y a pas de communication entre les rues à ce niveau-là non plus. Donc, l'enclavement, vous posiez des questions tantôt à quelqu'un d'autre au moment d'une présentation précédente. Les remblais c'est de l'enclavement; de l'enclavement c'est de la fermeture de milieux, ça ne communique plus.

1550 Et l'effet aussi négatif des remblais, c'est que ça coupe littéralement l'espace au sol; ça nous enlève de l'espace. Par delà le verdissement qui pour nous en tout cas qui en manque tant dans le Sud-ouest quand on voit, quand on nous présente des remblais tout reverdis, c'est alléchant, mais quand on y regarde de plus près, ça enlève des espaces, ça enclave et ça nous enlève de l'horizon. Alors c'est une formule que nous croyons qui ne convient pas de façon générale. On pense que peut-être à certains endroits il y a lieu d'en installer, mais de façon générale, surtout autour de Gadbois et dans le quartier Côte-St-Paul, nous souhaitons des piliers.

1560 Un autre point, c'est la question du croisement de l'échangeur Turcot et de la rue Notre-Dame. Nous savons qu'il y a un ensemble de routes qui vont croiser Notre-Dame. Notre-Dame est une rue importante, une rue importante dans Montréal et une rue importante dans notre arrondissement. Et le nombre de routes qui vont croiser Notre-Dame, à ma connaissance, ce qu'on nous a indiqué, il y aurait 6 travées qui traverseraient Notre-Dame, et ça, ça nous inquiète. Ce qui nous inquiète c'est l'effet tunnel de ces passages et avec les problèmes que ça pose, en particulier de la sécurité des piétons et des cyclistes.

1570 Un autre élément relié à l'intégration urbaine, la question du verdissement des espaces. Nous souhaitons que partout où c'est possible, ce verdissement soit fait, qu'il y ait un aménagement de qualité et que la responsabilité de l'entretien soit celle du ministère.

La question de la rétention des eaux de ruissellement. Et on parle comme solution, on parle d'installation de bassins à ciel ouvert. Vous comprendrez que des bassins à ciel ouvert c'est loin de nous convenir; il y a des problèmes d'espace, nous ne voulons pas que le sol soit occupé par des bassins à ciel ouvert; il y a des problèmes de sécurité; il y a des

1575 problèmes de propreté. Ce que nous souhaitons, c'est que le ministère envisage la solution de conduites surdimensionnées pour recevoir les eaux de ruissellement.

Je veux vous parler également de la Falaise Saint-Jacques. D'autres présentations ont fait allusion à cette Falaise. Pour nous, la Falaise Saint-Jacques est un bijou, nous y  
1580 tenons et nous demandons au ministère de porter une attention particulière à la conservation de cette Falaise.

Je veux également vous parler de la sortie Atwater. Et je me permets de souligner la sortie Green ou l'entrée Green qui n'existera plus et à cet effet pour les résidants, les  
1585 citoyens de notre arrondissement sur la rue Green, eh bien, c'est un très gros avantage de ne plus recevoir la circulation qui empruntait l'autoroute. Quant à la sortie Atwater qui demeure, et on comprend fort bien qu'il est difficile, on a posé la question au ministère, et qu'il est difficile de penser une autre façon de faire que de maintenir cette sortie Atwater.

À cet effet, la sortie Atwater arrive sur la rue, engage les automobilistes sur la rue Rose-de-Lima et emprunte ensuite, ces automobilistes empruntent ensuite principalement Saint-Jacques. Nous nous attendons à une attention particulière pour aménager les rues Rose-de-Lima et Saint-Jacques, parce qu'il y a des gens qui habitent dans ces milieux-là et il est important de s'assurer d'une meilleure qualité de vie chez les gens qui vivent sur ces  
1590 rues-là. À cet effet l'arrondissement aimerait bien travailler avec le ministère pour voir comment faire l'aménagement de ce milieu.  
1595

Enfinement au niveau de l'intégration urbaine, permettez-moi de souligner nos préoccupations quand à l'usure prématurée du réseau routier municipal. Nous savons que pendant les travaux il y aura énormément de camionnage qui emprunteront nos routes et nous savons aussi qu'il y aura beaucoup d'autos qui vont zigzaguer littéralement dans notre réseau routier et que tout ça va s'échelonner sur plusieurs années; il y aura donc...on s'attend à ce qu'il y ait usure prématurée et qu'à ce compte-là le ministère soit attentif aux inconvénients et aux coûts rattachés à cette usure.  
1600

Je veux maintenant vous parler des questions d'expropriations qui préoccupent énormément les citoyens de notre milieu. Ce que nous disons par rapport aux expropriations, c'est que s'il faut en faire c'est strictement dans la mesure où c'est justifié et indispensable. Donc, réduire au maximum le recours aux expropriations. Il y a de  
1605 dénombrés 71 immeubles et terrains touchés par les expropriations. Vous comprendrez les inquiétudes des résidants et des entreprises concernées et ce, pendant un bon nombre d'années. On est conscient que la question des expropriations ça se règle pas en dedans de quelques semaines. Alors les gens vivent des choses difficiles, il faut en tenir compte.

Alors nous nous attendons à ce que la relocalisation des résidants se fasse de façon à leur offrir un cadre de vie tout au moins équivalent et pour certains résidants qui habitent et qui travaillent dans le même lieu, il est important de leur offrir des solutions similaires à ce  
1615



qu'ils ont. Et enfin, par rapport aux entreprises, nous souhaitons que leur relocalisation se fasse dans le Sud-ouest, nous souhaitons conservé les emplois reliés à ces entreprises.

1620

Maintenant, je veux vous parler du Centre Gadbois et des autres installations municipales. Vous vous rappelez que le complexe, le pôle Gadbois est le deuxième complexe sportif sur l'Île de Montréal. Il est au service, bien sûr, des citoyens du Sud-ouest, mais il offre ses services et ses installations à bon nombre de Montréalais également.

1625

La proposition du ministère fait en sorte que près du bâtiment de Gadbois, du complexe Gadbois, il y a un mur de soutènement. Les problèmes dont je vous ai parlé tantôt à propos des remblais s'expriment ici dans toute leur acuité, je dirais.

1630

Nous voulons donc une solution en mode piliers à partir du Canal de Lachine jusqu'à la rue Notre-Dame et ça touche l'ensemble de l'espace contenu par le complexe Gadbois.

