

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

ÉTAIT PRÉSENT : M. MICHEL GERMAIN, président
Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire
M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE RECONSTRUCTION
DU COMPLEXE TURCOT À MONTRÉAL, MONTRÉAL-OUEST, WESTMOUNT**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME I

Séance tenue le 15 juin 2009 à 19 h
Centre récréatif, culturel et sportif de Saint-Zotique
75, Georges-Étienne Cartier
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 15 JUIN 2009

MOT DU PRÉSIDENT	1
-------------------------------	---

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

MÉANDRES URBAINS ESSENTIELS (MUE)

M. DANIEL MARCHAND, Mme CATHY COUTURE	4
---	---

TABLE DE TRAVAIL TURCOT,

M. JEAN DÉCARIE	9
-----------------------	---

M. LOUIS BOURQUE	12
------------------------	----

M. THIERRY ST-CYR, DÉPUTÉ DE JEANNE-LE BER	18
--	----

GRUPE MCN21, M. DANIEL BRETON	23
-------------------------------------	----

GRUPE EN RECHERCHE URBAINE, M. PIERRE BRISSET	26
---	----

LES AMIS DE MEADOWBROOK,

M. AVROM DAVID SHTERN	34
-----------------------------	----

TRANSPORT 2000,

Mme MICHELLE DÉLISLE-BOUTIN, M. NORMAND PARISIEN	37
--	----

COALITION VERTE,

M. AVROM DAVID SHTERN et M. DAVID FLETCHER	41
--	----

PARTI VERT DU QUÉBEC,

Mme SYLVIE WOODS et M. XAVIER DAXHELET	48
--	----

ENVIRONNEMENT JEUNESSE

M. PHILIPPE JOLY, M. JÉRÔME NORMAND et M. ALEXANDRE JOLY	56
--	----

CSSS SUD-OUEST-VERDUN

Mme MADELEINE BRETON	63
----------------------------	----

RECTIFICATION

M. ALAIN-MARC DUBÉ	67
--------------------------	----

AJOURNEMENT

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 Bonsoir, si vous voulez bien prendre place, nous allons commencer. Alors, Mesdames et Messieurs bonsoir et bienvenue à cette deuxième partie de l'audience publique portant sur le projet de reconstruction du complexe Turcot à Montréal, Montréal-Ouest et Westmount.

10 Je suis Michel Germain, je préside cette commission d'enquête et d'audiences publiques qui a la responsabilité de réaliser le mandat confié par la ministre du Développement durable de l'Environnement et des Parcs. Pour ce faire, je suis accompagné des commissaires Anne-Marie Parent et Jean-François Longpré.

15 Permettez-moi de vous présenter tout d'abord l'équipe qui accompagne la commission. Il y a les analystes qui supportent les travaux de la commission tout au long du mandat de quatre mois. Il s'agit de monsieur Jasmin Bergeron et de Maude Durand, qui sont présents ici ce soir. Il y a également monsieur Guy Fortin et madame Sophie Hamel-Dufour, qui font également partie de l'équipe. À l'arrière de la salle, bien entendu vous avez notre coordonnatrice du secrétariat de la commission, madame Monique Gélinas; la responsable des relations avec les citoyens et des communications avec la presse, madame Danielle Hawey.

20 Je voudrais également souligner le bon travail du webmestre, monsieur Pierre Dufour, qui assure la webdiffusion audio en direct et qui rend accessibles les fichiers d'enregistrement des séances sur le Web.

25 La commission est également assistée d'une équipe du Centre de services partagés du Québec, composée de monsieur Daniel Moisan, responsable de l'organisation technique et de la logistique de cette audience publique et de monsieur Jean Métivier, qui est responsable de la sonorisation.

30 Tous les propos de cette deuxième partie d'audience seront retranscrits par deux sténographes officielles qui sont madame Yolande Teasdale, qui est ici ce soir et qui travaillera en alternance avec madame Louise Philibert.

35 Je rappelle que nous avons tenu, du 11 au 14 mai dernier, la première partie de l'audience publique qui avait pour objectif d'obtenir l'information nécessaire à une meilleure compréhension du projet et de ses impacts. Nous abordons la deuxième partie de l'audience publique, qui a pour but de permettre aux citoyens d'exprimer leur opinion sur le projet, d'émettre des commentaires, de faire des suggestions ou de proposer des modifications au projet.

40 Le déroulement de la séance est le suivant : nous demandons aux personnes qui sont inscrites pour présenter un mémoire de se présenter au secrétariat derrière la salle, si ce n'est déjà fait, pour aviser de leur présence afin que l'on puisse respecter l'ordre d'inscription à l'horaire.

45 Le temps alloué pour chaque présentation est de 15 minutes. Alors, je rappelle, la commission demande habituellement que les gens nous envoient au préalable les mémoires. La

commission en prend connaissance avant les séances. Alors, ceux qui ont des mémoires volumineux, bien entendu, pour respecter...

(INTERRUPTION – PROBLÈME TECHNIQUE)

50

LE PRÉSIDENT :

Alors, nous allons poursuivre. Je vais reprendre l'explication sur la deuxième partie de l'audience publique. Elle a pour but de permettre aux citoyens d'exprimer leur opinion sur le projet, d'émettre des commentaires, de faire des suggestions ou de proposer des modifications au projet.

55

Le déroulement de la séance est le suivant : nous demandons aux personnes qui sont inscrites pour présenter un mémoire de se présenter au secrétariat derrière la salle, si ce n'est déjà fait, pour aviser de leur présence, afin que l'on puisse respecter l'ordre d'inscription à l'horaire.

60

Le temps alloué pour chaque présentation est de 15 minutes. La commission, normalement reçoit les mémoires au préalable et en a pris connaissance. Nous avons 12 présentations ce soir. Donc, ça nous fait, grosso modo, un bon quatre heures d'audience publique. Donc, il est important que les gens synthétisent leur mémoire, même s'il est volumineux, pour respecter l'ordre de présentation et aussi s'assurer que les dernières personnes inscrites ne passeront pas à une heure trop tardive.

65

Si le temps le permet, c'est-à-dire si vous respectez le 15 minutes, la commission pourra échanger avec les présentateurs de mémoire.

70

Au cours de cette deuxième partie d'audience, l'initiateur du projet et les personnes-ressources n'ont pas de rôle particulier à jouer, alors comme ceux qui étaient là en première partie peuvent le constater. Ils sont toutefois invités à assister à la séance publique et à prendre connaissance des points de vue exprimés sur le projet, bien entendu.

75

La séance de ce soir est la première de huit séances que tiendra la commission d'enquête pour entendre votre opinion. Ce soir, comme je vous l'ai dit, nous avons 12 présentations à l'horaire. J'attire votre attention, les séances se poursuivront demain ainsi que mercredi et jeudi; dans ce cas-là, ce sera de 13 h, à compter de 13 h en après-midi et de 19 h en soirée, et vendredi le 19 juin, à compter de 10 h le matin.

80

Nous aimerions vous rappeler l'importance de maintenir un climat serein, tel que nous l'avons vécu en première partie de l'audience. C'est ainsi qu'aucun propos diffamatoire ou non respectueux ne sera accepté au cours de l'audience, ni aucune manifestation d'approbation ou de désapprobation. Je demande votre collaboration.

85

Nous soulignons que tout comme le promoteur et les personnes-ressources, vous avez la possibilité de rectifier des faits mentionnés dans le mémoire d'un participant ou dans sa présentation. Ce droit doit servir uniquement à rectifier des faits et non pas à se prononcer sur les opinions émises par les autres.

90

95 Il ne s'agit donc pas de débattre des positions exprimées, mais bien de corriger des données erronées. Il peut s'agir, par exemple, de statistiques, de chiffres, de durée ou de toute autre donnée ou événement précis. Pour vous prévaloir de ce droit, vous devez vous inscrire au registre tenu à l'arrière de la salle. Les personnes qui y sont inscrites seront invitées à la fin de chacune des séances à intervenir. Leurs propos devront être brefs et factuels. Les rectifications pourront aussi se faire par écrit au cours de la semaine suivant cette deuxième partie de l'audience.

100 Nous soulignons que subséquemment à l'audience publique, la commission poursuit son enquête, le cas échéant les questions de la commission et les réponses obtenues seront déposées dans le site Web du BAPE et dans les centres de documentation.

105 À la suite de cette deuxième partie de l'audience publique, la commission rédigera son rapport à l'intention de la ministre du Développement durable de l'Environnement et des Parcs. Ce rapport fera état de vos préoccupations et de vos opinions ainsi que des constatations et de l'analyse de la commission concernant le projet. Le rapport sera remis au ministre au plus tard le 11 septembre 2009; par la suite, le ministre dispose de 60 jours pour le rendre public.

110 Parallèlement à cette partie publique, le ministère du Développement durable de l'Environnement et des Parcs procède à sa propre analyse. C'est à la lumière de ces deux rapports que la ministre fera ses recommandations au Conseil des ministres. La décision d'autoriser ou non le projet et selon quelles conditions appartient donc au Conseil des ministres.

115 En plus des documents issus de la première partie de l'audience, les mémoires, incluant ceux qui ne seront pas présentés publiquement, ainsi que les transcriptions de cette deuxième partie de l'audience seront déposés dans le site Web du BAPE et dans les centres de documentation. Toute nouvelle information obtenue par la commission sera également rendue publique et accessible à la consultation publique.

120 Nous tenons à souligner que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement s'est doté d'une Déclaration de services aux citoyens et que l'organisme met à votre disposition un questionnaire afin d'évaluer la qualité des services offerts. Dans le but de nous aider à mieux vous servir, nous vous demandons de bien vouloir remplir le questionnaire disponible à cet effet à l'entrée de la salle et de le remettre au secrétariat avant de quitter.

125 Avant de débiter, j'aimerais mentionner qu'à certains moments de cette séance, il pourrait y avoir la présence de caméras autres que celles des médias. La commission, en vertu de son Code d'éthique et de déontologie, a émis des règles sur l'utilisation des caméras dans le cadre de l'audience publique. Je voudrais donc préciser que les personnes concernées par le tournage documentaire ont donné au préalable leur consentement à être filmées.

130 Je vais donc maintenant, appeler la première personne inscrite au programme.

135 **INTERVENANT NON IDENTIFIÉ :**

140 Là, Monsieur le président, point d'ordre. Tantôt vous avez dit que les gens qui présenteraient leur rapport, vous leur allouez une période de 15 minutes. Y a-t-il possibilité que vous rameniez ça à 10 minutes étant donné que vous avez mentionné faire une synthèse. 15 minutes, s'il y a 12 rapports à 15 minutes, ça veut dire qu'on veille trois heures, trois heures et demie, là. En tout cas.

LE PRÉSIDENT :

145 Déjà, 15 minutes c'est synthétisé, Monsieur. C'est pour ça, on peut toujours bousculer les gens, mais disons que la commission a retenu 15 minutes. Je ne veux pas débattre de ça, s'il vous plaît, Monsieur.

INTERVENANT NON IDENTIFIÉ ::

150 Je ne veux pas débattre. Je veux juste dire une chose : à beaucoup d'assemblées publiques, c'est très rare qu'on permette, surtout une invitation citoyenne, c'est très rare qu'on alloue 15 minutes. C'est cette remarque-là que je voulais amener comme point d'ordre.

LE PRÉSIDENT :

155 Alors, c'est noté, Monsieur. Alors, sans plus tarder je vais inviter le groupe, l'organisme Méandres Urbains Essentiels, messieurs Daniel Marchand et Michel Brideau à s'avancer à la table des intervenants. Alors, bonsoir.

160 **M. DANIEL MARCHAND :**

Bonsoir. Merci de me recevoir.

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

165 Ah boy! J'ai de la misère, ça ne marche pas.

Mme CATHY COUTURE :

170 Je vais poursuivre.

LE PRÉSIDENT :

Oui, allez-y, Madame.

175 **Mme CATHY COUTURE :**

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

180 **Début de la phrase à la page 1 : « Méandres Urbains Essentiels propose une... »**

Fin de la phrase à la page 3 : « [...] sur des installations d'envergure. »

185 Pour mener à bien ce projet, Méandres Urbains Essentiels a reçu l'appui de différents milieux; les organismes communautaires tels que : RESO, Prévention du Sud-Ouest, Pro-Vert Sud-Ouest.

190 Des organismes publics du Sud-Ouest : monsieur Richard Adam, Chef de division en 2002, Direction culture et bibliothèques; monsieur Gilles Rainville, directeur, Direction de l'Arrondissement en 2004; le personnel du CLSC de Saint-Henri; Claude-Armand Piché, directeur, Projet de revitalisation du milieu historique national du Canada du Canal-de-Lachine en 2003; Parcs Canada, secteur Canal-de-Lachine.

195 Le milieu des affaires : monsieur Marcel Côté, associé fondateur du Groupe SECOR; monsieur Peter McAuslan, président de la Brasserie McAuslan; monsieur Michel Brideau, président de Kadriform international; monsieur Claude Rocheleau, archéologue associé chez Arkéos incorporée.

200 Le milieu syndical : monsieur Michel Taylor, président en 2004, Conseil régional FTQ du Montréal-Métropolitain; monsieur Gaétan Châteauneuf, président, secteur Montréal, Conseil central du Montréal-Métropolitain, CSN.

205 Et, enfin, le milieu culturel : madame Manon Blanchette, directrice des communications en 2004 du Musée d'art contemporain de Montréal; madame Anne-Marie Balac, archéologue au ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine; madame Nicole Valois, professeure, architecte paysager de l'Université de Montréal; madame Josette Trépanier, professeure en arts à l'Université du Québec à Trois-Rivières. On a aussi monsieur Robert Lepage, Armand Vaillancourt, Marina Orsini, Bob Walsh, François Avard et Steve Faulkner.

210 Ils se sont tous montrés très enthousiastes. Dernièrement, monsieur Daniel Marchand a eu une rencontre avec Mobilisation Turcot et ils sympathisent également avec l'idée.

(L'INTERVENANTE POURSUIT ET TERMINE LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

215 Je vous remercie de m'avoir accordé ce moment.

LE PRÉSIDENT :

Merci pour votre présentation.

220 **(APPLAUDISSEMENTS)**

LE PRÉSIDENT :

225 Alors, s'il vous plaît, pas de manifestation d'approbation, s'il vous plaît. Alors, vous avez mentionné plusieurs personnes, je présume que vous avez fait des présentations de votre projet à l'ensemble des personnes que vous avez mentionnées, c'est ce que je dois comprendre?

Mme CATHY COUTURE :

230 Pardon?

LE PRÉSIDENT :

235 Vous avez fait une présentation, vous avez mentionné une série d'appuis.

Mme CATHY COUTURE :

Oui.

240 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, j'imagine que vous avez présenté ce projet-là ou l'idée de ce projet-là à ces personnes-là? C'est ce qu'on doit comprendre?

245 **Mme CATHY COUTURE :**

Oui. Depuis 2002, monsieur Daniel Marchand a rencontré ces diverses personnes et il leur a présenté le projet. Il a eu des lettres d'appui.

250 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Est-ce que vous avez rencontré le ministère des Transports à ce sujet?

Mme CATHY COUTURE :

255 Oui.

LE PRÉSIDENT :

260 Quelle a été la réaction du Ministère?

M. DANIEL MARCHAND :

265 On a eu plusieurs contacts.

LE PRÉSIDENT :

270 Donc, ils n'ont pas été réceptifs, c'est ce qu'on doit comprendre? Qu'est-ce qu'ils vous ont dit exactement?

Mme CATHY COUTURE :

275 Ils semblaient ouverts.

LE PRÉSIDENT :

280 Ils semblaient ouverts, c'est ce qu'on doit interpréter.

M. DANIEL MARCHAND :

285 Oui.

Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :

290 Est-ce que cette technique-là a un impact sur la durée de vie du béton?

Mme CATHY COUTURE :

295 En fait, ça protège le béton.

M. MICHEL MARCHAND :

300 Oui.

Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :

305 Donc, pour bien comprendre, là, vous dites que ça pourrait permettre au béton de durer plus longtemps?

300 **M. DANIEL MARCHAND :**

Oui.

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

Est-ce qu'il y a des études là-dessus?

310 **M. DANIEL MARCHAND :**

Oui. On a confirmation de Sico qui nous ont...

Mme CATHY COUTURE :

315 Ça a déjà été utilisé en Europe, comme j'ai mentionné tout à l'heure, puis c'est ça, c'est Sico qui a confirmé les propos qu'on vous a dit. On a envoyé un copier/coller et ils ont confirmé. Il n'y a pas de problème.

Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :

320 Merci.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :

325 O.K. Maintenant, vous dites que ces fresques seraient réalisées par des artistes professionnels de l'Arrondissement. Est-ce que vous en avez fait le décompte et combien il y aurait de personnes impliquées dans ça et comment se ferait la concertation de ces artistes?

M. DANIEL MARCHAND :

330 On a mentionné tout à l'heure, madame Anne Massicotte qui est dans l'arrondissement du Sud-Ouest. Pour l'instant, on ne peut pas aller plus loin, O.K.?

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :

335 O.K. Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

340 Alors, merci. Nous vous remercions pour votre présentation. Nous allons inviter les gens Table de travail Turcot. Bonsoir, Monsieur. À vous la parole.

M. JEAN DÉCARIE :

345 Bonsoir, merci. Je me présente d'abord, je suis urbaniste à la retraite. J'ai travaillé
longtemps à la Ville de Montréal, y compris sur l'arrondissement et sur la question des parcs,
réseau vert, et cetera. Donc, tout ce qui touche le réseau ferroviaire, que je connais très bien. Et
j'ai été donc responsable aussi de la planification pour le Sud-Ouest. J'ai travaillé sur la falaise
Saint-Jacques et j'ai travaillé également avec des étudiants, parce que j'ai été professeur en
urbanisme dans les années 70, à Pointe-Saint-Charles, où on avait regardé la possibilité, dans
350 l'opération populaire d'aménagement d'Action-Gardien en 2006-2007, possibilité de détourner le
chemin de fer qui traverse le quartier et le coupe en deux, le détourner pour justement permettre
de recoudre le quartier.

355 Quand, à l'été 2007, le projet Turcot est arrivé, je me suis intéressé et j'ai regardé de
l'autre côté du Canal et j'ai vu qu'on pourrait peut-être faire la même chose avec le quartier Saint-
Henri où le chemin de fer, que le chemin de fer plombe de ce côté-là, non pas en hauteur, mais en
largeur sur 70 mètres et alors qu'il n'a plus aucune espèce de relation avec le quartier ouvrier
puisque toutes les usines sont parties. Donc, c'est du transit ferroviaire qui plombe ces quartiers-là.
Donc, c'est ce qui m'a amené dans le dossier.

360 Après avoir travaillé avec Action-Gardien, j'ai travaillé également avec Mobilisation Turcot.
J'ai présenté un mémoire, un premier mémoire que j'ai envoyé au ministère, que j'ai envoyé à tout
le monde à la Ville de Montréal en 2008. Je vous l'ai envoyé également, celui-là, mais par la suite,
j'ai participé à la Table de travail Turcot – Think Tank Turcot en anglais – qui sont des gens qui
365 étaient dans Opération Turcot, Mobilisation Turcot, et qui ont décidé – ce sont surtout des
professionnels, des professeurs qui ont décidé un peu de se réunir pour essayer d'organiser une
contre-proposition un peu structurée.

