

Séance de la soirée du 15 juin 2009

**PRÉSENTATION DU MÉMOIRE
DES AMIS DE MEADOWBROOK**

LE PRÉSIDENT :

Nous allons commencer dans quelques instants avec Les Amis de Meadowbrook. Je vais inviter monsieur Avrom David Shtern et madame Jo Ann Goldwater à s'avancer à la table des intervenants. Bonsoir, Monsieur.

M. AVROM DAVID SHTERN :

Oui. Bonjour et je suis M. Shtern, Monsieur Avrom Shtern, et je représente Les Amis de Meadowbrook. Et excusez-moi, mais je parle en anglais pour la présentation du mémoire.

[Traduction] Tout d'abord, ce projet représente l'aliénation d'un quartier. Cette question d'intérêt local se reflète sur chacun d'entre nous, et ce n'est pas en détruisant des immeubles que nous créerons une collectivité. C'est l'alarme qui aura un effet sur nous pendant de nombreuses années à venir.

Par définition, les autoroutes sont hostiles et créent de l'hostilité dans notre collectivité. Nous avons un nouveau projet d'autoroute qui rase tout pour tracer, de façon impersonnelle, un chemin traversant la vie des gens. C'est là la question très personnelle à laquelle nous devons faire face et que nous devons accepter; si nous ne le faisons pas, nous pouvons parler d'autres possibilités, nous pouvons parler d'un environnement plus propre, de bons moyens de transport, de divers trajets, de différents détournements des rails, et ainsi de suite, mais tant que nous ne parlons pas des gens et de notre avenir, nous sommes déconnectés et nous sommes à l'écart.

Les gens de Meadowbrook, les Amis de Meadowbrook proposent donc, d'abord et avant tout, d'endosser le plan et la vision de Patrick Asch, qui représente Héritage laurentien. Il proposera et déposera son mémoire au cours d'une autre séance, et nous avançons que le Sud-Ouest manque de verdure. La grande région du sud-ouest de Montréal, où se trouve Meadowbrook, dans Lachine et Côte-Saint-Luc, représente 8 000 résidants habitant Lachine, LaSalle, Verdun, l'arrondissement Sud-Ouest, Côte-des-Neiges, Notre-Dame-de-Grâce, la ville de Côte-Saint-Luc, Ville Mont-Royal Ouest, la ville de Hampstead et autres, est la région qui possède le moins d'aires naturelles protégées au Québec. Le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot constitue une occasion idéale pour le MTQ d'échanger des terres avec le Groupe Pacific, propriétaire et promoteur de Meadowbrook, pour conserver et améliorer le site et l'intégrer à l'espace naturel de l'escarpement Saint-Jacques qui s'en trouverait revitalisé et agrandi.

Il y aurait un comité – un comité d'échange des terres – composé de représentants de la Ville de Montréal, de l'arrondissement de Lachine, de l'arrondissement Sud-Ouest, de la ville de Côte-Saint-Luc, de la ville de Hampstead et des propriétaires des terrains. Les propriétaires de Meadowbrook profiteront d'une bande de terre à lotir dans l'ancienne gare ferroviaire, c'est-à-dire que l'échangeur Turcot est une zone désaffectée, Meadowbrook est un terrain complètement nouveau, et la zone désaffectée se trouverait ravivée. One Planet Living et l'OEUF – One Planet Living est un concepteur financé par le Worldwide Life Fund et l'OEUF (Office de l'expertise urbaine et fonctionnelle) –, les concepteurs du projet Meadowbrook, lequel reste encore à divulguer, auront l'occasion de présenter une collectivité verte et axée sur le transport

en commun de premier ordre mettant en vedette un tram-train suivant l'ancien trajet entre Montréal et Lachine ou un autre trajet vers le vieux Lachine et au-delà.

Le Sud-Ouest profiterait également du reboisement de Meadowbrook, de la revitalisation de l'escarpement Saint-Jacques et de 50 p. 100 de terrains supplémentaires à exploiter dans le nouveau complexe Turcot.