1635

Vous rappeler que le mur de soutènement qui est proposé actuellement rapproche encore plus l'autoroute du centre Gadbois, ça pose des problèmes au niveau de l'utilisation du sol; on comprend que s'il y a un mur, on comprend que s'il y a des remblais et qu'il y a un mur, on ne peut plus utiliser le dessous de l'autoroute. Ça a des implications en particulier au niveau du stationnement, sans compter les problèmes d'horizon de vue et sans compter aussi le fait que l'espace entre le centre, l'espace pour circuler est énormément réduit.

1640

Vous rappeler que l'échangeur Turcot a donc des impacts majeurs sur le stationnement, sur la pollution de l'air et sur l'accès et la sécurité en tout temps au complexe Gadbois et ça nous inquiète énormément quand à la fréquentation de ce complexe.

1645

Au niveau des installations municipales, je ne peux pas passer sous silence l'éco-centre et la cour de voirie Eadie, vous comprendrez que ce sont des installations majeures, une cour de voirie et un éco-centre. C'est évident que si le ministère choisissait de procéder par mode piliers, il y aurait peut-être possibilité de conserver l'éco-centre et la cour de voirie là où ils sont. Il est question qu'ils soient relocalisés, qu'il y ait expropriation et qu'ils soient relocalisés dans la mesure où on installe un remblai à cet endroit.

1650

C'est évident que, je le répète, l'arrondissement dans ce cas-là n'aurait pas le choix de relocaliser ces installations et on s'attend évidemment à ce que toutes, toutes les dépenses soient assumées par le ministère. Quand je dis, toutes les dépenses, je pense aux dépenses directes, indirectes, et à tout ce qui pourrait excéder les paramètres de la loi concernant les expropriations.

1655

1660

D'autres considérations que je veux porter à votre attention. La question des nuisances pendant les travaux. Vous savez, on anticipe l'enfer, c'est clair. Les gens qui vivent près, qui vivent et qui travaillent près de Turcot vont avoir à supporter constamment pendant des années le bruit, la poussière, la circulation des camions, entre autres. Écoutez,

je ne sais pas comment on va y arriver. Ce qu'on peut dire tout au moins c'est que le ministère devra avoir tout au long de ces travaux une attention particulière aux citoyens, aux gens qui vivent et qui travaillent autour de Turcot et garder un lien par de l'information adéquate, un lien étroit avec tous les citoyens.

1665

Et on s'attend également à ce que le ministère soit en communication constante avec l'arrondissement; qu'on prévoit des mécanismes à cet effet.

1670

Enfin, je me permets de souligner, et monsieur le Maire y a fait référence, à la question des pertes de potentiel fiscal d'environ 40 millions, et on dit environ, on calcule que c'est un minimum de 40 millions et c'est lié entre autres à des pertes d'espaces et à des départs d'entreprises. Alors c'est ça, on ne peut pas ne pas en tenir compte.

1675

Maintenant, je vais faire la revue, si vous permettez, de l'ensemble des demandes ou des attentes de l'arrondissement. Il s'agit, et c'est un rappel, il y a des choses que je vous ai dites, il s'agit de revoir la conception du projet, en particulier sur la question des piliers et de l'intégration urbaine. Il s'agit de limiter les expropriations, d'y aller uniquement là où c'est essentiel. Concernant Gadbois, attention au stationnement; il faut trouver une solution adéquate et permanente. C'est sûr qu'un mode piliers, une construction en mode piliers pourrait faciliter les choses.

1680

1685

Au niveau de la qualité de l'air, nous souhaitons une station d'échantillonnage sur le bâtiment de Gadbois. Il y a aussi, on est préoccupé également concernant la qualité de l'air à l'intérieur du bâtiment Gadbois et, à cet effet, nous souhaitons le financement d'un programme de suivi. Toujours concernant Gadbois, je reviens sur la question des structures en piliers du Canal de Lachine à la rue Notre-Dame. Le maintien à Gadbois de l'accès au complexe pendant tous les travaux. Et finalement, du financement de la relocalisation de la cour de voirie Eadie et de l'éco-centre Sud-ouest.

1690

Une demande par rapport à Turcot qui traverse Notre-Dame, attention à l'effet tunnel, attention à la sécurité. Concernant les eaux de ruissellement, nous ne sommes pas d'accord pour avoir des bassins à ciel ouvert et plutôt nous suggérons des conduites surdimensionnées. Attention à la Falaise Saint-Jacques et à sa mise en valeur. La sortie Atwater, la nécessité d'avoir des mesures d'apaisement sur les rues Rose-de-Lima et Saint-Antoine. Au niveau du verdissement, avoir des garanties formelles d'aménagement de qualité et d'entretien et de prendre en considération la question des pertes de potentiel fiscal.

1695

1700

Pendant les travaux, il est important d'avoir des mesures de mitigation concernant la circulation, le bruit et la poussière et d'avoir des mécanismes d'information avec les citoyens et de communication avec l'arrondissement. Et attention également à l'usure prématurée de notre réseau routier, il y a un financement de rattaché à ces questions.

1705 Vous voyez bien que c'était très pratique pratique, nous sommes dedans, nous vivons Turcot et, je le répète, nous partageons les perspectives exprimées par le maire de Montréal et Monsieur Lavallée. Nous voulions dans notre mémoire bien l'ancrer dans le quotidien de notre arrondissement, des gens de notre arrondissement.

1710 Alors il ne s'agit donc pas d'une simple construction d'un échangeur, le futur complexe doit être véritablement intégré au milieu urbain et minimiser les impacts négatifs pour les citoyens et avoir une structure qui s'harmonise avec nos quartiers.

1715 La construction de Turcot n'est pas une simple réplique. Nous avons évolué depuis 40 ans. C'est l'occasion de repenser le rôle du complexe autoroutier et son rapport avec la ville et ses citoyens. Il s'agit de concevoir un nouvel ouvrage digne de Montréal et des citoyens. À cet effet, l'arrondissement du Sud-ouest offre toute sa collaboration pour cette réalisation d'un projet exceptionnel et d'un projet que nous croyons d'avenir.

1720 Merci bien.

**M. MICHEL GERMAIN, président:**

1725 Merci, Madame, pour votre présentation. J'aimerais revenir sur votre présentation. J'aimerais revenir sur la question de transformation de portion de remblais projetés de mettre des piliers à la place, si je comprends bien, c'est que votre proposition ce serait de faire un peu un échangeur Turcot, un échangeur hybride qui aurait des sections en remblais, mais près du Centre Gadbois ça pourrait être des bretelles qui relativement près du Centre Gadbois seraient en piliers, tandis que les bretelles plus loin pourraient être en remblais, dans le cas de Gadbois, par exemple.