370 Cette lettre-là a été envoyée à tous les médias. Elle a eu un certain succès, sauf qu'elle
n'a jamais été publiée dans les journaux parce qu'elle était un peu longue. Alors, je vais vous la
présenter, vous la lire; elle est assez courte, on l'a vraiment punchée, ça dure 10 minutes.

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

375 **Début de la phrase à la page 2 : « La réfection de l'échangeur Turcot... »**

Fin de la phrase à la page 3 : « [...] les dimensions de l'intervention. »

380 Possibilité également de remplacer la 20 par des boulevards urbains, comme on l'a vu
dans les discussions ce printemps avec l'expérience américaine à cet effet-là. Deuxième point : la
structure.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase à la page 3 : « Au plan de la structure... »

385 **Fin de la phrase à la page 3 : « [...] que les entrées de ville. »**

390 Ce fut même le cas ici lors de l'inauguration de l'échangeur, en 1967, qui avait été loué pour son effet cathédral, en particulier – qui est toujours là, d'ailleurs. Il faut peut-être justement revenir à l'idée de garder l'ouvrage en hauteur et peut-être aussi – un ingénieur avait écrit une lettre intéressante là-dessus dénonçant la métropole du béton au Québec depuis les années 60, pourquoi pas l'acier. L'acier, ça dure beaucoup plus longtemps. Il suffit d'un bon peintre en bâtiment qui va peindre, qui va faire le tour, et il y a aucun problème. Et ça permet de faire des structures élevées qui ont une grande, grande importance au niveau, comme œuvre d'art.

395 La tradition en Europe, elle est centenaire de ce côté-là. On fait systématiquement, on engage des grands architectes et non pas seulement des ingénieurs ruraux pour faire des grands ouvrages d'art. On pense évidemment à Foster, qui a fait le pont Milot, ou surtout le grand architecte espagnol Calatrava qui fait des chefs d'œuvres. Alors, pourquoi ne pas engager, pourquoi ne pas faire un concours international auprès des grands architectes spécialisés dans la construction d'ouvrages d'art comme celui-là.

400 Troisième point, intégration urbaine. Enfin, au plan de l'intégration urbaine, rien n'est proposé non seulement pour réduire ces impacts négatifs latéraux, mais surtout pour tenter d'optimiser les effets positifs possibles de tels grands travaux. C'est la chose qui m'intéresse personnellement le plus.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase à la page 3 : « On a ici une occasion unique... »

410 **Fin de la phrase à la page 4 : « [...] par le MTQ pour son chantier. »**

415 Le MTQ avait demandé la possibilité d'installer ses installations dans l'ancienne gare Turcot, ça lui a été refusé par le ministère. Sans compter possiblement le déménagement éventuel de Via Rail lui-même, qui libérerait les terrains de grandes valeurs sur le fleuve à Pointe-Saint-Charles, après le déplacement de l'autoroute Bonaventure. Là, il y a un peu d'urbanisme aussi, il manque un peu d'urbanistes dans la salle et je pense qu'on devrait regarder, voir les possibilités de développement de sites aussi extraordinaires que celui-là.

420 Un dernier projet est envisageable, celui de l'agrandissement du parc de la Falaise Saint-Jacques – dossier que je connais très bien – par le piémont qui lui manque pour devenir utilisable et accessible, pas seulement les 12 mètres concédés récemment pour une piste cyclable – merci bien pour le transport actif – mais par un prolongement de l'axe St-Antoine, par exemple, et un élargissement sur une centaine de mètres, longeant le... qui permettrait d'exhumer la rivière Saint-Pierre, en particulier, donc de faire un parc linéaire tout à fait intéressant et exceptionnel, ne serait-ce que d'un point de vue géographique, mais aussi patrimonial, donc de doubler la superficie de la

425

430 falaise Saint-Jacques, qui fait une vingtaine d'hectares et qui en fera 50 à ce moment-là. Cet ancien marécage, toujours instable, se prête mal, de toute façon, au déplacement proposé des infrastructures lourdes de la 20 et du CN, qui devraient être laissées au sud, sur la partie déjà stabilisée de l'ancienne gare.

435 On pourrait, entre parenthèses, également en profiter pour développer un front urbain de grande valeur sur le haut de la falaise, en place du fond des stationnements des commerces qui sont sur la rue St-Jacques, ce qui est un gaspillage invraisemblable. C'est un des sites à la plus grande valeur de développement résidentiel possible, qu'est-ce qu'on a? Des fonds de stationnement où on bouge la neige, on met la neige des stationnements devant et à tous les printemps ça fond et ça entraîne des écoulements importants qui détruisent systématiquement la falaise. C'est un des plus beaux parcs à Montréal et il est inaccessible et inutilisé.

440 Enfin, quatrième point, la gouvernance.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase à la page 4 : « Tous ces projets... »

Fin du mémoire.

445 Merci.

(APPLAUDISSEMENTS)

450 **LE PRÉSIDENT :**

455 S'il vous plaît, je vais demander votre collaboration. S'il vous plaît. Alors, je demande votre collaboration pour éviter toute manifestation d'approbation et, aussi, je vais demander votre collaboration, s'il y avait des propos, dans un mémoire, qui ne vous plaisent pas, d'éviter toute manifestation également de désapprobation. Alors, je demande votre collaboration.

460 Alors, merci, Monsieur, pour votre présentation. Bien entendu, nous allons avoir l'occasion d'accueillir la Ville de Montréal, les représentants de la Ville – je veux vérifier, c'est bien demain soir – on pourra, entre autres, aller voir de leur côté qu'est-ce qu'ils pensent au sujet du projet, bien entendu, et aussi de suggestions, comme vous dites, sur la question de la maîtrise d'œuvre. On pourra regarder ça avec eux, entre autres, avec attention. Alors, je vous invite à venir demain soir pour la présentation de la Ville de Montréal, bien entendu.

465 Tout à l'heure, vous avez fait un aparté sur les structures en métal. Avez-vous des exemples à nous donner où il y a des constructions à longue portée qui seraient faites en métal plutôt qu'en béton?

M. JEAN DÉCARIE :

470 Bien, il y a quelque chose qui s'appelle la Tour Eiffel qui est assez connue. Il y a
énormément de ponts. Il y a un magnifique bouquin sur les ponts qui reprend la construction des
ponts à l'ère industrielle, au milieu ou même au début du 19e siècle où on voit ces ponts
extraordinaires qui étaient vraiment travaillés – à l'époque industrielle, tout ce qui était industriel
475 extraordinaires depuis 1850, qui existent et qui sont toujours là, parce que c'est facile à entretenir.
Il y a un ingénieur, encore une fois, je l'ai dit tantôt, à la retraite, qui a écrit une lettre à l'époque, au
moment où il y a eu l'effondrement... au moment de la Commission Johnson pour dire : « Écoutez,
ça suffit. On pourrait peut-être revenir au métal. »

480 Il y a le pont de Québec, évidemment. Il y a le pont Victoria qui date de 1860 puis qui est
toujours là. Donc, le métal est beaucoup plus facile. Il coûte un petit peu plus cher, mais encore un
fois, si on réduit également la taille de l'ouvrage en tenant compte des questions de transport, on
peut gagner sur ce côté-là, et puis l'entretien, évidemment, est peut-être moins compliqué, parce
que le ciment, c'est tous les 40 ans, c'est pas compliqué, avec le climat qu'on a.

485

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie. Alors, mes collègues m'informent qu'ils n'ont pas de question. Alors,
nous vous remercions pour votre présentation.

490

Nous allons maintenant inviter monsieur Louis Bourque à s'avancer. Bonsoir, Monsieur.

M. LOUIS BOURQUE :

495 Bonsoir. Non, je n'ai pas de présentation, je n'ai pas eu le temps d'en faire. Je vais
improviser avec ce que j'ai en tête. Voilà.

LE PRÉSIDENT :

500 Alors, à vous la parole.

M. LOUIS BOURQUE :

505 Merci. Pour moi, une des questions les plus importantes qui se posent dans ce projet-là
c'est la question de l'intégration urbaine, parce que dans cette question-là se trouve la conception
que peut avoir le promoteur d'une ville. La ville, c'est-à-dire le milieu dans lequel il intervient.

510 Ayant étudié en urbanisme et observant la ville autour de moi, j'en conclus qu'une ville
c'est essentiellement un lieu de transactions, un lieu d'échanges, un lieu de négociations entre
groupes sociaux liés par des intérêts communs ou une culture commune et de ce fait, un lieu
vraiment de qualification culturelle des personnes et des groupes.

515 En ce sens-là, la ville c'est clairement un lieu où les circulations et les activités urbaines doivent être assurées de façon coexistante. Les flux ne doivent pas nuire aux activités, les autoroutes ou les routes ne doivent pas prévenir la possibilité de l'établissement d'une construction et puis de la vie urbaine, finalement.

520 Donc, en ce sens-là, les voies, une voie proprement urbaine c'est un milieu, ce n'est pas une canalisation, c'est un milieu qui permet des transactions, des échanges, qui permet, finalement, qui valorise le déplacement et puis qui maximise sa valeur. Par exemple, en termes de fréquence, d'intensité, de complexité des interactions. Et ça, ça s'effectue nécessairement dans un milieu bâti avec des mobiles, en l'occurrence des voitures ou toutes sortes de mobiles, des vélos, qui sont suffisamment perméables et qui ne vont pas trop vite, je veux dire, dont le débit est pacifié.

525 Dans ce contexte-là, je me demande comment on peut parler de l'intégration urbaine d'une autoroute. Quand on sait qu'une autoroute, ça disqualifie ou ça contraint sévèrement toute possibilité d'établissement, de construction, d'échange, mais aussi d'appropriation sociale. Voilà.

530 Et puis j'aurais peut-être quelques recommandations à faire sur les figures de voies qu'on peut mettre en place, parce qu'il y a aussi des contraintes historiques dont il faut tenir compte, là, dont l'inertie des voies actuelles, le caractère structurant qu'elles ont eu dans l'espace pendant si longtemps et qui ont influencé la mise en place des quartiers ou des municipalités comme Lachine, Pointe-Claire qui se sont construites, finalement, sur ces axes-là.

535 Je me suis intéressé dans mon mémoire à une série de considérations qui sont intimement liées à la nature même du milieu urbain, des considérations sur la sécurité, à partir d'un document qui s'appelle « Guide d'aménagement pour des environnements sécuritaires » produit par Sophie Paquin puis son équipe. Sophie Paquin est urbaniste, doctorat en urbanisme, mais est maintenant responsable de l'aménagement à la Direction de la santé publique.

545 Dans le temps, elle a fait cet ouvrage-là, elle a énoncé une série de principes que je ne me souviens pas par cœur, mais pour elle, si je résume, la sécurité, ça émane du maintien des échanges humains, finalement, dans un milieu où l'obligation publique est maintenue aussi. Ça, d'une part; d'autre part, ça nécessite une visibilité constante, la capacité d'anticiper ce qui se passe autour de soi, donc capacité d'anticiper puis aussi plusieurs avenues, plusieurs échappatoires possibles.

550 Puis à ce point de vue là, j'aimerais dire que l'environnement n'a pas une valeur purement contraignante. C'est sûr qu'un talus autoroutier c'est contraignant, mais l'environnement, ça a une valeur culturelle. Le paysage, quand on parle de paysage urbain, c'est d'ailleurs un concept culturel, ça réfère aux processus politique, sociaux, même aux normes qui sont traduites dans l'environnement.

555 Donc, le paysage, la façon dont il est traité, ça a une fonction littéralement éducative sur la population. Ça a une fonction de transmission normative, d'information des contrats sociaux puis ça a clairement une valeur, je dirais, qui influe sur la sécurité.

560 D'ailleurs, quand on parle d'environnement purement fonctionnel, comme un échangeur autoroutier, on a une expérience historique assez compromettante avec les quartiers urbains fonctionnels. Les quartiers fonctionnalistes, aux États-Unis, qui étaient dépourvus de toute qualité paysagère, qu'on a dû démolir en masse ou qu'on veut nettoyer – au karcher en France. Ça, c'est les propos – nettoyage social, j'entends –, ça, c'est les propos de Sarkozy.

565 Donc, quand on parle d'aménagement sécuritaire, pour moi c'est une valeur fondamentale. On parle clairement de la qualité, pardon, de la possibilité de consolider le tissu urbain à travers les structures fonctionnelles, d'assurer l'établissement. Donc, la création d'un environnement qui a une valeur normative, mais aussi d'un environnement qui assure une surveillance informelle.

570 Donc, encore une fois, ça réfère aux qualités urbaines du milieu, sa capacité d'occupation des commerces, tout ça, son achalandage qui garantissent – en tout cas, selon Sophie Paquin et son équipe – qui garantissent, qui sont le plus garantes des conditions sécuritaires.

575 En troisième lieu, je peux juste constater, je n'ai pas lu d'études là-dessus, je n'ai pas eu le temps d'en chercher, mais je peux juste constater à Montréal, l'évolution, je dirais, des conditions sociales créées par l'automobile, la conduite automobile. Ce que j'observe à Montréal, c'est que la conduite automobile est devenue le plus grand vecteur de délinquance urbaine, de danger et même de violence urbaine.

580 En fait, depuis le 11 septembre, le fameux 11 septembre 2001, ce que j'observe c'est l'évolution du parc automobile à partir des critères esthétiques, finalement, reproduisant l'esthétique du temple, de l'ovule, du reptile, du char d'assaut, aussi, et puis il suffit de sortir un samedi soir à Montréal pour se rendre compte que l'intimidation rituelle, que la violence rituelle aussi, c'est l'expression sociale, je dirais, prépondérante dans l'espace public montréalais.

585 Et je dirais que l'automobile, dans ce sens-là, c'est un des vecteurs ou c'est un élément qui accompagne une transformation de société extrêmement importante, depuis l'obsession sécuritaire qui est le recul des droits humains et des libertés, et l'acceptation d'une violence systémique intériorisée propre à la société.

590 Donc, c'est une chose de mesurer l'impact local d'une infrastructure, mais je pense que le principal problème de sécurité à Montréal, en ce qui concerne ces infrastructures-là, c'est un problème de civisme et c'est aussi un problème qui... donc, un problème qui vient de la place qu'on donne à l'automobile, des ressources qu'on y consent et du rôle, je dirais, éthique et esthétique – ça va souvent ensemble quand il s'agit de l'ouvrage institutionnel – du rôle éthique, de la fonction éthique et esthétique qu'on donne à l'automobile par ces ouvrages-là.

600 Quatrième point. Non, je vais poursuivre là-dessus en disant que le réseau de talus et de galeries qu'on propose ici contrevient à tous les critères d'aménagement sécuritaire proposés et soutenus par la Ville de Montréal et Sophie Paquin, notamment la capacité – ça, j'en ai déjà parlé, là –, mais la capacité d'anticiper et de s'échapper, la capacité d'obtenir du secours, la surveillance informelle et puis finalement le développement, la consolidation d'un milieu de vie qui maintient les contrats sociaux de façon latente dans l'espace publique.

Un des problèmes aussi, un des problèmes... oui, beaucoup de problèmes auxquels tente de résoudre le ministère par sa proposition actuelle vient de la capacité ou non qu'a ministère de discerner entre les circulations transitaires et pendulaires. Monsieur Décarie avant moi en a parlé. Les premières, les circulations de transit, c'est des circulations, bon, qui se conçoivent à l'échelle d'une région. Ceux qui les font, ceux qui circulent de cette manière-là se déplacent d'une région à une autre, souvent pour des motifs d'emploi, donc ont des itinéraires complexes qui sont, je dirais, mieux accomplis par l'automobile et puis par un réseau, comme le réseau du ministère actuel qui assure un accès universel à toutes les parties du territoire.

La circulation pendulaire, elle correspond souvent aux déplacements de travail le matin; elle induit une demande massive sur le réseau – massive, mais soudaine – localisée dans le temps aux heures de pointe du matin et du soir, et puis cette demande-là correspond à des itinéraires finalement assez simples. Étant donné cette simplicité-là puis son caractère massif, elle est, comme monsieur Décarie le disait, facilement gérable par transport public.

Et en ce sens-là, effectivement, il convient de discerner le rôle de la 15 sur le réseau du MDQ, de l'axe 20-720 qui est sous-utilisé et utilisé de façon essentiellement pendulaire; sous-utilisé, j'ai pour exemple la fermeture de la moitié du Métropolitain et d'une des deux voies pendant un an, et puis on s'en est tous sortis très bien.

Donc, d'une part cette distinction-là. D'autre part, je suis vraiment surpris que dans la considération des projets, je dirais, apparentés ou simultanés, là, concurrents, finalement, que le ministère doit prendre en considération, le seul dont la gestion échappe à l'échelle de la zone d'étude, là, c'est la navette ferroviaire. Tous les autres projets que le ministère prend en compte, c'est des projets gérés par des comités locaux, genre valorisation de la falaise, développement touristique du canal Lachine, mais, écoutez, on ne parle pas de la complétion de l'autoroute 30, on ne parle pas de la réfection nécessaire du pont Mercier, qui pourtant sont des éléments fondamentaux dans la structuration du trafic autoroutier de l'échangeur Turcot.

Et dans cette logique-là, je dirais qu'il est nécessaire d'envisager, de gérer, de trier les circulations, c'est-à-dire si on complète le bouclage autoroutier de la 30 autour de Montréal, sur la Rive-Sud, soit par le pont Mercier, soit par un pont qui relie Vaudreuil à Châteauguay, on a tout avantage à trier les circulations de transit et pendulaires avant qu'elles pénètrent sur l'île, avant qu'elles s'engorgent sur les ponts. Et on a aussi avantage, d'autre part, à compléter ces ponts-là pour – comment je pourrais dire? On a avantage à assurer le contournement des circulations transitaires, c'est-à-dire les circulations qui ont avantage à... Non. Je me reprends, là, si je lisais ça serait plus simple.

Les principaux générateurs des circulations transitaires sont les secteurs d'emploi, les parcs industriels. On les trouve principalement dans Anjou, dans l'est, Saint-Laurent, Dorval dans l'ouest et le sud-ouest de l'île et dans Boucherville, Varennes. Il n'y a aucune raison pour laquelle le transit entre ces secteurs d'emplo, doit passer par le corridor sud de l'île, c'est-à-dire les quartiers les plus denses, qui ont les plus grandes valeurs écologiques et historiques. La complétion du pont Mercier permettrait d'effectuer ce contournement-là et de concevoir des voies pleinement urbaines sur le corridor est-ouest du projet.

650 Et là, j'en viens aux figures de voies plus proprement dites. L'allégement des circulations transitaires sur le corridor sud de l'île, ça permettrait de construire des voies vraiment urbaines. En d'autres termes, ça met en cause la nécessité de reproduire une autoroute 20-720 dans l'axe est-ouest, je dirais même entre le pont Mercier et le tunnel Louis-Hyppolite Lafontaine. Ça permet de construire des voies, des voies ou un réseau de voies qui est assis littéralement sur le transport collectif, d'une part; d'autre part, qui est perméable, donc qui est résilient à la congestion routière, qui se prête à une pluralité d'usages puis qui permet l'établissement.