Toutefois, il y a d'autres questions qu'il faut régler et qui n'ont pas encore été vraiment abordées, l'une de ces questions étant les difficultés et le bruit. Selon le plan, le plan du MTQ, l'autoroute et la voie ferrée seront adjacentes à la falaise, à l'escarpement; il y a aussi le fait que le bruit des autoroutes et des voies ferrées soit vraiment beaucoup plus élevé que ne l'a décrit le MTQ; selon l'environnement acoustique indiqué par le MTQ dans ses cartes sonores, le bruit se situerait entre 55 et 65 décibels même si l'autoroute et la voie ferrée étaient déplacées pour les faire passer juste à côté de la falaise.

Selon mes estimations et ma recherche, les autoroutes produisent au moins 80 décibels, et les voies ferrées entre 70 et 90 décibels. Par conséquent, la santé des personnes pourrait être touchée; de plus, on ne peut en aucun cas affirmer que seul un bruit atteignant 70 à 90 décibels peut avoir un effet sur la santé humaine puisqu'il existe des études selon lesquelles des niveaux de bruit moins élevés ont aussi une incidence sur la santé humaine.

Nous devons également prendre en considération le fait que la falaise étant un écoterritoire ou ayant été désignée écoterritoire, et si elle doit demeurer telle, il faut tenir compte du niveau de bruit puisque ce dernier, par exemple, a un effet négatif sur le cycle de reproduction des oiseaux. Je suggère donc sincèrement que le MTQ retourne faire ses devoirs et détermine à quel point les niveaux de décibels sont élevés. J'aimerais également poser une question : pendant la rencontre d'information et les séances, le MTQ a dit que le CN et le CP ont été consultés et qu'ils participent de près au projet. Ma question est la suivante : où se trouvaient le CN et le CP lorsqu'il fallait informer le MTQ des lignes directrices minimales normalisées qu'ont établies la Fédération canadienne des municipalités et l'Association des chemins de fer du Canada, lesquelles sont en lien étroit avec le CN et le CP? Les ingénieurs et les experts du CN et du CP de même que des experts-conseils ont formulé ces lignes directrices selon lesquelles, dans le cas d'un axe de voie ferrée principal comme le chemin de fer et l'axe de navette qui traverseront le Sud-Ouest et longeront l'escarpement, un minimum d'au moins 30 mètres est nécessaire pour des raisons de sécurité, de vibrations et autres, sans compter l'environnement acoustique, pour lequel il faut au moins 1 000 mètres. Je vous le demande encore, nous entendons que le CN et le CP participent aux négociations, mais où sont-ils lorsqu'il est question de difficultés?

En conclusion, un projet véritablement vert comme l'intégration de Meadowbrook avec l'escarpement Saint-Jacques et l'ajout de 50 p. 100 d'espace vert avec un complexe axé sur le transport en commun assurerait l'intégrité de la falaise sur le plan écologique en créant une plus grande zone tampon qu'on ne l'envisage actuellement. La reconstruction de l'échangeur Turcot fournit également une occasion idéale pour le MTQ d'échanger des terrains avec le Groupe Pacific, propriétaire et promoteur de Meadowbrook, et de construire un complexe axé sur le transport en commun sur le terrain Turcot qui est vacant, tout en conservant et en améliorant le site et en l'intégrant à l'escarpement Saint-Jacques, qui serait plus grand et plus sain sur le plan écologique. Merci.

(APPLAUDISSEMENTS) [Fin de la traduction]

LE PRÉSIDENT :

Alors, merci pour votre mémoire, je vais donner la parole à ma collègue.

Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :

Oui, Monsieur Shtern, dans le contexte de la reconstruction du complexe Turcot, de quelle façon c'est relié avec le projet, le lien Meadowbrook avec la falaise Saint-Jacques? Est-ce que c'est rattaché, les modifications que vous proposez dans le projet comme tel? [Traduction] Je peux répéter en anglais si vous le voulez.

M. AVROM DAVID SHTERN :

Oui. Non, je comprends. Hé bien! Tout d'abord, comme on l'a en grande partie suggéré, en premier lieu, l'autoroute et la voie ferrée sont trop près de la falaise. Par conséquent, nous suggérons que le projet d'autoroute et de voie ferrée soit déplacé, peut-être vers le sud. Cette modification amènerait une plus grande possibilité de créer un espace naturel de 50 p. 100 dans la zone désaffectée, dont 50 p. 100 seraient consacrés à la création d'un complexe axé sur le transport en commun.