1730 L'objectif visé, à ce moment-là, pour Gadbois, ce serait quoi exactement, ce serait permettre le stationnement sous les piliers, sur la bretelle?

**Mme JACQUELINE MONTPETIT:**

1735 Ça, ça serait un avantage. Si vous avez la chance d'aller à Gadbois, vous allez voir du côté ouest, c'est toute la différence si on a un mur à côté de nous, puis un mur évidemment qui est érigé après qu'on ait mis du remblai et un espace où il y a des piliers et où on est capable de voir à travers, si vous voulez; d'ailleurs, c'est un espace qu'on connaît.

1740 Et on pense qu'il y a moyen d'aménager un dessous d'autoroute pour que ce soit viable. On l'a vécu avec le stationnement et il y a pas de raison pour que ça soit pas possible, et oui, c'est pour le stationnement, mais ce n'est pas que pour le stationnement, c'est pour dégager, dégager l'espace. Un mur de soutènement, on est littéralement prisonnier, ça rétrécit l'espace entre le centre et l'autoroute. L'autoroute est déjà, je dirais, touche déjà passablement le complexe Gadbois, alors il faut vraiment dégager cet espace-

1745

là, ne serait-ce que pour le Canal de Lachine, je sais qu'il y a eu déjà un effort, mais c'est valable, tout aussi valable pour le complexe Gadbois.

1750 **M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

On sait que le stationnement qui était utilisé par le Centre Gadbois juste en dessous de la voie élevée est fermé pour question de sécurité. Comment vous allez aménager ça les stationnements dans ce coin-là pour aller au Centre Gadbois?

1755

**Mme JACQUELINE MONTPETIT:**

Ça stationne partout. On a essayé de civiliser ça, d'organiser ça, mais c'est la rue, c'est plusieurs rues plus loin. Il y a eu quelques...il y a eu négociations avec l'école James-Lane pour utiliser le maximum d'espace qui se trouve dans James-Lane, mais on est littéralement, c'est tout juste, monsieur Dubuc, on est littéralement coincés par l'ensemble des automobiles qui viennent à Gadbois. Et c'est particulièrement vrai quand il y a des événements spéciaux à Gadbois, et il y en a souvent.

1760

1765

Vous savez, c'est vrai pour vivre aujourd'hui la réalité de Gadbois, mais c'est aussi vrai pour le développement de ce pôle, pour le développement de ce Complexe. Nous retenons notre souffle quant au développement de Gadbois parce que nous savons que l'autoroute devra être refaite, et la sorte d'autoroute, la façon dont on va construire l'autoroute à cet endroit, il est majeur quant à l'avenir du complexe Gadbois, du pôle Gadbois qui, je le souligne, est aussi aux abords du Canal de Lachine et ça, c'est pas banal pour ce complexe.

1770

Alors c'est important que le ministère porte une attention toute particulière dans la façon de construire l'échangeur à cette hauteur.

1775

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

Relativement au remblai, cet après-midi, on a eu une présentation - je crois que monsieur Dubuc était là - avec une proposition aux endroits où c'est techniquement possible de sections partiellement en déblai recouvert de polycarbonate, est-ce que ça serait une approche que vous pourriez appuyer?

1780

**Mme JACQUELINE MONTPETIT:**

Ce que je peux vous dire, et peut-être aussi que Monsieur Dubuc pourrait aller en complément, ce qu'on souhaite c'est pour le pôle Gadbois dans Saint-Henri, qui est situé dans Saint-Henri, et pour le milieu de Côte-St-Paul, un milieu habité, et vous savez qu'il y a même une école à cet endroit, il est important de dégager. Il ne faut pas fermer ces milieux-là.

1785

1790 Et on sait aussi que par rapport au clos Eadie et à l'éco-centre, ce n'est pas pour les  
mêmes raisons, c'est s'il y a des piliers là, ça pourrait éviter l'expropriation. Mais il n'y a pas  
ce problème de dégagement, il y aura des remblais si ça n'enlève pas d'espace, ça pourrait  
1795 peut-être créer des problèmes au niveau de l'espace et vous savez qu'on court après  
l'espace chez nous. On en a besoin, même si on a parfois des grands espaces à  
développer, mais dans l'ensemble c'est un milieu très bâti.

Alors la question des piliers ou des remblais dans les installations municipales, c'est  
moins crucial si ce n'est pour l'expropriation que dans Côte-St-Paul autour de l'école, du  
canal à La Vérendry, pratiquement, c'est ça, et du canal à Notre-Dame, là il faut qu'on ouvre  
1800 nos quartiers. C'est, je vous dis, c'est impossible d'imaginer qu'on ferme les quartiers, qu'on  
bloque les quartiers, qu'on bloque la circulation dans ces milieux.

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

1805 Merci.

**Mme JACQUELINE MONTPETIT:**

1810 C'est moi qui vous remercie.

**M. MICHEL GERMAIN, président:**

Alors, Madame, nous vous remercions pour votre témoignage.

1815 **Mme JACQUELINE MONTPETIT:**

C'est nous qui vous remercions.

**M. MICHEL GERMAIN, président:**

1820 Nous allons maintenant inviter monsieur Peter King à s'avancer à la table des  
intervenants. Est-ce que monsieur King est là? Donc, monsieur King ne sera pas ici ce soir.

1825 Alors nous allons aller au prochain intervenant qui est l'organisme Prévention Sud-  
ouest. Madame Diane Lemon, si madame Lemon peut s'avancer. Bonsoir, Madame. - Je  
vais vous demander une faveur. Est-ce que vous me permettez que j'enlève mon veston, je  
suis en train de crouler sous la chaleur -

**Mme DIANE LEMON:**

1830 Bonsoir. Avec plaisir, j'ai failli apporter mon éventail en avant. Alors je peux. Alors  
Monsieur le Président, Madame, Monsieur le Commissaire, bonsoir.

1835 Notre mémoire a pour titre *Réaliser un lieu sécuritaire pour les citoyens*. Cependant ce soir, étant donné l'heure et la chaleur, je me permettrai d'en faire simplement un résumé, en fait, de vous en livrer l'essentiel.

1840 Prévention Sud-ouest, tout d'abord est un organisme à but non lucratif ayant pour objectif de mettre en œuvre des mesures de prévention pour améliorer la qualité de vie et la sécurité de la population du Sud-ouest. Prévention Sud-ouest s'implique activement dans la vie communautaire du Sud-ouest. Nous sommes membres du Comité stratégique de Turcot, donc de Mobilisation Turcot, de la Table de sécurité de l'arrondissement, de la Table de concertation St-Paul-Émard, du ROPASOM, Regroupement des organismes pour aînés du Sud-ouest de Montréal.