655 Donc, au lieu, par exemple, d'avoir une autoroute longeant le canal Lachine et la falaise, qui nous oblige finalement à choisir de valoriser une des composantes écologies du territoire et d'en sacrifier une autre, on pourrait avoir un véritable réseau qui assurerait un développement urbain, je dirais, pacifié, complet, complexe, qui limite le besoin de la mobilité et puis qui est agréable, qui rapproche aussi le transport actif du transport en commun plutôt que de rapprocher le transport actif de l'autoroute, notamment du fait évident que les piétons sont aussi ceux qui emploient le transport public.

665 Je dirais que la gestion différenciée des circulations pendulaires et transitaires, le report des circulations pendulaires sur le transport public qui permet, de ce fait, de réduire dramatiquement la capacité routière de l'axe est-ouest. Pour moi, là, ça remet en cause la nécessité d'une figure de convergence, là, qui ressemble à un échangeur. Et, ça, ce n'est pas remettre en cause la nécessité d'effectuer des échanges, mais la nécessité de les effectuer à grande vitesse sur des segments réservés, courts. Pour moi, ça, c'est remis en cause.

670 On pourrait penser à une figure mixte qui ressemble, qui met – comment je peux dire – qui ressemble à la fois à un rond-point et à des bretelles d'échangeur, mais certainement qui permet aux axes locaux, qui permet aux axes locaux une continuité. Une chose qui moi m'inquiète ou me semble difficilement concevable, c'est de ramener, de voir les axes locaux, les axes sur lesquels le milieu urbain devrait normalement être consolidé, de les voir – comment je pourrais dire – pas rétrécis, là, mais se transformer en quasi autoroute à l'intérieur de l'échangeur Turcot. Une figure urbaine, je dirais, hybride, qui ressemblerait par exemple au rond-point l'Acadie ou à la sortie du pont Jacques-Cartier, qui est une figure urbaine quand même remarquable, qui supporte un transit important. Donc, de voir les axes locaux définir, passer à travers une figure comme ça, avec une continuité bâtie, pour moi ça m'apparaît beaucoup plus, ça m'apparaît préférable du point de vue de la sécurité, du point de vue du développement urbain, du point de vue des valeurs foncières dégagées, du point de vue de l'agrément, du point de vue de la réduction du besoin de mobilité... en tout cas, à beaucoup de points de vue.

685 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Bourque, je vais vous demander, si vous pouvez conclure en deux minutes?

M. LOUIS BOURQUE :

690 Conclure, oui, vu que je m'étends. La dernière dimension de mon propos, ça concerne la gouvernance. Si je me rappelle la directive que le ministère de l'Environnement avait produite au

695 MTQ, on lui avait demandé de définir les composantes du milieu, je dirais, biophysique. Mais face au milieu humain, la complexité de cette définition-là faisait que le ministère se rabattait à la nécessité pour le MTQ de prendre en compte l'ensemble des documents de planification; que ce soit transport, économie, aménagement du territoire, même culture, l'ensemble des documents de planification qui eux ont été construits au fil du temps dans un processus démocratique puis de validation mutuelle qui, par définition, prennent en compte la complexité du milieu.

700 Et puis quand je lis, par exemple, les attentes gouvernementales, le cadre d'aménagement métropolitain à l'égard de la RMR de Montréal et qui exprime les attentes du ministère des Affaires municipales, quand je lis le Plan de transport, quand je lis les stratégies de développement économique de la Ville, de la CMM, moi, je ne vois que contradictions. Par exemple, dans les attentes gouvernementales, on insiste sur la nécessité d'établir des cibles de réduction de l'utilisation de l'automobile, de promotion des transports publics, de consolider les infrastructures
705 actuelles, de consolider le tissu urbain, on parle de tissu urbain, donc du cadre de vie sur ces infrastructures-là, de faire du transport public l'armature, l'épine dorsale de développement urbain – à moins que ça, ce soit dans le Plan de transport – bref, je n'y vois que contradictions. Et de ce point de vue là, je pense qu'on est, je veux dire, on ne peut pas planifier d'une part les transports et d'autres parts l'aménagement du territoire.

710 Ce caractère interrelié, je dirais mutuellement dépendant de la planification des transports et de l'aménagement, c'est d'ailleurs les premières lettres du Guide à l'intention des MRC que le ministère des Transports, je dirais, fait part. De tout temps, les transports ont structuré l'aménagement du territoire et puis on trouve lien intime entre les deux. Donc, il faut absolument,
715 avant d'aller plus avec non pas des projets, mais ce qu'on a devant nous c'est tout un réseau autoroutier, on a devant nous un programme autoroutier, avant d'aller plus loin avec ce programme-là, il faut revoir le processus de gouvernance urbaine. Merci.

LE PRÉSIDENT :

720 Alors, nous vous remercions pour votre présentation.

(APPLAUDISSEMENTS)

725 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, nous vous remercions, la commission n'a pas de question. Nous vous remercions.

730 **M. LOUIS BOURQUE :**

D'accord. Merci.

LE PRÉSIDENT :

735 Nous allons maintenant inviter Thierry St-Cyr, député de Jeanne-Le Ber pour le Bloc Québécois. Bonsoir, Monsieur.

M. THIERRY ST-CYR :

740 Eh bien, bonsoir. Je suis effectivement Thierry St-Cyr, député du Bloc Québécois dans la circonscription de Jeanne-Le Ber où on se trouve présentement et où l'essentiel du projet Tucot se déroule. Donc, bienvenue chez nous.

745 J'ai déposé un mémoire que vous avez eu l'occasion de prendre connaissance et que j'ai intitulé : « Turcot : un projet qui ne tient pas la route. » Je vous fais grâce de tous les détails qu'il y a à l'intérieur; je voudrais aller à l'essentiel dans cette présentation, étant donné le temps limité qui nous est imparti, mais disons que l'essence du message de ce mémoire-là, c'est un peu, bien : aujourd'hui, c'est un autre temps, donc il faut avoir d'autres mœurs. Il faut faire les choses différemment de ce qui a été fait par le passé. Et je ne crois pas que le projet actuel réponde à
750 cette nécessité-là.

Juste pour revenir un peu en arrière, quand l'échangeur actuel a été bâti, il a été bâti à cette hauteur-là pour permettre un certain nombre de mètre de tirant d'air pour les bateaux qui circulaient sur le canal Lachine, juste en dessous. Or, quelques années après la fin de sa
755 construction, le canal de Lachine fermait à la navigation. Donc, en gros, on a construit cet échangeur-là à cette hauteur-là à l'époque, alors que ce n'était pas vraiment nécessaire, dû à un manque de planification dans le temps. C'est ce genre d'erreur-là qu'il faut éviter de reproduire aujourd'hui. Et moi, j'ai l'impression que si on va de l'avant avec le projet actuel, dans 40 ans nos enfants vont se poser des questions sur notre jugement.

760 Vous allez constater, au cours de ces audiences, de ces auditions, qu'il y a une opposition quasi unanime au projet du ministère tel qu'actuellement défini, dans l'ensemble des intervenants du milieu. Et, à mon avis, ça ne peut que vous conduire à la recommandation qu'il n'y a qu'une seule solution actuellement, c'est d'arrêter le projet dans sa forme actuelle et de retourner à la
765 planche à dessins pour un projet complètement nouveau.

De façon générale, mon mémoire dénonce l'absence de vision de ce que devrait être le transport au 21^e siècle. On a devant nous un projet qui est plus digne des années 60, et encore!

770 Il y a bien quelques éléments verts sur les maquettes, sur les dessins – du gazon, des
beaux arbres, des gens qui se promènent tout souriant le long de l'autoroute –, mais à mon avis ça
relève plus du marketing vert que du véritable développement durable. Et j'aimerais identifier
quelques irritants pour ne pas dire des problèmes majeurs que vivront les citoyens de ma
circonscription. Encore une fois, ce n'est pas une liste exhaustive, plusieurs organismes auront
l'occasion de le faire.

775 Je commencerais d'entrée de jeu avec les gens de Côte Saint-Paul où l'autoroute qui est
prévue autour du pôle Cabot-Galt est prévue d'être aménagée en remblai. Alors, ça, ça veut dire
évidemment plus de prises au sol, donc des pertes d'espace, plus d'enclavement – et Dieu sait
que c'est déjà un problème dans notre région, dans le Sud-Ouest de Montréal, et évidemment,
780 présentement à tout le moins, il y a des percées sous l'autoroute où on peut circuler, et avec
l'autoroute en remblai, ça sera encore moins le cas. Et, évidemment, à mon humble avis, plus de
pollution. Je crois assez évident que si on rabaisse l'autoroute et qu'on la rapproche de la
population, inévitablement il y aura plus de particules dans le Sud-Ouest, surtout quand on prend
en compte que c'est, à toutes fins pratiques, une cuvette. Donc, il faut que le ministère regarde
785 l'opportunité, soit de maintenir en hauteur comme c'est le cas actuel, la structure, ou alors de la
faire en tunnel ou en mixte de tunnel ou tranchée.

J'aimerais d'ailleurs faire une petite insertion sur la question du calcul de la pollution. Vous
savez probablement que le ministère des Transports calcule les différents éléments polluants à
790 partir de stations situées à Dorval, Saint-Pierre et à l'autre bout de l'autoroute Décarie. Et il n'y en a
aucun, par exemple, qui a été fait près de l'école Marie-de-L'incarnation, que le ministère a regardé
de près. Et on nous dit : « Bien, il y a un modèle d'extrapolation qui nous permet, à partir de ces
trois stations-là, de savoir ce qui se passe dans Côte Saint-Paul. »

795 À mon avis, si le ministère veut vraiment qu'on achète les chiffres qu'il nous présente,
encore faudrait-il qu'il valide son modèle en prenant des mesures directement sur le terrain.

J'enchaînerais avec la question relative à l'apport de trafic supplémentaire vers le futur
CUSM et le fait que la bretelle d'accès via la rue Girouard à l'autoroute sera fermée. Je n'ai pas
800 l'impression qu'on a des réponses satisfaisantes sur l'afflux de trafic supplémentaire que cela va
amener en partance de Notre-de-Dame-de-Grâce vers le Sud-Ouest. Et d'ailleurs, la bretelle, la
nouvelle bretelle qui permettra aux gens de cette provenance-là d'accéder à l'autoroute fauche à
son passage le 780, St-Rémi, ce qui va évidemment en obliger la destruction.

805 Alors, ça, c'est quelque chose que je déplore. C'est un problème récurant dans tout le
Sud-Ouest, le grand Sud-Ouest de Montréal, même la question de logements, de logements
abordables. Bien qu'il y ait eu certains efforts de la part du ministère des Transports, les
alternatives offertes ne s'appliquent pas à tous. Il y a des gens qui ne sont pas suffisamment aisés
pour aller dans un logement locatif plus cher, mais qui ne se qualifient pas nécessairement aux
810 HLM et de toute manière, il y a des gens qui peuvent légitimement ne pas souhaiter vivre dans un
HLM. Et on est dans une situation où on a l'impression que le ministère oublie qu'on construit une
autoroute en Ville, pas dans un champ.

Et à mon sens, c'est beaucoup plus à l'autoroute à s'adapter à la réalité du terrain plutôt que des citoyens à s'adapter au passage de l'autoroute.

815

(APPLAUDISSEMENTS)

LE PRÉSIDENT :

820

S'il vous plaît. S'il vous plaît.

M. THIERRY ST-CYR :

825

Et à mon sens, il faut, il faudrait que le ministère se débarrasse un peu de cette vision, à tout le moins, perçue, que finalement on ne fait pas d'omelette sans casser d'œufs puis il faut passer une autoroute puis, bien, s'il y a une bâtisse sur notre chemin, on la détruit et c'est tout. Moi, je pense que ce n'est pas satisfaisant.

830

J'aimerais souligner un autre point d'interrogation qui reste à mon esprit, à l'effet que l'autoroute Ville-Marie sera partiellement refaite en remblai-déblai, mais pas la dernière partie qui va rester surélevée. Alors, si la structure est si détériorée que ça et qu'elle nécessite tant que ça des réparations, comment ça se fait qu'on n'a qu'à réparer qu'une partie de l'autoroute Ville-Marie, alors qu'elle a été construite d'un trait, tout en même temps?

835

Alors, je vous ai fait quelques éléments qui sont très problématiques. D'autres groupes vont en présenter d'autres, mais plus globalement, je pense que le projet dans sa forme actuelle est inacceptable à cause de ses impacts sur la population, impacts en termes de pollution, de bruit, de vibrations et, plus globalement, de la qualité de vie. Et, aussi, parce qu'elle maintient le problème d'enclavement qui existe dans nos quartiers et même que cet enclavement-là, la situation va même se détériorer.

840

845

J'ajouterais aussi, et peut-être même surtout, qu'il me semble que ce projet-là est une occasion manquée. Alors, ce n'est pas juste ce qu'il y a de problématique dedans, ce qu'on retrouve dans ce projet-là qui me cause problème, mais ce qu'on n'y retrouve pas. Et ce qu'on n'y retrouve pas, c'est une véritable vision du transport durable, une vision digne de notre époque.

850

Et j'aimerais aussi souligner et appuyer les propos de monsieur Décarie, qui est passé un peu plus tôt, sur l'importance de regarder l'opportunité de déplacer les voies ferrées. Sur ce point-là, comme député fédéral, ça fait longtemps que je demande à ce qu'on regarde et qu'on étudie cette possibilité de déplacer le chemin de fer. Ce chemin de fer là, depuis des décennies, constitue une fracture à l'intérieur des quartiers de Saint-Henri et Pointe-Saint-Charles. C'est un élément qui contribue à l'enclavement, non pas des quartiers, mais à l'intérieur des quartiers.

855 Et je pense qu'on doit sérieusement regarder quels avantages on tirerait si on déplaçait ces voies-là dans des zones non pas résidentielles, mais industrielles, comme en les faisant transiter par le secteur industriel Cabot puis ensuite longer vers l'autoroute Bonaventure.

860 Il y a la question, évidemment, des nuisances qui seraient fortement diminuées. Présentement, on a des nuisances importantes en termes de bruit, de vibration et de danger public. Messieurs, Madame les commissaires, vous pouvez facilement vous imaginer quelle conséquence dramatique aurait comme conséquence le déraillement d'un train, par exemple, comportant des produits dangereux en plein milieu d'un quartier résidentiel hautement peuplé.

865 Je crois que c'est tout simplement inconcevable qu'aucune réflexion ne soit faite dans le cadre du projet Turcot sur la possibilité de déplacer les voies vers le secteur industriel de Cabot puis le long de l'autoroute.

870 Je reviendrai à ce que j'ai dit au début avec une perspective plus loin, et je suis assez convaincu que nos enfants, dans quelques décennies, ne nous pardonneraient jamais de ne pas avoir su saisir cette opportunité qu'est le plus grand chantier à Montréal pour qu'on ait, à tout le moins, une réflexion minimale sur cette formidable possibilité-là de sortir le ferroviaire des zones résidentielles et de l'amener là où il devrait être, dans des zones industrielles.

875 Donc, en conclusion, Monsieur le président et Monsieur, Madame les commissaires, le projet actuel, à mon humble avis, doit être arrêté immédiatement, le plus rapidement possible et complètement repensé. Repensé pour mettre fin aux irritants, aux problèmes que j'ai identifiés dans mon mémoire, que les autres organismes vont identifier lorsqu'ils vont passer devant vous, mais aussi et encore plus pour offrir une réelle vision de développement durable, une vision moderne et qu'on ait, qu'on en profite pour insérer à cette nouvelle réflexion-là, l'opportunité de
880 déplacer les voies ferrées.

885 Alors, j'ai été très heureux de venir à titre d'élu de la population vous faire cette présentation-là, je crois qu'elle représente très bien le sentiment des populations locales qui auront à vivre avec les conséquences et j'espère que vos conclusions seront en harmonie avec la volonté des gens qui vivent dans le milieu ici. Merci.

(APPLAUDISSEMENTS)

LE PRÉSIDENT :

890 Merci, Monsieur St-Cyr. Alors, s'il vous plaît, au risque de me répéter, alors, s'il vous plaît, je demande votre collaboration afin d'éviter toute manifestation à la suite d'une présentation d'un mémoire.

895 Monsieur St-Cyr, si je comprends bien, un des aspects de votre mémoire, ce qui ressort, ce que j'en comprends, c'est que le principal frein que vous voyez au développement des quartiers qui sont autour du complexe Turcot, c'est l'enclavement, l'enclavement autoroutier et l'enclavement ferroviaire. C'est ça que je comprends bien dans votre présentation?

900 **M. THIERRY ST-CYR :**

Bien, je ne dirais pas que c'est le principal. Là, il y a beaucoup de problématiques dans le Sud-Ouest, je ne le résumerai pas à ça, mais pour ce qui est de Turcot principalement, je pense que l'enclavement est une question primordiale.

905

Vous savez, les différents organismes qui interviennent dans le milieu, généralement, vont être à la grandeur d'un arrondissement, à la grandeur de la ville et tout ça et ces séparations-là qui existent, qui sont imposées, ne correspondent à aucune logique réelle. Si je prends Pointe-Saint-Charles, par exemple, qui est divisée en plein milieu par le passage du train, la circulation est très difficile; il y a une école qui est d'un côté du train, les gens qui viennent de l'autre côté, il faut toujours faire des détours. Il y a beaucoup plus de difficultés, donc, à avoir une espèce d'osmose dans les différentes communautés.

910

On a des gens, vous savez, qui se déplacent de plus en plus loin. Justement, on a des jeunes qui fréquentent les écoles, il y a des écoles qui ont fermé par le passé et qui vont fermer par le futur, et ça vient de plus en plus loin, on va ratisser de plus en plus large. Donc, à ce moment-là, des fermetures d'accès, des autoroutes qui sont en remblai, bien c'est une fermeture physique importante, là. Même s'il n'y avait pas de chemin qui passait, bien, lorsque l'autoroute est dans les airs, il y a quand même au moins une percée visuelle, il y a quelque chose de ça.

920

Et là, moi, j'ai un peu l'impression, et je pense que les citoyens partagent cette impression-là, qu'on bâtit des murs supplémentaires dans nos quartiers et on n'a pas besoin de murs supplémentaires dans nos quartiers.

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

Vous ne pensez pas que de replacer les voies de chemin de fer dans les endroits industriels va aussi provoquer des expropriations?

930 **M. THIERRY ST-CYR :**

C'est possible qu'ils vont provoquer des expropriations. Moi, ce que je dis, c'est qu'il faut étudier la question. Je dis que présentement, il n'y a rien qui a été fait en dehors de la société civile, mais au niveau du ministère il n'y a rien dans ce projet-là, il n'y a aucune réflexion qui a été faite. Vous comprenez, je ne suis pas un expert, ma prétention ce n'est pas que je veux vous donner le tracé, mais à mon avis ce serait plus logique et plus cohérent, comme société, qu'on passe des chemins de fer, en 2009, dans un quartier industriel plutôt que de le passer en plein milieu d'un quartier, de deux quartiers résidentiels, les deux, au demeurant, fort peuplés.

