

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^e PARTIE****VOLUME 7**

Séance tenue le 18 juin 2009, 19h,
Gymnase du Centre récréatif, culturel et sportif Saint-Zotique
75, Square Sir-Georges-Étienne-Cartier
Montréal.

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 18 juin 2009.....	1
MOT DU PRÉSIDENT	1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT	2
HÉRITAGE LAURENTIEN.....	11
FRANCIS MELANÇON, CITOYEN.....	20
CONSEIL DENTRAL DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN , CSN	21
VILLE DE WESTMOUNT	27
MOUVEMENT AU COURANT	29
PIERRE ZOVILÉ, CITOYEN.....	33
DEREK ROBERTSON,CITOYEN.....	42
CAROLE THÉRIAULT, CITOYENNE	49
FRANCIS LAPIERRE, CITOYEN	56
JULIE GRONDIN ET JOSIANE PARADIS, CITOYENNES.....	60
RECTIFICATION PAR LE MTQ.....	65

M. MICHEL GERMAIN, président:

5 Bonsoir et bienvenue à cette 7^e séance de la deuxième partie de l'audience publique portant sur le projet de reconstruction du Complexe Turcot. Ce soir, nous allons poursuivre bien entendu l'audition des mémoires. Nous avons 11 présentations prévues. Je rappelle que la présente séance peut être écoutée sur Internet en se branchant à partir du site du Bureau d'audiences publiques sur l'Environnement.

10 Également, la commission a lu l'ensemble des mémoires. Ce qu'on demande aux gens c'est de synthétiser les points forts de leur mémoire dans un délai d'une quinzaine de minutes et s'il y a lieu après la commission fait un court échange avec le présentateur.

15 Donc, sans plus tarder je vais inviter le Conseil régional de l'Environnement, Monsieur Daniel Bouchard à s'avancer. Bonsoir, Messieurs.

M. ANDRÉ PORLIER:

20 Bonsoir, et comme vous le voyez nous sommes deux, donc Daniel Bouchard est accompagné de moi-même, André Porlier, je suis directeur-général du Conseil régional de l'Environnement de Montréal.

25 Donc, premièrement je tiens à nous excuser pour le fait qu'on ne vous ait pas transmis le mémoire dans les délais prévus. Donc, je pense que vous l'avez reçu il y a quelques minutes, il est encore tout chaud, les dernières corrections ont été faites il y a quelques heures seulement. Maintenant, on vous a transmis au début de la semaine le document sur les solutions, donc au niveau de l'échangeur Turcot.

30 Ceci étant dit, quand on a abordé le dossier Turcot, je vais prêter la parole à mon collègue par la suite, on constate rapidement quand on va faire un tour sur le site du gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal de la quantité d'engagements qu'il peut y avoir autant de la Ville de Montréal que du gouvernement du Québec en matière d'environnement, changement climatique, qualité de l'air.

35 Question d'aménagement du territoire aussi, on veut contrôler l'étalement urbain, on veut consolider les quartiers centraux, et la même chose au niveau du transport où on retrouve partout l'idée de réduire la circulation d'autos, de favoriser et de prioriser les transports publics. Ça c'est ce qu'on retrouve à, je vous dirais, des dizaines et des dizaines de politiques et de documents.

40 Maintenant qu'on regarde la situation sur le terrain, on se rend compte que pour Montréal, en tout cas, on lutte encore pour garder les familles en ville. On a certains problèmes au niveau de quartier qui sont en transition, comme on peut dire, et au niveau de la circulation automobile, les données que l'on voit c'est qu'il y a une augmentation et

45 2-2.5% de la circulation à chaque année. Donc, c'est les 840 000 véhicules qui sont
immatriculés sur l'Île de Montréal, bien, à chaque année il y en a une tranche de quelques
milliers qui s'ajoutent. Donc, ça c'est la réalité.

50 Et je pense que aujourd'hui ce qu'on parle, c'est ce que j'appellerais le chaînon
manquant. En fait, c'est qu'est-ce qui va nous permettre de passer de la situation actuelle à
ce que les gouvernements nous proposent, nous donnent comme vision de l'avenir. Et là-
dessus, je crois que le dossier Turcot en est un très bon exemple, parce qu'en fait c'est un
projet de 1.5 milliards qui est au cœur du réseau de transport de Montréal, mais aussi au
cœur de l'aménagement de Montréal.

55 Donc, pour nous le chaînon manquant c'est quoi? C'est qu'en fait quand on regarde
le fondement, comment ce projet-là a été abordé, je pense que c'est là qu'est le problème.
C'est d'avoir regardé le projet sous l'angle du transport seulement et de l'avoir regardé non
pas sous l'angle de dire, comment on peut transporter plus de gens, plus de marchandises,
mais plutôt, comment on fait pour passer plus d'autos.

60 Là-dessus, ça peut paraître un beau discours, mais si on regarde la réalité des villes
qui ont déjà eu ce même dilemme-là, si vous regardez Vancouver, Vancouver qui en 10 ans
a eu 23% d'augmentation des déplacements, mais ont réduit de 10% le nombre de
véhicules qui transitaient au centre-ville. Donc, c'est faisable et je pense que c'est le défi
auquel on doit s'attaquer.

65 Ceci étant dit, je laisse à mon collègue le soin de vous présenter, premièrement, un
peu notre lecture du projet qui est proposé, évidemment la solution que nous on prône.

70 **M. DANIEL BOUCHARD:**

75 Bien, ce qu'on constate tout d'abord, c'est qu'il va y avoir une augmentation de la
circulation automobile. Lorsqu'on regarde les données, on voit que le nombre de véhicules
devra augmenter de 20 000 véhicules d'ici 2016, mais ce qui n'a pas été chiffré dans les
données qu'on a consultées, c'est qu'on propose d'ajouter une voie supplémentaire sur
l'autoroute 20 et qui va se prolonger sur le boulevard Pullman. Si on compare un peu
l'achalandage qu'il y a actuellement dans l'autoroute est-ouest, qui est à peu près 26 000
véhicules par voie, si on ajoute une voie supplémentaire, on peut s'attendre à une
augmentation encore supplémentaire de 26 000 véhicules.

80 Donc, le projet, ce qu'on chiffre d'une façon approximative, ce serait 50 000
nouveaux véhicules à destination du centre-ville, soit le 20 000 prévu par le projet initial et un
26 000 qui vient de l'ajout d'une voie qui n'a pas été calculée dans l'étude de circulation.

85 On voit aussi que c'est une occasion ratée de faire une place plus importante au
transport collectif. C'est sûr qu'on parle de préserver un corridor ferroviaire, puis d'aménager
une voie réservée qui est une voie supplémentaire, sauf qu'on considère que c'est une faible

90 solution pour favoriser le transport collectif; surtout que le MTQ n'a pas fait un effort suffisant pour intégrer les différents projets présentement à l'étude dans ce secteur-là, autant par la Ville de Montréal, l'AMT, la STM et les CIT, on parle de la navette ferroviaire, on parle des trains de banlieue, on parle du réseau de tramway, le tram-train Lachine, les voies réservées de transport collectif, covoiturage et taxi, l'amélioration de la desserte en autobus par la STM et la CIT.

95 Un autre point très important pour l'environnement, c'est les gaz à effet de serre. Vous connaissez un peu la conclusion des rapports du GIEC, présentement la température moyenne de l'atmosphère a augmenté de 0,74%, puis on s'attend à ce que le seuil de non-retour soit 2°, et les estimations les plus fiables qu'on a présentement nous prévoient que d'ici la fin du XXIe siècle, l'augmentation pourrait être entre 1.8 et 4°C, donc, il faut agir
100 d'une façon très urgente.

En regardant les documents qui nous ont été fournis par le MTQ, on voit que le projet de réfection du Complexe Turcot devra augmenter les émissions de 20% d'ici 2016, ce qu'on considère qui est tout à fait inacceptable.

105 Il y a aussi des impacts importants sur la santé publique. Vous avez eu une présentation de la DSP hier, mais pour reprendre quelques points rapidement : on parle que les enfants vont être plus affectés par des syndromes respiratoires et asthmatiques; que les gens âgés de 55 à 69 ans vont être touchés de maladies cardio pulmonaires; il y a un risque d'hospitalisation aussi plus élevé pour les gens de 60 ans et plus; et les mères qui vivent à moins de 200 mètres d'une autoroute ont 17% plus de chances de donner naissance à des bébés de faible poids; puis Santé Canada estimait aussi en 2004, à peu près à 1 500 le nombre de décès prématurés liés à la mauvaise qualité de l'air.

115 Il y a aussi un impact dans le bilan routier. On a déjà sur l'Île de Montréal, entre 1999 et 2003, 5 082 interventions ambulancières, c'est déjà énorme, puis on va augmenter ce bilan-là.

120 Un autre des points qui n'a pas été considéré par le MTQ, c'est la congestion au centre-ville et l'effet cumulé des différents projets. Si on combine les augmentations de circulation qui sont prévues par le Complexe Turcot, Notre-Dame et l'autoroute 25, on peut prévoir qu'il y a une réserve de capacité qui va être additionnelle d'à peu près 230 000 véhicules; puis on pense... bien, présentement il y a une augmentation d'à peu près 20 000 véhicules sur l'Île de Montréal année après année, ça fait qu'on va vivre des problèmes
125 relativement importants, surtout que la Chambre de Commerce de Montréal métropolitain a déjà chiffré les frais de congestion qu'on a actuellement à peu près 1 milliard.

J'aimerais aussi juste sortir une phrase qui est intéressante par rapport à madame
130 Nathalie Normandeau qui a dit le 30 mai dernier que : «... la banlieue est un peu un modèle dépassé, que les villes de demain devraient faire place à la mixité, éviter de compartimenter et de faire de l'étalement urbain qui entraîne des coûts à la société. Qu'une ville réussie est

une ville verte qui respire, une ville dans laquelle on peut se déplacer sans voiture. » Donc, le modèle des autoroutes en milieu urbain, c'est pas particulièrement intéressant.

135 On constate aussi que le projet pourrait appauvrir le Québec. Le Québec n'a pas dit pas de voitures. La moitié des 47 milliards qu'on investit chaque année dans l'automobile est exporté hors Québec, on est très vulnérable aux fluctuations du coût du pétrole.

140 La Chambre de Commerce dans son étude sur le transport collectif mentionnait que pour chaque dollar investit dans le T.C. on stimule deux fois plus d'économie de la région que lorsqu'on investit dans l'automobile. Les coûts sauvés par les ménages montréalais liés au transport collectif sont de 570 millions de dollars qui peuvent être investis autrement qu'en mode de déplacement.

145 Aussi des éléments qui semblent ne pas avoir été intégrés dans le projet du MTQ, c'est qu'on tient pas compte de l'augmentation du prix de l'essence. Jeff Robin, qui est l'ancien économiste en chef de la Banque CIBC, prévoit que le baril de pétrole va dépasser les 200,00 \$ d'ici 2012; même chose du côté de *l'Association for the Study of peak oil*, qui prévoit que le pétrole disponible aura diminué de 25% d'ici 2016. Puis on a constaté
150 récemment aux États-Unis que le total de personnes-kilomètres avait été réduit de 4% en 2008 et que cette diminution-là continue en 2009.

Pour vous donner un exemple, l'analyse du transfert modal vers le transport collectif, quand on dit qu'il y avait juste une possibilité de 5 000 personnes, on mentionnait dans les
155 hypothèses, il n'y avait pas d'augmentation du prix du pétrole, il n'y avait pas de péages qui étaient mis en place, puis il n'y avait pas de gestion de l'offre de stationnement. Ça fait que nous on pense que c'est un facteur clé sur le vrai besoin de circulation automobile qu'on va avoir dans les prochaines années.

160 Il me resterait deux points. C'est qu'on a l'impression que le projet répond pas aux besoins des résidents, surtout au niveau de l'accessibilité. Le talus va, en fait, fermer des rues, la rue Eadie, puis la rue Hadly, va augmenter aussi l'enclavement du quartier Saint-Paul, déjà que le quartier est l'un des plus enclavés de Montréal en raison de la barrière physique naturelle qu'est la Falaise Saint-Jacques, du Canal Lachine, de la voie ferrée du
165 CN, puis de tout le réseau routier A-20, A-15 et Ville-Marie.

On voit aussi que le MTQ a pas profité de cette occasion-là pour essayer d'aménager d'une façon optimale la Cour de triage Turcot. On pense que la transformation de l'autoroute en boulevards urbains permettrait de maximiser - je parle de boulevards
170 urbains au pluriel - permettrait de maximiser l'accessibilité du territoire pour tous les modes de transport, de créer un réseau routier convivial, une trame urbaine efficace et beaucoup plus attrayante que dans le cas d'une autoroute.

175 Également, le projet n'est pas vu comme un projet d'aménagement. Il y a des possibilités d'améliorer l'aménagement urbain, entre autres avec la Falaise Saint-Jacques,

qui présentement en mettant complètement au nord de la Cour Turcot l'autoroute, on empêche son développement, puis il y a une possibilité au piedmont de la falaise de développer un espace vert de qualité.

180 Un autre aspect qui aurait dû être envisagé, on ne dit pas que c'est une solution, mais ç'a aurait dû être envisagé. C'est que présentement la voie ferrée du CN traverse le quartier St-Henri, le coupe en deux, puis c'est une barrière physique qui est difficilement surmontable, puis c'est peut-être la seule occasion qu'on va avoir, puis je mets vraiment un
185 «si», de vérifier si c'était possible de le déplacer dans l'axe de l'autoroute 15 et de la faire passer par le secteur Cabot. Parce qu'on sait que le projet du MTQ en talus va empêcher ça d'une façon au moins 75 ans, ça fait que c'est maintenant qu'il faut le penser, sinon c'est un projet qui va passer en dessous du tapis.

190 Le projet du MTQ, comme l'a dit un petit peu André tout à l'heure, est en contradiction avec la plupart ou sinon toutes les orientations municipales et provinciales, que ce soit le Plan de transport et d'urbanisme de la Ville de Montréal, le Cadre d'aménagement, les Orientations gouvernementales de la Métropole du ministère des Affaires municipales des régions, le Plan d'action québécois sur les changements climatiques et même le Plan d'action sur le développement durable du ministère des Transports du Québec, qui tous
195 demandent une réduction de la circulation automobile et un transfert vers le transport collectif.

200 Avec tous ces constats on s'est demandé si c'était possible d'avoir une solution alternative et on en a proposé une en 15 points. Je vais seulement vous lire les titres pour raccourcir le temps de parole.

205 En fait, on pense qu'il y a un transfert modal qui est beaucoup plus important que le 5 000 prévu dans l'analyse de transfert modal potentiel, et on pense plutôt qu'il se situe autour de 35 000 personnes si on réalise 6 chantiers. Soient : la navette ferroviaire; l'augmentation de l'offre de service des trains de banlieue Delson-Candiac, Blainville-St-Jérôme et Dorion-Rigaud; même chose pour la mise en service du réseau de tramway et de son prolongement à Lachine.

210 On parle aussi d'une voie réservée pour les transports collectifs, le covoiturage et les taxis dans l'axe de l'autoroute 20; et l'amélioration de la desserte par autobus de la STM et de la CIT; on propose également de réduire la capacité routière de l'autoroute Ville-Marie en retranchant une voie de circulation par direction, parce qu'il y a une réserve de capacité, qui a même été identifiée par le ministère des Transports du Québec.

215 On demande, en fait, aussi le démantèlement de l'autoroute 20 entre l'échangeur Turcot et l'échangeur Montréal-ouest, afin de créer un réseau de rues, une trame urbaine avec des boulevards urbains. On pense qu'il y a une possibilité de conserver une bande de 100 mètres au sud de l'éco-territoire de la falaise Saint-Jacques pour agrandir l'éco-territoire.

220 On pense qu'on devrait maintenir l'autoroute 15 en hauteur dans Côte-Saint-Paul pour éviter les impacts négatifs sur la population. On pense aussi qu'on devrait évaluer la possibilité de détourner le Grand Tronc du quartier St-Henri via le secteur industriel Cabot.

225 On devait également, pour maximiser l'intégration en milieu urbain, mettre en place un programme d'apaisement de la circulation dans les quartiers avoisinants comme ç'a été proposé pour la modernisation de la rue Notre-Dame. On demanderait également d'utiliser la voie retranchée de Ville-Marie pour aménager une zone tampon au sud de l'autoroute Ville-Marie pour éloigner les quartiers résidentiels des nuisances liées à l'automobile.

230 **M. DANIEL BOUCHARD:**

235 Peut-être pour compléter la présentation de mon collègue, simplement dire qu'on entend souvent que les groupes environnementaux ce sont eux qui sont responsables de l'immobilisme au Québec ou à Montréal; nous avons fait l'exercice, on avait déjà demandé l'automne dernier officiellement à madame Boulet d'étudier des scénarios transport en commun et de réduction de la circulation, ce qui nous avait été refusé. Donc, on a pris en charge ce mandat-là. Évidemment, on n'a pas la prétention de faire le travail du ministère, au contraire, mais ce que vous avez entre les mains, la proposition a été validée par des experts, entre autres des spécialistes du transport qui proviennent des Sociétés de transport de Montréal, de la Ville de Montréal. Donc il y a quand même là des éléments qui sont de toute façon dans des P.T.I., dans des Sociétés de transport, on n'a pas réinventé des projets. Ce sont des projets connus. Maintenant, ce qu'on demande c'est qu'il y ait une intégration de ces projets-là dans le dossier Turcot.

245 C'est qu'on ne peut pas dans un temps dire qu'on va investir 1.5 milliards dans un projet aussi important, sans tenir compte qu'en même temps on est en train de regarder pour la navette ferroviaire, on est en train de regarder pour le tramway, on est en train de regarder pour un service vers Lachine, les voies réservées. Il faut être cohérent et conséquents envers l'argent qu'on se propose à investir, les projets qui sont sur la table.

250 Et évidemment si on dit on a 300 000 personnes à déplacer, je pense qu'on a un choix à faire, entre dire il y aura 150 000 personnes qui vont se déplacer en auto, en transport en commun, mais on fera pas 300 000 personnes en auto et 300 000 en transport en commun; en quelque part, c'est le même nombre de personnes qu'on veut déplacer. Je pense que les choix qu'on fait aujourd'hui pour Turcot vont avoir un impact sur les autres projets de transport en commun, parce qu'on ne pourra pas même financièrement payer autant de projets à coup de milliards de dollars dans les mêmes axes de transport.

260 Donc, le message qu'on veut envoyer aujourd'hui, c'est cohérence, intégration; il faut absolument que les projets, que la Ville de Montréal et les sociétés de transport étudient présentement, soient intégrés dans le dossier Turcot pour en arriver à une solution qui sera économiquement viable, mais aussi qui correspondra à ce qu'on veut comme l'avenir pour garder des familles à Montréal, pour améliorer le transport.

265 Et je finirais avec une chose, vous avez sûrement manqué aujourd'hui l'annonce qui
a été faite autour de l'autoroute Bonaventure, où la Ville de Montréal a annoncé son concept
pour le réaménagement de Bonaventure, donc une autoroute qu'on nous propose – je
pourrais vous donner le comité de presse qui a été émis aujourd'hui - où on dit, bon, il y aura
une transformation de l'autoroute en boulevards urbains, il y aura, on fait place, on donne
270 priorité au transport en commun. Et qu'est-ce que ça va donner? C'est une réduction des
débits de circulation de 20% et un transfert modal aussi très important. Et on fait place,
évidemment, à un projet d'aménagement, de revitalisation. On sait que c'est un secteur qui
est en transition.

275 Donc, je pense quand on parle de revoir sous des nouvelles bases les projets, la
Ville de Montréal nous a fait la démonstration qu'en 18 mois, on est capable d'arriver avec
un projet qui réduit la circulation, qui permet une revitalisation des secteurs et qui bonifie de
façon très significative le transport en commun. Donc, on a même un modèle à Montréal qui
est en train d'être développé, sans parler évidemment de toutes les autres villes qui l'on déjà
fait.

280

M. ANDRÉ PORLIER:

Un dernier commentaire de ma part, également. Ce qui nous a frappés un peu dans
le dossier Turcot, c'est qu'on a bâti le projet où on cherchait à répondre à un besoin de tant
285 de nombres de véhicules qui se déplaçaient en 2016. Puis, en fait, on voit que le travail qui a
été fait par les professionnels est vraiment très intéressant, mais il est tout basé sur une
perception qu'il va y avoir une augmentation de la circulation qui atteint peut-être 300 000 à
304 000 véhicules.

290 Puis on aimerait vraiment ça voir le MTQ travailler avec les contraintes qu'on a
élaborées, avec une intégration massive du transport collectif, avec un souci de réparer les
erreurs du passé, puis un souci d'intégration urbaine. On aimerait ça voir le projet qui
pourrait émerger de ces contraintes-là par l'équipe de monsieur Dubé.

295 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Très bien, je vous remercie. En première partie de l'audience publique d'hier, nous
avons eu une présentation, par exemple, sur la navette entre le centre-ville et l'Aéroport
Pierre-Trudeau et ce que j'en comprenais, c'est que ce projet-là était encore à l'étape des
300 scénarios parce qu'on étudiait même, bon, différentes voies ferrées et on avait vu même que
éventuellement ça pourrait être simplement une navette d'autobus.

Votre réaction à ça, c'est quoi? Parce qu'on voit que le projet est pas encore prêt à
une annonce?

305

M. ANDRÉ PORLIER:

310

Je vous dirais que concrètement, on peut parler de la navette ferroviaire, mais vous savez dans le cas de Blainville, quand il y a eu la réfection du pont de la 15 entre Laval et la Rive-Nord, on a mis en place un service temporaire sur une voie ferrée avec des stationnements incitatifs dans le milieu des champs avec des locomotives louées, c'était temporaire; finalement, on s'est rendu compte qu'il y avait une demande pour ce service-là. Aujourd'hui c'est la ligne Blainville/St-Jérôme.