1845 L'organisme travaille également avec différents groupes d'individus, aînés, adultes, jeunes du primaire, jeunes du secondaire, en fait, avec monsieur et madame tout le monde, mais aussi avec des gens et des organismes ou des groupes aux profils socioéconomiques variés, que ça soit des locataires, des propriétaires, des commerçants. Ce qui permet à Prévention Sud-ouest de se faire un portrait général des enjeux qui animent  
1850 l'arrondissement du Sud-ouest.

1855 Considérant que notre mission vise à augmenter la sécurité des citoyens de notre secteur, les travaux projetés à l'échangeur Turcot nous interpellent grandement. Prévention du Sud-ouest est d'accord avec le fait que la reconstruction de l'échangeur Turcot s'impose à cause de la vétusté des installations actuelles et du mauvais état des infrastructures. Par contre, le projet de reconstruction du Complexe Turcot, tel que présenté par le MTQ, nous apparaît inacceptable pour les résidants de l'arrondissement le Sud-ouest. Ce qui est proposé pourrait peut-être s'appliquer en milieu rural, mais certainement pas en milieu urbain.

1860 Dans notre mémoire, nous avons dans un premier temps fait un rappel historique des raisons qui ont motivé la construction aérienne de l'échangeur Turcot. Aujourd'hui, certaines raisons ne tiennent plus la route; pensons à la sur-hauteur au-dessus du Canal Lachine pour le passage des bateaux, par exemple.

1865 Cependant, d'autres raisons demeurent. Une construction aérienne empêche l'enclavement des quartiers et diminue l'exposition des populations avoisinantes et, je cite les termes des années 60 «aux gaz d'échappement».

1870 Dans notre mémoire toujours, nous présentons un portrait de la sécurité des citoyens pendant le chantier et un plan de camionnage. L'essentiel de notre mémoire analyse la proposition du MTQ en fonction des 6 principes reconnus en matière de sécurité et de sentiment de sécurité pour faciliter l'aménagement des lieux sécuritaires dans des environnements urbains, c'est-à-dire, je les cite : «*Savoir où l'on est et où l'on va; Voir et être*

1875 *vu; Entendre et être entendu; Pouvoir s'échapper et demander du secours; Un environnement propre et accueillant, et Agir ensemble.»*

Pour chacun de ces principes, nous faisons des recommandations et en voici un résumé :

1880

#### LECTURE DES RECOMMANDATIONS DU MÉMOIRE

**M. MICHEL GERMAIN, président:**

1885

Merci, Madame, pour votre présentation. Concernant votre préoccupation sur la sécurité des piétons, des enfants ou des cyclistes, règle générale la commission en prend bonne note, mais plus particulièrement en lien avec la sécurité, lorsqu'on regarde la piste multifonctionnelle qui va passer le long de la Falaise Saint-Jacques pourrait faire plusieurs kilomètres, 4-5 kilomètres facilement, dans un milieu où il n'y a pas d'activité ou c'est peu visible, compte tenu de la présence potentielle des voies ferrées ou surtout s'il y a une zone tampon élargie qui était retenue. Est-ce que l'aménagement d'un chemin comme ça, est-ce que ça vous préoccupe pour la sécurité plus particulièrement des enfants?

1890

**Mme DIANE LEMON:**

1895

En fait, je vais être très franche et très honnête, la Falaise Saint-Jacques, n'a pas fait partie de notre étude de notre mémoire. Donc, je peux pas vous répondre à cette question-là.

1900

**M. MICHEL GERMAIN, président:**

Parce que c'est un des points que vous n'abordiez pas, on se posait la question, justement; c'est une piste qui est relativement isolée compte tenu de vos préoccupations, à traverser par exemple des tunnels qui sont relativement courts parce que des gens perdent de vue, par exemple, leur voisinage. On se posait la question concernant, bien entendu, une piste multifonctionnelle qui serait en milieu relativement isolé. Ma question était posée dans ce sens-là.

1905

**Mme DIANE LEMON:**

1910

Pour vous répondre, tout simplement, pour nous à Prévention Sud-ouest, aussitôt qu'un piéton ne peut voir où il va, c'est vraiment non sécuritaire, c'est vraiment augmenter le sentiment d'insécurité d'un citoyen ou d'une citoyenne.

1915

**M. MICHEL GERMAIN, président:**

Bon. Je vous remercie pour votre présentation.

**Mme DIANE LEMON :**

1920           Merci.

**M. MICHEL GERMAIN, président:**

1925           Alors, pour l'Association pour la santé publique du Québec,           Madame Lucie Thibodeau. Bonsoir, Mesdames. Alors pour les fins de transcription lorsque vous prendrez la parole de bien vous identifier, outre madame Thibodeau, bien entendu, j'imagine que c'est vous madame Thibodeau? Très bien, alors bonsoir.

**Mme LUCIE THIBODEAU :**

1930           Bonsoir.

LECTURE DU MÉMOIRE

1935           **M. MICHEL GERMAIN, président:**

1940           Merci, Madame, pour votre présentation. J'aurais une question à vous poser, concernant, étant donné votre préoccupation pour la santé, notamment des proches résidents des autoroutes, dans le cas d'implantation de résidences ou de complexes à logements près de l'autoroute, est-ce que vous avez une position sur les marges de recul à respecter entre une autoroute et une résidence?

**Mme EVE BÉDARD :**

1945           Ève Bédard, Association pour la santé publique du Québec. Non, bien, en fait, notre objectif en présentant ce mémoire devant vous aujourd'hui, c'était de vous présenter des enjeux publics assez généraux et de principe et on n'avance pas de positions plus précises que les positions générales que nous venons de mentionner.

1950           **M. MICHEL GERMAIN, président:**

1955           Très bien, c'est noté. Madame, nous vous remercions pour votre mémoire. Nous allons maintenant inviter la Société de transport de Montréal, monsieur Michel Labrecque. Alors bonsoir, Messieurs. Si plus d'un prend la parole, prière de s'identifier pour les fins de la transcription pour pouvoir distinguer qui parle. Je vous remercie. À vous la parole.



**M. MICHEL LABRECQUE:**

1960 Bonsoir, je vais me présenter, je suis le président du conseil d'administration de la Société de transport de Montréal. Monsieur le Président, Monsieur Longpré, Madame Parent, je vais présenter le mémoire que vous avez avec vous présentement, qui est un mémoire relativement concis, succinct. Je suis accompagné de deux personnes, donc, monsieur Tremblay qui est chef de division Développement des réseaux et monsieur Bussières, Direction des études pour les mesures préférentielles pour autobus, donc tout ce

1965 qu'on appelle les mesures qui permettent d'obtenir des gains en surface et non pas en souterrain pour nos opérations métro.