935

940

Vous pouvez regarder dans mon mémoire les photos qu'on a prises. Il y a des trains qui passent à quelques mètres des maisons. Alors, il y a tous les inconvénients que ça cause en

termes de désagrément, mais c'est dangereux. Il y a des produits chimiques, toxiques qui transitent à quelques mètres de maisons.

945 Imaginez, Monsieur le commissaire, qu'il y a un déraillement puis il y a des trains qui se déversent là, il y a des produits dangereux qui se déversent à cet endroit-là. Bien, je pense raisonnablement que ce serait moins problématique si de tels problèmes survenaient dans des quartiers industriels plutôt qu'en plein milieu de quartiers résidentiels. Ça me semble finalement être assez le gros bon sens.

950 Et s'il faut exproprier des industries pour améliorer le bien-être général de la population, pourvu que cette expropriation-là soit légitime et bien faite, je ne vois pas de problème.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :

955 Mais ça peut être des résidences aussi.

M. THIERRY ST-CYR :

960 Ça peut être des résidences aussi, Monsieur, je n'ai pas regardé le tracé, mais il faut voir que dans ce coin-là, par exemple si on prend le cas de Cabot, il y a très peu de résidences et elles sont regroupées au centre du secteur qui est actuellement entre l'autoroute et le canal. Alors, je vois mal comment on pourrait faire passer un tracé là. À mon avis, le tracé naturel, ce serait de longer l'actuelle autoroute dans le dégagement qui resterait là, et de l'autre côté, le long de Butler
965 et de l'autoroute, il y a déjà une voie, deux voies qui existent à cet endroit-là. Donc, il suffirait d'augmenter la capacité de cette voie-là, faire les aménagements nécessaires. Alors, il n'y a pas vraiment d'expropriation de résidents, à mon sens, qui est nécessaire pour faire ça.

LE PRÉSIDENT :

970 Alors, on prend bonne note de votre analyse sur le projet ainsi que les autres points que vous avez abordés. Alors, j'avais une question là-dessus, mon collègue l'a posée, sur la question du transport ferroviaire. C'était les deux points que je voulais aborder, ma collègue n'a pas de question. Alors, nous vous remercions pour votre présentation.

975 Nous allons maintenant inviter monsieur Daniel Breton du groupe MCN21.

M. DANIEL BRETON :

980 Bonjour.

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, Monsieur.

985

M. DANIEL BRETON :

Le groupe MCN21 que je représente est un groupe de scientifiques qui a écrit ce livre « Maître chez nous 21^e siècle » dont le but est l'indépendance aux énergies fossiles et non renouvelables pour le Québec.

990

Le Québec est un endroit qui a un potentiel extraordinaire pour devenir indépendant des énergies fossiles, et puis un des enjeux clés de cette indépendance aux énergies fossiles va être le domaine du transport.

995

Cependant, en tant qu'écologiste qui a participé à de nombreux BAPE au fil des ans, je dois vous dire que c'est un écologiste désillusionné qui se présente devant vous. Pour avoir assisté à des BAPE depuis une dizaine d'années, à de nombreux BAPE, que ce soit sur Cacouna, sur Rabaska, sur la Romaine, sur le Suroît, sur la 25, et cetera, je viens ici pour que ce soit inscrit dans la mémoire collective, dans le cadre des audiences du BAPE sur Turcot, que moi et les scientifiques, les écologistes et les économistes qui avons participé aux projets, Maîtres chez nous-21^e siècle, qu'on avertisse les gens qui sont ici, les simples citoyens qui n'ont jamais participé à un BAPE, qu'ils sachent qu'aujourd'hui on assiste à une mascarade de démocratie environnementale avec les audiences du BAPE en général.

1000

1005

Monsieur Germain, vous avez été du BAPE sur la Romaine. Il y a une recommandation qui a été faite, suite à votre rapport, disant qu'il fallait avoir une mesure de compensation par la Romaine en protégeant une rivière équivalente. Qu'est-ce qui a été annoncé par le gouvernement quelques semaines plus tard? Qu'on allait de l'avant avec la construction du projet de la Petit-Mécatina.

1010

Dans le dossier du BAPE sur Rabaska, les commissaires ont écouté religieusement et ont pris pour du cash systématiquement toutes les affirmations du promoteur, sans rien remettre en question avec des tierces personnes et des experts.

1015

Ce que j'ai constaté au fil des ans, et je ne suis pas le seul, il y a beaucoup de gens qui peuvent dire ça très haut et fort, c'est qu'il y a maintenant deux types de rapports du BAPE qui sont écrits par les commissaires : il y a les BAPE sérieux et de qualité; il y en a qui ont été faits par les commissaires du BAPE, et on vous en remercie, et dans ces cas-là, ils sont systématiquement, les recommandations sont ignorées par les gouvernements. Et il y a les BAPE indulgents, comme le dossier Rabaska.

1020

Ce qui fait, c'est que dans un cas comme dans l'autre, on se retrouve avec un sérieux problème parce qu'on se rend compte que le Bureau d'audiences publiques en environnement qui devrait avoir comme première responsabilité, la responsabilité de protéger l'environnement, ne le fait plus et fait passer des considérations économiques avant même des considérations

1025

1030 écologiques et, en plus, l'aspect démocratique. C'est-à-dire il y a des gens qui sont ici, qui n'ont jamais participé à des audiences du BAPE et qui ont des espoirs sur le travail qui va être fait par les commissaires du BAPE, par le rapport, et ensuite par le gouvernement, la décision qui va être prise suite à ça, à ce rapport-là.

1035 Moi, j'ai des petites nouvelles pour les gens qui ont encore des illusions, c'est bien de valeur, mais je considère, les gens de Maîtres chez nous-21^e siècle considèrent que vous n'avez plus de légitimité pour faire le travail qui vous a été incombé il y a de ça 30 ans.

(APPLAUDISSEMENTS)

LE PRÉSIDENT :

1040 S'il vous plaît, pas de commentaires, pas d'applaudissements, s'il vous plaît.

M. DANIEL BRETON :

1045 Je vais donner un autre exemple. Je vais donner un dernier exemple.

LE PRÉSIDENT :

Allez-y.

1050 **M. DANIEL BRETON :**

1055 Vous avez participé au BAPE sur la gestion des déchets nucléaires en 2005, à Gentilly II. Est-ce qu'Hydro-Québec a pondu un rapport de gestion à long terme des déchets nucléaires? Du tout. Donc, le travail qui a été fait par les gens qui ont présenté des mémoires, votre rapport, tout ça a été fait en pure perte. C'est une perte de temps.

1060 On a l'impression qu'on se moque complètement de la démocratie environnementale au Québec. Et vous êtes devenus les faire-valoir de décisions absolument inacceptables du gouvernement. J'irais même jusqu'à dire : la ministre de l'Environnement, madame Beauchamp, qui a une responsabilité importante dans le dossier du projet de réfection de l'échangeur Turcot, se cache derrière le BAPE pour ne pas avoir à assumer ses responsabilités.

1065 Il y a ici trois responsabilités : la ministre des Affaires municipales, madame Normandeau; madame Boulet, ministre des Transports; et madame Beauchamp. Pourtant, madame Beauchamp est très silencieuse sur le dossier. Lorsqu'on a demandé un BAPE élargi pour penser l'avenir du transport en général à Montréal, tout ça a été refusé. Et donc, je sais pertinemment que le projet de réfection de l'échangeur Turcot, quelles que soient les conclusions auxquelles vous allez en venir, Messieurs, Madame commissaires du BAPE, le MTQ va faire à sa tête, comme d'habitude, comme ils ont fait avec l'autoroute Notre-Dame, comme ils ont fait avec le pont de la 25. Même le
1070 pont de la 25, c'est pire. Je veux dire, la voie réservée aux autobus est disparue puis le train est

1075 disparu. Je veux dire, tout ça, là, c'est une vaste farce puis ça me fait beaucoup de peine parce qu'en tant qu'écologiste, le BAPE c'est une institution extrêmement importante. Mais ce à quoi on assiste, c'est un profond besoin de réviser le BAPE, parce que vous avez les deux mains attachées. Vous ne pouvez pas le dire? Moi, je vais le dire. Vous avez les deux mains attachées, vous ne pouvez pas faire un travail sérieux et comme ça, ce que ça fait, c'est que ça rend les gens complètement désillusionnés et cyniques face à la démocratie environnementale au Québec.

Merci.

1080 **(APPLAUDISSEMENTS)**

LE PRÉSIDENT :

1085 Nous vous remercions – s'il vous plaît, s'il vous plaît. Alors, Monsieur Breton, merci pour votre témoignage. Alors, nous allons continuer avec notre prochain participant, monsieur Pierre Brisset du Groupe en recherche urbaine. Bonsoir, Monsieur Brisset.

M. PIERRE BRISSET :

1090 Oui. Bonsoir, Monsieur le président.

LE PRÉSIDENT :

1095 Bonsoir.

M. PIERRE BRISSET :

1100 Alors, je vous remercie de bien vouloir m'accueillir. Je vous ai déposé un volumineux document que je n'ai pas l'intention de lire ce soir, parce qu'on va être ici encore trois jours.

1105 Je voudrais aussi remercier un peu les gens qui, disons, au ministère qui m'ont fourni de superbes nombres de documents au point que vendredi soir, j'ai reçu un gig d'informations qui représente 1 000 megs, qui représentaient des plans de phasage du projet. Alors, je sais vraiment comment ils vont le faire. Ça, vous pouvez me poser n'importe quelles questions là-dessus, mais je ne sais pas pourquoi. Surtout pourquoi les démolitions des secteurs résidentiels.

1110 Si vous me permettez, Monsieur le président, je vais vous illustrer l'ampleur du projet. On parle ici de six segments. On parle de six grands segments équivalents chacun à un projet auquel le BAPE, normalement, est appelé à constater. Alors, théoriquement, la durée des audiences aurait dû être 24 mois pour six projets semblables. On essaie de tout combiner dans une.

Je suis très conscient de l'effondrement du viaduc de la Concorde et la panique qu'il y a sur les structures. Je suis très conscient qu'il y a l'élément Turcot, le segment de l'échangeur Turcot et le secteur de La Vérendrye qui ont été construits dans des temps record. On aime faire

1115 des records ici au Québec, on bat toujours des records, mais on voit les conséquences, ils ne
durent pas. Je suis conscient, oui, mais par contre où le bât blesse, c'est la question du segment
Ville-Marie et dans l'ouest aussi.

1120 Alors, on veut bien considérer les considérations que, oui, Turcot doit être remplacé, il est
en train de tomber, et cetera, mais il faut comprendre que l'axe nord-sud, qui est l'autoroute 15,
c'est l'axe national du Québec. C'est le seul axe qui relie le nord-ouest du Québec avec le sud-est,
qui doit traverser Montréal, malheureusement, puisque d'autres ponts – et on a parlé du pont
Mercier tout à l'heure qui serait possible, mais pour des raisons politiques dans la réserve
1125 amérindienne, on ne veut pas pousser trop l'idée. Mais par contre, l'axe est-ouest – ça a été dit par
mes collègues précédents – c'est que c'est un axe plutôt pendulaire.

Comprenons bien que quand on parle de pendulaire, c'est du monde qui vienne de Pointe-
Claire, du West Island, qui vont vers le centre-ville le matin puis ils retournent le soir en grande
partie, qui constituent une majeure partie de la circulation sur cette autoroute-là.

1130 Je ne veux pas élaborer là-dessus, mais juste vous montrer, je crois que vous avez les
mêmes images sur l'écran devant vous – j'ai oublié que vous avez l'écran devant vous – c'est des
images, effectivement, si on passe les six projets, bien on crée un projet qui est sept kilomètres de
long dans l'axe est-ouest, l'axe pendulaire, et tandis que trois kilomètres dans l'axe nord-sud.

1135 Je vais vous montrer un peu la problématique de l'échangeur Turcot. Il faut comprendre
que la partie qui n'est pas colorée en rose, c'est la partie qui était nécessaire pour l'ouverture de
l'Expo 67, qui consiste de Décarie, celle qui est la plus haute, qui passe au-dessus de la partie
rose, et qui a été construite dans le temps record de huit mois, entre février 66 à novembre 66. Si
1140 vous regardez les archives du ministère, vous allez voir les photos qui corroborent ça.

Alors, cette portion-là, à cause de sa rapidité, tellement vite qu'il y a même eu un
effondrement, ça a tué huit ouvriers. D'accord. Peut-être que ça, ça doit être remplacé. Mais ce qui
la tient dans les airs, c'est la partie rose, la Ville-Marie qui était ouverte cinq ans plus tard, qui est à
1145 deux étages au-dessus du réseau du chemin de fer où le fameux tunnel Bunker dans le milieu,
que tout le monde croit qu'il supporte l'échangeur, mais effectivement il est là juste pour protéger
les trains contre les débris de construction, pendant la construction de l'échangeur Turcot. C'est un
gros tunnel où il y a quasiment rien par-dessus, mais hélas il est là.

1150 Alors, ce que j'ai compris par les documents du ministère, - j'ai essayé de faire un
graphique rapide, peut-être que ça ne va pas correspondre exactement au phasage, mais ça
établit les principes. C'est que pour commencer les travaux, il faut sortir les trains du tunnel et dans
mon exemple, j'ai montré l'enlèvement de deux bretelles que je considère superflues, les bretelles
qui relient le pont Champlain avec le centre-ville via l'échangeur Turcot, qui est un circuit
1155 complètement hors logique, mais en tout cas, on ne va pas élaborer là-dessus.

Alors, ceci étant dit, c'est qu'une fois qu'on a sorti le chemin de fer, là, il faut construire la
partie direction est. Mais il faut comprendre qu'étant donné qu'on parle ici d'une structure, d'une
autoroute sur structure versus une structure sur remblai, il faut aller d'extrémité en extrémité. Donc,

1160 il faut construire toute la partie en direction est à partir de Ville Saint-Pierre jusqu'à la rue Atwater d'un coup. Alors, là, on parle de grandes, grandes interventions.

Et ici, il faut comprendre que ça, c'est nécessaire pour commencer à libérer d'autres composantes. Mais vous voyez que le tracé direction est s'accroche dans beaucoup de colonnes.
1165 Je crois que vous voyez des colonnes en plein milieu de la chaussée, alors il y a toutes les mesures que j'ai vues sur le document de 1 000 megs, qui ont fait des genres de saute-moutons, danses amicales, pour éviter les colonnes, mais c'est assez complexe, merci, et tout ça pour permettre la reconstruction du tronçon direction est qui, elle, génère la démolition des secteurs des Tanneries, et cetera, des Tanneries et le loft 780, parce qu'à cause de la bretelle Décarie qui vient
1170 du nord, en haut, à gauche de l'image, qui balaye en dessous de l'autoroute et qui va rejoindre l'autoroute un peu plus à l'est.

Une fois ceci étant fait, là on peut commencer à démolir la travée est pour permettre la construction de la travée direction ouest. Je pense que vous les avez sur vos écrans, ici. Ça ne
1175 suit pas nécessairement la présentation que vous avez en main, parce que j'ai dû la raccourcir pas mal.

Alors, ceci étant dit, une fois les deux directions faites, là on arrache l'autoroute Ville-Marie. Mais là, on est cinq ans plus tard. Mais la chose qui est en train de tomber c'est la partie grise qui
1180 est en haut, la partie haute, Décarie, qui a été construit pour 67.

Alors, nous disons que si le problème est vraiment de remplacer une structure qui est vétuste, on dit que – encore une fois on commence avec le rose et le gris – on dit : si on remplaçait
1185 la direction ouest plus au nord, évitant les forêts de colonnes dans lesquelles ça devrait traverser, cela permettrait d'attaquer le vrai problème beaucoup plus rapidement, pour régler la problématique de la structure, mais aussi pour limiter les dégâts dans le segment Turcot et pas s'allonger dans Ville Marie, à mi-chemin, jusqu'à la rue Guy, que j'ai jamais compris pourquoi on remplace seulement la moitié du viaduc Ville-Marie. On ne me l'a jamais expliqué, dire que la partie est qui réparée de la même façon que la partie ouest peut rester, mais la partie ouest doit
1190 être remplacée.

Alors, nous, on dit que la possibilité d'une autre façon de voir la chose – vous aurez plus de détails dans mon mémoire, mais je ne vais pas le passer ici ce soir, temps limité, alors juste
1195 pour vous dire, le genre de documents que je demandais, c'est que je demandais un fond de plan qui illustre un peu l'existant, la configuration existante que vous voyez-là. Ça, c'est l'existant, et ça, c'est ce que le ministère propose.

On a perdu toutes les maisons ici – et excusez-moi, je n'ai pas pu noircir, j'ai manqué de temps pour noircir les maisons, mais de passer à ça, à ça dans votre cour arrière, je crois que
1200 vous allez vous poser des questions si vous vivez-là. Et c'est un peu le phénomène de dire : on passe de quelque chose qui est là, qui fonctionne relativement bien, peut-être, puis ce n'est pas 100% parfait, mais ça fonctionne, à ça, qui détruit les résidences de Cazalais, qui va détruire le quartier Cazalais, parce que quand on enlève un tiers d'un quartier, d'un petit quartier comme ça, le dépanneur du coin va partir, le quartier ne pourra plus vivre et ça va devenir un quartier

1205 placardé, comme on retrouve dans Houston ou à Détroit, dans les secteurs qui sont à proximité des autoroutes.

1210 Le secteur Cazalais c'est une des rares communautés qui s'est prise en main après la dévastation de 72, qui s'est rebâtie, pour en arriver à quelque chose puis maintenant on veut leur rentrer une deuxième fois. C'est très malheureux.

1215 Alors, juste pour finaliser, parce que je crois que mon temps s'écoule, on parle de la partie ouest. On a mentionné tout à l'heure que la partie ouest est sur une bonne fondation. On veut tasser l'autoroute, la mettre sur l'ancien lit de la rivière Saint-Pierre. Si vous regardez la carte que vous avez devant vous – cette image-là, vous ne l'avez pas, je vous l'ai laissée tout à l'heure – c'est que ce qui est en jaune, c'est l'ancien lit de la rivière Saint-Pierre où pourrait être aménagé un parc régional pour l'histoire du lac à la Loutre, effectivement exhumer la rivière Saint-Pierre, mais de tasser l'autoroute au bord de la falaise. Oui, techniquement on est capable de le faire comme on est capable d'envoyer quelqu'un sur la lune, c'est très physiquement possible, mais par contre, 1220 combien ça coûte et c'est pour qui? Qui a avantage de cette relocalisation? Si c'est pour développer le parc du Lac à la Loutre, il me semble que développer le lac à la Loutre dans son ancienne fondation, mais là, ça ne semble pas beaucoup possible d'essayer de le déterrer dans des fondations assez épaisses qui existent déjà.