Nous suggérons fortement que le Sud-Ouest et sa grande région, qui inclut également N.D.G., Côte-Saint-Luc, Lachine, et ainsi de suite, ont besoin de verdure. Nous pouvons sauver des espaces verts quelque part, à Chibougamau ou dans le nord du Québec, mais c'est beaucoup plus difficile à faire ici, dans la ville, considérant le fait que non seulement cela a une incidence sur notre santé physique, mais notre santé mentale se trouve aussi très touchée par la quantité de verdure et de biodiversité que nous avons et que nous voyons chaque jour. Ainsi, ce que nous avons suggéré et ce que Patrick Asch, d'Héritage laurentien, présentera dans les prochains jours est une *trame verte* élargie, un système de parcs intégrés et reliés par des parcs linéaires qui permettront à la population locale d'accéder aux espaces verts et naturels et d'en profiter. Voilà qui explique notre participation au présent débat.

Nous nous présentons pour ce débat considérant que le complexe Turcot n'est pas seulement une question d'intérêt local, mais aussi régional. Elle nous touche tous. Sans aucun doute, dans le milieu local, ce sont les gens d'ici, qui vivent ici qui sont et qui seront véritablement touchés par la qualité de vie. Si nous pouvions améliorer le projet en y intégrant un ensemble plus important d'espaces verts, ce serait sans contredit merveilleux. [Fin de la traduction]

Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Alors, nous vous remercions pour votre présentation. [Traduction] Nous vous remercions pour votre mémoire, Monsieur.

M. AVROM DAVID SHTERN :

Je vous en prie. [Fin de la traduction]

PRÉSENTATION DU MÉMOIRE DE LA COALITION VERTE

LE PRÉSIDENT :

Alors, s'il vous plaît, pas de manifestation s'il vous plaît. Nous allons maintenant inviter deux membres de la Coalition verte, monsieur Avrom David Shtern et monsieur David Fletcher à s'avancer. Rebonsoir, Monsieur Shtern, et bonsoir, Monsieur Fletcher. À vous la parole.

M. AVROM DAVID SHTERN :

Bonsoir. Je suis le premier et après moi, David. [Traduction] Tout d'abord, avant de reconstruire l'échangeur Turcot, nous devons mettre en place d'autres options – des options pour le transport en commun –, car on ne peut pas demander au public d'utiliser quelque chose qui n'existe pas. Voici quelques questions dont nous traitons dans notre mémoire.

Numéro 1 : La nécessité de créer ou de recréer des collectivités où la plupart des activités quotidiennes et des commodités sont accessibles à pied ou en vélo – Dave traitera de cette question beaucoup plus en détail.

Numéro 2 : La nature fragile de la méthode de livraison juste-à-temps et le fait que toutes sortes d'exigences peuvent survenir en ce qui a trait aux catastrophes naturelles ou celles causées par l'homme telles que la guerre, ce qui aurait une incidence sur cette méthode de livraison, que l'autoroute favorise.

Numéro 3 : La nécessité d'une navette en sens inverse sur les rails utilisés pour le transport quotidien.

Numéro 4 : Des services de transport ferroviaire électrique devraient desservir tant les arrondissements de l'Ouest, c'est-à-dire N.-D.-G., Montréal-Ouest, Côte-Saint-Luc, et autres, que ceux du Sud-Ouest.

Numéro 5 : Nous devons comprendre l'interconnectivité du projet Turcot et d'autres questions en suspens, un projet qui touche la partie sud de l'île de Montréal, incluant le site de l'hôpital Glenn, le cercle Dorval, etc. J'en traite dans mon document et n'en dirai pas plus pour le moment.

Numéro 6 : La nécessité de détourner les marchandises vers des voies ferrées plus efficaces. On a fait mention des voies ferrées aujourd'hui, principalement en des termes négatifs – je l'ai fait moi-même – en rapport avec le bruit et d'autres points, mais si vous comparez le transport de marchandises par train et par autoroute, les voies ferrées sont toujours gagnantes en ce qui concerne les normes relatives à l'environnement et à l'efficacité énergétique. Par conséquent, ce que j'attendrais du MTQ, et ce que je demanderais, c'est qu'il étudie de tels systèmes existant dans d'autres pays, par exemple le système de route sur le rail express des Alpes suisses, suivant lequel tout le transport de marchandises est détourné des autoroutes et dirigé vers des voies ferrées traversant les Alpes pour atteindre le sud de l'Europe.