1970 La société que je représente et le mémoire que vous avez avec vous, c'est un mémoire d'une société de transport collectif qui a 148 ans, qui a effectué des dizaines de milliards de déplacements au cours de ces 148 dernières années; qui a l'année dernière, en 2008, battu son record historique de déplacements avec 382 millions de déplacements, .5 les gens de la Société y tiennent, qui était un record qui datait de 1949 et c'est pas négligeable dans le contexte; 1949, on est au sortir de la guerre et l'ensemble des déplacements sur le territoire de l'Île de Montréal, les travailleurs et les travailleuses

1975 s'effectuent par trolleybus, par tramway, il y a 510 kilomètres de tramway à l'époque et par bus, qui commencent à arriver sur le territoire.

À Montréal, nos parents, nos grands-parents nous en parlent à l'occasion, il y avait les *petits-chars* et tout le monde se déplaçait sur le territoire par les transports collectifs.

1980 La motorisation des ménages était beaucoup plus faible à cette époque-là.

1985 1949, donc immédiatement à la suite, on a et on le voit lorsqu'on suit les courbes d'achalandage, il y a donc tranquillement un déclin dans l'achalandage des transports collectifs, une progression de la motorisation sur le territoire de l'Île de Montréal, et dans les années 60-70 donc, la mise en place des premières couronnes, deuxième couronnes, construction du réseau autoroutier montréalais et on est descendu à des niveaux à la presque à la moitié inférieure dans les années 60.

1990 Deux grandes dates à cette période-là, donc l'arrivée du métro en 1966 juste avant l'Expo universelle de 1967; deuxième étage de regain des déplacements par transport collectif, c'est 76 avec la nouvelle ouverture des stations de métro pour l'Expo et ensuite de ça l'arrivée de la carte-cam, donc un titre qui permet une fréquentation du réseau à volonté à l'intérieur d'une période d'un mois. On a connu une progression sérieuse de notre achalandage.

1995 Depuis quelques années, le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal ont réinvesti dans le transport collectif et on connaît les gains importants qui nous ont permis l'année dernière, comme je le disais, d'atteindre donc plus de 380 millions de déplacements dans l'année. Ce qui est un record historique.

2000

Ce mémoire s'inscrit donc dans une démarche d'une société de transport collectif et d'un projet qui nous est présenté par le ministère des Transports du réaménagement de l'échangeur Turcot, du secteur Turcot, et d'une société qui dit voici ce que nous vous suggérons au BAPE et que nous proposons à l'étude dans la mesure où nous voulons

2005

améliorer notre système de transport collectif, quels sont les systèmes et moyens que vous devez nous donner.

Ça s'inscrit bien sûr dans le Plan de transport de la Ville de Montréal, qui s'appelle *Réinventer Montréal*, et dont la vision indique clairement que nous voulons diminuer la part des transports par auto-solo, donc la place de l'automobile que nous voulons pour la Ville de Montréal prioriser les transports actifs et collectifs.

2010

Ça s'inscrit également à l'intérieur de deux grandes politiques québécoises. La politique québécoise du transport collectif et tout particulièrement le Programme d'amélioration des services de transport en commun - Il y a un acronyme qui est PASTEC c'est pas parce qu'il y avait des pépins, bon, c'est le melon qu'on utilise dans le jargon pour désigner ce projet-là -

2015

Le complexe Turcot constitue, je suis en point 3 de notre mémoire en page 6, constitue un carrefour autoroutier stratégique entre le centre-ville, le Sud-ouest et l'ouest de l'Île de Montréal. Nous avons à l'heure actuelle une offre de services de base dans ce secteur-là, des autobus 173 qui est le métrobus Victoria, le 190 métrobus Lachine, 211 Bord-du-Lac, 221 métro-bus Lionel-Groulx. Dans le cadre du PASTEC, nous avons amélioré en service hors-pointe les circuits 173, 190, qui donc ont augmenté la fréquence des passages.

2020

2025

Vous avez en point 5, le profit de la clientèle où on voit une distinction, en page 7, entre des clientèles qui sont diverses. Une clientèle qui utilise le train versus une clientèle qui utilise le bus, qui n'ont pas les mêmes profils socio-démographiques en quelque sorte.

2030

Les besoins futurs et le développement potentiel - je suis en page 8. Dans le Plan de transport de la Ville de Montréal, il y a une vision qui est très claire, très précise, réduire de manière significative la dépendance à l'automobile.

2035

Donc, on doit prendre les moyens, la Société de transport de Montréal est l'un de ces moyens-là et elle permet, effectivement, d'opérer un transfert modal de l'auto-solo au transport collectif. Nos éléments de stratégie, on indique pour les bus, tout particulièrement, parce qu'on parle de services de surface, d'augmenter l'attrait du transport collectif et sa part modale, d'augmenter la sécurité des usagers du transport collectif sur autoroute, d'améliorer le confort à bord de nos véhicules et d'accommoder la navette aéroportuaire par autobus dans l'attente d'une navette ferroviaire à temps-plein, c'est le travail que nous faisons à l'heure actuelle.

2040

2045 Nous avons indiqué que selon l'évaluation du potentiel de transfert modal en 2016,  
des déplacements en transport en commun en pointe du matin, c'est bien spécifié, dans ce  
corridor passerait de 50 400 à 57 000, soit 6 600 déplacements de plus; c'est un gain qui  
n'est pas négligeable et c'est un gain qui est conservateur dans le contexte. On pourra vous  
donner des exemples plus précis sur d'autres gains qu'on a obtenus, par exemple, dans les  
2050 prévisions du métro de Laval et les trois stations qui ont été faits dans le cadre des projets  
que nous avons sur St-Michel et sa voie réservée et Pie IX.

L'impact du scénario proposé sur le réseau de la STM. Nous pouvons vous indiquer  
que dans le cadre des mesures qui ont été présentées à l'heure actuelle, nous n'avons reçu  
aucun plan et devis concernant les solutions de transport collectif. À l'heure actuelle, il y a  
2055 des propositions, mais si j'avais à les qualifier, elles sont légères, c'est-à-dire l'intégration  
dans la trame autoroutière, comment nos services vont accéder à ce réseau-là, comment ils  
vont en sortir à partir du centre-ville, à partir des réseaux locaux, ce n'est pas très clair.  
Donc, il est essentiel que comme opérateurs, nous ayons une bonne compréhension de  
tous les aspects fins de l'intégration dans les voies réservées proposées.