1225 Ça, c'est un détail, ça n'importe pas. Dans le Sud-Ouest, on avait mentionné l'enfouissement et puis là on a rencontré un paquet d'égouts de la Ville de Montréal. Alors, ce qu'on avait proposé comme alternative, et puis toute la problématique du camionnage, matières dangereuses et tout le kit, on a considéré une option de dire que plutôt que d'enfouir l'autoroute quand ça arrive à de La Vérendrye, que La Vérendrye soit montée sur un monticule et qu'on 1230 construise un monticule au-dessus de l'autoroute devant l'école Marie-de-l'Incarnation pour que les enfants puissent jouer en toute plaisance dans un parc réel avec un monticule qui cache l'autoroute qui se trouve en dessous.

1235 Combien de temps est-ce qu'il me reste? Parce que là, je ne veux pas dépasser mon temps, parce qu'il y a beaucoup de monde qui attendent.

LE PRÉSIDENT :

1240 Vous avez encore un petit coussin.

M. PIERRE BRISSET :

O.K. Alors, j'avais fait une liste d'objectifs d'un système de transfert modal que vous allez trouver dans le mémoire où j'ai, d'écrit, un texte de transférer d'un type de transport vers un autre.
1245 Mais juste pour vous mentionner que si les quatre lignes mentionnées pour l'ouest, le tramway de Lachine, la navette Pierre-Elliott-Trudeau, les trains de banlieue et les autobus en voie réservée pour autobus, on pourrait aller chercher jusqu'à 28 à 30 000 véhicules dans l'axe est-ouest à travers l'échangeur Turcot.

1250 Mais le gros du trafic qui utilise Ville-Marie aujourd'hui, assez étonnamment vient des quartiers centraux. C'est Notre-de-Dame-de-Grâce et Verdun où là, il y a au-delà de 40 000 véhicules qui utilisent l'autoroute pour faire trois kilomètres entre leur résidence et le centre-ville. Et c'est pour ça qu'on dit que nous, avec des mesures de transport collectif efficaces, on pourrait diminuer une grande partie, voir éliminer l'utilisation, par exemple, les bretelles L et M dont j'ai cité
1255 tout à l'heure. J'ai fait un suivi d'une vingtaine de véhicules qui utilisaient la bretelle M en direction sud, et la plupart sortent à de La Vérendrye, parce que c'est un lien local. Il y a peu ou presque personne qui se rend jusqu'au pont Champlain une fois rendu là.

1260 Alors, je dis : bien, on fait sauter ces deux bretelles-là parce qu'elles sont vraiment redondantes, parce que ce n'est pas un circuit naturel de passer du pont Champlain, venir à Turcot pour aller au centre-ville. Moi, j'ai toujours utilisé la rue Atwater directement pour me rendre au pont Champlain dans la partie Shaughnessey Village puis des affaires comme ça.

1265 Alors, déjà, on peut commencer à faire un triage de bretelles, commencer à en élaguer certaines qui sont superflues. De N.D.G., je dirais, avec l'hôpital qui s'installe et le transport collectif qu'on voudrait utiliser, que ces bretelles soient utilisées en priori par les transports collectifs et les véhicules d'urgence, pour essayer de diminuer le nombre de véhicules, de 27 000 véhicules – c'est beaucoup de monde qui parte de Notre-Dame-de-Grâce pour aller au centre-ville – à 6 000 pour
1270 effectivement accommoder les véhicules d'urgence et le transport collectif, les voies de métro-bus et autobus express.

1275 Alors, ce que je dis, c'est compte tenu de l'urgence d'agir sur Turcot, qu'on limite la portée de Turcot aux deux secteurs les plus affectés qui sont les secteurs de l'échangeur Turcot et de La Vérendrye, considérant que Ville-Marie, je ne vois de justification à jouer dedans. Et donc ceci étant dit, de diminuer la taille, parce qu'il faut comprendre qu'avec un projet avec six segments, pourquoi les gens rouspétaient, le quatre mois, ce n'est pas assez pour l'ampleur du projet. Si c'était réduit à une taille plus raisonnable de type de projet que vous faites, ça aurait été... Excusez-moi, j'ai mis mon papier sur un lecteur qui est...

1280 Bon. Alors, ceci étant dit, de réduire la taille de l'échangeur Turcot à l'élément essentiel de remplacer l'axe nord-sud seulement et éviter le syndrome du Titanic où là on a un beau navire, gros et beau, qui traverse son premier voyage et qui coule parce qu'on était trop orgueilleux de réaliser qu'il y avait certaines choses à respecter dans le cadre de l'aménagement urbain.

1285 Je m'arrête là. Vous avez les détails dans mon mémoire.

(APPLAUDISSEMENTS)

LE PRÉSIDENT :

1290

S'il vous plaît. S'il vous plaît, pas de tapage de pieds, s'il vous plaît. Alors, je demande votre collaboration. Merci, Monsieur Brisset pour votre présentation.

1295

Tout d'abord, il est possible, je ne suis pas certain si c'est parce que l'image apparaissait différemment ici à l'écran qu'à l'écran géant, je ne sais pas pourquoi, c'était juste pour être certain, il pourrait peut-être avoir une ou deux figures de votre présentation, est-ce que ça se pourrait, qui ne soient pas les mêmes que dans ce que vous nous avez déposé?

M. PIERRE BRISSET :

1300

Oui. Il y a trois images que j'ai rajoutées, que j'ai déposées, que je vous ai envoyées par courriel.

LE PRÉSIDENT :

1305

Parfait.

M. PIERRE BRISSET :

1310

Mais toutes les autres images – et elles ne sont pas nécessairement dans la même séquence à votre présentation, le temps limité, j'ai dû comprimer à l'essentiel le message que je voulais relier. Et aujourd'hui, j'ai appris qu'un CD que je vous ai remis il y a un mois, apparemment il était illisible parce qu'entre la guerre Bill Gates et Macintosh il y a eu une chinoiserie qui s'est passée puis la lecture que vous avez faite de mon CD était en chinois. Donc, je m'en excuse, mais je ne peux pas contrôler les guerres des informaticiens.

1315

LE PRÉSIDENT :

1320

O.K. Mais c'est corrigé maintenant, c'est ça? On a la bonne version. Très bien. Jusqu'à maintenant, vos propositions – bon, vous nous avez amené, bien entendu, dans certains cas, en première partie de l'audience publique – la réponse essentiellement du ministère, parce que ça fait un certain temps que vous êtes en contact avec le ministère, notamment, là, pour la question de l'axe est-ouest, là, en substance, à vos yeux, d'après vous c'est quoi la réponse que le ministère vous a communiquée, comment vous la synthétisez?

1325

M. PIERRE BRISSET :

La réponse que j'ai, d'abord c'est qu'il y a une situation de normes. On parle toujours de normes pour les largeurs des accotements à gauche et à droite, de trois mètres. Mais je dis que les normes ne s'appliquent pas dans un cas d'une autoroute urbaine. Mais ça, c'est mon impression parce que je suis architecte. D'abord, je ne suis pas expert, je suis un professionnel. Mais je ne suis pas expert parce que ce n'est pas mon domaine primaire. Mais les accotements en milieu urbain, sur les autoroutes, il n'y en a pas à Montréal. Il n'y en a pas à Québec. Il y en a dans aucune ville où les accotements sont trois mètres à gauche et à droite pour des autoroutes à 70 kilomètres/heure, où est-ce qu'on affiche des 70 kilomètres/heure. Oui, il y en a des 100 kilomètres au bout de l'île, sur la 40, d'accord, mais dans les milieux urbains, la surlargeur, on trouve extravagant de dire que les 17 mètres qu'il y a sur Ville-Marie actuellement, où il y a déjà un accotement de 2,4 mètres à droite, maintenant on veut élargir à 3 mètres des deux côtés et effectivement on élargit Ville-Marie à 21 mètres, qui est équivalent à la largeur de Ville-Marie en dessous du tunnel, en dessous de la Place d'Armes où c'est 5 voies par direction sur une largeur de 21 mètres.

Alors, j'ai souvent, j'ai questionné et puis je dois dire que les réponses, peut-être que c'était une réponse politique ou autrement, mais je n'ai pas trouvé les réponses satisfaisantes à mon goût, parce que je ne voyais pas vraiment la pertinence, encore une fois, de juste remplacer la moitié d'un viaduc qui est défectueux. C'est comme dire : on remplace le pont Champlain, mais on va greffer en plein milieu du fleuve Saint-Laurent parce qu'on en fait seulement la moitié.

J'ai vu dans les 1 000 megs qu'ils m'ont remis, que pour greffer la nouvelle mouture de Ville-Marie sur talus avec la structure à la hauteur de la rue Atwater, va exiger un nouveau viaduc au-dessus de la rue Atwater plus une structure sur remblai, puis on va retrouver ça à 60 pieds dans les airs pour contourner l'endroit, pour des travaux de faire la greffe.

J'ai compris, la dernière fois que j'ai posé cette question-là, qu'ils allaient utiliser une autre solution, mais le document remis puis le document qui a été décrit lors des périodes de questions était différent. Mais ça, c'est compréhensible parce que c'est en évolution.

Mais c'est juste pour vous dire que la complexité impliquée à vouloir reconstruire la moitié de Ville-Marie, on se dit : est-ce que ça justifie vraiment sa raison d'être? Surtout que cette moitié-là, c'est là où ça exige les démolitions massives dans les quartiers qui ont déjà été affectés par la première mouture de Ville-Marie en 72.

Alors, à ce niveau-là, j'ai de la difficulté à comprendre, et c'est un peu pour ça qu'on avait demandé un sursis, puis vous devez être au courant. Moi, je n'ai plus rien à rajouter, c'est pour ça que j'ai voulu présenter ce soir, parce qu'avec les documents que j'ai reçus, je n'avais plus rien à rajouter sur le document. Mais les citoyens qui sont les plus affectés et donc les plus démunis, bien, là, malheureusement, ils se sentent un peu au dépourvu. Quoi faire? Comment est-ce qu'on peut requestionner ces questions-là? De refaire un tronçon d'autoroute qui, à toute compréhension, n'est pas compréhensible : pourquoi juste une moitié faite? Tandis que si on fait

1370 tout pareil, peut-être qu'on pourrait récupérer Ville-Marie et juste se concentrer sur l'axe nord-sud, qui est vraiment l'axe national qui doit être traité et rapidement.

1375 Je suggère même dans mon mémoire que ça devrait être fini pour 2014, l'axe nord-sud, pour démontrer l'urgence d'agir maintenant sur un élément structural qui est vraiment une grande crainte dans la population. Tout le monde a peur de traverser l'échangeur Turcot, maintenant, à cause de sa condition de structure. Et je crois que c'est important d'agir sur ça immédiatement, mais pas sur le reste, sur le reste de l'emprise de l'autoroute est-ouest.

1380 Comme j'ai dit, dans l'est – j'ai oublié de mentionner dans l'illustration tout à l'heure – c'est qu'on veut ramener des trains à Montréal, mais on arrache toutes les cours de triage. La cour Turcot est l'endroit idéal de maintenir... Oups, pardon. Je veux juste reculer à cette image-là, celle-ci. Oui, celle-là. Vous voyez les cours de triage que j'ai indiquées sur ce dessin-là, qui est sur l'ancienne fondation du CN, déjà la fondation qui est déjà là permettrait d'accommoder les nouveaux trains. On a entendu le président Obama qui voulait amener des TGV ici à Montréal, 1385 mais on n'a pas les cours de triage pour les recevoir.

1390 Alors, c'est un peu en vision de ça que je vois que la cour de triage Turcot doit rester en termes de fonction transport et aussi sur la partie nord, partie du grand parc, qu'on a besoin à Montréal des espaces verts, des parcs, et donc exhumer la rivière Saint-Pierre qui ferait objet vraiment de redéterrer l'ancien lac à la Loutre. Donc, je crois qu'il y a une présentation qui va se faire là-dessus plus tard.

LE PRÉSIDENT :

1395 Je vous remercie. Demain, nous allons avoir la Ville de Montréal en début de séance en soirée. On pourra regarder avec eux quelle est leur position concernant la A-720, justement, pour voir de ce côté-là quelle est la position et quelles sont les demandes à la Ville à l'égard de ces éléments du projet.

1400 **Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :**

Dans le contexte d'un projet limité que vous proposez, quelles seraient les mesures de transport collectif qui limiteraient le transit pendulaire?

1405 **M. PIERRE BRISSET :**

1410 Eh bien, je maintiens toujours, de la ville centre – et je pense que j'ai décrit dans un document que vous avez – pour la Ville centre, Notre-Dame-de-Grâce et Verdun, j'ajouterais des lignes d'autobus express pour se rendre au centre-ville, qui pourraient en partie utiliser l'autoroute A-720, comme je crois que l'autobus 420 utilise – je n'ai pas tous les chiffres par cœur. Mais ça, ça serait un élément.

1415 Il y a tous les autres éléments de transport en commun : l'ajout de trains de banlieue sur la ligne Dorion, mais surtout l'ajout de, ce qui a été mentionné tout à l'heure, le tramway de Lachine pourrait beaucoup aider à diminuer la dépendance, parce qu'encore une fois, Lachine, Dorval, ces régions-là dépendent beaucoup de leur voiture pour se rendre au centre-ville parce qu'il n'y a pas d'autres façons vraiment efficaces à se rendre.

1420 Donc, des systèmes de transport en commun efficaces pourraient diminuer de 28 à 30 000 dans l'axe qui traverse l'échangeur. Et puis pour diminuer davantage dans la partie Ville-Marie après l'échangeur, bien ça serait d'intervenir avec des réseaux d'autobus qui collectent le monde des quartiers plus limitrophe tels Notre-de-Dame-de-Grâce, Verdun, Côte Saint-Paul et ainsi de suite. Parce que ces régions-là sont en lacune de transport en commun, à part des heures de pointe il faut attendre une demi-heure pour les autobus puis pour venir ici ce soir, j'ai dû venir à
1425 pied, c'est pour ça que je suis un peu tout trempé encore. Mais voilà.

Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :

1430 Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

1435 Alors, nous vous remercions. S'il vous plaît. Alors, Monsieur Brisset nous vous remercions pour votre présentation. Alors, merci à nouveau, Monsieur Brisset.

Nous allons maintenant prendre une pause de 15 minutes. Il est 21 h 15, nous allons reprendre à 21 h 30.

1440 **PAUSE**

LE PRÉSIDENT :

1445 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 :

1450 Oui. Bonjour et je suis monsieur Shtern, monsieur Avrom Shtern, et je représente Les Amis de Meadowbrook. Et excusez-moi, mais je parle en anglais pour la présentation du mémoire.

1455 First and foremost, this project represents an alienation of a neighbourhood. This local
issue reflects on all of us and the destruction of buildings is not the way to create community. It is
The Canary in the Mind that will affect all of us for years to come.

1460 Highways are, by definition, hostile and they create hostility in this community. We have a
new highway project that is impersonally bulldozing itself through people's lives. That is the very
personal issue that we have to come to face and come to terms with, and if we don't, we can talk
about alternatives, we can talk about cleaner environment, sound forms of transport, different
routes, different diversions of rails, et cetera, but until we talk about the people and the future of our
lives, we're out of touch and we're out to lunch.

1465 So the proposal of the Meadowbrook people, the Friends of Meadowbrook is first and
foremost to endorse the plan and the vision by Patrick Asch who represents Heritage Laurentien.
He will be proposing and tabling his brief in another session, and what we suggest is that there is a
lack of green in the South-West. The greater South-West of Montreal where Meadowbrook is, it's
in Lachine and in Côte-Saint-Luc, representing 8,000 residents from Lachine, LaSalle, Verdun, the
1470 South-West Borough, Côte-des-Neiges, Notre-Dame-de-Grâce, City of Côte-Saint-Luc, Town of
Mount-Royal West, Town of Hampstead, et cetera, has the least natural protected areas in
Québec. The Turcot interchange reconstruction project provides an ideal opportunity for the MTQ
to exchange land with the Group Pacific, the owner and developer of Meadowbrook, and to
conserve, enhance and integrate this site with a more vital and extensive Saint-Jacques
1475 escarpment natural space.

1480 There would be a committee and – a Land Exchange Committee – and the committee
would be composed of representatives from the City of Montreal, the borough of Lachine, the
South-West borough, City of Côte-Saint-Luc, Town of Hamstead and the landowners. The owners
of Meadowbrook will benefit with a developable track of land in the former railway yard, i.e. Turcot
is a brown field, Meadowbrook is a green field, and this brown field would be revived. One Planet
Living and l'OEUF – One Planet Living is a designer and being sponsored by the Worldwide Life
Fund and l'OEUF, l'Office de l'expertise urbaine et fonctionnelle, the designers of the yet to be
1485 disclosed Meadowbrook project will get the opportunity to showcase a premier green and transit-
oriented community featuring a tram-train following the former Montreal and Lachine Railway
alignment or some other alignment to Old Lachine and beyond.

1490 The South-West would gain and avail itself of a reforested Meadowbrook, a revitalized
Saint-Jacques escarpment and an additional 50% of the developable land in a new Turcot
development.

1495 Now, there are some other issues that need to be addressed that really haven't been
touched upon, and one of them are setbacks and noise. According to the plan, according to the
MTQ plan, the highway and the railway will abut the falaise, the escarpment; and the fact that the
noise from highways and the railways are much, much higher than that outlined by the MTQ, the
MTQ soundscape in their sound maps say that there'll be noise between 55 to 65 decibels even if
the highway and railway were moved right next to the falaise.

1500 According to my estimations and my research, highways produce at least 80 decibels and railways are between 70 to 90 decibels. Thus, human health can be affected and by no means is it that 70 to 90 decibels are the only ways that human health can be affected given that there are studies that indicate that lower levels of noise also affect human health.

1505 We also have to come to the perspective that given that the falaise is an eco territory or has been designed to be an eco territory and if it is to remain an eco territory, the noise level must be taken into account, since noise, for example, affects birds' reproductive cycle negatively. So I sincerely suggest that the MTQ go back to the drawing board and figure out how high these decibel rates are. And I would also like to pose a question: during the information session and sessions, the MTQ said that CN and CP were consulted and they are intimately involved in the project. My question is this: where was CN and CP to tell the MTQ about the minimum standard
1510 guidelines outlined by the Federation of Canadian Municipalities and the Railway Association of Canada that are connected intimately again with CN and CP. The CN and CP engineers and experts and consultants formulated these guidelines and these guidelines indicate that at least, for a main railway line like the railway line and the shuttle line that will pass through the South-West and will go by right next to the escarpment, at least a minimum of 30 meters are necessary for
1515 safety factors, vibration factors, et cetera, and that's not including the soundscape which is at least 1,000 meters. So I ask again, we hear that CN and CP are part of the negotiations, but where are they when it comes to setbacks?

1520 In conclusion, a genuinely green project like the integration of Meadowbrook with the Saint-Jacques escarpment and a 50% extra green space with a transit-oriented development would insure the ecological integrity of the falaise by creating a greater buffer than currently envisioned. The Turcot interchange reconstruction also provides an ideal opportunity for the MTQ to exchange the land with Group Pacific, the owner and developer of Meadowbrook and build a transit-oriented development on the vacant Turcot land and to conserve, enhance and integrate the site with a
1525 more extensive and ecologically sound Saint-Jacques escarpment. Thank you.