315

C'est la même chose au niveau de... quand il y a eu l'effondrement du viaduc Du Souvenir : en quelques heures on a été capable de mettre en place un service de transport en commun qui a évité ce que tout le monde annonçait comme une catastrophe au niveau du transport. Les gens ont changé leurs habitudes; les sociétés de transport ont fait preuve d'imagination.

320

Moi je pense que la navette ferroviaire, oui, on a besoin de temps pour poursuivre l'analyse; il n'y a rien qui nous empêche de mettre en place un service temporaire. On a vu des élus de la Rive-Nord nous faire une balade avec le train de l'Est alors qu'il y avait aucune infrastructure. Donc, je pense que s'il y a une volonté d'aller de l'avant avec des mesures de transport en commun avant même le début des travaux, les autobus sont disponibles, il y a des lignes de trains de banlieue qui sont en place.

325

330

Évidemment, il y a des choix à faire, des investissements à faire, mais il y a la possibilité encore de le faire. Et il y a aussi le fait qu'évidemment la formule PPP est peut-être à revoir pour gagner du temps pour mettre en place les mesures de transport en commun avant les travaux.

335

Que ce soit la navette ferroviaire ou toutes les autres mesures qui sont proposées, je pense que la Société de transport de Montréal était ici il y a quelques jours pour vous présenter leur mémoire, et je vous dirais que l'écho qu'on a, c'est qu'ils sont prêts, ils sont prêts à mettre de l'avant des solutions; peut-être que ça sera pas les services qui sont là pour à très long terme, ce sera pas la navette ferroviaire telle qu'on la souhaite en 2017, mais il y a moyen de mettre un service temporaire, le temps que les études soient terminées. Et surtout une question de créer une habitude pendant les travaux aux gens de se déplacer autrement qu'en auto. Mais il faut commencer quelque part, et je pense que c'est avant les travaux.

340

M. MICHEL GERMAIN, président:

Très bien.

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

Une des mesures que vous proposez, c'est de retrancher une voie de circulation par direction sur l'autoroute Ville-Marie et de créer une zone tampon au sud de l'autoroute Ville-Marie. Est-ce qu'on peut présumer que vous entrevoyez la démolition pour pouvoir créer
350 cette zone tampon-là ou est-ce qu'elle est sur le dessus de l'autoroute ou...où est-ce qu'elle est située?

M. ANDRÉ PORLIER:

355 Pour ce qui est de l'autoroute Ville-Marie, ce qu'on propose, c'est que déjà au niveau de l'autoroute, l'autoroute 20 à l'ouest de l'échangeur, on constate qu'il y a un certain nombre de véhicules, mais on n'est pas encore à pleine capacité au niveau de l'infrastructure, c'est la même chose avec Ville-Marie.

360 Le ministère, lorsqu'on lui a posé la question sur l'utilisation, l'achalandage sur la Ville-Marie, nous a souligné que, en fait, l'achalandage justifie plutôt, justement, le nombre de voies, on pourrait retrancher une voie par direction sans affecter le nombre de véhicules qui circulent aujourd'hui.

365 Donc, ce que ça nous laisse entendre, c'est qu'il y a, pour la demande future en circulation, il y a beaucoup de place et ce qu'on veut éviter c'est, justement, laisser cette place-là pour la circulation future, parce que comme on le sait, tout le monde le dit, le transport, l'automobile c'est un peu comme un gaz : ça comble l'espace vide, ça n'aime pas l'espace vide. Donc, avec effectivement l'idée qu'on continue à développer, bon, la 25, la
370 Notre-Dame et, par exemple, un scénario où Turcot, on maintient le design tel quel et on permet une augmentation de la circulation, c'est certain que la Ville-Marie dans 10-15 ans, c'est une question de temps, en fait, sera à pleine capacité.

375 Si on regarde les engagements du gouvernement, la volonté de réduire la circulation, on dit, attention, vous avez l'occasion, maintenant de mettre en place les solutions alternatives par le transport en commun, mais aussi de vous attaquer à la capacité du réseau routier. Parce que les deux sont importants. C'est un peu comme, je ferais une image avec le tabagisme, quand le gouvernement a décidé d'augmenter les taxes, oui, il y a eu un effet, mais c'est le jour où on a commencé à interdire de fumer dans les bâtiments
380 publics, dans les bars, dans les restaurants, où là on a vu un impact réel. C'est la même chose en transport. On peut bonifier les transports publics, mais dans les faits, c'est en s'attaquant à l'automobile, c'est pas une question d'être contre l'automobile, mais il faut faire des choix, il faut donner un espace, à mon avis, plus proportionnel en fonction de ce qu'on veut comme société.

385 Et donc tout ça pour dire, voilà le fondement, il y a un surplus de capacité sur la Ville-Marie qui est reconnu par le ministère. À notre avis, on doit l'enlever dès maintenant, compte tenu qu'on va offrir aux gens de se déplacer en transport en commun et le déplacement de

390 la Ville-Marie vers le sud, c'est ce qui cause, évidemment, démolition de logements, mais
aussi un rapprochement vers les zones bâties, ce qui est à notre avis, point de vue la santé
publique, la qualité de vie des gens, tout à fait néfaste.

395 Donc, on aurait plutôt avantage à maintenir l'infrastructure plus au nord, telle qu'elle
est aujourd'hui, ne pas la déplacer vers le sud et plutôt créer une zone tampon.

Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire:

400 Donc, vous conservez l'infrastructure qui est là présentement en retranchant deux
voies qui seraient utilisées à autre chose.

M. ANDRÉ PORLIER:

Voilà un excellent résumé.

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

Donc, la zone tampon dont vous parlez, c'est pas le rajout d'une bande au pied de
l'autoroute Ville-Marie, mais ce sont ces deux voies de circulation-là qui seraient...

410 **M. ANDRÉ PORLIER:**

Exactement...retranchées. Et donc la capacité qu'il n'est pas ici aujourd'hui serait
retranchée et cet espace-là, même s'il est minime, on sait que dans ces secteurs-là il est
précieux, permettrait de consolider une zone tampon.

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

Qui serait pavée et qui est pavée présentement, qui serait....merci.

420 **M. ANDRÉ PORLIER:**

Voilà.

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

Croyez-vous qu'il soit possible de minimiser les impacts dans le déplacement de la
voie ferrée qui traverse St-Henri, et je pense en particulier à des expropriations. Si vous
voulez la faire passer par le secteur Cabot, il y a probablement des expropriations en vue.
Comment vous voyez ça cet aménagement-là de cette voie ferrée?

430 **M. DANIEL BOUCHARD:**

En fait il serait juste d'évaluer la possibilité, parce qu'il y a déjà eu, on a eu des cartes ferroviaires des années 50 qui montraient qu'il y avait un lien ferroviaire qui suivait, qui partait du Grand Tronc, qui allait vers le sud sur la 15 et suivait le secteur Cabot. On n'est pas nécessairement allé dans le détail, mais je pense que ça serait pertinent de voir si cette infrastructure-là peut être réutilisée, puis quels seraient les impacts qu'elle aurait dans le secteur Cabot et quels seraient les avantages qu'elle ne soit plus dans St-Henri.

440 C'est sûr qu'initialement, c'est intéressant d'avoir une voie ferroviaire dans un quartier résidentiel lorsqu'il y avait du service, soit qu'il y avait des activités commerciales, soit qu'il y avait du service de transport des personnes, mais présentement étant donné qu'il n'y a ni un ni l'autre, c'est une barrière physique d'un territoire qui serait très facilement valorisable.

445 Ça fait qu'on essaie juste de voir si c'est possible de prendre une partie, ou en tout cas de garder sur l'emprise très, très près de la voie ferrée un terrain qui a très peu de valeur pour voir s'il y aurait moins d'impacts négatifs et un gain plus intéressant pour Saint-Henri.

450 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Alors nous vous remercions pour votre présentation. Nous allons maintenant inviter Monsieur Patrick Asch de Héritage Laurentien. Bonsoir, Monsieur.

455 **M. PATRICK ASCH:**

Bonsoir. - Désolé pour la voix, j'ai des petits problèmes en ce moment de virus. Je vous remercie pour l'opportunité de faire la présentation.

460 Héritage Laurentien, qu'est-ce qu'il faudrait savoir dès le départ, c'est que notre organisme est davantage un organisme qui a une... qui était actif sur le plan des travaux écologiques, les travaux d'intervention en milieux naturels, en naturalisation de milieux urbains. Par conséquent, notre orientation dans le mémoire touche davantage Turcot vu sous un angle écologique; une vision qui touche la diversité biologique, la mise en valeur des milieux qui ont un potentiel d'être naturalisés sur le territoire.

470 On voit Turcot autant comme un projet qui pourrait être une opportunité importante pour la diversification biologique dans une région qui a une très, très faible diversité biologique où essentiellement s'il n'y a pas de considérations prises sur le plan écologique dans le processus, ça peut être le coup de la mort pour la diversité biologique sur le territoire. Donc, autant ça peut être une opportunité, autant ça peut être une perte.

475 On a dans le fait, si on prend la réalité et le contexte écologique Turcot, on réalise d'abord que le complexe Turcot touche un territoire qui a très peu de milieux naturels. Le grand Sud-Ouest de Montréal avec la colonisation qui s'est faite le long du Saint-Laurent d'abord, ce sont les milieux qui ont été touchés en premier sur le plan des espaces verts des milieux naturels, d'abord pour un développement agricole, et ensuite pour les communautés qui se sont établies dessus.

480 Le résultat, c'est qu'alors que le gouvernement du Québec s'est donné comme position... le ministre Jean Charest a annoncé le 29 mars dernier qu'il avait pour option de protéger 12% de sa superficie pour la communauté, dans les faits, la communauté qui a le moins accès à des milieux naturels, c'est la communauté qui est située dans le grand Sud-Ouest de Montréal. Littéralement entre le Mont-Royal et le Parc Terracota à Pointe-Claire, 485 entre le Parc Angrignon et les milieux naturels des grands parcs le long de Rivière-des-Prairies, il y a un gros néant avec aucun espace naturel ou naturalisé accessible à la communauté.

490 Donc, en ce moment, on a très, très peu : on part de très loin. Étant donné les circonstances où on a très peu, bien, on se retrouve dans une réalité que la Falaise Saint-Jacques, malgré la l'artificialisation qui s'est faite dessus, c'est un milieu qui prend beaucoup d'importance parce qu'il y a déjà un verdissement dessus, il y a déjà une diversité biologique. Les inventaires de la Ville de Montréal parlent de près de 100 espèces d'oiseaux; on parle quand même de 63 espèces d'oiseaux, d'une centaine d'espèces de plantes; on 495 parle quand même aussi d'une espèce à statut précaire qui est la couleuvre brune, une espèce désignée menacée. Donc, beaucoup d'importance quand on a peu de milieux qui sont accessibles à la communauté de redonner un milieu à la communauté.

500 La Cour Turcot où elle-même, donc l'espace au bas de la Falaise Saint-Jacques, a aussi un potentiel écologique significatif. Si on prenait la réglementation environnementale, la Politique de protection des rives, du littoral et des pluies inondables, si on prenait la Loi sur la qualité de l'environnement actuel, qu'est-ce qui s'est fait sur la Cour Turcot alors que c'était des marais, c'était un lac, c'était des étangs, c'était des milieux humides, à une 505 époque où les règlements étaient, bien sûr, différents, mais comme de raison ça sera pas permis. Mais les informations qu'il y a sur le territoire démontrent qu'il y a encore beaucoup d'humidité dans le sol, que le sol est très saturé d'eau et que, par conséquent, quand la cour était utilisée comme une Cour de triage, les trains calaient même lorsqu'ils étaient chargés sous le poids étant donné qu'il y avait tellement d'eau saturée dans ce sol-là.

510 Donc, il y aurait potentiel de remettre en surface une partie de ces milieux humides-là et de faire un réaménagement potentiellement avec ça.

515 La Cour Turcot, le réaménagement du complexe Turcot a un potentiel aussi pour la création de quelque chose qui s'appelle une trame verte du grand Sud-Ouest. Si on regarde les grandes métropoles présentement d'Amérique du Nord, Montréal est une des seules qui ne s'est pas donné une stratégie verte, une stratégie de verdissement.

En général, on parle généralement de ceinture verte ou de trame verte, comme à Vancouver où on a mis en place une trame verte; comme la Hudson River à New-York. Et Montréal, on n'a pas présentement mis encore ça en place.

520

Ceci dit, tout récemment, la commission de l'Agglomération de Montréal, qui avait pour objet de regarder différentes options pour la politique de protection des milieux naturels de Montréal, ont récemment approuvé la notion qu'il devrait y avoir un réseau de trames vertes mises en place et là c'est justement aujourd'hui c'est soumis à l'Agglomération de Montréal et on espère que ça va avancer. La proposition c'est qu'il y ait 4 trames vertes mises en place, dont une trame verte du grand Sud-Ouest.

525

Je vous montre un peu le concept. La notion c'est de prendre les milieux qui existent encore, soit des espaces verts ou des milieux naturels, de prendre des milieux qui peuvent être naturalisés aussi, il existe, entre autres, la Falaise Saint-Jacques, le terrain Meadowbrook un peu plus à l'ouest, et tout ensemble, si on regroupe ce territoire-là où présentement il y a très peu d'accès à des espaces verts et des milieux naturels, on pourrait regrouper quelques 500 hectares d'espaces verts et avoir sur ça jusqu'à 250 hectares de milieux qui seraient naturels ou naturalisés.

530

535

Il y aurait une trame, essentiellement une toile d'araignée permettant aux gens de circuler d'un endroit à l'autre pour découvrir, puis profiter des espaces verts, profiter, faire des loisirs sur le territoire. Et en même temps, dans un concept de trame verte typiquement il y a aussi des corridors qui sont aménagés à travers pour permettre à la faune de circuler. Donc, par exemple, les îlots de verdure de part et d'autre d'une autoroute où les oiseaux peuvent se déplacer d'un endroit à l'autre ou un corridor avec des ruisseaux, des milieux humides qui passent au travers. Et là les gens peuvent circuler au travers, mais en même temps profiter d'une trame d'espace vert. Donc, ce concept-là a été approuvé en sous-comité, et ce soir c'est déposé à l'Agglomération Montréal.

540

545

Donc, ceci dit, dans ce contexte-là où on a des lacunes, on a des problématiques, on a un manque dans la communauté, et il y a des options qui sont présentement sous considération pour mettre en réseau et pallier à ces lacunes-là, on a regardé le territoire, puis on a vu que face à la proposition présentement de reconstruction du Complexe Turcot dans un axe écologique, on a noté quatre points en particulier qu'on jugeait qui auraient besoin d'être regardés davantage.

550

Le premier point, c'est la question d'une zone tampon en bordure de la Falaise Saint-Jacques. Sur le plan écologique, minimum, mon travail en tant que biologiste spécialisé en gestion de milieux urbains me dit que ça prend un minimum de 100 mètres pour vraiment créer une zone tampon adéquate pour que la faune puisse utiliser le territoire.

555

Autrement dit, le 15 mètres qui est présentement proposé dans les documents par Transport Québec, le bruit va tout simplement rebondir sur la falaise, ça va être très

560 inconfortable pour la faune que pour les usagers d'utiliser ce territoire-là. Donc, une zone
tampon plus supérieure doit être prise en considération.

En fait, si on regarde en même temps le fait que le sol est saturé d'eau sur une
grande étendue et qu'on a un territoire qui est peut-être pas facile, facile, notre première
565 recommandation, on dit : éloigner l'autoroute de la falaise Saint-Jacques en la plaçant au
sud de l'ancien chemin de fer du Grand Tronc. Je vais vous montrer une image dans un
instant qui montre ce chemin de fer.

Vous voyez ici la ligne mauve. Cette ligne mauve, c'est le chemin de fer d'origine du
570 Grand Tronc qu'il y avait. Et à cet endroit-là, il y a un sol qui a été compacté, qui est solide et
qui peut permettre une reconstruction à moindre coût d'une autoroute. Jusqu'à ce point-là,
donc reconstruire en faisant des déplacements, pour éviter les coûts au niveau de Transport
Québec, peut se faire sans trop de difficulté puisqu'il y a des bases stables qui ont été
construites il y a 150 ans.

575 Entre cette ligne mauve-là et la falaise Saint-Jacques, on a les vestiges des milieux
humides, c'est un sol qui est instable, c'est un sol qui peut aussi être réaménagé pour
d'autres fonctions, mais la construction de l'autoroute va entraîner nécessairement des coûts
additionnels pour le faire. Ça fait qu'on se dit si on a besoin de créer une zone tampon, peut-
580 être utiliser cette limite-là comme la limite autant pour l'efficacité dans la reconstruction que
pour les fins écologiques.

Deuxième recommandation. Il faut ajouter des liens permettant la création de cette
trame verte-là reliant l'ensemble des espaces verts du grand Sud-Ouest au sein d'une trame
585 verte utilisée non seulement pour le transport actif, mais aussi pour la faune. Donc, ces
liens-là, on se dit qu'on a un besoin à combler si on veut, dès le départ, que la trame soit
considérée, il faudrait l'intégrer au plan.

590 Donc, présentement on parle de quelques voies cyclables, mais on ne fait pas
nécessairement office des potentiels de mises en valeur qui pourraient être faites par la
création d'une trame verte. Donc, l'intégrer dès le départ, c'est pas nécessairement toujours
quelque chose de très complexe, mais ça demanderait un effort.

595 Donc, on parle de permettre la création de cette trame verte-là, puis on parle de
spécifiquement de recommander quelques liens précis : près d'Angrignon, afin de relier la
falaise Saint-Jacques au Canal de Lachine, à la rue Sankus à Lasalle et au secteur ouest du
Parc Angrignon et le bois des Carriers.

600 Donc, si vous regardez sur la carte, naturellement il y a un espace où il y a une piste
cyclable qui descend jusqu'au Canal de Lachine à partir du Parc Angrignon en longeant le
Carrefour Angrignon, c'est la rue Sankus qui est là, et à partir de là ça prendrait juste un
petit corridor additionnel, un peu de plantation et on pourrait avoir un corridor qui serait
intéressant.

605 Ensuite, à l'est d'Angrignon, proche de la rue Irwin, il y a aussi une série de parcs et d'espaces verts et il y a un ancien chemin de fer qui mène vers le Parc Angrignon, il y aurait moyen de faire un autre accès à cet endroit-là.

610 Le long de la section nord-sud du complexe Turcot afin de relier la falaise Saint-Jacques, le Canal de Lachine, le Canal de l'aqueduc, pour se rendre jusqu'au sentier riverain du long du Saint-Laurent. Autrement dit, il y a une mise en valeur, il y a un accès. Si on reconstruit Turcot sur le territoire, pourquoi pas prévoir une série de corridors qui permettraient la circulation et en même temps un verdissement au travers.

615 À l'ouest de la falaise Saint-Jacques, afin de la relier au terrain Meadowbrook. Le terrain Meadowbrook, c'est un terrain à 1,5 km à peine de la falaise Saint-Jacques, donc très, très près du complexe Turcot. Ce terrain-là, j'ai un document en annexe qui détaille les potentiels énormes qu'il a, autant sur le plan archéologique que naturel. Je n'entrerai pas dans tous les détails, je sais qu'un autre organisme a parlé davantage de ce dossier-là, mais il suffit de dire qu'il y a quelque chose de très intéressant et un très grand potentiel
620 écologique et un potentiel de mise en valeur pour, au fond, une extension de la falaise Saint-Jacques, puisqu'il est situé littéralement sur le haut de la falaise.

625 Ensuite, à partir de la falaise Saint-Jacques, il y aurait la question de former un lien vers les corridors ferroviaires du Canadien Pacifique pour qu'au fond les trames vertes puissent se rallier aux autres trames vertes de l'ensemble de l'Île de Montréal.

630 Finalement, il y a le Centre hospitalier de l'Université McGill qui serait un lien très, très facile à faire.

635 Ensuite, un élément qu'on jugeait important. Si on prend l'ensemble de la Cour Turcot, on parle d'une centaine d'hectares, on rajoute la falaise Saint-Jacques aussi à ça, on a une grande étendue pour lequel il va y avoir une gestion des eaux de surfaces qui va se faire. Il semble opportun de prévoir, dès le départ, une gestion en surface de ces eaux-là et pourquoi pas alors les utiliser pour créer une série de milieux humides au pied de la falaise Saint-Jacques qui pourraient devenir une partie intégrante de la zone tampon et en même temps une méthode de gestion des eaux de surface.

640 On pourrait permettre, au fond, ces eaux-là de passer par à travers une série de marais filtrants, de marais épurateurs qui seraient intéressants autant sur le plan esthétique qu'écologique, et qui pourraient mener même avec une quantité d'eau, étant donné la taille de la surface, à la création vers l'est d'un lac qui pourrait par la suite, par exemple, se déverser ultimement vers le Canal de Lachine.

645 Donc, une gestion des eaux de surface qui entrainerait des économies à la Ville de Montréal dans la gestion de ses eaux usées et en même temps qui pourrait permettre la création d'un habitat et qui en même temps qui pourrait simplifier au niveau de Transport

Québec la gestion de ce besoin-là qu'ils vont devoir considérer dans leur construction de toute façon. Donc, intégrer dès le départ, c'est notre troisième recommandation.

650 Quatrième, c'est que, comme je mentionnais, le gouvernement du Québec s'est donné comme objectif de protéger 12% de sa superficie. Jusqu'à présent, sur les 135 326 kilomètres carrés qui ont été protégés au Québec, il y a présentement 8 kilomètres carrés qui ont été protégés sur l'ensemble de la communauté métropolitaine de Montréal et zéro sur l'Île de Montréal.