En fait, l'Assemblée européenne était très opposée à un tel projet et a affirmé que cela nuirait à l'économie de ses membres; mais croyez-le ou non, les cantons très conservateurs de la Suisse ont voté en

faveur de sa constitution et ils ont déclaré que les rails seraient la réponse et qu'ils seraient beaucoup plus efficaces, ils ont persisté et ont obtenu gain de cause.

Numéro 7 : Le MTQ ne devrait pas traiter le cyclisme comme une idée survenue après coup ou sans importance. Si les sentiers de vélo sont maintenant inclus dans les cartes présentées, il n'en demeure pas moins qu'ils sont encore traités comme un outil récréatif plutôt qu'utilitaire. Et je suggère fortement que le cyclisme est beaucoup utilisé comme moyen de transport, un moyen aussi légitime que les voitures, les trains, les camions, les autobus et autres, et qu'il est beaucoup plus efficace et éconergétique. J'avance ce qui suit dans mon document : oui, il y a des liens aux abords, mais où est le lien au centre? Où est le lien entre Cavendish et le Sud-Ouest? Où est le lien entre Cavendish et la boucle LaSalle vers Irwin? Il n'existe pas de tels liens. Les vélos sont détournés. C'est ridicule. Si vous voulez favoriser les moyens alternatifs, dont l'une de formes de transport les plus efficaces, vous devez bâtir une passerelle au-dessus de la partie centrale du complexe Turcot.

Numéro 8 : Un tram-train pour le Sud-Ouest, un tram-train électrique; c'est ici qu'entre en jeu un livre intitulé *The River Line*, que j'aimerais vous présenter, à vous et à la Commission. Ce livre traite de la création d'un axe ferroviaire pour train léger qui n'est pas électrifié, mais pourrait l'être à l'avenir; il fonctionne au diesel et est fabriqué par une entreprise locale, soit Bombardier. Je ne suis pas actionnaire de Bombardier, mais je suggère simplement qu'il faut se demander pourquoi Bombardier produit toutes sortes de belles choses pour d'autres pays tandis qu'à Montréal, il n'y a à peu près pas de projets de Bombardier à l'exception du métro, la première incarnation du métro, mais pourquoi ne pouvons-nous pas... pourquoi ne pouvons-nous pas recourir à une entreprise aussi excellente que Bombardier ou tout autre concurrent pour introduire dans le Sud-Ouest un tram-train favorisant le développement axé sur le transport en commun? Cela s'est fait dans la région de South Jersey, tout près de Philadelphie, aux abords du fleuve Delaware, et il est intéressant de noter, en marge, qu'il y a un immeuble historique appelé immeuble RCA à St-Henri et qu'il y en a également un à South Jersey. Il y a donc interconnectivité dans cette situation.

Un autre point : j'ai inclus, dans le mémoire de la Coalition verte, une œuvre d'art graphique créée par ma sœur Adele, professeur de graphisme au Borough of Manhattan Community College. J'ai participé à cette réalisation, et ce travail comprend des détails sur les questions de la pénurie de nourriture à venir et de la façon dont elle s'imbrique dans les politiques de développement et les questions liées au transport. Cette œuvre sera exposée cet été à Governor's Island (New York), dans une exposition durable de la Ville financée par le Hunter College.

À présent, Dave examinera la question des pénuries de nourriture et des collectivités locales. Dave?

M. DAVE FLETCHER :

Juste pour commencer, en passant, j'aimerais mentionner que Bill Clinton, dans les années 1990, a dit, dans l'une de ses campagnes électorales : tout est question d'économie, idiot; et c'est ce sur quoi il a fondé sa campagne. Ce que j'aimerais faire, comme réponse, parce que c'est quelque chose que de nombreux politiciens au Canada et en Europe ont également repris, y compris notre Premier ministre actuel, c'est que tout est question de qualité de vie, idiot; c'est à propos des gens; c'est à propos des gens dans les collectivités, et à propos du bonheur de ces gens et de leur capacité à profiter de leur vie, et collectivement, à propos du sentiment que nos vies valent la peine d'être vécues.