(APPLAUDISSEMENTS)

LE PRÉSIDENT :

1530 Alors, merci pour votre mémoire, je vais donner la parole à ma collègue.

Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :

1535 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? I can repeat it in English if you want.

1540 **M. AVROM DAVID SHTERN :**

Yeah. No, I understand. Well, first and foremost like mostly suggested, the highway and railway are too close to the falaise to begin with. Therefore, we would suggest that the highway, railway project be shifted elsewhere, perhaps to the south. That would open up a greater opportunity to develop a natural space of 50% in the brown field and 50% of that as a transit-oriented development.

We suggest strongly that the South-West and the greater South-West which also includes N.D.G., Côte-Saint-Luc, Lachine, et cetera, is in need of green. We can save green out somewhere in Chibougamau or in the north of Québec, but it's a lot harder to save green right here in the city, given the fact that not only does it impinge on our physical health, our psychological health is very much affected by the amount of green and the amount of biodiversity we have and encounter every single day. Therefore, what we have suggested and what Patrick Asch of Heritage Laurentien will present in the coming days is a greater *trame verte*, an integrated system of parks linked by linear parks that will give access to the local populace green spaces, natural spaces to enjoy. And that's how we come to this argument.

We come to this argument given that the Turcot is not only a local issue, it's a regional issue. It affects all of us. And certainly in the local sphere it's the people here, that live here, who are genuinely affected by the quality of life and will be affected. But certainly, if we could enhance this project with a greater green space system, that would be wonderful.

Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :

1565 Merci.

LE PRÉSIDENT :

Alors, nous vous remercions pour votre présentation. So we thank you for your brief, sir.

M. AVROM DAVID SHTERN :

You're welcome.

1575 **LE PRÉSIDENT :**

Nous allons maintenant inviter Transport 2000, madame Michelle Delisle-Boutin et monsieur Normand Parisien. Bonsoir, Monsieur, bonsoir, Madame.

1580 **M. NORMAND PARISIEN :**

Bonsoir.

Mme MICHELLE DELISLE-BOUTIN :

1585

Bonsoir, Monsieur le président. Je suis Michelle Delisle-Boutin, je siége au conseil d'administration de Transport 2000 Québec.

L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE

1590

Début de la phrase à la page 2 : « Nous désirons d'abord remercier... »

Fin de la phrase à la page 3 : « [...] de l'emprise. »

1595

Mais il ne faut pas non plus négliger ou minimiser les craintes que le projet suscite pour les riverains. C'est très important pour nous. Mais par contre, on convient que le temps presse, qu'il est urgent d'entreprendre les travaux nécessaires et qu'on va vivre avec un chantier gigantesque au cours des prochaines années, qui ne sera pas sans impact, tant pour les usagers de l'emprise que pour le bien-être des riverains et pour les riverains. C'est certainement l'occasion de mettre en place des mesures prioritaires qui seront susceptibles d'améliorer l'offre de transport en commun.

1600

L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE

Début de la phrase à la page 3 : « D'ailleurs, on ne construit pas une autoroute... »

Fin de la phrase à la page 3 : « [...] que les travaux seront complétés. »

1605

C'est vraiment là-dessus qu'on souhaite insister, sur la gestion de la demande. On partage entièrement les soucis du MTQ au chapitre de la sécurité, mais on est également d'avis que le critère de fluidité devrait embrasser une notion plus large de mobilité des personnes que de fluidité des véhicules. Donc, c'est vraiment plus sur la mobilité des personnes, qui est de plus en plus remis en question en Amérique du nord, en raison des effets sur la circulation induite.

1610

L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE

Début de la phrase à la page 3 : « Ainsi, l'adhésion du MTQ... »

1615

Fin de la phrase à la page 5 : « [...] l'efficacité de la collaboration. »

1620

C'est ce que je vous disais un petit peu plus tôt avec le cas de l'effondrement du viaduc de la Concorde. Donc, il ne nous apparaît pas normal que les autorités débattent publiquement des orientations lorsque les options sont déjà connues. Donc, je vous rappelle, en terminant, les principales mesures à mettre en place successivement.

L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE

1625

Début de la phrase à la page 6 : « Augmentation de l'offre sur la ligne... »

Fin du mémoire.

LE PRÉSIDENT :

1630 Alors, merci pour votre présentation. J'aurais, en page 4 – bien, je ne le sais pas, là, je me rends compte que je n'ai pas la même grosseur de caractère. Donc, à la toute fin du point 3 de votre mémoire vous dites :

1635 « *Ainsi l'adhésion du ministère des Transports désormais à la notion de mobilité durable devrait réorienter ses interventions à la faveur d'une plus grande diversité des modes sur le réseau qui relève de sa juridiction, comme le montrait récemment son ouverture progressive dans le cas de l'autoroute Ville-Marie Est. »*

Est-ce que vous pourriez préciser quelle était cette ouverture?

1640 **M. NORMAND PARISIEN :**

Il s'agit du projet de prolongement de l'autoroute Ville-Marie ou de la modernisation de la rue Notre-Dame, aménagement du boulevard Notre-Dame. Donc, peu importe comment on l'appelle, voilà que pour nous, bien, c'est une concession importante. Une ouverture du ministère des Transports qui a traditionnellement, pendant longtemps, résisté à toutes affections particulières d'une voie de circulation à des fins autres que de circulation générale.

1645 Alors, pour une première fois, c'est à notre grande surprise, c'est que cette possibilité pour le ministère des Transports d'élargir à quatre voies par direction l'emprise sur Notre-Dame Est, pour nous, évidemment, c'est une préoccupation d'affecter toute capacité additionnelle d'infrastructure exclusivement à des fins de transport collectif ou de transport en commun.

1650 Évidemment, pour qu'un signal soit très clair à l'ensemble des utilisateurs, on doit évidemment rendre les déplacements plus efficaces sur cet axe de circulation. Alors, pour nous, il y a là-dedans, bien, on ne veut pas dire un effet domino, mais il reste qu'on compte beaucoup sur ce précédent pour que dans ce cas-ci on...

1655 **LE PRÉSIDENT :**

Vous ayez une ouverture similaire.

1660 **M. NORMAND PARISIEN :**

1665 Évidemment, on attribue tout croisement potentiel de capacité à l'usage des transports collectifs, parce que les besoins vont continuellement en augmentant. Mais on ne doit pas oublier, depuis 1996 les tendances dans la région métropolitaine sont à la hausse pour l'utilisation des transports en commun. Donc, on ne voudrait pas que la réalisation de cet ouvrage-là ait pour effet de réprimer encore et encore l'utilisation accrue, la demande accrue pour les transports collectifs dont on voit une tendance quand même qui ne se dément pas, pas seulement dans la région métropolitaine, mais en Amérique du Nord actuellement, depuis l'an 2000.

1670 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Plus loin dans votre mémoire, bon, vous avez énuméré quatre pistes pour explorer, pour le transport en commun, dont la dernière :

1675

« Mesures préférentielles pour autobus dans l'emprise autoroutière. Et vous dites plus loin : Il serait utile d'étudier davantage ces comportements et une étude de marché pourrait éclairer davantage les décisions (...). »

1680

Est-ce que vous entendez par là que la conception du complexe Turcot devrait éventuellement être faite de façon à s'assurer qu'il pourrait y avoir des mesures préférentielles au sein du complexe pour le transport en commun ou bien, par exemple, pour le transport plus d'une personne par automobile? Est-ce que c'est dans ce sens-là qu'on doit comprendre quand vous parlez de mesures préférentielles dans l'emprise autoroutière? Vous parlez aussi d'études de marché pour jumeler les deux.

1685

M. NORMAND PARISIEN :

Oui. Mais en fait, les besoins commencent à être évalués. On a vu seulement la semaine dernière une analyse sur la provenance des véhicules qu'on trouvait sur l'axe Turcot. C'est ce qu'on a trouvé dans les journaux la semaine dernière, vous avez dû voir comme nous. Bon, tout ce à quoi on pouvait faire référence auparavant, c'était des comptages sur la circulation des véhicules. On ne s'intéressait pas d'où provenait les individus ou les passagers, en quelque sorte, parce que c'est l'expression qu'on utilise le plus en termes non seulement de provenance, mais de destination.

1690

1695

Alors, c'est plus aisé, vous comprendrez, pour les fins de planification parce qu'on n'était pas certain de l'étendue de votre mandat, mais elle comprend non seulement la phase des travaux qui nous préoccupe en priorité, bien sûr, mais également l'ensemble de la période d'exploitation à venir du complexe Turcot par le promoteur.

1700

LE PRÉSIDENT :

Alors, si je comprends bien, il pourrait y avoir éventuellement, disons, le complexe sera construit et il pourrait y avoir, sur 40 ans ou plus, il pourrait y avoir à un moment donné des conversions de voies en voies réservées. C'est ça que vous dites.

1705

M. NORMAND PARISIEN :

Oui, parce que ce qu'on souhaite, évidemment, on souhaite que, bon, le BAPE puisse recommander au gouvernement que – évidemment les mesures de gestion de l'offre à court terme, pendant la phase de construction, les mesures de gestion de l'offre en transport collectif, puisque, évidemment, on ne fait pas d'omelette sans casser d'œufs, il va falloir prévoir des mesures qui vont permettre d'éviter un chaos de circulation, mais de convertir éventuellement ces

1710

1715 mesures de gestion de l'offre en mesures de gestion de la demande pendant l'ensemble de la période d'exploitation du complexe.

Est-ce que vous comprenez bien notre point de vue?

1720 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Alors, ça va. Nous vous remercions pour votre présentation.

M. NORMAND PARISIEN :

1725

Merci de votre attention.

(APPLAUDISSEMENTS)

1730 **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.

1735

M. AVROM DAVID SHTERN :

Bonsoir. Je suis le premier et après moi, David. First and foremost, before the Turcot is rebuilt, we need to put in place alternatives, transit alternatives, because you can't ask the public to use something that doesn't exist. And here are a few issues that we cover in our brief.

1740

Number 1: The need to establish, or reestablish communities where most daily activities and amenities are within walking or biking distance - and Dave will go into that a lot further;

Number 2: The fragile nature of the just-in-time delivery method and the fact that all kinds of different exigencies can happen in terms of natural disasters or man-made disasters like war, which could impinge upon this delivery method, which the highway does encourage;

1745

Number 3: The need for inverse commuting on commuter rail;

1750

Number 4: Both the West-End, meaning N.D.G., Montreal West, Côte-Saint-Luc, et cetera, and the South-West boroughs should be served by convenient electric rail services;

1755

Number 5: We have to realize the interconnectivity of the Turcot Project with other pending issues, project that flank the southern portion of the Island of Montreal, including the Glenn Hospital site, the Dorval circle, et cetera, et cetera, as I went into my paper and will not mention at the moment;

1760 Number 6: The need to divert freight to more efficient railways. Now, there was mention
made with regards to railways here, and mainly it was negative, including myself, with regards to
noise and what have you, but if you compare rail and including freight rail to highway transport, rail
always beat highway transport in terms of environmental and energy efficiency standards. So
therefore, what I would expect from the MTQ, and what I would request is that they investigate
1765 such systems that exist in other countries, such as the Swiss Alpine Express Rolling Highway
system that diverts all freight transport from highways to railways through the Alpes to southern
Europe.

1770 Now, the E.A. was very much opposed to this and they said: well, this is going to impinge
upon our economies, and believe it or not, the very conservative cantons of Switzerland voted in
their constitution and said and persisted that rail should be the answer and rail will be much more
efficient and they have been successful.

1775 Number 7: The MTQ should not approach biking as an afterthought or fig leaf. Certainly, in
the maps presented, bicycle paths now are included, but they are still handled as a recreational
tool versus a utilitarian tool. And I would strongly suggest that biking is much as a form of transport,
a legitimate form of transport as cars or trains or trucks or buses, et cetera, and definitely much
more efficient and energy-efficient. And what I suggest in my paper is this: Yes, there are links on
the sides, but where is the link in the center? Where is the link from Cavendish to the South-West?
1780 Where is the link from Cavendish to the LaSalle loop to Irwin? There is no link like that. The bikes
are diverted. That is ridiculous. If you want to encourage alternates including one of the most
efficient forms of transport, you have to build an overpass over the central part of the Turcot.

1785 Number 8: A tram-train for the South-West, an electric tram-train; and here comes in a
book called "The River Line" which I would like to present to you, to the Commission, and this book
deals with the development of a light rail line, it is not electrified but could be electrified in the future,
diesel operated, produced by a local company, Bombardier, and I'm not a shareholder of
Bombardier, but I'm just suggesting here why is it that Bombardier produces all kinds of nice things
for other countries and when it comes to Montreal, there's hardly any Bombardier projects except
for le metro, the first incarnation of the metro, but why cannot we... why can't we use such a great
1790 company like Bombardier or any other competitor and introduce a tram-train into the South-West
which would encourage transit-oriented development. It has in the South Jersey area, right near
Philadelphia, along the Delaware River, and it is very interesting, as a side note, that there is this
historic building called the RCA building in St-Henry and there is one as well here in South Jersey.
So there is an interconnectivity there.

1795

1800 One further point: I have included in the Green Coalition brief, a graphic art piece that was created by my sister Adele who is a professor of Graphic Design at the Borough of Manhattan Community College. I had a share in this production and this work details the issues of the coming food shortage and how it is interwoven with development policies and transport issues. It will be exhibited this summer in Governor's Island, New York, in a sustainable City's exposition sponsored by Hunter College.

Now, Dave will examine this issue of food shortages and local communities. Dave?

1805 **Mr. DAVE FLETCHER :**

1810 Just as a starting point, by the way, I'd like to say, Bill Clinton, back in the 1990s, in one of his election campaigns, said: It's all about the economy, stupid, and that's what he based his campaign on. And what I'd like to do, in reply to that, because it's something that has been repeated by many politicians in Canada and Europe as well, including our own present Premier, is that it's all about the quality of life, stupid; it's all about people; it's all about people in communities, and those people being happy and getting something out of their lives, and, collectively, us having a sense that our lives are worthwhile living.

1815 We have a need to get rid of carbon, in a parody, and we all recognize this, number 1: we have to because it's running out, but more than that, it's destroying our atmosphere, creating climate change, and that's destroying our biodiversity on the planet, and we have two conventions right now that the United Nations is working on to try and mitigate the effects on the atmosphere and on biodiversity, from our practices.

1820 The Province of Quebec has 37%, according to statistics out of Statistic Canada, 37% of its gassiest emissions, greenhouse gas emissions coming out of the transport sector, and that reflects, of course, Canada has 26%, according to the statistics I had, and that reflects the use of electricity for a lot of industrial processes in Quebec, but it's still a high figure, and it means that we need to look at the transport section to reduce a lot of those emissions.

1830 We're looking, United Nations is projecting that by the mid-part of this century, we're going to be in severe straits; the next generation is looking at a very brutish and poor existence relative to what we've got right now, and this is because, according to the Worldwide Life Fund and according to a group called Redefining Progress that have done ecological footprint analysis - they've created the techniques for analyzing this -, we're now 25% overshoot, as of the last report of the Worldwide Life Fund, that means that for every hectare that's available, humanity is now using 1.25 hectares; that means we've got to cut back on what we do; we've got to make sure that we make communities that 40 years from now are not going to have to be redone because there were mistakes made, and to correct mistakes that were made 40 years back.

1840 What we're here today to discuss is changing something that was done 40 years ago that was an egregious mistake. We do not need, in 40 years, to be looking back and saying: we've made another egregious mistake serving cars, and that that will need to be redone. We won't have the opportunity, before that 40 years, for economic reasons, to correct the mistake; we're going to be stuck with it. So we've got to get it right first time round.

1845 UN projections, as I said, are pretty bad. Right now, you know, biodiversity wise, the time these hearings are going on, it's one species per 18 minute being lost, a large part of that has to do with climate change, but there are other factors as well, and that means that by the time we leave this room, 10 species will have winked out planet Earth, since we began.

1850 There are a number of things that we need to look at: we need to be moving back to more local provenance of services and goods. The old model that we've got, there was energy intensive, is energy intensive, this globalized model of bringing food from the far corners of the world, transporting people and other goods around the world, getting all of our goods out of China, transport it at high cost, all of that is, you know, something that is a pipe dream now. That's not going to last, it can't last; the cost of energy and the cost of our atmosphere aren't going to allow it.

1855 So we have to look to be moving more locally in the way we do thing. And I would suggest to you that we already have models in Montreal, very good models of communities where people do not need to use transport. My own two children are cases in point. I moved to the West Island in the 1960s, the suburbs. When my children grew up and they decided they were going to move out, they moved back into the Plateau, and I'll tell you why: there's life there. There's life there.

1860 The communities that are being built around Montreal, according to James Howard Conselor, are communities that are not worth defending. And my children would speak to you, if they were here today to speak to you about that, they would say that that's the case. And the people that are coming from those communities to work in Montreal and to get their needs met in Montreal are coming from some of those dead communities, those desert communities out in Saint-Lazare, off the west end of the island, and they're coming down through the Turcot Interchange. Along with trucks, by the way; the warehouses on wheels that come down from the East and the West, through that interchange.

1870 We need to be creating communities where people, on shanks' mare, on their two legs, metabolic energy, the energy of the muscles. It shouldn't be determined in times of size or radius, because people, by the way, doing that commuting, coming out from Les Cèdres or Saint-Lazare or Rigaud, are passing through the intervening space between where they've left and where they're going to without establishing any connection with it, without caring anything at all about the life in those communities, without caring at all about the impacts they have on those communities.

1880 There's absolutely no reason why, if we made communities in the center of Montreal that were more benign and more enjoyable, quieter, without the roar of traffic, without the smell of the emissions, people would want to come back to the center of the city, just as my children did in the Plateau, where there's a quality of life, and where you get everything you need within a 15-minute walk of where you live, instead of having to get in a car and drive four or five miles or further to pick up a packet of screws, like you have to do with the big box stores.

1885 We need to recharge, we need to rethink and we have an opportunity at Turcot to do that now. We have to be thinking not about what is needed in the next 5 years or the next 10 years, we have to be thinking about what will be needed, truly needed, not just wanted, but needed 50 years from now, when the United Nations' projections are for a very brutish existence for that next generation.

1890 So I'm saying to you: we need to look at that Turcot interchange, we need to make that a community like we'd have in the Plateau, where there's a reason to live there and a reason to stay there, and where there's an attraction for those very people, rather than staying in Saint-Lazare, to move tack to a community like that. That's what I'm saying to you. I'm not going to give you the statistics, that's in the report.

1895 We're talking now about food, food and water, particularly, our major problems on the planet. We're gobbling up agricultural land around Montreal at a rapid pace. On Montreal island, there is projected a number of developments that are going to gobble up prime agricultural land. I know of places off island where that's happening, and I know the provincial government now is trying to relax the restrictions on development of agricultural land.

1900 Food, we're going to need to be bringing that from close to home, just like we did in the 19th Century, we're not... it's not back to the future, it's forward to the past, because we have to get back to where we were before; where we're not so greedy about the use of energy, and where we don't - as Bill Clinton also said, you know, he did it because he could, in reference to his little peccadillo with madame Lewinsky, he had the power to do it, so he did it.