655 Donc, on se retrouve avec près de la moitié de la population dans la communauté métropolitaine et il y a aucun milieu protégé. Le comparable, c'est que le restant du Québec a 3.2 hectares par personne d'espaces protégés; les Montréalais, les gens de la communauté métropolitaine ont 2,2 mètres carrés. Donc, on comprend que les milieux
660 naturels, ils coûtent cher à protéger en zones urbaines, mais le terrain de la Cour Turcot, qui est supposé être cédé par la suite pour un développement d'une forme quelconque est un terrain qui appartient au gouvernement du Québec et on a peut-être une opportunité ici.

665 On se dit, pourquoi pas prendre ce terrain-là qui est en bordure de la falaise Saint-Jacques et faire quelque chose avec qui serait intéressant sur le plan écologique ou même faire quelque chose qui aurait un impact, non seulement en bordure de la falaise, mais sur la région dans son ensemble. Et ça nous amène à la notion de dire, qu'on devrait peut-être prendre la propriété et penser à faire un échange de cette propriété-là au niveau de la Cour Turcot une fois le développement terminé ou en processus graduel en fonction de la
670 construction pour que le terrain Meadowbrook soit échangé avec la falaise.

675 Je m'explique davantage. Le terrain Meadowbrook présentement, le développeur est en processus pour élaborer une construction sur le territoire. Étant donné que leur projet est très difficile à vendre, il y aurait strictement un accès par le Chemin Côte-St-Luc, on a une zone qui est vraiment sur les plans de la sécurité inaccessible; on est dans une situation où le développement n'est pas du tout voulu des communautés environnantes et pour le faire ils doivent détruire un espace vert pour le faire. Et c'est vraiment un des derniers disponibles sur le territoire.

680 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Je vais vous demander si vous pouvez conclure en deux minutes.

685 **M. PATRICK ASCH:**

Oui. Donc, essentiellement, la possibilité c'est de prendre ça et de faire un échange entre les deux. Puisque le gouvernement du Québec pourrait protéger le terrain Meadowbrook et en même temps le développement qui est prévu sur le terrain de la Cour Turcot, puis sur le terrain Meadowbrook actuel, c'est 50%, dans leurs prévisions, leur façon
690 de le vendre, 50% de l'espace serait naturalisé après le développement et la partie

développée serait un développement modèle, un exemple de développement durable au Québec.

695 Donc, on pourrait faire essentiellement la même chose sur la Cour Turcot avec un développeur qui ferait 50% de verdissement en créant une zone tampon le long de la falaise Saint-Jacques, et son développement modèle, qu'il prévoit faire, il pourrait le faire sur le restant de la superficie. Et ce développement-là pourrait intégrer des facteurs comme réduction du bruit, réduction du dérangement, intégration de la gestion du transport, des usages, ainsi de suite, la circulation, la trame verte serait intégrée au travers, ainsi de suite.
700 Donc, voilà, ça c'est les recommandations écologiques qu'on a couvertes.

En bout de ligne, le dernier élément c'est pour dire qu'il y a des études clairement qui démontrent, les détails sont à l'intérieur du mémoire, qu'il y a une amélioration de la qualité de vie quand on crée des espaces verts, quand on a des milieux accessibles. Ces impacts-là sont économiques, ils sont récréatifs, ils sont touristiques et. en bout de ligne, ça a plusieurs bénéfices à la communauté.
705

Donc, il y a d'autres éléments à couvrir à l'intérieur du mémoire, mais je tenais à ces points-là d'abord, sur l'élément écologique.
710

Merci beaucoup.

M. MICHEL GERMAIN, président:

715 Je vous remercie. Monsieur Longpré?

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire:

720 Est-ce que vous avez des données récentes sur des études de sol qui auraient été faites dans la Cour Turcot pour nous affirmer que c'est des étangs qui sont saturés d'eau?

M. PATRICK ASCH:

725 Je peux vous dire qu'il y a une étude qui a été faite par la Ville de Montréal au niveau de l'éco-territoire de la falaise Saint-Jacques et à l'intérieur ils mentionnent qu'au pied de la falaise, c'est la limite de leur superficie, il y avait de l'eau qui était saturée. C'était une étude, si je me rappelle bien, qui avait été faite par Tecsub, donc qui est disponible à la Ville de Montréal.

730 Il y a aussi des informations, si on parle aux historiens et aux gens qui connaissent les raisons pour lesquelles les usages sur la cour ont été abandonnés dans le passé, les informations semblent aller dans cette direction aussi.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire:

735 Quand on parle au pied de la falaise Saint-Jacques, est-ce que ça inclut les 300
pieds, le 100 mètres que vous demandez de protéger? Est-ce que c'est dans ce secteur-là
ou c'est vraiment directement au pied de la falaise?

M. PATRICK ASCH:

740 L'étude elle-même qui avait été faite par Tecsalt amenait jusqu'au bas de la falaise
Saint-Jacques, donc elle ne couvrait pas tout le territoire.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire:

745 Et c'est une étude qui serait à la Ville de Montréal?

M. ANDRÉ PORLIER:

750 Oui, à la Ville de Montréal, avec la politique sur les dossiers de l'éco-territoire.

Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire:

755 Dans votre proposition, il y a quelque chose qui n'est pas clair, est-ce que vous
prônez le déplacement de l'autoroute dans la Cour Turcot?

M. PATRICK ASCH:

760 Oui, on parle de créer une zone tampon d'au moins 100 mètres, mais dans ce cas-ci
on dit que ça serait peut-être mieux de tout simplement prendre la ligne de chemin de fer du
Grand Tronc comme la limite.

Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire:

765 Alors c'est à cet endroit-là que vous placeriez l'autoroute?

M. PATRICK ASCH:

770 Ou plus au nord, ça serait la limite nord maximale qu'on mettrait.

Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire:

Où elle est présentement?

M. PATRICK ASCH:

775

Oui, bien, c'est pas...il y a quand même une bande au nord de l'autoroute actuelle qui pourrait être utilisée à ce moment-là, mais jusqu'à la limite de l'ancien chemin de fer.

Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire:

780

D'accord. Donc, quand vous parlez de la gestion écologique des eaux pluviales, c'est en supposant que tout ce qui était au nord, sur votre dessin, au nord de la ligne mauve, ne serait pas bâti?

M. PATRICK ASCH:

785

Qu'est-ce qu'on dit, c'est que tout ce qu'il y a pour la construction de l'autoroute, la portion au sud de l'autoroute, on pourrait avoir un drainage des eaux vers la portion au nord quand même qui pourrait se faire et on pourrait avoir des marais épurateurs dans la section au nord de la ligne mauve, donc au nord de l'ancien chemin de fer du Grand Tronc.

790

Ceci dit, la construction de l'autoroute au nord de cette ligne-là, quand on pense, disons, à un 100 mètres environ, si on faisait l'échange du terrain avec le propriétaire de Meadowbrook, il pourrait faire un développement à l'extrême de cette ligne mauve-là et ça laisserait une bande suffisante, probablement équivalente au 100 mètres environ.

795

Donc, autrement dit, on prend la ligne mauve comme notre limite, entre la ligne mauve actuelle et la falaise Saint-Jacques, il y a 55 à 60 hectares si on regarde la façon de le mesurer, le terrain Meadowbrook a 57 hectares, donc, l'échange serait de quantité à peu près équivalente et, à ce moment-là, ça pourrait laisser un développement qui intégrerait tout au complet des mesures pour protéger la falaise.

800

Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire:

805

Mais vous ne prônez pas l'utilisation de l'eau de drainage de surface de drainage de l'autoroute comme telle?

M. PATRICK ASCH:

810

Bien, l'eau de drainage de surface de l'autoroute comme telle, bien c'est certain que la pollution, la gestion comme ça, c'est plus complexe, ça prend un système de filtration préalable. À ce moment-là, on rentre dans des questions de marais filtrants, il faudrait évaluer la capacité d'établir des marais filtrants pour drainer ces eaux-là. C'est pas impossible nécessairement, je dis pas nécessairement, non, mais il faudrait évaluer la capacité de filtrer par la suite.

815

Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire:

Merci.

820 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Alors nous vous remercions pour votre mémoire.

M. PATRICK ASCH:

825

Merci beaucoup.

M. MICHEL GERMAIN, président:

830 (Applaudissements) S'il vous plaît, pas de commentaires. Je vais maintenant inviter monsieur Francis Melançon. Bonsoir.

M. NICOLAS GIRARD:

835 Bonsoir. Je m'appelle Nicolas Girard, je travaille dans un organisme communautaire famille de Saint-Henri, j'accompagne Francis dans ses démarches.

M. FRANCIS MELANÇON:

840 Bonjour. Je m'appelle Francis Melançon. J'ai 17 ans. Je suis étudiant à l'école Saint-Paul et je fais de la plongée sous-marine au Centre Gadbois et je participe aussi aux activités de Famille-jeunes.

845 En tant que jeune, je suis inquiet pour ce projet, parce qu'il va avoir un impact de plus de 50 ans. Les jeunes de mon âge devraient plus s'impliquer pour se renseigner; nous serons les parents de ce quartier, nos enfants vont grandir ici. Les futurs enfants seront touchés. Les impacts seront nombreux : bruits de construction qui dérangent, poussière qui va nuire à la santé, augmentation de gaz toxiques qui dérangent la vie humaine.

850 Pour les habitants de Saint-Henri, la rue Green et d'autres rues seront fermées; ça sera plus compliqué de sortir du quartier; les écoles près de l'autoroute seront affectées par les constructions et plus tard par le trafic routier.

855 Je propose que le prochain échangeur Turcot soit plus solide que le dernier. Je propose d'augmenter les pistes cyclables, mais je suis contre un projet de pistes cyclables entre les trains et les autoroutes. La reconstruction, il faut la refaire, mais pas plus gros, parce qu'il y aura plus de voitures et de camions en ville.

860 Aussi, le projet doit avoir plus d'arbres, parce que je suis contre les espaces de gazon; le gazon prend trop de pesticides, il ne filtre pas l'air comme le fait les arbres.

865 Comme je vis dans un logement avec ma mère, je suis inquiet pour les locataires des 160 logements qui vont voir leur place démolie. Je suis contre la destruction des 160 unités de logement; je pense qu'ils n'auront pas grand choix et que ça va les mettre dans le pétrin.

870 Je voudrais remercier certains organismes qui ont manifesté et... remercier certains organismes qui ont participé pour obtenir l'audience publique et qui sont venus. Exemple, Pro-Vert, Coalition Québec-Kyoto, Solidarité Saint-Henri, Arrondissement du Sud-Ouest de Montréal et beaucoup d'autres. Dans ce projet, pensez aux jeunes. Merci.

M. MICHEL GERMAIN, président:

875 (Applaudissements) Merci, Francis pour votre témoignage. Pour bien nous replacer, donc l'école Saint-Paul c'est l'école qui est tout prêt du Centre Gadbois?

M. FRANCIS MELANÇON:

880 Oui.

M. MICHEL GERMAIN, président:

885 C'est ça. D'où vos préoccupations concernant le projet. C'est ce qu'on veut bien comprendre comme message, entre autres. Est-ce que.... Il n'y a pas de questions. On vous remercie beaucoup pour votre témoignage.

M. FRANCIS MELANÇON:

890 Merci beaucoup.

M. MICHEL GERMAIN, président:

895 Nous allons inviter le Conseil central du Montréal métropolitain de la CSN, monsieur Gaétan Châteauneuf et madame Dominique Daigneault. Bonsoir Monsieur, bonsoir, Madame.

M. GAÉTAN CHÂTEAUNEUF:

900 Bonsoir. Bien, je voudrais d'abord vous remercier de nous entendre ce soir et vous indiquer que, bien, en fait, peut-être vous expliquer au départ qui est le Conseil central du Montréal métropolitain de la CSN, c'est l'organisme régional de la CSN.

905 On représente 92 000 membres sur l'Île de Montréal, Laval, on en a quelques-uns dans le Grand-Nord, mais je vous dirais dans 400 syndicats, mais la majorité de nos membres sont dans des syndicats qui sont sur l'Île de Montréal, soit dans la santé, mais dans différents secteurs : la santé, la métallurgie, dans les services publics, dans les commissions scolaires. Donc, des gens qui demeurent sur l'Île de Montréal, qui voyagent sur l'Île de Montréal, de là notre intérêt.

910 Je dirais qu'au Conseil central bien sûr notre premier rôle c'est les questions de négociations, conventions collectives, l'appui à nos syndicats, mais on a également un rôle extrêmement important qui est sur l'aspect social. Et je vous dirais, depuis plusieurs années, la question de l'environnement et du développement durable fait partie de nos orientations et des débats qu'on porte avec nos membres.

915 Particulièrement la question de la lutte contre les gaz à effet de serre. On fait partie du Conseil régional de l'Environnement depuis plusieurs années, on est au conseil d'administration et on s'implique beaucoup sur la question de la défense du développement du transport en commun.

920 Mais également sur les questions environnementales et sur les questions de liens routiers. Je vous dirais que quand je suis arrivé au Conseil central il y a 9 ans, maintenant un des premiers mandats qui a été voté à notre congrès c'est d'arrêter de bâtir des liens routiers nouveaux et de travailler plutôt sur des processus de développement de transport en commun.

925 Un des premiers mandats que j'ai eu au moment où je suis arrivé, ç'a été l'autoroute Notre-Dame, tout le débat autour de l'autoroute Notre-Dame, l'autoroute 25, d'ailleurs un projet auquel on s'est opposé et aujourd'hui, bien, l'échangeur Turcot nous préoccupe également.

930 Sur l'échangeur, je vais vous dire d'entrée de jeu qu'on n'est pas contre la réfection de l'échangeur Turcot. Je pense qu'un peu tout le monde partage cette idée-là que l'échangeur tel qu'il est là, il arrive à la fin de sa vie utile et il est essentiel de voir à sa réfection. Mais on pense qu'un tel projet, et c'est une occasion, je pense, qu'on a, le fait que cette infrastructure-là est désuète de s'inscrire dans un modèle de développement qui vise plus un développement durable, un développement qui protège l'environnement.

940 Donc, une infrastructure qui viserait à réduire les gaz à effet de serre, donc à réduire l'utilisation de l'automobile. D'ailleurs, on s'est adjoint il y a quelques semaines avec une cinquantaine de groupes où on aurait souhaité que le BAPE...on avait interpellé le gouvernement pour avoir un BAPE élargi, pour qu'on puisse regarder l'ensemble du réseau routier qui est l'axe échangeur Turcot/Notre-Dame/ l'autoroute 25, parce que finalement tous ces axes-là se rejoignent. Bon, je sais pas si un jour on aura ce BAPE élargi, mais quand on regarde l'ensemble de ces projets, c'était plus de 2 milliards qui étaient en jeu. Et on

souhaitait que tous ces projets s'inscrivent dans le Plan de transport et dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.

950 Notre présentation va se faire en deux temps. Je vous dirais que je vais aborder la question de la façon dont on veut faire ce projet-là, qui est en partenariat public-privé, et ma collègue, Dominique Daigneault, qui est à côté de moi et qui est secrétaire-générale au Conseil central, va aborder toutes les autres questions de l'aménagement de Turcot comme tel.

955 On va travailler à partir de notre mémoire, à la page 27, où on y retrouve les recommandations. Donc, on va y aller recommandation par recommandation et je vais commencer, moi, avec la première qui vise à demander à ce que le projet Turcot se fasse dans un mode conventionnel et non en mode PPP.

960 On sait que le gouvernement libéral, le parti libéral, depuis quelques années a dans sa façon de faire l'idée de faire financer les différents projets d'infrastructures, que ce soit les centres hospitaliers universitaires ou on le voit dans le cas de l'autoroute 25 ou ici dans le cas de Turcot, de procéder par le biais d'un partenariat public-privé sous prétexte que, bon, on se retrouve, on partage le risque, on a une réduction des coûts.

965 Il est de plus en plus clair et de plus en plus démontré que dans un premier temps, les partenariats publics-privés ont une première conséquence, c'est d'augmenter le coût de ces infrastructures de façon assez importante, particulièrement dans la situation où nous sommes en crise actuellement.

970 Donc, on sait que les entrepreneurs qui doivent emprunter pour faire de tels travaux d'infrastructures, en temps normal, par rapport à des gouvernements, leurs taux d'intérêt sont plus élevés et, bien, quand ils font ce type de travaux-là, bon, donc taux d'intérêt plus élevés, ils nous les facturent dans le contrat, mais ils nous facturent également ses coûts d'administration, ses coûts de risque de crédit, ses coûts d'exploitation, et en plus il faut lui verser un profit pour l'opération de son infrastructure.

980 On peut tenter de nous faire croire, bon, en étant en concurrence, on va avoir des meilleurs prix, mais c'est utopique de penser qu'un tel projet puisse avoir de la concurrence, c'est souvent de grandes corporations, des gros *holdings*, en fait ils se créent une compagnie pour faire ce type de travaux-là.

985 Pour ce qui est du transfert de risque, on nous dit, bien, en allant en partenariat en public-privé, on transfère le risque vers l'entrepreneur, mais il est de plus en plus démontré que c'est une fausseté cette chose-là. D'autant plus que le risque est transféré dans la mesure où il arrive rien, puis que tout va bien, puis que tout arrive dans les coûts, mais aussitôt qu'il arrive une bévue, qu'il arrive un problème, quelque chose qui sort en dehors des contrats, bien, le taux de risque revient rapidement au public. Si l'entreprise fait faillite,

990 on se retrouve pris avec l'infrastructure dans l'état où l'entrepreneur l'aura laissée. Et si jamais il faisait faillite, on se retrouve aussi avec les charges qui y sont associées.

995 Donc, ce qu'on peut considérer, c'est que c'est faux de prétendre que le risque, il y a un transfert de risque, le risque est vraiment, il appartient vraiment à l'entreprise publique, au service public, mais les profits, eux, vont à l'entreprise privée.

1000 Il y a aussi tout le danger de la perte d'expertise et on devient à la merci des entrepreneurs. Dans des infrastructures comme celles-là ou comme un centre universitaire, ce sont des travaux extrêmement complexes qui ont besoin au cours des années à se développer, à être modifiés, à être retravaillés. Les PPP, ça il n'y a pas rien que nous qui le disons, l'Ordre des ingénieurs le dit, les architectes, dans ce type d'ouvrage-là, les modèles PPP ne s'adressent absolument pas à ce type de contrôle-là, à ce type de partenariat public-privé.

1005 D'autant plus qu'on se retrouve avec des rigidités de contrat, des ouvrages complexes; on se retrouve souvent avec des problèmes juridiques, judiciaires. Suivre les contrats des fois, c'est aussi complexe; on se retrouve avec des contrats qui sont extrêmement difficiles à suivre et ce qu'on nous souligne, c'est que, justement, ça fait vivre une kyrielle d'avocats, justement, interpréter c'est la faute de qui s'il arrive tel événement ou tel autre événement.

1010 Et je veux revenir aussi sur la question de l'expertise. Vous verrez que dans notre mémoire, on fait un exposé également sur la question des personnes qui sont appelées à y travailler, les conditions de travail. Vous pouvez dire, bien là, vous prêchez pour votre paroisse, mais de toute façon, on pourrait bien les syndiquer ces personnes-là. Mais ce qui arrive aussi, on se retrouve des fois on met des gens dans des situations de précarité, des agences...et là, toute la question de la qualification, la formation de la main-d'œuvre. Souvent ces entreprises-là n'ont pas...leur objectif c'est de faire des profits, donc échappent complètement l'idée de former leur personnel et de garder leur personnel en place et de les former adéquatement pour faire le travail.

1020 Et le dernier élément, je vous dirais que ça échappe au contrôle démocratique. Donc, ces entreprises-là sont là pour faire du profit. Et comme je disais tantôt, bien, il n'y a pas d'économies à faire en allant vers le PPP. Même, s'il y a de quoi, on a des coûts supplémentaires.

1025 Dans un contexte où on veut améliorer le transport en commun, on veut une desserte, une meilleure desserte en transport en commun, une réduction de l'utilisation de l'automobile, mais si nos argent s'en vont à enrichir un partenaire privé, bien, c'est des argent de moins qu'on a pour injecter dans le transport en commun.

1030

Et pour cette partie-là, nous on pense que le BAPE devrait recommander au gouvernement de construire en mode conventionnel et de faire en sorte plutôt d'investir les sommes d'argent nécessaires vers le transport en commun.

1035 Pour ce qui est de la question de l'aménagement Turcot, je vais céder, pour la deuxième partie, la parole à ma collègue Dominique Daigneault.

Mme DOMINIQUE DAIGNEAULT:

1040 Oui, alors à l'instar de bien d'autres organismes qui ont fait des présentations, qui ont déposé des mémoires, qui sont intervenus depuis le début des audiences, pour nous le scénario qui est proposé par le MTQ répond pas au défi actuel au plan du développement urbain et de l'environnement.

1045 Pourtant, comme le CRE l'a souligné d'entrée de jeu tout à l'heure, le gouvernement du Québec, lui-même, et même le ministère des Transports du Québec reconnaît qu'on doit viser de façon urgente la réduction des gaz à effet de serre, entre autres, en augmentant la part modale du transport collectif.

1050 De plus, un des éléments qu'on peut reprocher au scénario du MTQ, c'est qu'il a été développé sans vision globale, sans avoir consulté des acteurs qui pour nous semblaient pourtant incontournables tels la Ville de Montréal et la STM.

1055 Alors si j'y vais recommandation par recommandation pour faire une synthèse. Alors notre deuxième recommandation était : *« Afin d'accroître l'achalandage des transports collectifs dans le but d'assurer la prédominance de celui-ci sur l'automobile, le Conseil central recommande de profiter de l'ensemble des projets de réaménagements urbains prévus dans l'axe autoroutier est-ouest pour développer des infrastructures qui mettent l'accent sur la réduction de la circulation automobile et le développement du transport collectif de façon à assurer sa prédominance sur les autres modes de transport. »*

1060

1065 Alors pour nous, c'est important de profiter de l'occasion pour développer un scénario qui s'inscrit dans une vision globale du transport et qui doit s'harmoniser, entre autres, avec le Plan d'urbanisme et le Plan de transport de Montréal. Il doit aussi être utilisé, ce projet, pour corriger certaines situations qui font problème, comme la situation d'enclavement qui sévit, qui a été mentionnée à diverses reprises, la situation d'enclavement qui sévit dans le quartier.