2060 On indique que le MTQ devra préciser certains aspects de son projet. La conception,  
vous verrez, et l'utilisation décrivent, en page 9, certains éléments de la structure de  
l'échangeur St-Pierre. Ce que je vous dirais, dans notre position générale, ce qu'on constate  
c'est que, vous savez en chirurgie on appelle souvent ça un champ chirurgical, c'est-à-dire  
2065 qu'il y a quelqu'un devant vous qui est un patient ou une patiente, il est habillé de vert et  
vous avez devant vous une partie de son anatomie et vous intervenez en ouvrant cette  
partie-là comme chirurgien et peu importe votre fonction chirurgicale, et ce qu'on constate  
dans le cadre du complexe Turcot, c'est qu'on a une approche de type champ chirurgical,  
c'est-à-dire que l'amont et l'aval est peu étudié ou analysé et pour nous c'est essentiel  
2070 d'avoir une vision générale pour pas que nous traitions l'échangeur Turcot et cette section-là  
du secteur Turcot comme un secteur unique.

Nous avons, en page 10, indiqué les améliorations que nous demandons au MTQ, je  
les résume. Pour nous, on a besoin d'une augmentation de la ponctualité et de la régularité  
2075 de nos déplacements quotidiens, une diminution des temps de parcours, une augmentation  
du nombre de départs pour un même nombre d'heures de service, un avantage  
concurrentiel et visible pour les clients qui ont choisi le transport collectif et une  
démonstration, par le fait même, d'une intention de réduire les gaz à effet de serre.

2080 Nous vous donnons, en page 11, des modèles, il y en a plusieurs dans le monde,  
mais souvent quand on va les prendre trop loin, on nous dit, on n'est pas à Madrid, par  
exemple, qui a un type de voies réservées en sortie ouest de l'autoroute. Donc, on vous a  
donné des exemples qui sont à proximité : celui du *Transit-Way* d'Ottawa qui est bien connu  
et celui du *Viva-York* en Ontario, qui peuvent servir d'exemple.

2085

2090 Je vous amène en page 12 : *l'importance des mesures de mitigation*. Le chantier, et la STM ne le remet pas en question, pas du tout, je pense qu'aucun intervenant l'a fait, mais les mesures de mitigation pour nous doivent être extrêmement bien planifiées, elles doivent être planifiées avant les travaux. Donc, ce que vous verrez dans nos propositions, ce que nous suggérons, c'est qu'elles soient mises en place d'ores et déjà, le plus rapidement possible, pour que se crée des habitudes, qu'elles soient maintenues bien sûr pendant toute la durée des travaux et qu'à la fin des travaux elles soient maintenues, soit reportées en amont ou en aval de l'axe choisi, mais que ces mesures-là qui auront été structurantes pendant la durée des travaux soient maintenues.

2095 Notre position. Ce que nous demandons dans le cadre de la proposition qui a été faite des audiences du Bureau que vous tenez, c'est que nous avons besoin dans cet axe-là ouest-sud-ouest, d'un mode de transport flexible par bus et de véhicules à haute occupation. Ce que nous voulons dire par «flexible» ou «léger», c'est que sur un axe, nous sommes capables de rabattre et d'amener des bus, des bus articulés, des bus hybrides, des autocars de touristes dans cet axe-là, y compris des VHO, ce qu'on appelle des véhicules à haute occupation, donc du covoiturage 3 et plus.

2105 Un mode de transport lourd. Donc, mettre en place un lien ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport international Pierre-E.-Trudeau. Et donc de mettre en place des mesures pendant la période des travaux.

2110 Nos recommandations. Modifier le projet pour qu'il inclue une solution globale de transport collectif, permanente et intégrale sur l'ensemble de l'axe ouest en lien avec les réseaux supérieurs autoroutiers 10, 15, 20 et 40. Offrir une infrastructure, ce que nous n'avons pas à l'heure actuelle dans la proposition du ministère, qui priorise la performance du transport collectif, vitesse commerciale, confort de la clientèle, respect des horaires.

2115 C'est un des éléments déterminants pour les gens, c'est-à-dire la régularité, savoir que le temps de déplacement entre l'ouest de l'île ou le moment où ils vont prendre bord à partir d'un de nos équipements, soit transport collectif lourd ou léger, qu'ils connaissent le temps qui va les amener à destination centre-ville.

2120 Encourager un transfert modal, donc hausse de l'achalandage, objectif du Plan vert du gouvernement provincial. Réduire la dépendance à l'auto en diminuant la part de l'auto-solo et ne pas ajouter à l'offre de déplacement par auto-solo. C'est un élément qui est très important. Quand vous offrez un nouveau transport collectif de surface, si vous, en même temps, augmentez la part de l'auto-solo, vous envoyez un message contradictoire à la clientèle et aux citoyens : vous leur dites, écoutez, on vous amène à bord de nos bus, mais en même temps on va vous permettre d'aller plus rapidement, plus efficacement en auto-solo à la même destination. Donc, la plupart des mesures doivent être concomitantes, et celle-là est très importante.

2130 Mettre en place des mesures de mitigation efficaces dès à présent pour toute la  
durée du chantier. Maintenir un axe de voies réservées sur le réseau local après la fin des  
travaux et effectuer les corrections et valider les solutions avec les partenaires internes à la  
STM. C'est un travail très important. À l'heure actuelle, nous sommes un peu en porte-à-faux  
entre le projet de la MTQ, nos équipes y travaillent, mais les solutions qui sont proposées,  
de toute évidence, on n'a pas encore tous les éléments en intégration.

2135 En conclusion, la dernière phrase résume notre position en ce sens : *la STM ne peut  
accepter le projet tel que présenté initialement par le MTQ*. Les propositions que nous avons  
du ministère à l'heure actuelle ne sont pas suffisamment précises et claires pour voir  
comment nous allons intégrer nos offres de transport collectif. Est-ce que c'est sur de courts  
2140 secteurs? Est-ce que c'est sur de plus longs secteurs? Si on crée en amont et en aval des  
bouchons, si nos systèmes ne sont pas capables de se déplacer efficacement de l'ouest au  
centre, on n'obtiendra pas le gain réel et on n'opérera pas de transfert modal.