Nous devons nous débarrasser du carbone, en parodie, et nous le reconnaissons tous, premièrement : nous devons le faire parce que nous allons en manquer, mais plus encore, parce que le carbone détruit notre atmosphère, crée des changements climatiques et détruit la biodiversité de la planète; les Nations Unies travaillent actuellement à deux conventions pour tenter de limiter les effets de nos pratiques sur l'atmosphère et la biodiversité.

Selon des statistiques obtenues de Statistique Canada, dans la province de Québec, 37 p. 100, 37 p. 100 des émissions les plus gazeuses, des émissions causant l'effet de serre, proviennent du secteur du transport, et cela reflète, bien entendu, – pour le Canada le taux est de 26 p. 100, selon les statistiques que j'ai obtenues – cela reflète l'utilisation d'électricité pour beaucoup de procédés industriels au Québec, mais il s'agit tout de même d'un nombre élevé, et cela signifie que nous devons regarder le secteur des transports pour réduire considérablement ces émissions.

Ce qui nous attend : les Nations Unies prévoient que d'ici le milieu du présent siècle, nous nous trouverons en grande difficulté; la prochaine génération peut s'attendre à une existence très basique et pauvre par comparaison à ce que nous avons maintenant. Cette situation s'explique, selon le Worldwide Life Fund et un groupe appelé Redefining Progress, qui ont effectué une analyse d'empreinte écologique – ils ont créé les techniques utilisées pour cette analyse – par le fait que nous utilisons 25 p. 100 de plus que ce qui est accessible d'après le dernier rapport du Worldwide Life Fund, ce qui signifie que pour chaque hectare disponible, l'humanité utilise maintenant 1,25 hectare; nous devons donc réduire nos activités; nous devons nous assurer que nous créons des collectivités qui, dans 40 ans, n'aurent pas à être recréées parce que des erreurs ont été commises, et qu'il ne sera pas nécessaire de corriger des erreurs faites 40 ans auparavant.

Nous sommes ici aujourd'hui pour parler de changer quelque chose qui a été fait il y a 40 ans et qui s'est avéré une erreur monumentale. Nous ne devons pas, dans 40 ans, regarder en arrière et dire : nous avons fait une autre erreur monumentale en accommodant les voitures, et il faudra changer cela. Pour des raisons économiques, nous n'aurons pas l'occasion, avant que ces 40 ans ne se soient écoulés, de corriger l'erreur; nous devons vivre avec celle-ci. Nous devons donc réussir à notre premier essai.

Les prévisions des Nations Unies, comme je l'ai dit, sont assez mauvaises. Vous savez, actuellement, sur le plan de la biodiversité, au moment où les présentes audiences se déroulent, nous perdons une espèce toutes les 18 minutes. Cette situation est en grande partie liée aux changements climatiques, mais il y a aussi d'autres facteurs, ce qui signifie que lorsque nous quitterons cette salle, 10 espèces auront disparu de la planète depuis le début de la séance.

Nous devons nous pencher sur de nombreux aspects : nous devons revenir à des services et à des produits de provenance plus locale. L'ancien modèle que nous avons, où la consommation d'énergie était grande, est grande, ce modèle mondialisé suivant lequel on amène de la nourriture des quatre coins du monde, on transporte les gens et les marchandises dans le monde entier, on se procure tous nos produits en Chine et on les transporte à coût élevé, tout cela, vous savez, est maintenant un rêve illusoire. Ça ne durera pas, ça ne peut pas durer; le coût de notre énergie et le coût de notre atmosphère ne le permettront pas.

Nous devons donc chercher à nous orienter plus localement dans la façon dont nous faisons les choses. Je vous dirais que nous avons déjà des modèles à Montréal, de très bons modèles de collectivités où les gens n'ont pas besoin de recourir à des moyens de transport. Mes deux enfants illustrent bien ce fait. J'ai déménagé dans l'Ouest-de-l'Île dans les années 1960, en banlieue. Lorsque mes enfants ont grandi et

décidé de partir de la maison, ils sont retournés sur le Plateau, et je vais vous dire pourquoi : parce qu'il y a de la vie là-bas. Il y a de la vie là-bas.