1070 Pour la recommandation 3 : *« Le Conseil central recommande au gouvernement l'injection des fonds nécessaires afin de procéder à l'amélioration de l'offre de transport collectif avant le début des travaux, notamment en travaillant à la mise en place de la navette ferroviaire et en améliorant la desserte par autobus. »* Alors, pour nous, c'est important d'une perspective justement de diminuer la part modale de l'automobile versus le transport collectif, d'amorcer d'abord... en fait, de mettre en pratique une volonté et de

1075 démontrer concrètement une volonté politique de développer le transport collectif d'abord et avant tout, et pour favoriser aussi une meilleure intégration du développement des routes, en fait, aussi d'abord prévoir de diminuer le nombre de véhicules en améliorant le service en matière de transport, en matière de transport collectif.

1080 Donc, et en ce sens il y a plusieurs des recommandations qui ont été apportées par le CRE qu'il nous semble de voir à être sérieusement envisagées.

1085 Alors dans la recommandation 4, c'est de convertir une voie de circulation de l'autoroute 20 en voie réservée au transport collectif plutôt que d'ajouter une voie supplémentaire pour celui-ci tel que projeté par le MTQ. Donc, dans la même ligne, donc plutôt que d'augmenter le nombre de voies, de prévoir des voies réservées, mais sans augmenter le nombre de voies.

1090 Ensuite, c'est ça, alors elles doivent avoir comme objectif de privilégier le transport collectif et en passant, on n'adhère pas à la vision du MTQ qui prétend que l'augmentation du nombre de véhicules devrait être annulée par l'amélioration de la flotte de véhicules en 2016, parce que s'il y a des améliorations, bien, tant mieux, mais sauf que les améliorations technologiques qui sont faites pour réduire les émissions de polluants et gaz à effet de serre doivent pas être faites en fonction de vouloir augmenter le nombre de véhicules et stabiliser les gaz à effet de serre, mais plutôt viser à ce qu'il y ait une diminution de ceux-ci.

1100 Ensuite, la recommandation 5 : « *Le Conseil central recommande d'implanter des mesures de mitigation en transport collectif en mettant en place des services de transports en commun avant et pendant les travaux. Il est aussi recommandé de profiter de l'occasion pour que ces services puissent être implantés de manière définitive lorsque les travaux seront terminés.* »

1105 La recommandation 6, on recommande au MTQ de : « *...renoncer à l'option de procéder à la réfection du complexe Turcot en ayant recours à une structure sur remblais, afin d'éviter les problèmes qui y sont liés, notamment à ce qui a trait à l'aggravation de la situation d'enclavement du quartier, ainsi qu'aux enjeux liés à la santé publique.* » Comme je le disais tout à l'heure, autant profiter aussi du projet pour diminuer les problématiques qui sont liées à l'enclavement, mais aussi procéder avec une structure sur talus, sur remblais, comme ç'a été démontré, en fait, ça rapproche les automobiles, ça rapproche l'autoroute des êtres humains et donc ça les rapproche des émissions polluantes.

1115 La Direction de la santé publique a parlé des problèmes, notamment de l'augmentation des problèmes respiratoires, les problèmes particuliers qui touchent les enfants, les femmes enceintes, les personnes âgées. Donc, pour nous c'est essentiel de prendre en considération de façon très sérieuse les enjeux qui sont liés à la santé publique des populations qui occupent le territoire.

1120 Aussi, les recommandations 7 et 8 : «*Le Conseil central recommande d'éviter de délocaliser les populations locales.*», et on recommande aussi dans le cas où ces délocalisations seraient vraiment inévitables que le parc locatif abordable soit maintenu et que tout logement démolit soit remplacé par un logement équivalent. Et pour faire un lien avec la recommandation 6, renoncer au remblai pourrait aussi éviter une partie de ce type de problème. Il y a 400 personnes qui risquent d'être délocalisées, dont la plupart vivent dans la pauvreté et elles méritent qu'on respecte pleinement leurs droits à un logement
1125 décent. Et on ne peut pas dire qu'à l'heure actuelle, l'offre de logements abordables à Montréal soit particulièrement optimale.

1130 Alors, voilà. Ça fait le tour de nos recommandations. En résumé, ce qu'on souhaite c'est qu'au Québec et plus particulièrement dans la région métropolitaine, on développe une vision du transport et du développement urbain qui répondent aux défis majeurs auxquels on doit faire face au plan environnemental, mais tout en respectant les besoins et les droits fondamentaux des citoyens et des citoyennes qui habitent le territoire.

1135 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Alors je vous remercie, Madame. Nous prenons bien note de vos recommandations. Nous n'avons pas de questions. Merci beaucoup.

1140 Nous allons maintenant inviter le Comité environnement- Projet Ville et Village en santé de la Ville de Westmount, madame Patricia Dumais. Bonsoir, Mesdames.

Mme PATRICIA DUMAIS:

1145 Bonsoir, Mesdames et Messieurs. On va être assez bref.

M. MICHEL GERMAIN, président:

Vu que vous êtes deux personnes, bien vous identifier.

1150 **Mme PATRICIA DUMAIS:**

D'accord. Je suis Patricia Dumais, je suis membre du comité et j'ai écrit le mémoire et je suis accompagnée de Jenny Paton. Jenny Paton, c'est notre directrice.

1155 **Mme JENNY PATON :**

Je suis la présidente du Comité environnemental- Projet Ville et Village en santé. Ici pour donner du courage.

Mme PATRICIA DUMAIS:

1160

Alors le Comité de l'environnement du Projet Ville en santé de Westmount est un groupe consultatif de citoyens, dont l'objectif est de promouvoir dans leur ville un environnement sain.

1165

Nous reconnaissons que l'autoroute existante doit être refaite, mais nous espérons que le MTQ tiendra compte de nos préoccupations suivantes :

1170

L'accroissement de la pollution de l'air et de la pollution par le bruit durant les travaux et les répercussions sur la santé et la qualité de vie des résidents. La circulation accrue dans les artères est-ouest partout à Westmount, avec les embouteillages et la pollution qui en résulteront. L'expropriation sur la rue Celby, qui causera la perte de biens et l'éviction forcée des propriétaires et des locataires. On parle de 8 familles. La portion de l'autoroute, à partir de l'avenue Greene, qui s'élève pour rejoindre l'autoroute Ville-Marie au niveau d'Atwater; nous craignons que les automobilistes et surtout les camionneurs n'emballent leur moteur pour gravir cette pente, augmentant encore plus la pollution de l'air et la pollution par le bruit dans un quartier très densément peuplé.

1175

1180

Une crainte que l'échangeur ne soit créé principalement pour la circulation des camions. L'achèvement de l'autoroute 30 détournera une grande partie de la circulation en transit des camions vers l'extérieur de Montréal; ce qui devrait permettre une conception plus écologique de l'échangeur.

1185

Des investissements dans le transport en commun, incluant un nouveau train de banlieue électrique réduiraient considérablement la circulation et la pollution.

Donc, nous vous remercions de l'attention que vous porterez à nos préoccupations.

M. MICHEL GERMAIN, président:

1190

Je vous remercie. Pour revenir, tout à l'heure, vous avez mentionné au sujet, je veux juste bien être certain, dans les expropriations dans le coin de la rue Celby et aussi de la nouvelle, je crois, vous avez parlé d'une rue à pic, est-ce que c'est la rue Greene, si j'ai bien compris... si j'ai bien compris, non? C'est à quel endroit que vous avez fait allusion?

1195

Mme PATRICIA DUMAIS:

L'expropriation, c'est sur la rue Celby.

1200

M. MICHEL GERMAIN, président:

Sur la rue Celby, oui. L'autre point, vous avez mentionné un point suivant, après l'expropriation sur la rue Celby.

Mme PATRICIA DUMAIS:

1205 Ah oui, la portion de l'autoroute, à partir de la rue Greene, qui va s'élever pour
rejoindre l'autoroute Ville-Marie, au niveau d'Atwater. L'autoroute Ville-Marie au niveau
d'Atwater, c'est une autoroute élevée, là on nous propose au niveau de la rue Greene que
l'autoroute quand même va être plus basse, alors ça va créer, il nous semble que ça va
1210 créer une plus grande pente vers Atwater et on craint que ça va causer plus de pollution,
plus de bruit, parce que les camionneurs vont être obligés de...

M. MICHEL GERMAIN, président:

1215 D'utiliser leur frein-moteur.

Mme PATRICIA DUMAIS:

Exactement, c'est ça.

1220 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

J'ai bien compris. Alors nous vous remercions pour votre représentation.

Mme PATRICIA DUMAIS:

1225 C'est nous qui vous remercions.

M. MICHEL GERMAIN, président:

1230 Alors j'invite le Mouvement au Courant, monsieur John Burcombe.

M. JOHN BURCOMBE:

1235 Bonsoir, Monsieur le Président. Mon nom c'est John Burcombe et je représente le
Mouvement au Courant. Le Mouvement au Courant appuie la position du Conseil régional
de l'Environnement de Montréal telle que présentée en début de soirée.

1240 Moi je vais traiter de sujets particuliers. D'abord la responsabilité de la Ville de
Montréal pour l'affluence d'automobiles au centre-ville et ensuite je parlerai des émissions
de gaz à effet de serre attribuables à la construction du projet tel que proposé.

1245 Bon. Alors la Ville annonce bel et bien dans son Plan de transport que le
stationnement est, et je cite : «...un outil pour réduire la dépendance de l'automobile.» Le
plan parle du stationnement sur quelques pages pour conclure que, et je cite encore : «...les
choses doivent changer, on le sait maintenant le stationnement a trop longtemps été négligé
dans la planification des transports, bien qu'il en constitue une composante essentielle. Dans

ce contexte les actions proposées en matière de stationnement constituent un moyen important du Plan de transport pour atteindre la vision que s'est donné Montréal.»

1250 Effectivement le Plan prévoit l'élaboration d'une politique de stationnement pour remplacer les principes directeurs en matière de stationnement qui datent de 1994, et dont une révision en profondeur est devenue essentielle, selon le Plan.

1255 Alors j'ai trouvé copie de ces principes directeurs, ainsi qu'un extrait du Plan directeur de Ville-Marie de 1992 sur l'accessibilité des personnes. Je note dans ce dernier, le Plan directeur, que l'utilisation du transport collectif en période de pointe du matin en 1987 représentait alors 61% des déplacements vers le centre de Montréal. Et on peut lire aussi dans ce Plan directeur que la Ville estime qu'il n'est pas pertinent de développer de nouvelles infrastructures autoroutières menant au centre. Pour améliorer l'accessibilité, elle
1260 mise plutôt sur le transport collectif et vise à accroître l'utilisation du transport collectif aux périodes de pointe et à en augmenter la part d'utilisation à 70% d'ici 10 ans. Alors ça c'est une mention en 1992.

1265 Donc, d'ici 10 ans veut dire 2002. Regardons donc les résultats de l'enquête en destination de 2003. Pour le transport collectif, le pourcentage d'utilisation est descendu à 58%, plutôt que d'accroître à 70%. Pour moi, une des raisons pour cette piètre performance est le manque de contrôle sur le stationnement. Déjà dans les principes directeurs de 1994, on reconnaît que, et je cite : «*Le stationnement constitue un outil privilégié d'une politique de transport puisqu'il influence directement le choix modal d'un déplacement.*» Or, la Ville n'a
1270 pas utilisé cet outil. Le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie, qui date de 1997, exige toujours un certain nombre minimal de places de stationnements; même si un bâtiment est collé à une station de métro.

1275 En effet, l'article 607, indique que le nombre minimal d'unités de stationnement exigé peut être réduit de 50% si le bâtiment est dans un rayon de 150 mètres d'un accès au métro. Le «peut» veut dire que toute réduction est, en effet, facultative. On peut toujours avoir jusqu'au nombre maximal permis de stationnement, soit jusqu'à 3,5 fois le nombre minimal exigé. Et si on veut réduire le nombre de places de plus de 50%, alors il faut demander une dérogation à la réglementation. Et je peux citer le cas de Concordia, quand ils ont voulu bâtir
1280 leur nouveau pavillon sans stationnement du tout, ils ont dû lutter pour avoir ce privilège.

1285 La Ville ne semble pas prendre le dossier au sérieux, car elle ne connaît même pas combien de cases de stationnement existent au centre-ville, puisque le dernier recensement date de 1995; et le tableau des projets dans le domaine de stationnement dans le Plan de transport est loin d'être rassurant que les choses vont vraiment changer. Puisque entre autres il n'y a toujours aucun échéancier pour la rédaction et l'adoption d'une politique de stationnement. Par contre, la Ville a agité au plus vite sur une action du tableau, soit la signalisation de places disponibles à certains endroits.

1290 En effet, il y a déjà en place des panneaux de signalisation dynamique sur les rues du centre-ville. Pour nous, cette initiative représente un incitatif pour l'automobiliste à se rendre au centre-ville dans sa voiture, ainsi aggravant le problème plutôt que de le résoudre.

1295 Cette action souligne l'ambivalence de la Ville à l'égard du stationnement. Elle prétend vouloir réduire les autos au centre-ville, en reconnaissant le stationnement comme dévié pour le faire, mais en pratique elle n'agit pas ou elle agit à contresens.

1300 Par exemple, sur la rubrique *Gestion de la commande* dans le Plan de transport, on fait allusion à une taxe sur le stationnement comme mesure possible et qui devait être traitée dans la partie 4 du Plan sous la rubrique *Coûts et financement*. Toutefois, il n'y a aucune mention de ce texte nulle par ailleurs dans le Plan. De plus, la Ville a réussi en audience à ne pas répondre directement aux questions spécifiques de la commission à cet égard.

1305 Une autre mesure abordée en audience, qui ne trouve pas place dans le Plan non plus, est l'instauration d'un frais de congestion. On a des *Congestion charges* semblables à celui en opération à Londres en Angleterre depuis quelques années. En réponse, la Ville indique qu'elle est plus intéressée par l'imposition d'un péage pour ramasser des sous qu'un frais pour diminuer l'achalandage au centre-ville; cette position sème encore des doutes sur le vrai intérêt de la Ville à réduire la circulation au centre-ville.

1310 Maintenant pour ce qui est des émissions des gaz à effet de serre attribuables à la construction du projet : *«Le promoteur veut rendre le projet carboneutre , ce qui veut dire, essentiellement, pour lui que la consommation de carburant par les camions et l'équipement de chantier soit comptabilisée et compensée d'abord par la plantation d'arbres. L'idée de rendre le projet carboneutre soulève plusieurs questions sur, notamment 4 points.*

1320 *Premièrement, pourquoi seulement la consommation de carburant sera prise en compte; deuxième, l'acceptabilité de la plantation d'arbres comme moyen de compensation; troisièmement, la vérification de la comptabilisation de la qualité et les quantités des compensations; et quatrièmement, la prise en compte de l'entretien du Complexe sur sa vie utile.»*

Je ne sais pas combien de temps il me reste, Monsieur le Président?

1325 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Vous avez encore quelques minutes.

1330 **M. JOHN BURCOMBE:**

D'accord. Alors le promoteur a décidé de ne pas considérer et je cite encore : *«Le promoteur a décidé de ne pas considérer la fabrication des matériaux dans la comptabilisation des gaz à effet de serre dans l'hypothèse que si les matériaux n'étaient pas*

1335 *utilisés pour l'échangeur Turcot, ils seraient probablement fabriqués pour d'autres usages.»
Et le Parti Vert a aussi cité ce point.*

1340 *Alors nous n'acceptons pas cet argument. Le béton et l'enrobé bitumineux, en
particulier, sont faits sur demande : en l'absence du projet, ils ne seront pas produits. Donc,
afin d'être cohérent et rigoureux dans son ambition de rendre le projet carboneux, le MTQ
doit comptabiliser aussi les gaz à effet de serre intrinsèques dans le béton, l'enrobé
bitumineux et l'acier utilisés dans la construction du projet.»*

LECTURE DES RECOMMANDATIONS

1345 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

1350 Je vous remercie, Monsieur Burcome. Effectivement, concernant le premier point,
pour ce qui est des stationnements, on peut discourir longtemps, mon point de vue aussi
personnel sur la question. Je l'ai énoncé à quelques reprises, on peut dire, bon, en limitant
la capacité routière, on élimine ou on réduit la circulation automobile, mais il y a aussi la
question des stationnements qui m'apparaît un point crucial. S'il y a moins de
stationnements, ça veut dire, ça invite moins de gens à se déplacer en auto. Des fois ça
peut être une question de point de vue, mais disons qu'effectivement j'en conviens avec
vous que la question des stationnements est un point très, très important.

1355 Pour ce qui est des CO₂, je regardais aussi un peu la question, je suis allé voir
également sur internet quels pouvaient être les coefficients dans la fabrication du béton,
d'ailleurs, on peut avoir aussi des sources d'information via Environnement Canada
également qui ont estimé les émissions de la production de l'industrie cimentière au Canada.

1360 Donc, on peut, effectivement voir différentes références un peu partout sur internet
qui viennent d'organismes gouvernementaux ou d'organismes qui sont reconnus pour avoir
des facteurs d'émissions représentatifs effectivement, que ce soit aussi pour l'acier, mais
qu'il peut y avoir dans le cas de l'acier plus de différences dépendant du type d'acier utilisé,
1365 mais, effectivement, il est assez facile de trouver des références intéressantes sur l'internet
sur ce facteur d'émissions-là, j'en conviens avec vous.

Alors nous vous remercions pour votre présentation.

1370 **M. JOHN BURCOMBE:**

Merci.

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

(Applaudissements) S'il vous plaît, pas de manifestation. Alors il est 20h30, nous
allons prendre une pause de 15 minutes et reprendre à 20h45.

PAUSE...REPRISE

1380 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Nous poursuivons avec monsieur Pierre Zovilé, c'est ça?

1385 **M. PIERRE ZOVILÉ:**

Oui. Bonjour, Madame, bonjour, Messieurs. J'ai apporté une pièce à conviction que j'aimerais vous présenter. C'est un document ancien; c'est le document qu'a publié la Ville de Paris pour la Consultation internationale pour l'aménagement du quartier des Halles, ça date de 1980. La raison pour laquelle je vous l'ai amené, je vais vous faire voir le document et vous le laisser pour consultation.

1390 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Quand vous parlez, il faudrait parler au micro pour être certain que c'est enregistré et aussi que ça puisse être pris dans les transcriptions. Alors venez nous le montrer, mais après vous expliquerez ce que vous nous avez montré.

1395 **M. PIERRE ZOVILÉ:**

Alors c'est un document qui vient de mes archives personnelles, qu'un ami m'avait envoyé, j'étais à Québec à cette époque-là, qu'il m'avait envoyé de Paris. Et la raison pour laquelle je vous ai amené ce document, c'est pour que vous puissiez voir comment on présente un document quand on demande un projet, soit à des professionnels, soit dans le cas d'un concours international.

1400

1405 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Ça semble être intéressant comme document et très volumineux et élaboré.

1410 **M. PIERRE ZOVILÉ:**

C'est volumineux, élaboré, complet, précis, c'est-à-dire à peu près l'opposé de toutes les informations que le ministère a proposées à propos de l'échangeur Turcot, quant à mon point.

1415

Je suis pas tout seul là-dessus à avoir eu à se plaindre de la qualité des documents qui étaient fournis. Évidemment, ça c'est quelque chose qui date, comme j'ai dit, des années 80; aujourd'hui, on donne un livre avec un DVD dedans et des documents électroniques.

1420 Mais c'est pas mon propos ce soir. J'ai rédigé un mémoire, mais je vais pas vous le lire, parce que je pense que vous en avez entendu suffisamment. Les choses qui étaient contenues c'est, grosso modo, ce que vous avez déjà entendu un certain nombre de fois.

1425 Samedi matin je suis allé chercher une recopie d'écran dans le *Google* et puis je me suis dit que ce serait une bonne chose de peut-être vous présenter le quartier des Tanneries. Moi j'habite ce quartier depuis 10 ans, je suis au 780, St-Rémi. J'ai vu assez rapidement qu'il y avait quelque chose...il y avait beaucoup plus de vie que dans certains autres quartiers de Montréal. Et ça, ça tient à la participation des citoyens dans leur vie de quartier.

1430 Quand j'ai appris, qu'à cause du projet Turcot, on allait démolir non seulement l'édifice dans lequel je réside et je travaille, mais aussi tout le côté nord de la rue Cazelais, j'ai trouvé que c'était vraiment pas une bonne idée. Alors si vous le voulez bien, je vais vous présenter ces images que j'ai faites donc samedi matin, et que j'ai mises en place de façon
1435 à ce que ça fasse une présentation qui soit, comment dire, assez proche de la réalité. Je fais pas de recommandations, ni rien, je me contente de regarder ce qu'il y a à partir de mes photos et d'observer. À travers cette petite visite, je vais vous faire part de mes différents commentaires par rapport au projet.

1440 Les pages que j'ai à l'écran sont disponibles sur mon site web, s'il y a des gens qui nous écoutent sur internet, l'adresse c'est *zovilé.com*, c'est sous l'onglet «*Projet*», l'onglet «*BAPE Turcot*» et c'est en dessous de la colonne présentation, c'est deux petites lignes bleues qui commencent par «*Village des Tanneries, plans et photos.*»

1445 Donc, je vous propose de regarder la zone d'étude. On parle des rues Cazelais, Desnoyers, Walnut, Saint-Rémi. J'ai volontairement, j'ai pas ajouté, si vous voulez, l'édifice sur la rue Pullman, quoique... il est un survivant de la première offensive, parce qu'il est pas pertinent dans l'analyse du quartier que je fais. Toutefois, ce qui prévaut pour les autres édifices de l'intérieur du quartier, prévaut aussi pour cet édifice-là.