2145 Je vous dirais qu'on travaille très étroitement avec le ministère des Transports parce  
que celui-ci a décidé, en concert avec les municipalités du Québec, d'initier un programme  
d'amélioration du service de transport collectif. Je vous dirais c'est comme la partie gauche,  
vous savez des fois on dit, la main droite, la main gauche ne savent pas toujours ce qu'elles  
font, dans ce cas-ci, ce qui est très particulier, c'est que le ministère des Transports est  
partenaire avec les Société de transport collectif dans l'amélioration de la qualité de l'offre et  
2150 des services que nous offrons et en même temps, dans ce projet-là, on comprend que la  
partie droite du cerveau est plutôt dans une logique de planification autoroutière des années  
60. Je vous dirais presque du film *Réjeanne Padovani* de Arcand, où madame Padovani est  
morte et coulée dans un des piliers de l'échangeur Turcot, si vous vous souvenez de la  
scène finale du film.

2155 Donc, on a une difficulté de comprendre que dans ce projet-là, l'intégration réelle,  
concrète et précise et opérationnelle des transports collectifs légers et lourds ne soit pas  
faite à la hauteur de ce que le ministère est capable de faire.

2160 Je vous remercie.

**M. MICHEL GERMAIN, président:**

2165 Merci pour votre présentation. J'aimerais revenir à la page 8 de votre mémoire, dans  
lequel vous donnez des chiffres sur du transfert modal. Donc, le premier chiffre correspond,  
je crois, à ce qu'on a entendu en audience, le 6 600 déplacements, et vous parlez par  
contre, vous ajoutez : «...en permettant le covoiturage dans les voies réservées du  
corridor.»

2170 Est-ce qu'on a compris c'est que c'était un corridor et qui se terminerait à la rue  
Notre-Dame, donc les autos qui sont en covoiturage ne pourraient pas continuer, ce que j'en

2175 comprends, sur l'autoroute pour s'en aller vers la A-720, mais seraient obligées de sortir sur la rue Notre-Dame. Donc, votre proposition ce serait ça, parce que c'est-à-dire que des gens qui voudraient faire du covoiturage, mais pas sortir à Notre-Dame ne pourraient pas emprunter à ce moment-là la voie réservée?

**M. MICHEL LABRECQUE:**

2180 Je vais inviter monsieur Tremblay à répondre, ou à monsieur Bussières.

**M. TREMBLAY :**

2185 Donc, concernant les infrastructures, ce qu'on veut, c'est que pour l'infrastructure qui est sur l'autoroutier, c'est une entrée au centre-ville et dans la proposition que nous avons actuellement, c'est une entrée par Pullman, ce qu'on suppose comme question pour la rentrée au centre-ville, c'est lorsqu'on quitte l'autoroutier pour entrer au centre-ville et qu'on envoie nos autobus dans le local, mais quelle mesure prioritaire autobus qui va être donnée dans le local, justement, pour poursuivre leur parcours jusqu'aux stations de métro et le centre-ville de Montréal.

2190 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

2195 C'est ça. Vous, ce que vous souhaitez, c'est que la fameuse voie réservée ne se termine pas à la rue Notre-Dame, qui est à Pullman, mais continue vers, donc traverse l'échangeur Turcot et continue.

**M. TREMBLAY :**

2200 Et si dans la solution du ministère a regardé avec nous si elle devait prendre la sortie Pullman pour se rendre au centre-ville, il faudrait aussi intégrer les mesures dans cet axe local avec le ministère et avec la Ville de Montréal pour garder, dans le fond, l'efficacité de ce corridor-là jusqu'au centre-ville.

**M. MICHEL LABRECQUE:**

2205 Et sur le covoiturage, on indique bien que pour notre lecture dans le cadre du mémoire, c'est des véhicules à haute occupation, c'est-à-dire qu'on a modulé, le covoiturage, oui, est-ce que c'est pendant la période de pointe, est-ce que c'est à toute heure et c'est à quel niveau. C'est-à-dire que la Société de transport de Montréal a besoin  
2210 d'un axe dédié, réservé au transport collectif souple de type bus, bus articulé. Et donc quand on parle du covoiturage, il y a des questions qu'on se pose, est-ce que c'est du véhicule à basse occupation, ce qu'on appelle 2, ou de la haute occupation et quelles sont les modulations horaires. C'est pas négligeable dans le contexte.

2215 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Parce qu'en première partie d'audience, le ministère considérait dans son hypothèse optimiste que 6 600 déplacements, il n'envisageait pas 6 300 déplacements en covoiturage additionnels, et une des questions que je me pose, c'est si on veut faire une voie, donc une  
 2220 voie réservée, à ce moment-là, qui continuerait vers la 720, si j'ai bien compris votre volonté, qu'est-ce que ça entraînerait, parce qu'on parle de mémoire, de débit, rendu sur la A-720 dans la pointe du matin, c'est dans l'ordre de 30 000 véhicules; qu'est-ce qui se produit?

Parce que si on ne rajoute pas de voies, ça veut dire que des voies auto-solo,  
 2225 qu'advient-il dans la voie auto-solo s'il y a encore quelque chose comme 25 000 véhicules qui veulent emprunter par rapport à 3 000 véhicules; parce que là vous me comptez 6 300, ça c'est en déplacements quotidiens, donc c'est pendulaire, le matin, la moitié de ça. Qu'advient-il à ce moment-là, est-ce que c'est une solution envisageable sans ajouter des voies sur la 720, d'après vous? Est-ce qu'on peut mettre une voie réservée sur l'autoroute A-  
 2230 720 avec le nombre de voies prévues dans le projet sans créer des embouteillages monstres?

**M. TREMBLAY :**

2235 La réponse à votre question est fort simple. Il faut nécessairement que ce corridor des transports en commun soit efficace et performant. Il faut susciter l'attrait de ce mode et en faire aussi un axe de transport collectif et c'est pour ça qu'on parle de HOV aussi. Donc, nécessairement, il faut y avoir dans ce corridor-là un transfert modal.

2240 D'ailleurs, monsieur Labrecque vous disait que même dans les mesures de mitigation qu'on préconise, c'est que dans ces habitudes-là qu'on veut, parce que croyez-moi, là, il va y avoir du débordement là, par rapport aux travaux. Donc, il faut que ces habitudes-là soient instaurées ou mises en place dès maintenant pour que l'alternative transport en commun soit déjà performante durant les travaux pour que ce transfert modal,  
 2245 parce qu'on pourrait rajouter des navettes, rajouter du stationnement incitatif en amont, il faut maintenir ces gens-là dans le transport en commun. Il ne faut pas qu'ils retournent en auto-solo.