Les collectivités qui sont créées autour de Montréal, selon James Howard Conselor, sont des collectivités qui ne valent pas la peine qu'on les défende. Mes enfants vous parleraient, s'ils étaient ici aujourd'hui pour en discuter avec vous, et ils vous diraient que c'est le cas. Et les gens qui viennent de ces collectivités pour travailler à Montréal et pour y satisfaire leurs besoins viennent de certaines de ces collectivités inanimées, désertes, loin à Saint-Lazare, au bout de la partie ouest de l'île, et ils viennent en empruntant l'échangeur Turcot. Tout comme le font les camions, d'ailleurs; des entrepôts sur roues qui viennent de l'Est et de l'Ouest en empruntant cet échangeur.

Nous devons créer des collectivités où les gens se déplacent, sur leurs deux jambes, avec l'énergie de leur métabolisme et l'énergie de leurs muscles. On ne devrait pas faire de détermination d'après la taille ou le rayon, parce que d'ailleurs les gens qui font le trajet quotidien en provenance de Les Cèdres, de Saint-Lazare ou de Rigaud traversent l'espace de l'intervention, entre ce qu'ils ont laissé et le lieu où ils se rendent, sans établir de lien avec cet espace, ne se préoccupant aucunement de la vie dans ces collectivités ou des effets qu'ils ont sur celles-ci.

Il n'y a absolument pas de raison pour laquelle, si nous établissions des collectivités au centre de Montréal plus simples et plus agréables, moins bruyantes et exemptes du grondement de la circulation et de l'odeur des émissions, les gens ne voudraient pas revenir au centre de la ville, comme mes enfants l'ont fait sur le Plateau, là où il y a une qualité de vie et où vous pouvez vous procurer tout ce dont vous avez besoin à moins de 15 minutes de marche de votre domicile au lieu d'avoir à monter dans une voiture et à conduire 6 ou 8 kilomètres ou même plus pour aller chercher un paquet de vis, comme il faut le faire avec les grands magasins-entrepôts.

Nous devons apporter de nouveaux changements, nous devons repenser les choses et avec le complexe Turcot, nous avons l'occasion de le faire maintenant. Il faut que nous pensions non pas à ce dont nous aurons besoin au cours des cinq ou des dix prochaines années, mais plutôt à ce qui sera nécessaire, vraiment nécessaire, non seulement désiré mais aussi requis dans 50 ans, puisque les Nations Unies prévoient une existence très basique pour la prochaine génération.

Donc je vous le dis : nous devons examiner l'échangeur Turcot, nous devons y créer une collectivité telle que nous pourrions en avoir une sur le Plateau, là où il y a une raison de vivre et une raison de rester, et où il existe un attrait pour ces personnes qui, au lieu de rester à Saint-Lazare, pourraient revenir dans une telle communauté. C'est ce que je veux vous dire. Je ne vous donnerai pas les statistiques, elles sont dans le rapport.

Nous parlons maintenant de la nourriture, de la nourriture et de l'eau, en particulier, qui sont les principaux problèmes sur la planète. Nous engloutissons les terres agricoles entourant Montréal à un rythme rapide. Sur l'île de Montréal, on projette un certain nombre de lotissements qui engloutiront des terres agricoles de choix. Je connais des endroits hors de l'île où cela se produit déjà, et je sais que le gouvernement provincial tente maintenant d'assouplir les restrictions sur l'exploitation des terres agricoles.

Quant à la nourriture, nous allons devoir la ramener en un lieu plus près de la maison, tout comme nous le faisons au 19^e siècle, ce n'est pas... ce n'est pas un retour vers le futur, mais plutôt un bond dans le passé, car nous devons retourner au point où nous étions auparavant; lorsque nous n'étions pas si assoiffés

pour ce qui est de la consommation d'énergie, lorsque nous n'étions pas – comme Bill Clinton l'a aussi dit, vous savez, il l'a fait parce qu'il le pouvait, en référence à sa petite incartade avec madame Lewinsky, il avait le pouvoir de le faire, alors il l'a fait.

Nous ne pouvons pas faire la même chose maintenant, dire que nous pouvons utiliser l'essence et saisir ces occasions parce que nous avons le pouvoir de le faire. Nous avons le pouvoir de faire un autre changement, et c'est ce changement qui sera nécessaire au milieu du siècle. Vous devez donc y repenser. Ne faites pas une erreur comme celle commise il y a 40 ans et que nous tentons maintenant de corriger. N'en faites pas une autre. Faites le bon choix. Écoutez les gens ici, ils parlent de développement des collectivités, et c'est avec cela que nous vous laisserons. Merci.