1450 Donc, on va regarder comment notre quartier est délimité. On trouve l'autoroute Ville-Marie à l'ouest, la rue Saint-Jacques et la rue De Courcelles au nord et la voie de chemin de fer du Canadien National au sud. On regarde qu'est-ce qu'on trouve, on a essentiellement de l'habitation qui est répartie à l'intérieur des différentes rues et aussi sur le 780, Saint-
1455 Rémi.

1460 On retrouve trois édifices à fonction commerciale, l'édifice Bass qui est sur la rue Saint-Rémi, l'édifice Elpro qui est sur la rue De Courcelles et le plus petit, mais le plus important, le dépanneur au coin de Desnoyers et Cazelais. Il est important parce que moi habitant au 780, il y a comme une rue entre nous et le reste du village, et puis jusqu'à très récemment tout le monde pensait que c'était un édifice de condominiums, donc pas la même sorte de gens qui sont dans le village.

1465 Mais mon sentiment d'appartenance au quartier, il vient de deux choses : la première, on utilise le même dépanneur et, la deuxième, c'est que quelque soit le point dans lequel je me dirige à Montréal, je traverse le quartier.

1470 On va regarder comment on accède au quartier. L'entrée principale, c'est la rue Saint-Rémi, on y accède par les deux sens et on a aussi un accès au nord sur la rue Saint-Jacques. Mais l'accès au nord de la rue Saint-Jacques, étant donné qu'il y a un terre-plein dans le milieu, c'est un demi-accès, en fait. La rue Cazalais, c'est la seule rue qui fonctionne, bien, elles fonctionnent toutes dans les deux sens, mais c'est la seule rue qui débouche. Je le savais, je connaissais le quartier, mais simplement en dessinant ça, je me suis rendu compte qu'on a 4 rues, et sur les 4 il y en a 3 qui sont des culs-de-sac.

1475 Ça m'a fait penser au format de Cité-Jardin, où on essaie par tous les moyens de décourager la circulation. On a effectivement une rue qui traverse et on a essentiellement que des rues qui aboutissent sur des culs-de-sac, justement, pour décourager la circulation.

1480 Au niveau des piétons et des vélos, c'est plus des cheminements que les possibilités de circulation, parce que, finalement, on a à l'intérieur du quartier une espèce de trame carrée qui permet de se déplacer très rapidement d'un point à un autre. On est à 5 minutes de marche, vous marchez 10 minutes, puis vous êtes sur une des limites.

1485 J'avais commencé à parler de l'implication des citoyens dans le quartier. On voit les traces de leurs activités, principalement par le jardin communautaire, il y a le jardin et les deux, trois, les trois petits espaces résiduels que finalement la Ville a laissés les citoyens en faire usage.

1490 Alors je vais aller, et il y a deux, attendez que je retrouve mon... il reste, il y a deux terrains à développer, deux endroits dans lesquels il y a rien : l'ancien terrain de l'église au nord et au sud, au coin de la rue Saint-Rémi, un édifice qui est délabré, placardé et qui a brûlé le jour où il y a eu la manifestation, là, justement, pour Turcot.

1495 On a aussi un endroit à manipuler avec beaucoup de soin, à faire attention, c'est la petite allée de verdure qui est parallèle à la ligne du CN, qui est vraiment, quant à moi, un endroit fabuleux. Ça c'est vraiment la campagne à la ville, et je pense que je vais vous faire voir les images tout de suite. Donc, on regarde, on commence par des images d'hiver parce que quand on regarde les dessins du ministère, c'est toujours en été, bon, c'est bien, mais malgré tout, si on veut être réaliste au Québec, l'été c'est pas si long que ça; la verdure qu'on voit dans les dessins, finalement, c'est quelque chose qui dure un mois et demi. Alors c'est pour ça que j'ai mis des images d'hiver pour pas perdre de fil, parce qu'on est en été, on a tendance un peu à oublier les vésitudes de l'hiver et les contraintes que ça amène.

1505 Rapidement, on va regarder les limites. Les petits logos rouges que vous voyez, c'est pour ne pas avoir à répéter, vous voyez la maison là, elle va être démolie, alors il y a un

petit logo rouge dessus, donc à chaque fois que vous voyez un logo rouge, c'est une maison démolie.

1510 Ça c'est une photo prise du toit du 780. On voit en enfilade la rue Cazalais et on voit à quel point, effectivement, les constructions sont vraiment adossées sur la bretelle Saint-Jacques. Ça c'est la vision au niveau de la rue.

1515 Alors je vais vous en parler à plusieurs reprises. Là, j'aime bien cet effet de transparence, parce que comme tout le monde, j'ai quelque chose contre la solution en remblais, mais la différence, c'est que j'ai finalement trouvé des images qui, je pense, expliquent très bien la situation. On est sur le bord de la ruelle entre la bretelle et Cazalais nord, le petit terrain résiduel, la vision de la rue Saint-Jacques quand on regarde dans l'autre sens, quand on se tourne, on regarde vers le centre-ville.

1520 Cette image elle est ici pour montrer, beaucoup de gens ont parlé d'échelle, sans vraiment toujours avoir quelque chose pour référer. Je pense que cette image est excellente quant à la représentation des deux échelles qui sont en présence sur le terrain. On a en bas un édifice de deux étages conforme aux bâtiments du quartier et à côté ce magnifique
1525 panneau de publicité, qui lui est à l'échelle, s'adresse aux gens qui sont sur l'autoroute et qui est à l'échelle de l'autoroute. Voyez-vous, Monsieur le Président, dans cette image-là le gigantisme du chantier, on l'a sous les yeux. Dans le fond on voit l'ancien édifice RCA qui est de plus belle facture, je vous l'accorde, que le 780, Saint-Rémi, mais le 780, Saint-Rémi avec un petit coup de peinture, il aurait pas loin l'air de quelque chose comme ça.

1530 La rue De Courcelles vers le sud, la rue De Courcelles vers le nord, l'intersection De Courcelles, c'est elle. Ça, c'est la photo la plus clichée de Saint-Henri. Dans tous les livres d'histoire et qui parlent de Saint-Henri on voit ce coin-là, et il y a toujours un train. Coup de
1535 chance, quand je suis allé pour faire mes photos, il y a un train qui a passé, je ne ferai donc pas mentir la légende.

 Si on regarde vers l'ouest, on voit donc le train qui continue et puis notre magnifique construction qui nous intéresse depuis un certain temps. Et on arrive donc à la fin des limites, d'une certaine façon le 780 vient clore le quartier.

1540 Donc, dans le quartier on a essentiellement du résidentiel. Je vais passer assez vite sur les photos, pour pas m'étendre trop. Je pense que dans l'ensemble tout le monde connaît le quartier. J'avais préparé quelque chose d'un peu plus spécifique sur l'architecture, mais ça aurait rallongé. Juste en quelques mots, je peux dire qu'on voit il y a
1545 différentes périodes. Les premières maisons qui sont sur Cazalais nord sont les plus anciennes, 1910, d'après ce qu'on m'a dit, il y en aurait plusieurs qui auraient des boiseries d'origine d'époque. Je pense que c'est un élément qui vaut le coup d'être tout au moins répertorié dans un premier temps, avant de démolir.

1550 Et puis donc si on continue sur le résidentiel, là, c'est une photo de ruelle, bien sûr, l'ensemble urbain est complètement montréalais avec sa ruelle, avec les petites choses organisées que les gens font dans la ruelle. Il y a une ruelle cul-de-sac aussi, ce qui est assez rare à Montréal. Et si vous regardez à l'intérieur, un petit peu, ce qui est pas très gentil pour les gens qui habitent là, c'est un peu indiscret, mais il y a plein d'endroits fabuleux dans

1555 ce coin-là qui sont fait de brique et de broc souvent, mais l'ensemble a une...c'est un peu de l'architecture vernaculaire contemporaine avec des matériaux recyclés. Mais ça fait pas cabanon, je veux dire, c'est bien, c'est sympa, et c'est quelque chose...c'est pas spécifique au Village des Tanneries, il y a ça partout dans Montréal. Mais là, j'évoque ça pour, si vous voulez, donner un petit peu une dimension un petit peu plus humaine à cette histoire-là. Les

1560 gens ont travaillé fort sur leurs affaires, évidemment, démolir la maison c'est un traumatisme épouvantable.

Commercial, l'édifice Bass, quand même d'assez bonne facture, date aussi du début du siècle, possiblement avant le 780 qui a été construit en 1922. Alors l'édifice Bass a été

1565 rallongé avec moins de style, toute cette partie-là c'est très bien ouvragé, c'est un édifice simple, mais on voit que ç'a été soigné. Bon, le Elpro, qui est une belle restauration, si ce n'est que de la catastrophe qui est advenue de la porte. Et on a le côté qui longe la voie du CN et puis les jardins communautaires.

1570 Ça c'est la rue Desnoyers, et quand l'édifice Elpro a été rénové, ils ont gardé un certain nombre d'éléments caractéristiques du quartier. J'avais pas remarqué non plus, il y a deux cheminées dans le quartier, et quand on regarde les photos anciennes, il y en avait beaucoup plus. Je pense pas...je trouve qu'un quartier ouvrier, qui a été bien restauré, a toute une vie, toute une histoire. Si vous allez dans les banlieues de la Rive-Sud, où j'ai vécu

1575 aussi, c'est une vraie catastrophe, c'est d'une pauvreté, vous voyez tous les matériaux comme chez Réno-Dépôt; vous n'avez pas l'impression d'être dans une ville qui a du vécu, vous avez l'impression d'être dans un catalogue.

Le centre du village, je retourne, les rues un petit peu rapidement, ah, ma photo favorite. Ma photo favorite parce qu'on pourrait croire une image faite par le ministère des

1580 Transports, tellement les arbres sont placés à des points judicieux. Si vous remarquez, l'ensemble du feuillage dissimule la structure en béton, alors que le tronc, à la manière des piliers de l'autoroute, laisse une grande transparence et on voit la montée pour aller à NDG, ainsi que l'édifice sur la rue Pullman.

1585 Ça pour moi, c'est la photo-clé sur tout le débat du en remblais-en l'air. Qu'on soit un automobiliste, un cycliste ou un piéton, il est toujours très intéressant quand on est dans une ville de pouvoir regarder à droite, à gauche et de prendre des repères sur ces édifices caractéristiques dont je parlais tout à l'heure. Quand vous êtes dans cette banlieue insipide,

1590 on dira pas de noms, il y en a plusieurs, les maisons sont toutes pareilles, comment vous faites pour vous retrouver, et ça, c'est la même chose, qu'on soit piéton, qu'on soit automobiliste ou cycliste.

1595 Alors le gros point, c'est cette transparence et tout le monde parle d'enclavement, parce que, bon, c'est un terme qui est revenu souvent sur le tapis. C'est difficile de trouver du vocabulaire approprié pour des choses aussi délicates. Pour moi, le problème de transparence, la solution en remblais bloque votre horizon et vos perspectives de déplacement. C'est-à-dire d'une certaine façon ça vous bloque un peu l'avenir visuel.

1600 La rue Cazalais, je vais passer vite parce qu'il y a quand même des images à la fin que je veux vous montrer. Alors voyez-vous, dans ma petite cité jardin qui n'en est pas une, les enfants font du vélo dans le milieu de la rue. Le dépanneur, toujours. Un autre petit garçon, là c'est sympa pour lui, il y a des travaux, fait que là maintenant il peut monter, descendre. On voit à quel point même s'il y a des oiseaux dans un petit village, il y a quand même des beaux morceaux de béton qui obstruent l'horizon.

1610 Alors c'est une des deux rues qui finit en cul-de-sac sur un plan de verdure, une piste cyclable et des jardins. Les ruelles, je pense que je vais vous en faire grâce. Le potentiel, on a ces deux terrains, on a le terrain avec le boisé, les arbres ne sont pas en très bon état, ils sont vieux, mais c'est intéressant, visuellement les gens y sont attachés, donc pas de projet ici, s'il y a pas des arbres équivalents replantés, ça c'est garantie ça passera pas. Ce petit édifice-là est sympathique. Je pense qu'il serait judicieux d'y installer peut-être l'ensemble de tous les services qui s'adressent à la population. Mais j'aurais pas dû dire ça, j'avais dit que je ferais plus...je me contenterais de regarder le paysage.

1620 Ça c'est le terrain à développer au coin de Saint-Jacques là où il y avait l'église qui a brûlé. Depuis que je suis à Saint-Henri, j'ai vu à peu près une dizaine d'incendies. Mon coin favori, alors là c'est vraiment, c'est la campagne à la ville, c'est dans le prolongement de la piste cyclable qui va jusqu'au centre de Saint-Henri, la caserne de pompiers, etc. On voit l'énorme potentiel qu'il y a en matière de terrains. Là on est parallèle à l'allée du Village des Tanneries et donc parallèle aussi à la track. C'est la même vision, le même coin, mais de l'autre côté.

1625 Et il y a cet espace fabuleux. Une véritable arche de verdure. Les enfants s'installent là pour jouer, il y a les jardins communautaires dans le fond; alors ça fait un peu de tiraillement, parce que les enfants préfèrent jouer là que dans le stationnement, évidemment. C'est fabuleux quand on est un petit garçon ou une petite fille de pouvoir accéder à des endroits comme ça. C'est une source, un décor pour des jeux, une source de rêves, ce sont des choses qui dans la vie d'un enfant ont une importance, qui urbaniste, qui ingénieur, n'a pas toujours le temps de considérer dans l'ensemble de ses démarches et de ses calculs.

1635 Alors en remblais. Donc en remblais, ça m'a pris des mois pour réaliser que cette histoire de remblais j'en avais un quand je sortais de chez moi; voilà ce qu'on voit. Donc, quelqu'un qui a une maison face à face avec une structure en remblais, quand il regarde par sa fenêtre, voilà ce qu'il voit. Si vous regardez un peu plus de biais, c'est guère mieux, dans l'autre sens c'est pareil, au bout équivalent, vue de dessus, ma foi...Les végétaux qui sont

là, c'est des végétaux naturels, c'est donc pas un exercice de paysagisme du ministère des Transports, c'est simplement la nature qui reprend son droit.

1640

Ce genre de chose-là, c'est beau en remblais comme ça avec de l'herbe pendant un mois et demi de l'année, le reste du temps, avant à la fonte des neiges, c'est de l'herbe jaune de l'année passée, ça absolument aucune allure et à partir du mois d'août, il commence à faire sec, si c'est pas arrosé ça ré-dessèche encore; alors le seul moment où c'est vraiment superbe, c'est quand il y a une petite neige blanche, là on dirait vraiment le rendu de base de mon logiciel de 3D, c'est tout propre, il y a pas rien qui dépasse. Voilà ce que ça donne en perspective de la rue, et ça c'est mon image qui explique tout. Et là, vous voulez voir c'est quoi la comparaison entre une autoroute en remblais et une dans les airs, c'est au coin de la rue Saint-Rémi et Saint-Jacques.

1650

La Cour Turcot. La Cour Turcot, j'y suis allé encore cet après-midi, c'est un espace magnifique et un potentiel là, quelque chose de géant, O.K. Moi aussi j'aime bien l'effet cathédral. Quand j'étais à Québec, mon endroit favori c'était sous l'autoroute Dufferin. J'ai pas retrouvé les photos, je voulais vous les faire voir pour que vous voyiez que c'est vrai. C'est un espace qui a un énorme potentiel, dans un quartier qui, comme vous l'avez vu sur ma carte un petit peu avant, finit en entonnoir et est bouché. Depuis la semaine passée, j'ai vu les poteaux, j'ai vu le grillage, maintenant, trois rangées de barbelés; j'espère que la semaine prochaine, elle va pas être électrifiée avec un mirador et des gardes de sécurité armés. Mais pour le moment, c'est un petit peu la tournure que ça prend.

1660

Alors j'étais ce jour-là avec un voisin qui faisait pisser son chien et puis on a été raccompagnés rapidement par surveillance audio et vidéo : c'est moderne. Et en revenant, je remarque sur le toit du 780, une affiche du Titanic, qui inévitablement m'a fait penser à quelqu'un.

1665

Plus sérieusement, les cyclistes, j'étais un automobiliste fervent et acharné, puis ça changé; maintenant, je suis piéton-cycliste. Et quand je dis que j'ai été faire mon bilan de santé, j'ai expliqué ça à mon médecin en lui disant, bien là je me suis débarrassé de l'auto, parce que je m'en servais moins, ça coûtait cher, puis j'ai besoin de faire de l'exercice. Il m'a dit : Bravo, est-ce que vous marchez beaucoup? - Bien, je vais au métro.- C'est pas assez.

1670

Alors donc je me suis mis à la recherche d'espaces de promenade. Quand je suis arrivé là, évidemment, j'ai fait le circuit sur le Canal Lachine, la piste cyclable du Canal Lachine, c'est magnifique, c'est un endroit de Montréal délicieux. Le seul problème, c'est que maintenant c'est rendu comme l'autoroute. Le dimanche, c'est impraticable, je veux dire, c'est pas plaisant, il y a trop de gens : il y a des gens en patins à roulettes, il y a des gens avec des chiens, des gens avec des enfants, des gens avec des poussettes en arrière du vélo, et puis c'est une petite piste cyclable.

1675

J'ai entendu hier soir, parce que j'écoutais avec beaucoup d'attention les séances à la maison sur l'internet, il y avait quelqu'un qui a dit exactement la même chose, oui, il a

1680

absolument raison. Il faut que le ministère des Transports fasse attention à la façon dont il traite les pistes cyclables parce que les Montréalais aiment ça. Les Montréalais adorent les pistes cyclables, ils sont tout le temps dessus. Si vous en faisiez trois fois plus, ils rempliraient l'affaire, pareil.

1685

Donc, j'ai regardé dans les documents si gracieusement fournis par le ministère de manière si facile à utiliser que ça m'a pris plusieurs personnes et plusieurs journées pour arriver à trouver ce que je voulais. J'ai donc pris un document et je l'ai démonté. J'ai enlevé tout ce qui m'intéressait pas, jusqu'à temps que je vois ce que j'ai envie de voir. L'apport du ministère des Transports dans ce projet en matière de piste cyclable. Monsieur Dubé parlait de bonification du réseau, effectivement, c'est bonifié.

1690

Ce que je veux vous faire voir aussi avec ce dessin-là, il y a trois couleurs : le brun ici, ce sont les pistes existantes; magenta, c'est ce que la Ville de Montréal va possiblement construire. Là encore le document est pas juste parce que toute la section, que je vous ai montrée en photos tout à l'heure, elle figure ici comme étant à construire. Mais donc si on enlève toutes les parties...ce que la Ville de Montréal va construire, voilà ce avec quoi on reste. C'est pas un réseau. Le monsieur hier soir, il disait aussi, il faut considérer le vélo comme un moyen de transport. Au niveau de la loi sur le Développement durable, les premières choses qu'on dit c'est la loi sur le Développement durable demande un changement d'attitude et de mentalité de la part de tout le monde, ça inclut les citoyens, ça inclut les officines gouvernementales et les gens qui travaillent dedans et leurs relations.

1695

1700

Moi j'ai fait une petite partie du chemin, mais franchement ça c'est pas un réseau. Il y a des villes dans le monde où les gens vont travailler en vélo. Amsterdam, en est une. Je vous parle pas des villes chinoises, parce que je serais pas capable de prononcer les noms, mais il y en a beaucoup. Donc, au niveau du vélo, il y a aucun apport.

1705

1710

M. MICHEL GERMAIN, président:

Maintenant, Monsieur Zovilé, je vais vous demander de conclure, s'il vous plaît, c'est intéressant, mais je vais vous demander de conclure.

1715

M. PIERRE ZOVILÉ:

Il me reste deux petites minutes et vous allez avoir eu la présentation complète.

1720

Bon, la discussion sur, on n'augmente pas le nombre de voies, on n'augmente pas la surface de roulement. Je suis bien prêt à croire monsieur Dubé, mais quand je regarde ce dessin, et j'ai même fait une petite animation pour qu'on puisse, le moment où on saisit la différence entre les deux, c'est le petit moment où *hop*, il y en a un qui disparaît, et à chaque fois, il y a plus de bleu que l'affaire qui est en dessous. Alors moi je le vois à l'œil, je le sais, il y a plus de bleu que l'autre. J'aurais pu passer deux jours à faire des travaux informatiques,

1725 pour faire le calcul dans le logiciel de CAD, je l'ai pas fait parce que c'est une peine perdue, à mon avis.

Bien, écoutez, je pense qu'on a fait le tour. Je vais vous laisser avec une petite Animation qui retrace les péripéties des chauffeurs sur la rue Saint-Rémi.

1730 ANIMATION SUR ÉCRAN

1735 Alors, le carrefour Saint-Rémi devant l'entrée du 780, jeudi quand je lui ai fais voir ça, elle m'a dit «Pierre, il faut tu fais aussi pour la sortie, il y a pas rien pour les piétons. - J'ai dit - Mais c'est vrai. » Je suis allé l'autre fois, avant-hier quand j'ai fait ces photos-là, il y a même pas un passage de piétons. Les gens qui passent là, c'est des gens qui rentrent chez eux, ils ont la journée de travail dans le corps, ils en ont ras-la-casquette : ils roulent comme des malades. Le poteau en avant, si vous passez vous verrez, sur 4 pieds il est toujours super bien peint, neuf, impeccable. Pourquoi? Parce qu'à chaque fois qu'il y a deux fier-à-bras qui jouent à *moi mon char est plus vite que le tien*, il y en a toujours un qui finit dans le poteau. Et il y a pas un panneau «ralentissez» ou faites quelque chose, non, c'est le *free-for-all*.