1910 We can't be doing the same thing now, saying that we can use that gasoline and we can use these opportunities because we have the power to do it. We have the power to make another change, and it's going to be the change that's going to be needed mid-century. So you need to rethink. Don't make a mistake like a mistake was made 40 years ago that now we're in the process of trying to correct. Don't make another one. Do the right thing. Listen to the people here, they're talking about community development and that's where I'll leave it. Thank you.

1915 **THE PRESIDENT:**

So we thank you for your brief.

Mme ANNE-MARIE PARENT :

1920

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...?

Mr. DAVE FLETCHER :

1925

Peut-être Avrom peut préciser?

Mr. AVROM DAVID SHTERN :

1930

Well, similarly to what was presented by Les Amis de Meadowbrook and will be presented by Patrick Asch, that tod would be in part of the brown field that is now the former Turcot yard.

Mme ANNE-MARIE PARENT:

1935

Okay. So we will await the next presentation.

Mr. AVROM DAVID SHTERN :

1940

Yes, yes. Plus the fact that I would like to donate this to the BAPE, and I don't know how this will be done.

Mme ANNE-MARIE PARENT :

1945

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?

Mr. AVROM DAVID SHTERN :

1950

Yes, yes. Well, in terms of providing good transit, rail transit can be built within a matter of months, if there's a will; it doesn't have to take years. I mean, certainly, there will probably be another BAPE or another type of hearing; nevertheless, it... there is the logic that indicates that if government wants people to use transit, it has to be there. It cannot be that Dave Fletcher has to look at his calendar and has to look at his watch, has to look at the timetable and says: if I don't make this train in 10 minutes, then I have to wait till about...

1955

Mr. DAVE FLETCHER:

1960

Two or three minutes before 12.

Mr. AVROM DAVID SHTERN:

... yes, two or three minutes before 12, two or three minutes before witching hour to catch the last train out to Roxboro; that is ridiculous.

1965

Mr. DAVE FLETCHER:

And I came here to day on principle, as I do whenever I come downtown to meetings like this, by public transit.

1970

Mr. AVROM DAVID SHTERN:

So what I would suggest is that we first build a transit and then consider the Turcot, and there will be a highway, if the MTQ insists on a highway, let there be a highway, but we will suggest that perhaps no highway is necessary.

1975

THE PRESIDENT:

Excuse me, but I must point out that a new rail transit built within a new right-of-way is submitted to an environmental assessment, though it may take more than eight months or one year to build.

1980

Mr. AVROM DAVID SHTERN:

I recognize that, however what we suggest is use the existing rights-of-way. There are existing rights-of-way: there's, like the Transport 2000 said and certainly we've said, there's the Westmount subdivision; in the heyday, there were 90 trains, passenger trains let alone there were other freight trains that passed through the Montreal West, Vendôme, et cetera. If you improve the Rigaud, Dorion commuter line and make it so that people don't have to consult a schedule, thousands of commuters would opt for an improved train service and therefore you would reduce the number of cars through the Turcot, especially during the time of reconstruction.

1985

1990

THE PRESIDENT:

Thank you. Alors, nous vous remercions pour votre présentation.

1995

Mr. AVROM DAVID SHTERN :

How would I submit this?

2000

LE PRÉSIDENT :

2005 Vous pouvez le remettre à un analyste ici. Nous allons maintenant inviter madame Sylvie Woods du Parti vert du Québec.

Mme SYLVIE WOODS :

2010 Et monsieur Xavier Daxhelet qui est vice-président du Parti vert du Québec, qui va faire la présentation que nous avons faite ensemble.

LE PRÉSIDENT :

2015 Très bien. Alors, si vous voulez également bien vous identifier pour les fins de la transcription.

M. XAVIER DAXHELET :

2020 Bonjour, Messieurs, Madame. Première chose, bon, le Parti vert du Québec est un parti qui s'occupe aussi non seulement d'environnement, mais aussi de beaucoup d'autres choses comme la démocratie et le BAPE en est justement une de ses expressions et un de ses outils qui, selon nous, pâli d'année en année.

2025 Donc, quelques petits rappels justement d'audiences publiques qui ont eu lieu, du BAPE, sur des projets du ministère des Transport ou affilié. Comme par exemple, la modernisation de la rue Notre-Dame. La rue Notre-Dame, dans le rapport final, la commission avait recommandé que toutes nouvelles voies devaient être réservées au transport collectif. Si on ajoutait une voie, ça devait être seulement pour le transport collectif, or, le MTQ prévoit l'addition de deux voies sans aucune considération des recommandations du rapport du BAPE.

2030 Même chose pour ce qui a été rendu sur les voies rapides encaissées. Le BAPE considérait que c'était une coupure entre deux secteurs, comme le résidentiel et le fleuve, mais malgré tout, sans aucune gêne, d'ailleurs, l'actuel projet du MTQ prévoit l'addition de voies rapides encaissées.

2035 La même chose pour le projet de l'autoroute 25 avec le pont de la 25 qui est en construction présentement. On en a parlé récemment, précédemment dans une autre présentation. Exactement aussi, de l'avis – et dans laquelle, Monsieur Germain, vous étiez d'ailleurs le président et dont j'ai participé, j'ai même déposé deux mémoires. Il y avait une recommandation qui était d'un train de banlieue de Mascouche vers Laval pour desservir toute une région de l'est, du nord-est de Montréal. Et c'était une recommandation qui était dans votre rapport. Et malgré cela, la ligne qui était planifiée et présentée lors de ces audiences-là a été retirée par le MTQ. C'est bien le MTQ qui l'a fait disparaître et non pas... enfin, c'est le gouvernement qui l'a fait disparaître, je dirais plutôt, en général, et non pas l'AMT, comme on le pense – j'en ai la preuve que c'est le gouvernement.

2040

2045

2050 L'autre chose aussi, c'est sur la voie réservée pour les autobus. On demandait qu'il y ait une voie réservée sur les autobus, sur l'autoroute 25 depuis Terrebonne jusqu'au boulevard Henri-Bourassa, qui était aussi prévue, d'ailleurs, qui était sur le projet original et aussi sur le projet final actuel. Cette voie réservée n'existe plus.

2055 Donc, c'est bien pour dire que c'est bien beau la démocratie, votre participation est essentielle, mais pourquoi? C'est une question qu'on se pose. Est-ce qu'on est juste des faire-valoir ou qu'est-ce qu'on dit, ici, là-dessus? Alors, je vais un peu paraphraser ce que disait Woody Allen : « Mais la politique, bien dans une dictature c'est tais-toi, puis la démocratie c'est cause toujours. » Donc, ça veut bien dire qu'on peut dire ce qu'on veut, mais dans le fond, tout ce qu'on dit ici ne sera pas représenté plus tard.

2060 Alors, on parle d'un projet « carbone neutre », ça aussi il y a plusieurs questions qu'on se pose là-dessus. Quel genre de projet carbone neutre qu'on parle ici? C'est une première, paraît-il. Alors, dans l'affirmation même des représentants du ministère des Transports on dit : « On veut absolument que ce soit un projet carbone neutre et on veut que ça se fasse absolument. » Mais quand on pose la question de comment est-ce que ça va se faire, ce projet carbone neutre, et qu'est-ce que ça implique? Bien là, c'est un peu plus flou et même des fois un peu décevant.

2065 Parce que quand on demande ici – c'est textuellement pris des minutes de la première partie des audiences : « Seules les émissions relatives à la machinerie et la mise en œuvre des travaux a été considérée. La fabrication des matériaux ne l'est pas dans l'hypothèse que si les matériaux n'étaient pas utilisés pour l'échangeur Turcot, ils seraient probablement fabriqués pour d'autres usages. »

2075 Je trouve ça un exemple un peu étrange pour un gouvernement qui nous dit que dans le fond c'est pas grave si on pollue parce que si on ne pollue pas, de toute façon c'est quelqu'un d'autre qui va le faire à notre place. Je trouve ça vraiment irresponsable.

2080 Alors, entre parenthèses, quand on parle de reconstruction donc du complexe Turcot, on parle en fait de 140 000 mètres cubes de béton, ce qui va générer en fait 200, environ 235 000 tonnes de CO₂, alors que le MTQ prévoit seulement compenser avec son carbone neutre que 10 000 tonnes, c'est-à-dire 23 fois, 24 fois plus, juste pour la fabrication du béton, et ce qui occasionnerait une « forestation » de 40 kilomètres carrés.

2085 Pire encore, si on considère l'augmentation du nombre d'automobiles ici qui est prévu par le ministère des Transports, bien on parle ainsi d'une augmentation graduelle jusqu'en 2016 et cumulative, je dis bien ici, de 1 million 600 mille tonnes de CO₂, c'est-à-dire 160 fois plus que ce que le MTQ prévoit simplement séquestrer et, ça, ça occasionnerait une « forestation », grosso modo, de 680 kilomètres carrés, ce qui veut dire une fois et demie l'île de Montréal d'arbres pour compenser juste l'augmentation de CO₂ des automobiles. On voit très bien ici que le projet de carbone neutre c'est de la pure improvisation et que c'est en fait juste de la poudre aux yeux.

2090 Alors, les consultations. Le ministère des Transports n'arrête pas de dire qu'il a consulté une foule d'organismes, qu'il a lu tous les cadres et les plans d'urbanisme. Bien, regardons un peu ce qu'on peut y lire dans ces fameux plans d'urbanisme et dans ces cadres d'aménagement.

2095 Par exemple, dans celui de Montréal. Bien, on y voit ici, selon les prévisions du MTQ l'utilisation accrue de l'automobile, et c'est même les prévisions du ministère des Transports, se poursuivra si aucune mesure n'est prise pour modifier cette tendance. Déjà, la congestion du réseau autoroutier au centre-ville entraîne un débordement vers les réseaux locaux qui, dans plusieurs secteurs, ne peuvent absorber le trafic supplémentaire. Mais ce n'est pas grave, on va en mettre plus de tout façon. Elles vont peut-être s'évaporer, les autos, on se demande.

2100 Regardons dans un autre cadre. Ici, il y a le cadre d'aménagement donc de la région métropolitaine de Montréal, où on peut lire ici que :

2105 *« Que voulons-nous faire de nos villes, de nos campagnes? Quelles sont nos priorités? Les gains sociaux à restreindre l'étalement urbain et à réduire l'usage et la place de l'automobile dans les centres-villes sont nombreux et ils s'accompagnent de gains environnementaux, de gains en santé et de gains économiques. »*

2110 Bien, en fait, encore une fois, je pense que ce paragraphe-là n'a pas du tout été lu, parce que de toute façon, ce qu'on va faire avec le projet Turcot, ça va être des pertes environnementales, des pertes en santé et des pertes économiques. Et tout ça s'en va en fumée.

2115 C'est vraiment trop loin de ce que le MTQ veut faire et ça ne va absolument pas rester, même à l'écran.

2115 Donc, voici : l'autre consultation qui a été écrite sur le cadre d'aménagement, c'est que :

2120 *« Le ministère des Transports et l'Agence métropolitaine de transport considèrent que l'augmentation de l'offre en transport en commun déjà prévue à leur Plan de gestion et de déplacement et Plan stratégique respectif risque de demeurer sans effet si elle n'est pas appuyée par des mesures adéquates de contrôle de développement urbain, de densification, ainsi que par des mesures visant à freiner l'utilisation individuelle de l'automobile. »*

2125 Je n'ai aucune idée d'où ce paragraphe-là pourrait correspondre avec ce qui a été fait comme proposition par le ministère des Transports sur l'actuel projet du complexe Turcot. Et voilà! Encore une chose qui part en fumé.

2130 Donc, maintenant, parlons du Plan de transport de Montréal lui-même qui a quand même été applaudi par presque, pratiquement tout le monde de façon unanime. Bien, on y parle ici que le projet :

2135 « Ce projet – on parle du projet du complexe Turcot – présente l'opportunité pour Montréal et le ministère des Transports de revoir et d'améliorer le transport collectif et le transport actif dans ce secteur et permet le développement de la cour Turcot. »

Encore là-dedans aussi, peut-être que Montréal a vu l'opportunité, mais peut-être le seul. Aussi on y lit que :

2140 « Le Plan de transport affirme clairement la volonté d'assurer la mobilité des Montréalais tout en réduisant la dépendance à l'automobile et en misant sur un usage accru des transports en commun et des transports actifs. »

2145 Donc, c'est encore une fois sur le terme de démocratie aussi et de localisation, démocratie locale, on voit ici que tous les intervenants locaux, que ce soit donc la CMM ou la Ville de Montréal, n'ont pas du tout été pris en compte dans ce projet ici. Donc, en fait, ce sont des consultations, pour nous, qui sont bidons.

2150 Alors, une des premières affirmations du ministère des Transports c'est de dire : « Bien, la pollution va de toute façon diminuer à cause de l'efficacité qui augmente, qui ne cesse d'augmenter des véhicules. » Je veux bien reconnaître que l'efficacité en termes de pollution de CO ou des NOx et tout ça c'est vrai à cause que les normes ont augmenté beaucoup depuis les dernières années, mais sur ce qui est des émissions des gaz à effet de serre, c'est beaucoup moins sûr.

2155 Prenons l'exemple, le même exemple que le MTQ avait fait lors de la première présentation du BAPE sur la Honda Civic. La Honda Civic de 1999, 2001 et 2009. Ce qu'on peut voir, c'est que le poids en 10 ans a augmenté de 12% sur cette automobile, qui est quand même l'une des automobiles les plus vendues au Québec et au Canada, d'ailleurs. La cylindrée, elle a augmenté de 13% et la puissance a augmenté de 32%. Et la consommation, elle, elle n'a quasiment pas changé. Donc, en fait, c'est vrai que les voitures deviennent de plus en plus efficaces, mais en fait, ça ne se remarque pas sur la consommation parce qu'on fait des autos de plus en plus grosses. On parle de 106 chevaux à 140 chevaux.

2165 Et d'ailleurs, dans l'inventaire québécois des émissions des gaz à effet de serre, qui est de 2006, on y lit la même chose, la même constatation exactement :

2170 « Il faut noter que la meilleure performance des moteurs des véhicules ne se traduit pas nécessairement au bout du compte par une diminution des émissions de gaz à effet de serre, car cet avantage potentiel est diminué, voire annulé par l'augmentation de la puissance, du poids et des accessoires des véhicules, du kilométrage parcouru et de la hausse continue du taux de motorisation. »

2175 Encore une fois, c'est vraiment une – moi, je trouve ça une prétention assez naïve, d'ailleurs, de croire que bon, bien, juste parce que la technologie va régler nos problèmes, bien on n'a pas besoin de s'en soucier. C'est vraiment un argument qui est vraiment, d'après moi, très, très peu convaincant et très peu professionnel.

2180 D'ailleurs, aussi, la crise actuelle, économique, fait que les gens vont acheter moins de voitures. D'ailleurs, vous voyez toute la crise que le secteur automobile a présentement, et ça, ça va jouer probablement sur quelques années, pour retarder en plus le renouvellement du parc automobile actuel.

2185 Et les voitures hybrides qui s'en viennent sur le marché, c'est sûr qu'il y a des voitures électriques qui s'en viennent aussi, ou rechargeables ou hybrides rechargeables, mais ils vont être à des prix tels que monsieur tout le monde ne pourra pas se les payer, et que ça va être seulement très, très marginal. Actuellement, les hybrides c'est encore un marché assez marginal.

2190 Alors, regardons aussi l'augmentation. Ici, c'est l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre due au transport seulement au Québec. C'est récent que le rapport des inventaires national sur les sources et puits canadiens des gaz à effet de serre est sorti, très récemment, et on voit même en 2007, ici, une augmentation assez marquée des émissions de gaz en milieu de transport.

2195 En fait, il y a deux secteurs au Québec où les émissions ont augmenté drastiquement, c'est celui du transport et l'autre, c'est le secteur de l'énergie à cause de la mise en service de la central de Bécancour en 2007, qui est présentement fermée, d'ailleurs. Une chance.

2200 Donc, dans le transport ici, on a une augmentation constante, et d'ailleurs en 2003, le MTQ donnait la même rengaine, en disant – bien, lorsque c'était le BAPE contre la rue Notre-Dame, on nous disait : « Bien, c'est pas grave, 10 ans plus tard les autos vont être plus efficaces également. » Bien, vous voyez, ça ne donne pas vraiment le ton, disons la véracité de ce qu'ils disaient. Ça ne confirme pas du tout ce qu'ils disaient.

2205 Alors, dans les orientations gouvernementales, donc c'est vraiment n'importe quoi. Alors, on se demande un peu comment ça se fait qu'alors qu'il y a des plans de transport très... et applaudis de tout le monde et vraiment avant-gardistes, on continue encore à faire des projets autoroutiers qui ne font qu'augmenter le nombre d'automobiles sur nos autoroutes, et d'augmenter le nombre d'autoroutes qui rentrent dans Montréal.

2210 Et puis il y avait une réponse, qui provient en fait du vérificateur général, qui nous dit : « Bien, c'est l'incohérence qui règne actuellement entre le ministère des Transports et le ministère des Affaires municipales et des régions, que leur mandat respectif conflictuel et leur pouvoir inégal conféré par le gouvernement en place vont à l'encontre de tout partenariat possible. » Donc, même dans leur structure, ils ne sont même pas capables de se parler.

2220 Cercle vicieux du pic pétrolier. On s'en vient, on s'en va, si on n'y est pas déjà, au pic pétrolier et donc il va y avoir de moins en moins de pétrole disponible et de plus en plus de personnes qui voudront l'utiliser – juste en regardant la Chine qui est en émergence ou l'Inde. Et donc, il faut envisager un virage dès maintenant pour qu'au Québec, bien, on soit au moins en avance, au moins prévoir le coût sur une crise économique à venir.

2225 D'ailleurs, si on regarde en 2008, le Québec a accumulé un déficit de sa balance commerciale de plus de 25 G\$ uniquement attribuable à la consommation de pétrole et à l'automobile. 25 G\$, c'est à peu près 10% du PIB du Québec. Donc, c'est énorme. C'est une perte. C'est vraiment une perte nette. Donc, en fait, favoriser l'automobile comme le fait le ministère des Transports, c'est favoriser le déficit de la balance commerciale du Québec.

2230 Alors, il y a d'autres approches qui existent et des consultations qui existent ailleurs, particulièrement en France ou en Europe. Donc, nous disions qu'un système économique de transport durable existe, il a donné lieu à des projets de transport collectif en France, par exemple, comme dans les tramways. Il y a énormément de villes qui se sont munies de tramways, même présentement. Ces projets s'insèrent dans une approche multidisciplinaire en concertation avec le gouvernement et les villes et les quartiers touchés par ces projets.

2235 Donc, c'est en collaboration qu'on est capable de faire quelque chose qui ne se fait actuellement pas, c'est le ministère des Transport qui décide et qui fait tout à la place de tout le monde.

2240 Donc, les recommandations, il y en a quand même pas mal, parce qu'il y a beaucoup de choses à dire, puis en plus j'en ai coupé. La ligne de train reliant l'aéroport, donc la navette ferroviaire devrait être en place en même temps que le complexe Turcot. C'est quand même un non sens de laisser une place puis de ne pas le faire tout de suite. Il faudrait que ça se fasse automatiquement, au moins pour gérer le problème justement des périodes de construction.