Il faut que cette expérience-là durant les travaux qui vont durer 7 ans, que l'expérience au niveau du transport en commun soit concluante et permanente, puis  
 2250 constante, sinon... il ne faut pas chercher que l'infrastructure vienne accueillir ces anciennes autos-solo.

**M. MICHEL LABRECQUE:**

2255 Puis je vais compléter. Pour nous, j'ai regardé les données du ministère des transports puis avec nos équipes j'ai posé la question. Là on se reporte dans 50 ans, la scénarisation du ministère des Transports est dans une croissance *steady still*, on est 2%,

ça va croître, tout ça. Je vais vous dire personnellement, je ne crois pas à ça, pas du tout, si on est capable de mettre en place des systèmes de transport collectif lourds et légers efficaces.

2260

Je vais vous donner quelque chose qui vous intéresse, qui est à un autre niveau, qui vous intéresse probablement pas, mais je tiens à vous le dire. Aujourd'hui, j'étais sur le réseau cyclable montréalais, ça débordait de partout. Les axes cyclables montréalais étaient pleins, il y avait des cyclistes partout, il y avait aucun Bixi dans aucune station Bixi. Il y a 30 ans, quand j'ai proposé qu'on fasse des aménagements cyclables, qu'on fasse un réseau cyclable, qu'on développe la route verte, personne n'y croyait. 30 ans plus tard, il y a des cyclistes partout.

2265

Je suis convaincu qu'à l'heure actuelle, le ministère des Transports est dans une réflexion des années 60. Si nous mettons en place des systèmes efficaces, performants, il va y avoir un transfert modal et toutes les simulations actuelles vont se retrouver transférées.

2270

Et donc, c'est un, comme on dit en anglais, c'est un *statement*, à l'heure actuelle on entend, est-ce que ça va être 6 000? 10 000? Pour moi et pour la STM, si nous avons des systèmes et moyens, lourds et légers, il va y avoir transfert modal; il y a des gens qui vont choisir d'être dans les transports collectifs et donc la diminution de l'utilisation de l'auto-solo dans ces axes-là, et si on voit tout le niveau supérieur, va s'opérer. C'est clair, net et précis dans une dynamique de développement durable et dans une dynamique de développement des transports collectifs.

2275

2280

**M. MICHEL GERMAIN, président:**

S'il vous plaît, pas de manifestation. Bien entendu, si on parle de l'ordre 12 000 de réduction dans l'échangeur Turcot en 2016, ça fait quand même encore 300 000 personnes qui passent quotidiennement dans l'échangeur qui sont à ce moment-là sinon en covoiturage ou en transport en commun. Vous êtes conscient quand même qu'une diminution de 12 000, oui, c'est un gain, mais ça entraîne quand même qu'il y a encore près de 300 000 véhicules qui passeraient là. Je me fie à vos chiffres, quand même.

2285

2290

**M. BUISSIÈRES :**

C'est évident toutefois que le chiffre dont vous faites mention, c'est tout azimut dans l'échangeur alors que nous les solutions qu'on avance c'est pour les mouvements est-ouest à ce moment-ci. Je pense qu'il faut faire attention aux comparaisons.

2295



**M. MICHEL GERMAIN, président:**

2300 Bien, idéalement, c'est ça, là j'ai les chiffres ici, mais si vous étiez capable de nous  
produire un croquis par rapport au projet du MTQ; qu'est-ce que ça entrainerait vos  
évaluations, par exemple, sur le 6 600 et le 6 300, pour être sûrs qu'on se comprenne bien  
lorsqu'on se parle, sans ambiguïté. Ce serait où? Quels seraient les gains anticipés? Ce  
serait où exactement et vers où? Origines et destinations idéalement. Est-ce que vous  
pourriez nous produire un petit complément, ça éclairerait peut-être ma lanterne, surtout qu'il  
2305 commence à être tard aussi, là, mon cerveau fonctionne moins bien, alors je pense qu'un  
beau dessin, une photo vaut 1 000 mots comme on dit.

**M. BUISSIÈRES :**

2310 Tout à fait. En complément à votre question, parce que vous demandiez tout à  
l'heure pour aller jusqu'au centre-ville, par exemple; c'est sûr que pour nous ce qui est le  
plus important c'est d'assurer... nous nos services se rabattent pour la plupart à la station  
Lionel-Groulx, donc au métro, où il y a deux lignes métro importantes, la ligne orange et la  
ligne verte, qui permettent aux gens d'aller au centre-ville, mais d'aller partout dans le  
2315 réseau dans le centre de Montréal.

C'est sûr qu'il y a d'autres organismes de transport, des CIT, qui eux utilisent  
l'autoroute puis qui se rendent directement jusqu'au centre-ville, pour eux ça serait un gain  
de faire une voie réservée complète dans l'axe. Et pour nous aussi dans l'éventualité où la  
2320 navette ferroviaire n'arriverait pas tout de suite, bien, on a une solution autobus qui s'en vient  
et ça nous permettrait de donner quelque chose d'efficace au moins en attendant.

Donc, la partie vers le centre-ville est quand même moins importante aussi à ce  
niveau-là. Je voulais juste vous mentionner ça.

2325

**M. MICHEL GERMAIN, président:**

Très bien, je vous remercie. Et je m'adresserais au ministère des Transports, à  
Monsieur Fortin, est-ce qu'il serait possible d'avoir en fonction de ça un commentaire ou un  
2330 complément d'information du ministère relativement à cette évaluation-là sur le déplacement  
et sur la possibilité d'avoir des voies réservées au covoiturage? Ce serait possible. Donc,  
vous pourriez nous faire parvenir ça dans les prochains jours. Alors, je vous remercie.  
Messieurs, je vous remercie infiniment. Je vais maintenant inviter madame Catherine Doucet  
à s'avancer. Bonsoir, Madame.

2335

**Mme CATHERINE DOUCET :**

Bonsoir.

LECTURE DU MÉMOIRE

2340 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Thank you for your brief. I don't recall if you told us when this survey was conducted?

2345 **Mme CATHERINE DOUCET:**

It was conducted in the middle of the coldest part of the winter, in January, pilot study in the end of December and then into January was done by the students in the graduate program over a certain number of weeks; that's when we collected our data.

2350 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

So we thank you very much for your presentation.

2355 Alors ceci était la dernière présentation que nous avons pour ce soir. Nous allons donc mettre fin à la séance. Je vous invite à venir assister aux travaux de la commission demain à compter de 13h. Alors je vous souhaite une bonne fin de soirée. Merci de votre présence.

2360 \*\*\*\*\*

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.

2365

ET J'AI SIGNÉ:

---

**LOUISE PHILIBERT, s.o.**

2370