1740

1745 Les chauffeurs américains qui s'en mangent sur cette rue-là, je vous dis, ils ont du mérite. J'en ai vu un, un jour, il a mis son triangle en arrière pour pas faire d'accident, il a reculé un peu le camion, il a reculé le triangle, il a reculé le camion, il a reculé le triangle, jusqu'à temps qu'il puisse faire le tour; ça lui a pris une demi-heure. Ces gars-là s'ils arrivent en retard, ils payent pour leurs retards.

1750 Dans les vertus du *Just in time*, un de mes clients, un jour on avait une discussion parce que je trouvais que les honoraires qu'il me donnait c'était pas suffisant, il m'a dit «tu comprends, moi quand je vends pour 1 million de dollars de robes de chambre à Sears, si mon camion il arrive avec une heure de retard, ils vont me charger 15-20 mille piastres de pénalité et si le camion arrive le lendemain, je mange mon bénéfice.»

1755 On parle d'une livraison de 1 million de dollars de robes de chambre, c'est ça le *Just in time*. Et le gars qui conduit le camion là, s'il arrive en retard, o.k., et puis qu'il met son patron dans ce genre de situation-là, c'est pas humain, ce genre de conditions-là ne sont pas humaines. Et quand monsieur Dubé a fait tant de train avec le *Just in time* comme étant un des éléments qui justifiait les résultats de son travail, je dis non, c'est inacceptable.

1760

1765 En tant que société, il y a une image très importante que j'ai oubliée, mais je vais vous le dire. Quand je suis tombé dans le fond du stationnement, il y avait des enfants qui jouaient, puis je regardais ça, puis je me suis dit, là on a une preuve qu'on est une société qui consacre plus d'espace pour garer nos automobiles plutôt que pour avoir nos enfants qui jouent. Et ça, je pense, que...je l'ai constaté en le regardant, j'ai pensé à ma propre vie, j'ai un fils de 20 ans. On a vécu pendant 19 ans dans des lofts...

M. MICHEL GERMAIN, président:

Monsieur Zovilé.

1770

M. PIERRE ZOVILÉ:

C'est fini, c'est la dernière fois.

1775

M. MICHEL GERMAIN, président:

Dernière phrase.

1780

M. PIERRE ZOVILÉ:

Oui, oui, vous allez voir. Il va peut-être y avoir plusieurs virgules.

1785

Et donc, on a vécu plusieurs fois, pendant plusieurs temps dans des lofts et, effectivement, si je prends mon cas personnel, oui, j'ai toujours consacré, sauf quand on était à Boucherville, j'ai toujours consacré plus de place pour mon auto que pour que mon enfant joue dehors, et ça paraît tout à fait normal. À mon avis, une société qui s'en va dans ce sens-là, ça va pas, ça correspond pas avec la planète et toutes ces choses-là.

1790

Je m'excuse d'avoir dépassé votre temps, je vous remercie de m'avoir écouté.

M. MICHEL GERMAIN, président:

1795

C'est intéressant, je vous remercie aussi. (Applaudissements) S'il vous plaît, pas de manifestation. Je vous remercie, c'était intéressant. Vous allez reprendre votre document, bien entendu.

1800

Alors nous allons maintenant accueillir... c'est parce que sur mon agenda, j'avais Carole Thériault. La prochaine personne que j'ai sur mon horaire c'est Carole Thériault. Est-ce que madame Thériault est ici? Vous êtes monsieur Robertson, alors vous passez... à moins que madame Thériault dise qu'il n'y a pas de problème, on peut intervertir? Ça ne vous dérange pas, Madame Thériault? Donc, allez-y et on passera à madame Thériault.

M. DEREK ROBERTSON:

1805

Bon, bonsoir tout le monde, mon nom c'est Derek Robertson. Je suis un résidant du quartier Saint-Henri depuis 12 ans. Je reste sur la rue Ste-Marguerite au coin de Saint-Jacques, entre Saint-Jacques et Saint-Antoine. Je suis pas mal impliqué dans ce dossier de la mobilisation Turcot depuis plus qu'un an.

1810 Je suis rendu là, j'ai deux choses qui ont changé ma vie vraiment depuis presque un an. Le 8 mars 2008, j'ai eu un accident de travail, puis j'ai participé dans une rencontre le 27 mai passé au Centre Gadbois, c'est le fameux sujet Turcot. Et aussi, j'ai passé quelques heures sur l'ordinateur une journée, j'ai fait du *Google Search* : *Urban Highway Tunnels*, ça a vraiment changé ma vie, ça.

1815 En ce qui concerne ce projet que vous êtes en train d'étudier, je suis tellement et complètement pas d'accord avec ce projet, pas du tout, je suis contre ce projet de toute manière. It is a bad, bad project, it does not merit further study, it goes anything and everything that everyone stands for these days : transport en commun, développement durable, *repopuler* le centre-ville avec les familles, pas juste avec un enfant, avec deux, trois enfants, pas obligés de quitter la ville pour aller à la région 450.

1820 I could go on, and on, and on. You've heard them all. You've heard so many times the people in this room are very eloquent, intelligent, they've invested a week explaining why it's a bad project. I won't go over it again.

1825 I would like to make this a little bit more fun and festive and...on parle toujours des échelles techniques, mettons, élargir les voies de circulation, moi je veux parler à l'échelle humaine ce soir. Mais j'ai un vidéo, ça vient d'un étudiant de Concordia qui ont planifié de ça depuis un an, c'est une subvention de l'ONF. It's a very, very interesting film and it's an incredibly short film, 4,56 minutes on the citizen's perspective, most importantly, what we have done, the citizens in this room, you'll notice a lot of citizens by me tonight, they're in this film, they're in the few presentations I have.

1830 It's a very active, dynamic group of people, very dedicated. A lot of them are citizens, some of them are community intervenants, they are paid to be here, that's o.k., I think they're very dedicated and they've done a heck of a job with the meagre resources they are given. That is all another subject for another round table discussion. But I think the people who have been around the mobilisation Turcot are very dedicated, they've come forward with an idea to build a better tomorrow. We deserve a better tomorrow, we deserve something, that's, you know, we need to make a mistake, right or wrong, and rebuild for the 21st Century. And I don't think this project in any way, shape or form, reflects the 21st Century, particularly for Montreal going forward.

1835 I'll start this first film, this as you can see is called *Turcot(...)* The director is Giuseppe Valiente, he is now in Toronto working for the *Financial Post*, and with a group of his people here, it's a fantastic movie, you'll notice a whole bunch of people here.

1840 PROJECTION DU FILM

1850 **M. DEREK ROBERTSON:**

I'm very sorry, I must apologise for your technical difficulties here, once again that's a subject I'll touch on later, but...

1855 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Probablement la carte graphique, étant donné que c'est un ordinateur portable, c'est probablement...

1860 **M. DEREK ROBERTSON:**

C'est pour ça que j'aime mieux essayer quelque fois pour voir si ça a fonctionné, si ça fonctionnait, c'est pas plus grave que ça. Je vous fournirai une copie, c'est à l'ONF.

1865 Mais comme vous entendiez, c'est une participation des citoyens vraiment forte. The thing that interests me the most is the manner which we've discussed these expropriations. This just seems like 160 buildings, 160 people, you know, units, a little building here a couple of triplexes there. It's a lot more than that. As Mr. Dubé well knows they've bought a lot of land, they've come to *ententes* with a lot of people. The amount of land that is being
1870 expropriated or purchased by the MTQ to do this on the surface is incredible, it's inappropriate and could be use for much better if you got rid of the highway and it could be redeveloped for houses, for green spaces, for transport en collectif, des affaires comme ça.

1875 But most important is the government of Québec, who you have mandated by, and the City of Montreal came up with an idea a few years ago. We really had no choice, there's been a strong evolution in the history of Montreal and Montreal's place around the world, we taken here and there, whatever.

1880 We've been rebranded by the government of Québec and the City of Montreal as a métropole culturelle. Due to the fact that the Mile-end and the Plateau are built-out. And a lot of the creative class that built in this métropole culturelle has evolved, they have no choice, they need to look for reasonable space, at a reasonable price. They have been transgressing and evolving in moving down to the south-west. The south-west is building a very strong cultural community, a cultural *milieu*. That 780 building, originally was an old
1885 industrial factory; it is now recycled itself as a cultural factory and now the government with all it's mandates wants to knock it down and throw these people out.

1890 This is wrong, that's about the only word I'll use. There's a lot more words that could be used, but it's wrong, you can't do this, they were mandated to build this to rebuild this from the future. We've loss a lot what we were, now we have to rebuild our future and the mandate that the government is giving you does not look into that, which is a whole other problem. It should, but your mandate is not should we say, because it's a nice building, or they'll save people's place to live.

1895 It will give them a viable place. It's a beautiful place to live. Wonderful lofts. People spend a lot of money renovating, making it nicer and it makes no sense to knock it down because we don't need to, we don't need that *bretelle*. We do not need that highway there.

1900 I think if you listen to madame Harel's presentation, is very eloquent and intelligent and very straight forward; she's against the expropriation in any way, shape or form. It's a bear minimum. It's a smart idea. She also adds the notion put forth of *Enfouissement section* of the Ville-Marie between Décarie and the entrance tunnel. I happened to have had a personal opinion about that for over a year where I believe unfortunately it's not with your mandate, which is one thing I don't agree with your whole notion sitting here for a few weeks, you're under-mandated and you're not giving the mandate that's needed, which is to look at the total of the reconstruction of the south-west. We are rebuilding the gateway to this city for the 21st Century.

1910 Mr. Dubé has mentioned construction has to last for the next century. So we are building it admittedly for the 21st Century; let's do it with a 21st Century mentality. And this project is not in any way, shape or form building en *remblais* when the wonderful Trans-Continental highway was built over roughly 200 years ago, they built it on the little *remblais* so they could run the tracks the whole time. They're doing the same thing and what they're doing, they're doing the same thing and what they're doing there redividing us, once again, more and more, deepening the profounding, cutting this community in half. It's unnecessary and walling us in with an effect very, very negatively on the environment.

1920 If you come over the Champlain Bridge, it's not within your mandate, which is why I've wanted to present something else. I have a very detailed presentation for something, but this is not the time or place, it's not within your mandate, unfortunately. But when we come on the Champlain Bridge, quite frankly, we are spending billions and billions of dollars. They're saying 1.5, we've stopped Notre-Dame because it's going to be double the price. Let's be realistic, this is going to be close to double the price. You've got Bonaventure, they're about to re-do. They're about to come out with a newer plan and we're waiting for the price on that.

1925 So we're talking 4 to 5 billion or more. When you come over the Champlain Bridge, you get rid of these highways, you go three lanes underneath, you go three lanes underneath, you reduce it, three lanes underground, straight-up to Ville-Marie Tunnel and you extend the tunnel as Madame Harel eloquently assessed to the bottom of Décarie. You are eliminating the problem with this hospital. I can't understand, for the life of me, how the hospital as agreed to have a higher, larger highway, built closer to them, giving them more environmental negativity other than saying, well you know, the engines will be cleaner in 15, 20, 30 years, so it's O.K. It's not O.K., it's not acceptable in any way, shape or form.

1935 So ultimately, my point of view is that you're under-mandated; you're not given the proper mandate to look at this reconstruction in totality. We have...the highway that they want to do here, you've got the Bonaventure, you've got...on the arrondissement south-west,

1940 vous avez 8 000 logements pour une valeur de 10 millions de dollars. Nous avons aussi le réseau routier et souterrain, nous sommes obligés de reconstruire, faire la réfection en même temps.

1945 Si nous avons deux autoroutes majeures, Bonaventure puis le Turcot, et tous les infrastructures urbaines, les rues, les ruelles, les trottoirs, les souterrains, et on avait, pas les subventions...le zonage is ready to go. Ça c'est écrit un grand, grand chantier en totalité pour le sud-ouest pour 25 ans. Je pense qu'un mandat de vous autres aussi d'étudier, en sécurité, vous avez déjà entendu madame Diane Lemon qui a parlé de la question de la sécurité des piétons puis dans le sud-ouest de Montréal. You can't have all these, I have worked in construction for 24 years, and you can't have all these job sites and all of this circulation of heavy traffic for the highway job sites, for the city job sites, for the residential job sites, we are going to lose lives down here.

1950 Unfortunately the City of Montréal, we lost 4 souls last year when *Piétons contre les camions de déneigement*. We're going to be 15-20 years in the south-west fighting against trucks and heavy traffic. We are going to lose lives, that is in your mandate, I would give you, whether the government, I would give you mandate to do that.

1955 You're going to look at that, and it's a serious problem and we are going to lose lives for no reason other than having too many job sites, doing too much and too little at the time. I think the manner which you need to look at, is ultimately the complexity of this job site. Number one, is l'obligation de garder la fluidité de la circulation pour la duration du chantier. You have to build a highway beside each other, there's no other way to do it. If you do it on the surface and it creates a lot of cost working forces outside civil engineering.

1960 When there's a snow storm, a lot of problems. Four seasons in Montreal, a lot of problems for outdoor construction. The complexity of moving the CN rail. Because of this reconstruction of the Turcot, another thing is it complicates a lot of money.

1965 I rest convince that if we do get rid of it, we diminish the amount of circulation, that is one of the mandates to get rid of the highways, we don't need a larger, wider highway, we don't need a louder highway, we don't need a highway lower to us given us more pollution. We need to get rid of it fully and completely and the ...there is no utopia solution. The best solution, after sitting around de tables, the meetings, I have been to every conference they've had, every meeting, the people behind me... I've been heavily involved in this stuff. There's no utopia solution. The solution is, to do all of the... clean-up the neighbourhood. Give us back the neighbourhood.

1970 Transport en commun, Développement durable, relever le terrain pour l'élever au-dessus du trafic du centre-ville, the only manner which to do that, least complicated, is to get rid of this, we can retain 450 to 500 acres. This is what the City wants. It's mandated by the government, it's mandated by the province. I think we should do it.

In that vein, I would like to show you another thing with the preoccupations of the citizens and what not.

1985 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Monsieur Robertson, je vous demanderais de conclure.

1990 **M. DEREK ROBERTSON:**

1995 Ah, oui, c'est intéressant que tout le monde avait...c'est correct. I'll show you one more thing here. It's a very short two minutes thing, it's with regards to preoccupations of the citizens, is the manner of which the City of Montréal has...you know, the MTQ has made some changes to his proposal, most notably Pullman and Saint-Jacques having express bus lanes and more traffic coming down. There're closing Girouard and they're going to move a lot of traffic down to the south-west.

2000 I wanted to show you what we got last year with the closing of the *bretelle* for 3 months: not very pleasant. – Hopefully, if this works again -

PROJECTION DU FILM

2005 Bon, il y a juste une petite affaire qu'il faut que je montre. Le monsieur il parle avant que nous avons un bel petit coin de... Ça c'est...Ça fonctionne plus ou quoi? Jardin collectif, ça c'est le nom du beau petit jardin que tu vas voir avec des photos de monsieur avant, puis la madame qui s'en vient après moi, Carole Thériault.

2010 Oui, I'm one of the cofounders of that, we started this incredible little garden. We have 18 *bacs*, it's a quartier vraiment défavorisé, économique, on partage nos paniers une fois par semaine avec les HLM à côté de nous autres. Il y a aussi le *Centre des femmes* à Saint-Henri. It's a very viable, very viable group.

2015 The future of ours is written in the sky. This picture was taken over Saint-Henri the day we had our *manif* on April 19th. It was by coincidence, no one else was doing something else, but there's a big question in the sky and the question is and the answer is, anything is possible, whatever you want to do. Look at that beautiful rainbow, we have a beautiful chance to do something nice and we can do it if we wish.

2020 These are just some of the people. The woman on the left is one who designed all those logos; you can see some of the people in the room tonight. There's other people here, working, le jardin, clean-up with one of the residents in the neighbourhood, that's in the south side of the Canal, looking at the beauty; there's the other way; this is a...we had a party in the Allée des Tanneries last summer, the police were there, they had a great time, no one...it was very, very positive, reclaimed the streets.

2025

Here is a picture, you'll notice a lot of people behind us here, tonight this is in the jardin where they had weekly barbecues every week; you can see right there, it's so lovely and green, but you can also see the column right behind us, and right above it, is that wonderful highway.

2030

There's a wonderful little *manif* and the madame was very implicated in the movement for the longest time, has worked very, very hard to clean up the Village des Tanneries, and done a heck of a job, if I may say, on mobilizing people and sensitize them to the issues at hand.

2035

Here is our future little fellows there, proud little residents that are going to stay around, they want to stay around, we would like them to stay around, we need a clean environment for them to stay, they rightfully deserve it. This thing has to be "go". You're going to knock down half this building if they build the thing monsieur wants, and this is bad enough, imagine un mur béton. That is harsh.

2040

When you're going to have 3 storeys solid with a wonderful 21st Century sound barrier, that's really going to imprison the south-west too much too much. Here is a wonderful picture in the winter of our jardin, looking towards the 720, ici la rue Saint-Rémi, here's in the winter and here comes the wonderful summer taken yesterday; here it is, there's the contrast. I mean, it's a wonderful, beautiful vibrant little world that we live in down there and we deserve to keep it, and we can't loose anymore of our members.

2045

We are loosing them all, because they're obliged to move out of the neighbourhood, they're frightened for their future and they're going to get before they get expropriated. It's very, very sad. We had a party a couple weeks ago, May 23rd, it was a wonderful time, 150 people, we had at least for the kids, hot-dogs, 35-40 kids during the day, 120 people during the night, we had two bands, we had DJ, it's a very vibrant corner of the world.

2050

We are going to have more events this summer. Jus to show you how vibrant it is here. Three young ladies that live in the HLM right behind us, they're junior gardeners; their parents gave them permission to come and work in the garden to help lower the cost of the food. It is incredible, as you well know; high inflation for food these days is not easy for anyone, less alone these people down here. They need to chance to stay.

2055

And there's the mobilization for the Turcot, which is one last thing I would like to close with, is all this legitimacy of your things. Those posters, which are against the law, I put them up myself. They're still posters up from the provincial and federal elections, so it's O.K. I put them up, because I believe citizens need to be aware of what's going on.

2060

You folks with your budget. I, on the beginning of your *séances* last month, the Friday morning and the Monday morning, I got out of bed at 4h30 in the morning to go put up your posters, the posters that you guys put out, which are fancy-pants logos, I was putting

2065

2070 them up by myself in the metros around here, Saint-Rémi, St-Henri, Lionel-Groulx,
Charlevoix and Vendôme.

2075 I don't understand with a million dollar budget or two million dollar budget, I don't
know what your budget is for this, but how am I, as a private citizen, not even the community
groups had the time to go out, but more importantly why weren't you people, not yourselves,
heaven forbid, but why was your organization not announcing this in a little more public
manner.

2080 The words I'll use is "atrocious", your lack of clarity. You've done the very minimum
with the law and that's unacceptable in the future. I would think, I'm not passing judgement
personally, but I think you would go back and ask the Bureau to reflect on that. You need to
publicise yourselves more, you need to tell people about it, people need to be informed, it's
their right. See those... I put that up at Saint-Henri metro, at 4h30 in the morning, Monday
and the Friday to make sure the people know. It's not up to me. It's up to you guys and it's
up to them over there to do it. It's not for me. And it's sad that the we and the community has
2085 to do it ourselves. It's just another example of lack of...

I'll terminate with I think you guys have done a great job. I was asking the first
week...

2090 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Alors, c'est noté, Monsieur, je vais vous demander de maintenant terminer votre
présentation.

2095 **M. DEREK ROBERTSON:**

Parfait. Merci beaucoup pour votre patience, puis c'est dommage que soit pas
mandaté pour une séance pour le vrai. Je vais rester ici pour madame Thériault, je vais
l'aider aussi avec ses photos. Merci beaucoup.

2100

M. MICHEL GERMAIN, président:

2105 Merci. (Applaudissements) Alors, s'il vous plaît, pas de manifestation, s'il vous plaît.
Donc, nous invitons madame Carole Thériault maintenant à s'avancer. Bonsoir, Madame, à
vous la parole.

Mme CAROLE THÉRIAULT:

2110 Merci. J'aurais aimé vous parler de beaucoup de choses. Je sais que le MTQ a
disposé de tout le temps voulu pour présenter son projet, mais il nous est quand même
arrivé avec un projet inachevé sur lequel on doit se prononcer. C'est assez difficile.

2115 Pour ma part, je ne compte pas les heures passées sur la préparation d'un mémoire qui ressemble à un projet du MTQ, parce qu'il est inachevé aussi. J'aurais aimé vous parler de surconsommation, d'insouciance, d'inconscience, de lucidité, d'audace et de courage aussi. Je vais passer par-dessus.

2120 J'aurais aimé vous parler de PNB, mais de BNB, le Bonheur National Brut, aussi. Je vais passer par-dessus.

2125 En ce qui concerne le processus BAPE, je suis pas la seule à vous avoir dit qu'il s'agissait d'une première expérience, puis j'ai trouvé ça extrêmement éprouvant. Il fallait bien sûr rester à la première partie pour être informé du projet, d'abord, puis on eu qu'à peu près un mois pour avoir, bien, pour avoir l'information qu'ils nous ont donnée, mais qui n'est toujours pas toute là, de toute façon.

2130 Pour le citoyen lambda que je suis, c'était assez difficile de poser des questions pertinentes vu le contexte, vu l'ampleur du projet, la pléthore des impacts, parce que c'est pas juste une autoroute. On m'a dit que je voulais peut-être en faire trop, ça m'a choquée.

2135 Dans un premier temps, c'est ça, je m'explique pas l'urgence de se prononcer sur un projet inachevé, incomplet et en évolution. Puis dans un deuxième temps, s'agissant d'un mégaprojet que nous devons tous payer, en plus d'être expropriés, ça bouleverse de nombreuses vies et un quartier.