LE PRÉSIDENT:

Nous vous remercions donc pour votre mémoire. [Fin de la traduction]

Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :

J'aurais une question : dans votre mémoire, vous parlez d'un *tod*, j'imagine que c'est dans la cour Turcot quelque part, est-ce que vous pourriez préciser qu'est-ce que c'est que...?

M. DAVE FLETCHER :

Peut-être Avrom peut préciser?

M. AVROM DAVID SHTERN :

[Traduction] Bien, similairement à ce qu'ont présenté Les Amis de Meadowbrook et ce que présentera Patrick Asch, cet aménagement axé sur le transport en commun (*tod*) se trouverait dans la partie de la zone désaffectée qui est actuellement l'ancienne cour Turcot.

Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire:

D'accord. Nous attendrons donc la prochaine présentation.

M. AVROM DAVID SHTERN :

Oui, oui. En plus, il y a le fait que j'aimerais faire don de ceci au BAPE, et je ne sais pas comment cela se fera. [Fin de la traduction]

Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :

Et une deuxième question : est-ce que la mise en place de ces propositions-là ferait en sorte qu'on retarderait, selon vous, la réfection de Turcot? Et comment est-ce que, à ce moment-là, vous verriez la planification?

M. AVROM DAVID SHTERN :

[Traduction] Oui, oui. Bien, pour ce qui est de fournir un bon transport en commun, avec de la volonté, le transport ferroviaire peut être établi en quelques mois; ça n'a pas à prendre des années. Je veux dire, certainement, il y aura probablement une autre séance du BAPE ou un autre type d'audience; toutefois, il... la logique dicte que si le gouvernement veut que les gens utilisent le transport en commun, ce dernier doit être en place. Il ne faut pas que Dave Fletcher ait à regarder son calendrier et sa montre, puis à consulter l'horaire et dire : si je ne suis pas à bord du train dans 10 minutes, je devrai attendre jusqu'à environ...

M. DAVE FLETCHER:

Deux ou trois minutes avant minuit.

M. AVROM DAVID SHTERN:

... Oui, deux ou trois minutes avant minuit, deux ou trois minutes avant cette heure fatidique pour prendre le dernier train en direction de Roxboro; c'est ridicule.

M. DAVE FLETCHER:

Et par principe, je suis venu ici aujourd'hui avec le transport en commun, comme je le fais chaque fois que je me rends au centre-ville pour des réunions comme celle-ci.

M. AVROM DAVID SHTERN:

Donc, je suggérerais que nous établissions d'abord un transport en commun pour ensuite étudier le complexe Turcot. Il y aura une autoroute, si le MTQ insiste pour qu'il y en ait une, mais nous avançons que, peut-être, aucune autoroute n'est nécessaire.

LE PRESIDENT:

Excusez-moi, mais je dois faire remarquer qu'un nouveau transport en commun par rail établi avec une nouvelle emprise est assujéti à une évaluation environnementale, quoiqu'il puisse falloir plus de huit mois ou même un an pour le construire.

M. AVROM DAVID SHTERN:

J'en conviens, toutefois, nous suggérons d'utiliser les emprises existantes. Des emprises existent déjà : il y a, comme Transport 2000 l'a dit et comme nous l'avons certainement mentionné, le lotissement de Westmount; au temps de l'abondance, il y avait 90 trains, des trains de passagers, sans compter d'autres trains de marchandises qui traversaient Montréal-Ouest, Vendôme, et ainsi de suite. Si vous amélioriez la navette Rigaud-Dorion et l'organisez de façon à ce que les gens n'aient pas à consulter un horaire, des milliers de personnes faisant le trajet quotidien opteraient pour un service

ferroviaire amélioré; vous réduiriez donc le nombre de voitures empruntant l'échangeur Turcot, particulièrement pendant la période de reconstruction.

LE PRESIDENT:

Merci. [Fin de la traduction] Alors, nous vous remercions pour votre présentation.

M. AVROM DAVID SHTERN :

[Traduction] Comment devrais-je présenter ceci? [Fin de la traduction]

LE PRÉSIDENT :

Vous pouvez le remettre à un analyste ici.