2140 Alors je suis pas sûre que c'est un réel exercice de démocratie, même si, je pense que vous fêtez votre 30^e anniversaire, mais je trouve ça plus que serré comme échéancier. Cet échéancier-là a été imposé, puis orchestré par le MTQ lui-même, puis il n'est pas de nature à une vraie et pleine participation citoyenne; une preuve étant que peu de citoyens directement concernés se sont présentés.

2145 - Vous me direz quand mon temps sera fait ou que j'en approcherai la fin. Je trouve qu'il y a beaucoup de gens, je suis pas la seule, moi je manque de sommeil, depuis particulièrement, plus une semaine, là, je trouve ça plate qu'on soit écarté rapidement.

2150 De ce temps-ci, bien, c'est ça, je néglige l'entretien ménager, je néglige la cuisine, maison, je néglige mes plantes, elles sont toutes en train de mourir, je néglige mes chiens, je néglige ma santé, puis je prends même des risques sur ma vie parce que mon médecin m'a fortement recommandé de consulter des experts dans les plus brefs délais, mais j'ai trop d'urgences à rencontrer.

2155 Je suis insatisfaite du mémoire que je présente. Il y a trop d'information, c'est indigeste pour des profanes. J'ai pas trouvé non plus, mais vous devez les connaître les statistiques d'expropriation pour la construction de ce qui tombe maintenant. J'improvise aussi. J'ai entendu cette semaine, des municipalités qui disaient que le MTQ leur devait ou

était en dette par rapport à ces quartiers-là; bien, nous on nous a déjà charcutés, puis on revient cogner sur le même clou et puis c'est clair que là ça va tuer le village.

2160 J'ai fait des recherches, j'ai trouvé un très beau document très intéressant, j'ai essayé de résumer ça pour l'historique. Saint-Henri c'est pas simplement un quartier ouvrier, c'est dans notre coin un ancien Village de Tanneurs. Ces tanneurs-là, ils se sont bâti une communauté, puis tellement forte que finalement c'est le Village des Tanneries qui était comme quand il y a eu fusion de trois villages, c'est ce village-là qui a donné le nom à la fusion des trois petits villages.

2165 Et puis on voit à travers...c'est un document de quelques centaines de pages, qu'il y a eu à partir de la seconde moitié du XIXe siècle, l'urbanisation s'étend, déjà, il rejoint Saint-Henri et que déjà aussi, ce développement-là de cette petite ville, ça découle pas uniquement de la saturation du territoire montréalais, mais plutôt et surtout, grandement attribuable à certains investisseurs qui y voient l'occasion de réaliser de formidables profits.

2170 Et puis je pense que l'histoire se répète, parce qu'on en a que pour le potentiel futur de reconstruction. Ces terrains valent cher, ils sont à côté du centre-ville, à portée de 5 minutes on est au centre-ville en transport en commun. Je sais pas comment madame Boulet a pu se laisser convaincre qu'il était temps de présenter aux citoyens ce projet inachevé, impopulaire, enclavant, expropriant, démesuré, non écologique, sans vision, sans ouverture à d'autres alternatives moins intrusives.

2180 Je sais pas comment sensibiliser les commissaires du BAPE. Je vous sens plus préoccupés par l'ajout de stationnement que le maintien dans les lieux de gens qui viennent à peine de se relever d'une cicatrice qui est là depuis 40 ans.

2185 Je comprends pas non plus qu'on se tarde d'être les 4^e au monde au niveau de l'expertise de construction d'autoroute quand elles tiennent pas plus que 50 ans. Je trouve ça assez révoltant aussi que, c'est ça, on a construit vite. Moi j'enseigne dans le quartier, puis je sais qu'un devoir vite fait, c'est pas un bon devoir. Donc, on l'a mal fait, on l'a fait vite, on l'a fait pour l'Expo, on a fait ça pour épater le monde, et puis en plus on l'a pas entretenu.

2190 Donc, là il tombe en décrépitude et puis ce qu'on va faire, c'est qu'au lieu de le reconsolider, on va rebâtir d'autre chose, on va ré-exproprier, puis on va mettre ça plus gros.

2195 J'ai l'impression qu'on assiste à une fourberie. En tout cas, moi j'ai l'impression qu'on nous a pas tout dit, puis je vais vous dire comment je vois les choses. Je pense que le MTQ sait pas comment opérer sur l'échangeur Turcot, au nom de la sécurité, il doit agir pour rassurer une population qui s'inquiète à juste titre. Cependant, plutôt que de consolider l'autoroute 720 actuelle, comme il a été capable de le faire sur cette même route, construite en même temps, entre Atwater et Guy, puis de procéder avec toute la diligence requise sur l'échangeur, le plus problématique, je pense que le MTQ choisit de se donner du temps faisant ce qu'il sait le mieux faire : construire une autoroute en remblais.

2200 Il envoie à ce moment-là à la population le message qu'il est proactif maître-d'œuvre, pour ce faire il doit exproprier. On parle ici de remblais hauts de deux étages de maison, ça exige une emprise du sol énorme, puis l'avantage de procéder aux expropriations dès le début m'apparaît multiple. Le drame humain se jouera dans le premier acte. Le MTQ espère obtenir l'assentiment ultérieur de la population générale au fur et à mesure de ses travaux. Il

2205 gagne du temps à trouver la solution pour l'échangeur.

Le haut remblais lui permet de raccorder des bretelles plus facilement, et tant qu'à avoir une si grande enveloppe budgétaire, il préfère le refaire plutôt que de le consolider, puis quand son ouvrage sera terminé, bien, il pourra mettre plus de pression, puis revenir

2210 justifier la nécessité de poursuivre et d'aller dans l'est. Les terrains qui vont être récupérés par la Cour Turcot ou par la rue nord Cazalais, probablement vont être reconstruits en condos, ça sera pas pour nous, et puis ça va être nouveau, puis de toute façon, on est en train de détruire le patrimoine, puis le passé de la Ville de Montréal.

2215 Parce que le Village des Tanneries, ce que j'ai compris, ça date du début de la colonie, on parle ici de 1867 à 1905, puis là on est rendu à une troisième période, là, j'ai pas trop résumé, commence avec l'érection de la Paroisse Saint-Henri des Tanneries qui remplaçait un petit village qui avait pas de nom officiel.

2220 Je pense qu'on est dans une société utopique, qui rêve d'une croissance sans limite, puis ça nous plonge tous dans une crise multiple. On ne peut plus caresser un bon économique, petit ou grand, dans contexte écologique. La crise écologique est mondiale, puis elle s'accélère. Demain, vous allez avoir un rapport de Québec Solidaire et ces données-là sont certainement troublantes. À mon avis, on ne peut plus ignorer l'ensemble

2225 des voyants rouges qui s'allument un peu partout. Les scénarios les plus conservateurs, vous devez connaître le GIEC, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, qui a été chargé par l'ONU, qui est quand même sérieux.

Je rajouterai deux choses à ce mémoire, c'est que nous ne devons pas, ici,

2230 Madame, Messieurs les Commissaires, nous insensibiliser aux estimations chiffrées de scientifiques, qu'ils nous ont donnés. Moi j'ai toujours en tête l'image, que vous avez certainement vue à la télévision aussi, d'un homme debout sur une plage de l'Asie du sud-est, puis qui regarde venir sans bouger le tsunami en décembre, je pense que c'était décembre 2006, puis on le voit se faire ramasser parce qu'il a jamais vu ça et il ne peut pas

2235 réagir. Cette incompréhension de ce qu'il lui arrive lui a coûté la vie, puis nous sommes déjà, le deuxième point que je rajouterai à ce mémoire, c'est que nous sommes déjà, pas demain, pas à la veille, mais nous sommes déjà dans la sixième extinction massive planétaire.

2240 On dit, il y a quelqu'un qui a dit pendant son allocution, un nombre d'espèces en train de disparaître, mais c'est qu'on n'a même pas de toute façon, on peut pas prétendre à connaître, à faire la nomenclature exhaustive de tout ce qui existe sur terre, ça fait qu'on sait pas ce qu'on perd.

2245 Le climat terrestre, c'est une machine complexe. Notre activité a compromis cet équilibre fragile. Je pense que si nous n'adaptions pas notre mode de vie au climat, notre survie, avant même celle de nos enfants, risque fort d'être irrémédiablement compromise.

2250 Nous sommes à une croisée des chemins; l'indifférence n'est plus une option viable, si on veut pas le reconnaître, moi j'anticipe les catastrophes. Puis je suis pas catastrophique ni négative, je pense que je suis juste réaliste. Je pense que ce que le GIEC nous prédisait pour il y a 100 ans, arrive 80 ans plus tôt, donc c'est au bord.

2255 Même le premier ministre du Québec parle des défis qui sont devant nous, puis qu'il nous dit, ça c'était un extrait d'allocution de son discours inaugural du 10 mars à l'Assemblée nationale : *« Cette économie que tous les pays du monde essaient aujourd'hui de relancer, c'est une économie qui a fait une si mauvaise utilisation des ressources de la planète, qu'elle est devenue une menace. Il y a aussi une crise environnementale. »*. Moi je pense que la cause commune à ces crises, c'est l'oubli du réel. Le réel, c'est pas les stationnements, c'est pas les autoroutes, c'est l'écosystème. *« J'ai la profonde conviction que - je reprends le discours de monsieur Charrette - j'ai la profonde conviction que cette double crise déclenchera la véritable révolution du développement durable, un monde meilleur en émergera et le Québec y contribuera. »* J'ai hâte de le voir à l'œuvre.

2260

2265 J'ai oublié de vous poser une question au tout début. Les recommandations du BAPE, est-ce qu'elles sont remises à la ministre du Développement durable et des Parcs ou au Conseil des ministres?

M. MICHEL GERMAIN, président:

2270 Pour préciser, le BAPE remet, c'est un avis qu'il remet à la ministre. L'avis, donc sous forme de rapport et la ministre a un maximum de 60 jours pour rendre public le rapport. À la suite du rapport et de l'analyse environnementale faite par son ministère, elle fait une recommandation au Conseil des ministres, mais la recommandation, disons, n'est pas publique, c'est la décision du Conseil des ministres qui a ce moment-là est publique. C'est comme ça que ça fonctionne.

2275

Mme CAROLE THÉRIAULT:

2280 Donc, on dilue de plus en plus.

La démesure, quant à moi, ça consiste à pas respecter la proportion ou l'idée fondamentale qui relie le beau au bien, l'esthétique à l'éthique. Mais je pense que c'est un concept auquel on est pas encore arrivé.

2285 J'entends parfois des voies discordantes qui parlent de bouleversements planétaires récurrents, puis qu'en tant qu'espèce supérieure, on va s'y adapter, puis qu'on va relever les

défis, alors la seule pensée magique, d'autres pays vont nous apporter des voitures moins polluantes ou d'autres technologies, puis pendant ce temps-là on continue. Le Canada a pas une très bonne réputation, il a signé l'accord de Kyoto, mais il est un des plus grands pollueurs.

Je répèterais que toutes les énergies fossiles qui ont mis des centaines de millions d'années à s'accumuler, donc nous il nous a fallu à peine 200 ans de consommation frénétique pour en brûler la plus grande partie. Malgré les nombreuses mises en garde des experts sur le climat, malgré les dangers mille fois dénoncés de cette pollution industrielle, nous n'avons jamais accepté de réduire vraiment nos émissions de gaz carbonique. Il y a pire, des hommes d'affaires n'entrevoient que des profits potentiels générés par les fontes de l'Arctique, ils ne voient pas les conséquences, mais ils veulent aller chercher le métal qui est sous la glace, qui est un GES beaucoup plus toxique que le monoxyde de carbone et ils savent même pas comment ils vont le capter. Je pense qu'on est dans la «*schnoute*».

Je voulais rappeler aussi plus concrètement, l'autoroute 720, selon les données du MTQ, on voit que 41% des utilisateurs sont des navetteurs, 3% pour les études, d'autres motifs qu'on connaît pas, or enquête, on sait pas ce que ça veut dire non plus. Mais on apprend que pas moins de 48% des véhicules qui traversent le complexe Turcot viennent en fait de l'Île de Montréal et puis l'autoroute 720, elle serait supposée être développée comme corridor pour arriver plus vite de Dorval au centre-ville, mais là finalement, c'est un peu tout le monde qui la prend.

J'ai beaucoup apprécié le discours du monsieur qui était venu du West-Island pour nous dire que c'était bien de se rapprocher du centre-ville, puis il parlait de ses garçons, puis ça m'avait beaucoup touchée parce que j'en veux pas aux gens du West-Island, probablement que s'ils connaissaient les conséquences de ce qui nous arrivent, ils sympathiseraient.

Je comprends aussi que pour vous on est des anonymes, probablement des citoyens interchangeable.

On dit que l'accroissement de l'accès à l'information, les communications, la capacité de s'organiser rend une partie de la société civile capable d'acquérir beaucoup plus d'influences. La société civile comme le secteur des entreprises est devenu un joueur puissant qui ne peut plus être ignoré dans la gouvernance mondiale; mais c'est ce que le MTQ ne veut justement pas, parce que des citoyens mieux informés, plus aptes à s'approprier un tel projet qui est décrit en langue d'experts, si on leur accordait un délai qui tienne compte de leur réalité quotidienne, qui est très différente de celle du promoteur, dont c'est le boulot avec tous ses moyens et effectifs, moi j'aurais eu raison de me sentir ou de me croire traité avec équité, ce qui est pas le cas, parce que c'est au prix du mépris de ma santé, puis de celle des gens ici. Tout le monde est fatigué

2330 **M. MICHEL GERMAIN, président:**

Madame Thériault, je vais vous demander de conclure, s'il vous plaît.

2335 **Mme CAROLE THÉRIAULT:**

Oui, j'ai compris, merci. Dans une société durable, les ressources doivent être utilisées efficacement et équitablement de façon à pouvoir satisfaire les besoins humains de base partout sur la planète. Ce qu'on fait ici, ça a pas d'incidence juste ici, on est responsable d'accroître la pollution qui va affecter tout le monde.

2340

Monsieur Charest, pour reprendre son discours, disait : «*Nous serons tous les jours, le gouvernement de tous les Québécois et nous ne ménagerons aucun effort pour accompagner ceux qui auront besoin d'aide, pour soutenir nos familles, nos communautés, nos entreprises. Nous devons aujourd'hui plus que jamais nous sentir responsables les uns des autres et nous réunir dans cette assemblée, dans nos villes, dans nos régions, avec le désir d'amortir les chocs du présent et de préparer l'avenir.*» Je suis sceptique.

2345

M. MICHEL GERMAIN, président:

2350 Alors je vous remercie pour votre témoignage.

Mme CAROLE THÉRIAULT:

J'ai oublié de vous le dire, mais je voulais vous montrer, ça c'est la haie de saules que madame Judy Negley avec d'autres citoyens du quartier, il y a à peu près 5 ans, ont installée le long du chemin de fer. On voit très bien l'échangeur Turcot en arrière, si on se déplace juste en traversant l'autre côté, c'est toute la différence; on voit peut-être une petite section, puis je pense même plus, et puis ça c'est l'œuvre de citoyens sur leur temps, en quêtant des sous.

2360

Fait que je me dis que le remblai, puis l'aménagement, puis le développement durable du MTQ, bien, j'y crois pas tellement, parce que s'il avait voulu ça, il aurait planté lui-même cette haie de saule; on n'aurait pas un terrain mal aménagé à côté de l'autoroute 720 derrière chez moi. Puis il y a tellement d'autres solutions, mais je vous les ferai parvenir dans mon mémoire, que j'espère que vous lirez.

2365

M. MICHEL GERMAIN, président:

2370 Très bien, je vous remercie. Alors nous allons maintenant inviter monsieur Francis Lapierre. Bonsoir, Monsieur.

M. FRANCIS LAPIERRE:

2375 Bonsoir tout le monde. Bonsoir, Monsieur et Madame la Commissaire. Donc, c'est ça, j'ai intitulé mon mémoire *Humaniser Turcot*, vient de la coalition pour humaniser la rue Notre-Dame. Donc, premièrement, je dirais que je regrette de ne pas avoir plus de temps pour faire mon mémoire, que ç'aurait pas été remis en automne, je devais déménager, là, bon, je suis pas dans les expropriés ici, j'habite même pas le quartier; d'ailleurs, c'est pour ça que dans ma préface j'explique un peu pourquoi je suis devant vous ici ce soir.

2380 Donc, c'est que j'ai été journaliste communautaire, que j'ai rencontré Richard Bergeron de Projet Montréal et son projet de nouveaux tramways m'a ébloui. Alors à ce moment-là, j'ai commencé à m'intéresser à l'urbanisme, au transport et puis ensuite je me suis impliqué dans la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve, je me suis intéressé à la rue Notre-Dame qu'on voulait transformer en autoroute.

2385 Et par la suite, j'ai découvert que Turcot, puis le pont de la 25, c'était finalement le même projet qu'on présentait par petits bouts. Alors, mais c'est le même projet autoroutier, finalement, qu'on présente à la population par petits segments, mais qui va résulter en un afflux de véhicules automobiles en provenance des banlieues, autant de Laval que de la deuxième couronne, vers le centre-ville de Montréal et les anciens quartiers de Montréal.

2390 Donc, c'est ça. Je parle aussi du contexte politique, où je vois que, bon, moi ça fait trois ans que je pose des questions à l'Hôtel de Ville, en particulier sur la rue Notre-Dame et puis aussi sur maintenant l'échangeur Turcot. Et puis je suis très déçu de voir que nos politiciens, la façon que ça fonctionne la démocratie et la façon que nos politiciens répondent à nos questions, c'est vraiment désolant, j'ai pas de mot pour dire à quel point c'est...c'est vraiment désolant et puis je trouve qu'au niveau de la politique québécoise, on a comme une situation de blocage.

2400 Les gens qui auraient des idées, une vision, le courage de leurs convictions arrivent pas à atteindre le pouvoir et ceux qui ont pas de vision, qui ont pas le courage de leurs convictions, qui...ils restent au pouvoir, puis ils empêchent, finalement, les autres d'accéder au pouvoir et de faire des projets intéressants pour la population en général. Alors c'est ça que je trouve au niveau politique, là, j'entrerai pas dans les détails, sinon ce serait trop long, je me suis comme un petit peu étendu sur le sujet. J'ai quand même écrit comme une page et demie là-dessus.

2410 Et puis je vais quand même souligner ma crainte, là, dans tout ça, c'est que ma crainte, qui a déjà été exprimée par d'autres participants, et que ces représentations au BAPE ne soit qu'une autre consultation bidon où même si les commissaires sont de bonne volonté, ils aient les mains liées et ne puissent faire trop de vagues et que si jamais ça arrivait, de toute façon la ministre de l'Environnement rejeterait leurs recommandations ou encore le MTQ passerait tout simplement outre, comme c'est déjà arrivé. Le seul espoir est

2415 que quelqu'un trouve le moyen de faire sauter le verrou politique actuel avant qu'il ne soit trop tard et ce sans recourir à la violence.

2420 Donc, bon, comme mon mémoire s'intitule *Humaniser Turcot*, donc j'ai un petit paragraphe où je parle de c'est quoi «humaniser», selon mon optique; je suis pas un spécialiste, comme je crois l'avoir déjà dit.

LECTURE DU MÉMOIRE

M. MICHEL GERMAIN, président:

2425 Monsieur Lapierre, je vais vous laisser, si vous pouvez conclure en 2-3 minutes.

M. FRANCIS LAPIERRE:

2430 *Wow!* Je crois que ça sera pas vraiment possible, là. Je vais essayer de résumer au maximum. Je sais que j'ai de....

M. MICHEL GERMAIN, président:

2435 Ce qu'on demande aux gens, c'est pas de nécessairement de lire textuellement leur mémoire, mais d'en faire une synthèse. Mais là dans ce cas-ci, non seulement vous lisez textuellement, mais vous commentez vos propres paragraphes à chaque paragraphe. Je vous demande de conclure en 2-3 minutes.

M. FRANCIS LAPIERRE:

2440 Pour moi c'était un point très important, là, donc j'ai lu textuellement. Bon, je vais résumer pour le reste.

2445 Donc, dans le chapitre 6 du document de la Direction de la santé publique de Montréal, l'aménagement urbain intervenir en amont. On revient aux bases de l'aménagement, puis des principes urbanistiques qui doivent prévaloir pour que la Ville soit en santé.

2450 Donc, on parle de croissance intelligente, qui repose sur 5 caractéristiques : la densification des secteurs, la croissance des communautés déjà desservies par des services d'infrastructures, la mixité des quartiers, la proximité des habitations, commerces et équipements communautaires, intégration des espaces verts et la mise en place d'alternatives aux déplacements en automobiles privées, le développement ou redéveloppement structuré en fonction de l'accès au réseau de transport en commun : le
2455 *Transit Oriented Development* ou TOD.

2460 Donc, ce qui est important de retenir ici c'est que la ville doit être dense, le plus possible et développer en fonction du transport en commun et puis avec le projet qu'il nous a proposé, c'est absolument pas le cas. On voit pas comment on pourrait intégrer ça à cette vision de ce que devrait être la ville. Donc, déjà à l'époque les gens de la Santé publique disaient qu'il y avait des décisions cruciales en matière de transport qui allaient être prises et effectivement on est à une de ces décisions critiques.

2465 Donc, là je vais essayer de résumer. Donc, il y a un détail, là, au niveau du pont de la 25 que je vais sauter, là, mais si je vous parlais de ce détail-là concernant les rocadés. Donc, il serait important pour le camionnage qu'on complète un circuit de rocadés, c'est-à-dire une voie de contournement pour les camions autour de la Ville de Montréal, mais qui ne passe pas dans Montréal directement, comme, par exemple, passer par la future autoroute Notre-Dame ou encore le complexe de l'échangeur Turcot.

2470 Et puis, bon, la Santé publique parle beaucoup des effets pour la pollution et des gaz à effet de serre sur la population. Bon, c'est, comment je dirais ça, c'est très inquiétant parce que ça affecte le développement des jeunes enfants et aussi au niveau des vieillards, je crois, dans les 100 ou 200 mètres autour des axes routiers à grand débit; alors ça affecte la santé des gens, c'est vraiment sérieux.

2480 Ensuite, il y a pas d'étude qui dit qu'est-ce qui va arriver lorsqu'on va abaisser les structures au niveau du sol, est-ce que ça va accroître les impacts sur la population au niveau de la santé? C'est un gros point d'interrogation. Il y a pas eu aucun dispositif pour capter l'air ambiant au niveau des voies respiratoires humaines, autant des adultes que des enfants, pour évaluer le danger à ce niveau-là. Donc, ce serait des choses à faire, qui auraient dû être faites.

2485 Bon, ça augmente les GES, mais je m'étendrai pas sur les gaz à effet de serre, il y en a beaucoup qui en ont parlé plus abondamment que moi.

2490 Je rappelle que la voiture électrique, c'est pas la panacée, parce que entre autres, au niveau de la santé publique, l'afflux de véhicules au centre-ville provoque des accidents; il y a 50 morts chaque année à Montréal et puis, je crois, que c'est 12 000 blessés à Montréal, j'ai pas pris la statistique au niveau du centre-ville, mais elle est assez élevée. Donc, plus on amène de véhicules automobiles, même s'ils étaient électriques, entièrement propres, ça réglerait pas le problème, puisque ça créerait des accidents de toute façon.

2495 Et puis aussi au niveau de l'obésité, ce qui arriverait, c'est que le fait de ne pas marcher, de ne pas faire d'exercice, de cyclisme, etc., fait en sorte qu'il y a de l'obésité qui est développé et puis les études ont montré, je crois que c'est, oui, chaque kilomètre parcouru à pied sur une base quotidienne est associé à une diminution de presque 5% dans la probabilité d'être obèse; à l'inverse, chaque tranche supplémentaire de 60 minutes par jour passées en voiture, comme conducteur ou passager, correspond à une hausse 6% de la probabilité d'être obèse.

2500

M. MICHEL GERMAIN, président:

Monsieur Lapierre, je vais vous demander de conclure, s'il vous plaît, en deux, trois minutes, vous pouvez me lire votre conclusion, s'il vous plaît.

2505

M. FRANCIS LAPIERRE:

O.K. Donc, je crois pas que ces problèmes-là ont été envisagés par le ministère des Transports. Je crois qu'il faudrait consulter différents spécialistes en aménagement du territoire, des architectes, des urbanistes, des spécialistes en environnement, en écologie urbaine, pour se permettre, là, d'avoir une meilleure solution.

2510

Je crois qu'il y a des motivations cachées par le gouvernement, là, qu'ils veulent développer finalement l'est de Laval et c'est pour ça que pour le promoteur privé du pont de la 25, il faut que les gens qui vont rester à l'est de Laval aient un accès privilégié au centre-ville, donc passent par le pont de la 25, passent par la rue Notre-Dame et par Turcot pour se rendre aux différents points au centre-ville.

2515

Bon, là, j'ai déjà parlé de la voie de camionnage sur le pont Mercier.

2520

M. MICHEL GERMAIN, président:

Alors je vous demande de conclure, s'il vous plaît. Ça fait 4 fois que je vous le demande.

2525

M. FRANCIS LAPIERRE:

Excusez, bon, mais je fais de mon mieux. Il me reste seulement deux...O.K. Donc, on prend pas non plus compte des besoins locaux. Donc, les expropriations des gens, donc, c'est ça...et puis au niveau de la conclusion :

2530

Donc, la Ville de Montréal, mais surtout ses citoyens doivent être consultés et correctement consultés et correctement renseignés concernant un projet qui affectera leur avenir pour une très longue période, ce qui n'a pas été fait. De plus, il faut souligner l'interconnexion avec les projets du pont de la 25 et de l'autoroute Notre-Dame, qui auront pour effet d'amener...

2535

M. MICHEL GERMAIN, président:

(Applaudissements) Alors, je vous remercie. J'invite mesdames Julie Grondin et Josiane Paradis. Bonsoir, Mesdames.

2540

Mme JULIE GRONDIN:

2545 Alors Monsieur le Président, Madame et Messieurs les Commissaires, nous sommes deux citoyennes montréalaises et l'une d'entre nous habite le quartier St-Henri. Nous avons récemment complété une maîtrise en urbanisme et nous nous intéressons au projet, car celui-ci par son envergure constitue une opportunité inouïe d'influencer les répercussions environnementales qu'a le transport au Québec, tout comme le développement de certains secteurs de l'Île de Montréal.

2550 Alors nous allons d'abord effectuer un survol de nos préoccupations liées au projet et ensuite vous présenter quelques cas exemplaires.

2555 Alors, tout d'abord, nous avons des préoccupations par rapport à l'atteinte des objectifs du protocole de Kyoto. Selon le scénario prévisionnel du MTQ, la quantité totale de contaminants rejetés dans l'atmosphère par les véhicules empruntant le futur complexe Turcot va demeurer à peu près semblable à celle d'aujourd'hui, alors que pour respecter les objectifs de Kyoto, elles devraient avoir diminué d'ici 11 ans de l'ordre d'au moins 25% par rapport à son niveau de 1990.

2560 L'état québécois doit respecter ses engagements à ce niveau. La capacité véhiculaire des voies autoroutières ne doit pas augmenter, au contraire, des interventions contraignant l'usage de l'automobile doivent être intégrées au projet. Parallèlement, les mesures concernant le transport en commun doivent être revues, car ce que propose le ministère en ce sens n'est pas suffisant pour encourager un réel transfert modal.

2570 Ensuite, nous avons des préoccupations par rapport à la santé. La présence de voies autoroutières au sein de quartiers résidentiels a de nombreux effets nocifs sur la santé et le bien-être de leur population, et le projet de reconstruction devrait permettre de diminuer ces effets négatifs, soit la pollution de l'air, le bruit, les vibrations, les îlots de chaleur, etc.

2575 Également, les intentions du ministère des Transports concernant le transport actif sont nettement insuffisantes. L'unique mesure en ce sens, soit l'aménagement du sentier multifonctions sur l'éco-territoire de la falaise Saint-Jacques est questionnable quant à ses effets bénéfiques sur la santé des usagers, puisque les voies autoroutières occupent une position adjacente à ce sentier.

2580 Ensuite, nous avons des préoccupations par rapport à l'intégration au milieu. On peut difficilement parler d'intégration au milieu en fait lorsqu'on considère le futur Complexe Turcot, car on assiste plutôt dans ce cas-ci à une structure qui vient s'imposer à son milieu.

2585 Tout d'abord la nouvelle infrastructure intensifie l'enclavement des quartiers qu'il aborde et réduit la mobilité au sol, notamment il n'y a plus de passage sous l'autoroute au niveau des rues Hadly et Eadie, ce qui rend l'accès au Canal Lachine beaucoup moins aisé pour les habitants de Côte-Saint-Paul.

Maintenant, en termes de paysage, ce que nous présente le ministère des Transports comme mode d'intégration ce sont principalement des murs aveugles même s'ils sont gazonnés, même s'ils sont paysagés de façon esthétique, ce sont des murs quasi totalement imperméables et ceci, en plus de nuire à l'accessibilité de certains secteurs, nuit à la sécurité et à la convivialité des espaces. En somme, ils ne constituent pas des espaces attractifs.

Quant aux passages sous les autoroutes, le ministère assure qu'ils seront conçus pour favoriser la sécurité. Or un tunnel en soit constitue un lieu qui dégage une ambiance d'insécurité et par ce fait un type de voie que les piétons et cyclistes préfèrent éviter.

En bref, une structure routière sur talus ponctuée de tunnels peut constituer une solution envisageable lorsqu'il n'y a pas de développement dans son environnement immédiat, c'est-à-dire en milieu rural ou en banlieue, mais en milieu urbain il faut considérer qu'il y a des habitations, des commerces, des écoles, des entreprises, bref, des milieux de vie aux abords immédiats de ces voies. Et si la présence d'une structure routière surélevée est jugée absolument nécessaire dans une zone urbanisée, on devrait veiller à ce qu'elle soit la plus légère et perméable possible. Elle ne devrait pas, de plus, se faire au prix de logements.

Ensuite, par rapport au développement économique, une des justifications au projet présenté par le ministère des Transports est qu'il faut régler le problème de la congestion, car celle-ci a des conséquences néfastes sur l'économie. Or l'augmentation de la capacité d'une autoroute ne constitue qu'une solution temporaire à la congestion. L'expérience démontre que ce problème refait généralement surface quelques années plus tard. Alors plutôt que de dépenser de milliards de dollars pour revenir dans le même point de départ dans un futur qui n'est peut-être pas si lointain, le gouvernement du Québec devrait investir dans des solutions réellement durables.

Le transport en commun puisqu'il est appelé à gagner de plus en plus d'importance dans les villes à travers le monde au cours des prochaines années, pourquoi ne pas encourager de manière plus active le développement de ce créneau au Québec. Voilà qui pourrait être une façon de contribuer au développement économique viable de notre territoire.

Maintenant à une autre échelle, rien ne laisse présumer que la reconstruction du complexe Turcot sera favorable au développement des territoires qu'il traverse; au contraire, la lourdeur de l'infrastructure et les nuisances qu'elle risque d'entraîner la caractériseront sûrement plutôt comme un élément répulsif de la trame urbaine qui vient décourager les activités. Et pourtant, ces territoires qui sont traversés par ces voies autoroutières, puisqu'ils sont à proximité du Canal de Lachine et du centre-ville de Montréal, possèdent un potentiel de développement élevé pour la municipalité.

2630 Maintenant, nous avons des préoccupations par rapport au mode de conception du
projet. Si on pose un regard sur les structures gouvernementales à travers le monde, on
s'aperçoit que certains pays ont regroupé les acteurs décisionnels du transport, de
l'environnement et de l'aménagement; ce sont des domaines qui sont intimement liés et qui
ne peuvent être traités individuellement. Or, la structure de prise de décision actuelle au
2635 Québec sépare tous ces champs. Aussi dans le cas présent le projet du promoteur va à
l'encontre du Plan de transport de la Ville de Montréal, car celle-ci n'a eu son mot à dire
seulement lorsque l'élaboration du projet était dans un stade avancé.

2640 La Ville de Montréal, ainsi que les agences de transport de son agglomération
auraient dû être des partenaires actifs du ministère des Transports dès les premières étapes
de l'élaboration du scénario de reconstruction. De plus, une consultation publique au tout
début du processus de planification aurait permis d'intégrer de manière plus approfondie les
besoins, les préoccupations et les idées des citoyens et des acteurs concernés.

2645 Alors voilà pour le survol de nos préoccupations, maintenant, je cède la parole à ma
collègue.

Mme JOSIANNE PARADIS:

2650 Bonjour. Le MTQ affirme qu'il a examiné ce qui se faisait au niveau international en
termes de développement autoroutier, mais il nous offre un projet qui est quasi à l'identique
de ce qu'on a présentement et parce que nous on a observé dans nos recherches, en fait,
une toute autre tendance qu'on a notée, qui se dessine au niveau des idées progressistes.

2655 En fait, la tendance en termes d'intégration des infrastructures routières,
autoroutières, est beaucoup plus de l'ordre de l'intégration de la circulation de transit à la
circulation locale et ce afin de préserver les milieux urbains. Donc, dans une optique de
réduction de gaz à effet de serre et de lutte au réchauffement climatique et par l'obligation
morale du gouvernement du Québec, nous pensons qu'il se doit d'adopter des pratiques
exemplaires.

2660 En ce sens, un meilleur projet est possible et souhaitable pour l'agglomération
montréalaise. Par cela, nous allons vous présenter quelques exemples de boulevards
urbains qui ont été aménagés dans différentes villes à travers le monde, parce que nous
pensons que, du moins, on n'a pas d'exemple en termes d'échangeurs, on n'est pas des
2665 ingénieurs, mais en termes d'intégration dans le milieu, on pense que les boulevards urbains
c'est une voie souhaitable.

2670 Alors le premier exemple, c'est le cas du *Big Dig* à Boston, dont vous avez
probablement eu écho. En fait, c'est une ancienne autoroute sur pilotis de 6 voies, c'était la
Centrale Artery qui accueillait un flot de voitures de l'ordre de 200 000 véhicules par jour,
donc une infrastructure plutôt importante.

2675 Bien que le cœur du projet réside dans la construction d'un tunnel enfoui sur la terre... en fait, ce que vous voyez là, ça démontre que ça touche vraiment l'agglomération de Boston, la première photo, et ensuite on va se concentrer plutôt sur la portion du boulevard urbain qui a été construit au cœur du centre-ville de Boston, donc, la portion ici sur la carte en fond noir.

2680 Alors vous voyez ce qu'il y avait avant, donc une autoroute sur pilotis qui traverse carrément le milieu urbain et ce qui s'est passé après. Donc, ce que je disais, évidemment il s'est construit un tunnel qui sert à la circulation de transit, donc qui enlève déjà des véhicules, mais ce qu'on veut vous présenter c'est vraiment le traitement de l'intégration du boulevard urbain dans un milieu de forte densité, donc dans un milieu de centre-ville.

2685 Ce projet est exemplaire dans le sens qu'il a su vraiment bien s'intégrer à son milieu, il a su favoriser l'appropriation des lieux par les piétons et il a su faire des aménagements à échelle humaine.

2690 Le boulevard donc permet, vous voyez une autre photo ici, le boulevard permet des circulations de transit, et vous le voyez pas, mais du côté ouest, en fait à droite de la photo, il y a les rives de la Charles River, et donc les piétons peuvent s'y rendre de façon beaucoup plus aisée qu'auparavant.

2695 Donc, ça c'est un premier point. Ça facilite l'appropriation par le piéton, ensuite il y a plusieurs aménagements conséquents qui ont vu le jour par le dégagement de plus de 120 hectares au sol qui ont permis l'aménagement, pas seulement dans la portion du centre-ville, mais dans toute la portion de 45 parcs et de places publiques. Dans la portion du centre-ville, 25% de l'espace récupéré a servi à développer l'offre commerciale et l'offre de détail, mais aussi l'offre résidentielle.

2700 Alors c'était un boulevard urbain de trois voies dans chaque direction, dans lequel, ce qu'on voit ici et les trois photos en dessous, on voit, en fait, c'est les trois parcs qui occupent les trois parcelles du Rose-Kennedy Greenway.

2705 Une autre caractéristique de ce projet-là, en fait, c'est que ç'a été réalisé par l'état, mais en partenariat étroit avec la Ville de Boston et différents acteurs concernés, dont les citoyens qui ont élaboré avec les autorités concernées l'aménagement des parcs.

2710 J'avais quelques photos à vous présenter de la rue Nueve de Julio à Buenos Aires, c'est une rue, en fait, qui est extrêmement large, elle compte une vingtaine de voies pour les automobilistes, mais le but c'était pas de défendre l'idée d'une rue gigantesque, mais plutôt de démontrer qu'il était possible de faire cohabiter une circulation à haut débit avec un milieu urbain. Donc, on retrouvait sur ces photos-là, on voit qu'il y a beaucoup de places qui ont été aménagées de part et d'autre du boulevard, des placettes, beaucoup de liens piétonniers.

2715 Donc, c'est une rue qui est autant appropriée par les voitures que par les piétons, puis il y a beaucoup de commerces qui se sont développés de part et d'autre de la rue, des

logements, des institutions, des équipements. Donc, c'est pour montrer que la forte présence d'autos n'empêche pas la création d'un milieu urbain, finalement.

2720 Puis pour terminer, nous avons l'exemple d'un geste radical qu'a posé le gouvernement de la Ville de Séoul. Alors c'est la rivière Cheonggyecheon, c'est une rivière qui avait été recouverte à la fin des années 60 par une autoroute dont le flux automobile était d'environ 170 000 voitures par jour et elle fut démolie en 2002, afin de restaurer la rivière. Et parallèlement à cela, le gouvernement a revu le système de transport en commun.

2725 Donc, les résultats de ce projet-là ont été extrêmement positifs, car non seulement la congestion a été réduite du fait que les automobilistes ont été poussés à revoir leurs habitudes de déplacement, mais également ça a permis d'ajouter beaucoup de valeur au milieu. Il y a eu une très grande hausse des investissements suite à la mise en œuvre de ce projet-là.

2730 Donc, on voit qu'il y a des endroits dans le monde où ils sont beaucoup plus à l'avant-garde qu'ici au Québec en termes de transport.

2735 Donc, pour conclure, contrairement à ce qu'affirme le promoteur dans ce cas-ci, nous trouvons que l'approche selon laquelle le projet de reconstruction du complexe Turcot a été conçu n'est pas véritablement une approche intégrée. Un projet réellement intégré aurait tenu compte dès les premières phases de son élaboration des points de vue des multiples acteurs concernés. Les réflexions auraient englobé un territoire beaucoup plus vaste; elles ne se seraient pas limitées au seul secteur de l'actuel complexe autoroutier. Et de plus, ses réflexions auraient tenu compte d'une palette beaucoup plus élargie des modes de transport à notre disposition et non presque exclusivement de l'automobile.

2740 Et de plus, ses réflexions auraient tenu compte d'une palette beaucoup plus élargie des modes de transport à notre disposition et non presque exclusivement de l'automobile.

2745 Donc, pour toutes ces raisons, nous sommes d'avis que le projet de reconstruction du complexe Turcot, tel que présenté par le ministère des Transports, ne devrait pas être autorisé. Merci.

M. MICHEL GERMAIN, président:

2750 Mesdames, nous vous remercions pour votre présentation. Effectivement sur internet, moi aussi j'ai essayé de faire des recherches sur Internet ou bien regarder les différents cas que les gens nous mentionnaient, et effectivement je ne suis pas parvenu à trouver un cas d'échangeur, par exemple, qui aurait été reconstruit souterrain. D'ailleurs, je ne peux pas parler pour Séoul parce que j'y suis jamais allé, mais pour Boston, où on a le *Big Dig*, au sud le grand échangeur, dont j'oublie le nom, est toujours là, et même il a été en partie reconstruit. Donc, il était aérien.

2755 *Big Dig*, au sud le grand échangeur, dont j'oublie le nom, est toujours là, et même il a été en partie reconstruit. Donc, il était aérien.

 Donc, ça pousse quand même la question, ça pose la question de la complexité d'essayer d'enfouir un échangeur. Il faut, je pense, être conscient de ça étant donné que, je

2760 dis pas qu'il n'y a pas de cas dans le monde, mais à date on ne nous en pas présenté et j'en ai pas trouvé non plus sur internet.

Et votre présentation était très intéressante, je vous remercie.

2765 **Mme JOSIANNE PARADIS:**

Merci.

M. MICHEL GERMAIN, président:

2770

Alors, mesdames Julie Grondin et Josiane Paradis étaient nos dernières participantes. Avant de terminer la soirée, nous avons un droit de rectification. Donc, monsieur Alain-Marc Dubé du ministère des Transports. Si vous voulez attendre un petit instant, Monsieur Dubé, le temps qu'on ferme....Bonsoir, Monsieur Dubé.

2775

M. ALAIN-MARC DUBÉ:

2780 Bonsoir, Monsieur le Président. Je vais faire ça très court compte tenu de l'heure. Simplement pour rectifier un certain nombre de points dans plusieurs présentations ce soir, on a, dont la dernière est celle de monsieur Zovilé.

2785 On mentionne que le ministère, on semble indiquer dans les présentations que le ministère est responsable de la planification des pistes cyclables sur le territoire de l'Île de Montréal, de la planification et de l'implantation des pistes cyclables sur le territoire de l'Île de Montréal. Je pense qu'on a déjà mentionné que cet élément-là relève de la Ville de Montréal et que le ministère a consulté la Ville pour savoir ce qui devait être intégré à l'intérieur du périmètre du projet et a intégré dans le projet tout ce qui avait été demandé en termes de pistes cyclables au niveau du projet.

2790 C'est la même chose aussi au niveau des trottoirs. On a déposé les tableaux, vous avez vu aussi dans les présentations, donc au niveau du transport actif, ce qui est dans le projet c'est ce qui est demandé par la Ville de Montréal et c'est de responsabilité municipale aussi tous ces éléments-là. Ça ne veut pas dire qu'on peut pas continuer à travailler à ce dossier-là.

2795

2800 Monsieur Lapierre dans sa présentation mentionnait aussi qu'il y avait aucune étude sur l'impact de la qualité de l'air sur la santé des gens qui avaient été faite dans le cadre du projet. Je vous rappelle l'*Air Quality Benefit Assessment Study* ou AQBAT qui a été fait et qu'on vous a déposé et qui a été fait à la demande de la Direction de la santé publique et qui est un document public maintenant et que tout le monde peut accéder et qui démontre les impacts sur la santé de la réalisation du projet.

2805 Enfin, madame Thériault, Carole Thériault soulignait que le ministère était responsable de l'orchestration des activités du BAPE. Ce n'est pas le cas. C'est de votre responsabilité et de celle du ministère du Développement durable. Donc, on souligne que les échéanciers et tout ça, on est uniquement qu'un acteur dans ce processus. C'est tout. Merci.

M. MICHEL GERMAIN, président:

2810 Je vous remercie. Donc, nous allons mettre fin à la soirée. Nous allons continuer demain matin à 10h, avec une dizaine de présentations. Donc, je vous invite à venir participer demain matin et je vous souhaite une bonne fin de soirée.

2815

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.

2820

ET J'AI SIGNÉ:

2825

LOUISE PHILIBERT, s.o.