2245 Vous savez, quand on a refait le métropolitain il y a quelques années, on avait mis en place un train qui s'appelait le Métropolitain, pour des gens de Pointe-aux-Trembles qui s'en allaient vers le centre-ville. Et les gens le prenaient, ça marchait super bien. Mais dès que le métropolitain a été remis en service, parce que les transfos étaient finis, on a abandonné le train. Complètement ridicule. Ça, ce sont toutes des avenues, des erreurs qu'on continue à faire et
2250 encore une fois, ici, on continue à faire les mêmes.

2255 Donc, que la reconstruction de l'échangeur Turcot soit conçue de manière à ne pas augmenter le nombre de voies de circulation automobile. Donc, on fait une voie réservée, mais il ne faut surtout pas augmenter, il faut même réduire. C'est ça que tout le monde, que tous les acteurs locaux recommandent. Et que la *Loi sur le développement durable* soit le cadre de référence pour la conception des projets du ministère des Transports. Il faut une restructuration du ministère des Transports lui-même, dans le fond ça ne serait peut-être pas mauvais, parce que je pense, actuellement, il y a un encroûtement incroyable qui se fait dans ce ministère-là, qui fait qu'on dit une chose, mais qu'on en fait une autre et qu'on n'est pas capable de parler avec
2260 d'autres entités.

2265 Que le ministère des Transports évalue si la reconstruction du complexe Turcot et également l'autoroute Notre-Dame, en collaboration, les deux ensemble et pas un séparément, sont vraiment des scénarios les plus appropriés en 2009, en vue d'améliorer l'offre de transport pour l'ensemble de la population, mais s'ils faisaient une vraie recherche ou une vraie réflexion, ils verraient que, bon : « Je ne suis pas sûr tel que c'est maintenant. »

2270 Une autre recommandation, c'est que le ministère donc évalue les impacts de son projet du point de vue de l'augmentation des gaz à effet de serre. En fait, c'est plutôt un aspect de dire : « Bon, bien, si on ne fait rien ou si on fait quelque chose, c'est quoi la différence entre les deux? » Donc, on parle de gestion, de l'augmentation de l'augmentation, mais ce n'est pas ça qui est important, c'est l'augmentation nette. Il faut réduire nos émissions de gaz à effet de serre, c'est une question vitale actuellement.

2275 Que le ministère des Transports intègre dans ses projets des experts sur le réchauffement climatique et qu'ils puissent faire des recommandations au ministère afin de réaliser des projets autoroutiers. Donc, qu'il engage des experts qui pourraient faire, donc, des recommandations et non pas seulement que des économistes.

2280 Que le ministère des Transports et le ministère des Affaires municipales et régionales invitent leurs partenaires à soumettre des scénarios alternatifs afin d'innover sur le plan technologique et pas refaire les mêmes choses qu'on a fait il y a 40 ans, en développant de nouveaux modes de transport électrifiés, parce que l'électricité ça nous appartient, c'est non polluant et puis on fait de l'argent avec et puis ça reste au pays, au Québec.

2285 Que le gouvernement établisse une politique énergétique en transport des personnes et des marchandises. Que la source d'énergie disponible au Québec provenant de l'hydroélectricité soit utilisée pour électrifier les moyens de transport collectif, comme les trolleybus, les tramways et les trains légers sur rail. On en a très peu actuellement, même de trains de banlieue électrifiés, ça s'en vient, mais ça a pris du temps.

2290 Et pour finir, que le gouvernement du Québec vise la souveraineté énergétique – ça, ça serait quelque chose de très intéressant et on en est capable, en matière de transport et ça pourrait s'appliquer dans d'autres domaines aussi – dans le cadre de la *Loi sur le développement durable*, plutôt que de maintenir les Québécois dans une dépendance à la ressource pétrolière et ce, pour toutes les activités de mobilité de son territoire plutôt qu'une ressource qui ne nous appartient pas et qui nous coûte de l'argent.

2300 Que le projet de l'échangeur Turcot et de ses impacts soit analysé globalement par rapport aux autres projets conjoints, de l'autoroute Notre-Dame à l'autoroute 25, ainsi que le calcul de leurs effets cumulatifs du gaz à effet de serre sur la région métropolitaine et les répercussions sur la santé publique.

2305 Et que le gouvernement élabore une politique de transport privilégiant la construction d'infrastructures de transport en commun pour la région métropolitaine de Montréal et les couronnes. Et le dernier : que la mise à niveau du boulevard Notre-Dame et de l'échangeur Turcot soit l'occasion d'implanter de nouveaux réseaux de transport collectif dans ces voies routières plutôt que d'élargir des infrastructures existantes, afin d'augmenter le nombre d'automobiles en milieu urbain.

2310 Et je vous remercie de votre attention.

LE PRÉSIDENT :

On vous remercie.

2315

(APPLAUDISSEMENTS)

LE PRÉSIDENT :

Alors, s'il vous plaît, pas de manifestation.

2320

Mme SYLVIE WOODS :

Monsieur Germain, j'aurais juste un mot à ajouter. Je voudrais juste, c'est parce que c'est moi qui a plus travaillé la partie du vérificateur général, puis je trouve ça extrêmement important que le MTQ ait la sagesse de lire ce rapport-là puis qu'il revoie son projet en fonction de tout le travail que le vérificateur général a fait, parce que c'est extrêmement important par rapport à ce projet-là, qui est le plus gros échangeur au Canada, et c'est un fonctionnement complètement boiteux entre tous les organismes publics comme l'AMT, la STM, le ministère des Affaires régionales et le MTQ. C'est une démonstration antidémocratique pour toute la population au Québec, c'est vraiment d'une très grande importance politique. Ce n'est pas juste un choix de transport, c'est un choix politique antidémocratique qu'on fait en ce moment.

2325

2330

Moi, je veux juste vous lire ma petite conclusion de notes préliminaires que j'avais préparées sur le BAPE. Ça ne sera pas très long. Je disais que compte tenu que le Plan de gestion du MTQ n'a pas été revu depuis 2000, que depuis 2000 il n'y a pas eu non plus de considération par rapport à la croissance économique – ça fait quasiment une décennie, alors le portrait du Québec a changé –, si les organismes publics tel que l'Agence métropolitaine et la Société de transport de Montréal sont maintenus à l'écart des principaux projets qui concernent nos modes de déplacement dans la ville alors qu'ils possèdent une expertise en transport public, comment les simples citoyens comme nous ce soir, peuvent-ils espérer être entendus.

2335

2340

Il s'ensuit que ce projet, comme celui de la Romaine et comme celui de Malartic en ce moment, vient miner la crédibilité des processus de consultation publique comme celui du BAPE sur le complexe Turcot.

2345

LE PRÉSIDENT :

Merci. Alors, nous vous remercions pour votre présentation.

2350

(APPLAUDISSEMENTS)

LE PRÉSIDENT :

2355

Nous allons maintenant inviter Environnement jeunesse avec monsieur Philippe Joly et monsieur Jérôme Normand et Alexandre Joly. Alors, bonsoir, Messieurs.

M. JÉRÔME NORMAND :

2360

Bonsoir. Je me présente, je suis Jérôme Normand, je suis le directeur général de l'organisme Environnement jeunesse.

M. PHILIPPE JOLY :

2365

Bonjour. Philippe Joly, administrateur chez Environnement jeunesse.

M. ALEXANDRE JOLY :

2370

Bonjour. Alexandre Joly, membre dans Environnement jeunesse et étudiant au doctorat en santé environnementale en épidémiologie environnementale.

M. JÉRÔME NORMAND :

2375

Donc, vous avez peut-être remarqué qu'à travers la salle et avant la rencontre, il y avait plusieurs carottes qui se promenaient. Donc, c'est un symbole qui a été utilisé pour dénoncer le manque de vision du MTQ. Donc, c'est bien connu, manger quelques carottes, ça aide à la vision, puis on s'est dit que c'était un premier pas qui pouvait être symbolique. Mais on a aussi pensé pousser l'idée encore plus loin avec un peu d'innovation, de créativité, mais surtout avec un peu d'effort, on peut transformer un produit, voire un projet qui est à la base banal, déjà vu, courant, et le transformer en un produit réinventé et qui peut être doublement intéressant et j'ai nommé les muffins aux carottes.

2380

2385

Donc, on vous a préparé, pour vous, des muffins aux carottes qui ont été faits à la main, naturellement, mais évidemment – on ne les a pas achetés au coin de la rue pour faire vite et qu'ils soient plein de sucre, ça a pris une journée, on s'est organisé puis on a mis un petit peu de rigueur et d'effort là-dedans, puis on est arrivé avec un nouveau projet. Donc, voilà. C'est pour vous puis il n'y a pas de poison, rien.

2390 Donc, on s'entend tout d'abord – fini les farces – pour dire que l'échangeur Turcot est un pôle essentiel du réseau routier montréalais. On est d'accord, nous aussi, qu'il faille l'entretenir, voire le rénover, mais évidemment on n'est pas d'accord sur la façon, les scénarios présentés et la proposition qui est présentement sur la table.

2395 On pense qu'il faut plutôt analyser le projet Turcot dans un ensemble de projets autoroutiers métropolitains. Donc, en relation avec les autres projets de transport de la région métropolitaine. Et c'est pourquoi Environnement jeunesse recommande qu'il y ait des audiences publiques élargies, qui soient initiées par la Ville de Montréal et par le MTQ, qui touchent différents autres projets, particulièrement et minimalement : la complétion des voies de contournement de l'île de Montréal qui n'est toujours pas réalisée et qui est un fardeau; le remplacement graduel des autoroutes urbaines par des boulevards urbains; le péage à l'entrée de l'île de Montréal; et la prolongation du métro vers l'ouest. Ce ne sont que quelques projets qu'il faudrait tenir en compte, tout en étudiant le projet Turcot, non pas en silo, mais en relation avec les autres projets.

2400

2405 Le but ultime de tout ça devrait être, selon nous, d'enrayer graduellement les autoroutes urbaines, l'une après l'autre, d'arriver avec un nouveau projet de cette envergure, qui a une circulation fluide et un pôle favorisant l'économie montréalaise n'est pas du tout en opposition avec la réduction de l'auto solo, ni avec la favorisation des voies de contournement, ni avec l'accroissement de l'offre du service de transport collectif, bien au contraire.

2410 Pour cela, toutefois, on a besoin d'un Plan de gestion de la mobilité solide, réfléchi, qui intègre vraiment le transport alternatif, le transport collectif et qui vise l'abandon graduel de l'auto solo avant le début des travaux.

2415 **M. PHILIPPE JOLY :**

2420 Donc, les métropoles les plus prospères du monde l'ont compris; tenter de combattre la congestion par l'accroissement de la circulation automobile, c'est une opération vouée à l'échec, qui a de terribles conséquences pour les villes : étalement urbain, perte de vitalité économique, baisse de la qualité de vie des résidents. Mais c'est encore cette même logique, aujourd'hui dépassée, qui guide le ministère des Transports du Québec dans son projet Turcot.

2425 Durant tout le processus d'élaboration du projet, le MTQ n'a envisagé aucune solution alternative qui conduirait à une baisse de la circulation automobile et qui remettrait en question le modèle dépassé de l'auto solo. Récemment, donc, le promoteur s'est décidé à intégrer deux voies réservées pour le transport collectif dans le projet, mais celles-ci s'ajoutent, donc à l'ensemble existant, et contribuent donc encore plus à accroître la circulation automobile, ce qui nous apparaît inacceptable.

2430 Et de plus, puisque ces voies-là ont été ajoutées de façon tardive dans le projet, tous leurs effets possiblement négatifs, parce qu'on ne sait pas quel sera le type de voie réservée qu'on va choisir – est-ce que ça va être covoiturage deux personnes et plus, covoiturage trois personnes et plus, voie réservée seulement aux autobus? Quels seront les effets de l'intégration de ces deux voies-là? On ne les connaît pas. Et l'étude d'impact environnemental ne tient pas compte de ces

2435 effets-là. Alors, comment pouvons-nous débattre ici, au BAPE, si nous n'avons pas en main toutes les données concernant l'ajout quand même important de deux voies dans le projet?

2440 Environnement jeunesse considère donc que l'information lacunaire qui est présentée aujourd'hui par le MTQ invalide le processus d'évaluation environnementale du projet Turcot et empêche une délibération démocratique devant le BAPE.

Nous demandons donc au ministère de refaire ses devoirs et de retourner à la planche à dessins. Il doit revoir plusieurs scénarios et faire une étude comparative qui intègre davantage le transport collectif.

2445 Dans notre mémoire, nous avons fait plusieurs propositions, plusieurs avenues qui pourraient être étudiées dans ces scénarios. Et donc, une première chose à faire c'est, oui, intégrer deux voies réservées pour le transport collectif, mais celles-ci doivent se substituer aux voies existantes et non s'ajouter, afin de réduire substantiellement la circulation automobile.

2450 De plus, il ne s'agit pas seulement d'intégrer les voies réservées, il faut optimiser le rendement, c'est-à-dire suivre le parcours des gens qui l'utilisent et, du début à la fin, leur assurer un service préférentiel s'ils optent pour le transport collectif.

2455 Donc, une première façon de faire ça, nous avons observé, selon les données du MTQ, que la plus grande partie des gens qui utilisent actuellement l'échangeur Turcot avec les voitures viennent soit de l'ouest de la ville ou du sud, donc de Mercier, Châteauguay, LaSalle ou Lachine.

2460 Alors, comment peut-on, avec un transport collectif, favoriser le transfert modal de l'auto vers les autobus ou le métro? Eh bien, il faut accroître le service d'autobus vers l'ouest de la ville, qui est actuellement très déficient et aussi, bien sûr, les trains de banlieue comme plusieurs autres participants l'ont mentionné.

2465 Au sud, il faut aménager de nouvelles voies réservées, il faut aussi favoriser l'implantation de stationnements incitatifs en amont, qui vont favoriser donc le transfert de la voiture vers l'automobile (sic), et en aval qui vont favoriser le transfert du covoiturage ou de l'auto vers le métro. Puis, évidemment, des places réservées devraient être accordées aux covoitureurs.

2470 Puis aussi, une portion qui est très importante, de compléter le lien ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville de Montréal.

2475 Donc, alors que Amsterdam, Stockholm, Portland, Manchester, Paris, Lyon se dotent de nouveaux tramways, alors que la France fait de sa priorité le transport collectif dans un chantier de 35 milliards pour le réaménagement de sa métropole, alors que Londres réduit de 21% son trafic au centre-ville et récolte 250 M\$ en un an pour le transport en commun grâce à l'instauration d'un important péage urbain, Montréal, elle, construit des autoroutes et se vide de son essence vitale. Faut-il toujours que nous soyons les derniers à prendre le virage?

M. ALEXANDRE JOLY :

2480 Pendant la séance d'information, le ministère des Transports, dans ses modèles, prévoit que plusieurs des normes actuelles de qualité de l'air vont être dépassées une fois le projet terminé en 2016. Il va de soi que les modalisations ont été faites lors des choses, sauf que pour nous, on considère que c'est un manque de vision parce que ces normes-là peuvent changer d'ici 2485 2015 en fonction des organismes régulateurs, parce qu'on sait tous que les normes environnementales ont tendance à être de plus en plus strictes.

2490 Par ailleurs, aucune donnée n'a été fournie par le ministère lors des séances d'information sur l'impact des travaux eux-mêmes. Le transport accru pendant les travaux amènera des niveaux de poussière élevés dans l'air autour du projet. Il y a d'ailleurs des statistiques qui sont sorties dans La Presse à ce sujet-là, ce matin. Donc, c'est pourquoi Environnement jeunesse recommande que des modèles d'impacts environnementaux soient étendus et révisés afin d'inclure les impacts des travaux.

2495 En ce qui concerne la santé environnementale et la qualité de vie des résidants, donc augmenter la quantité des véhicules contribue aux émissions de CO₂, menant à une augmentation des épisodes de smog urbain et à une augmentation de l'effet d'îlot de chaleur urbain. Ultimement, ceci pourrait conduire à une augmentation des troubles respiratoires et à l'exposition de hautes températures pouvant, ça, à son tour, mener au décès des personnes à risque de la population montréalaise.

2500 Par ailleurs, l'auto en solo, il y a des études qui montrent que l'auto en solo contribue à l'augmentation du taux d'obésité. Il y a des corrélations entre les indices de masse corporelle et le kilométrage parcouru. D'autre part, le transport en commun avec ses courts déplacements à pied aide à le contrôler, le taux d'obésité dans la population.

2505 L'idéal va toujours rester de promouvoir le transport actif. Ce sont tous des points qui impliquent des coûts dans le système de santé à long terme. Il reste à savoir si on veut baisser les coûts du système de santé ou les augmenter à long terme. C'est pourquoi Environnement jeunesse recommande, pour la santé de la population, de faire la promotion du transport actif à 2510 travers le projet de reconstruction du complexe Turcot.

2515 En ce qui concerne la santé sociale de la région, donc une injection d'un milliard et demi de dollars pour la reconstruction profite à un secteur économique uniquement, un seul. Il n'y a rien de structurant pour stimuler l'économie locale dans le cadre du projet. Le projet contribue donc au marasme économique local, à long terme, en raison de l'enclavement des quartiers concernés qui est préservé.

2520 À court terme, les expropriations pour des mesures temporaires durant les travaux, exacerbent l'impact de la situation économique actuelle. C'est pourquoi nous recommandons de réduire l'impact sur les populations locales, en diminuant le plus possible le nombre d'expropriations et les impacts des structures temporaires.

2525 D'autre part, j'aimerais juste vous faire noter que de manière générale, un milieu et un statut économiques faibles constituent un facteur de risque pour la santé de la population, même avec un système de santé universel, et c'est une étude canadienne qui a montré ça.

M. PHILIPPE JOLY :

2530 Donc, nous avons montré plusieurs façons de bonifier l'offre de transport collectif dans le projet du MTQ, mais peut-être faut-il même voir plus loin. Est-ce que le concept d'échangeur autoroutier est lui-même viable?

2535 Ce que nous proposons en collaboration avec plusieurs autres organismes environnementaux et communautaires, c'est de complètement revoir le principe et de démanteler l'autoroute 20 à l'ouest de l'échangeur et de la convertir en boulevard urbain.

2540 La même chose peut être faite sur la portion hors terre de l'autoroute 720. Donc, en diminuant de façon significative la circulation automobile sur ces deux voies. Nous considérons aussi qu'il est important de rétablir la trame urbaine autour de ces deux voies et afin de favoriser ledit enclavement des quartiers périphériques.

2545 Finalement, nous proposons de maintenir en hauteur l'autoroute, la structure de l'autoroute 15, afin de justement diminuer l'enclavement puis aussi la toxicité des polluants qui sont à proximité.

Puis enfin, ce que nous proposons, qui est peut-être une proposition originale, c'est de créer des passages végétalisés. Donc, un recouvrement partiel de ce qui deviendrait le boulevard urbain, qui remplacerait l'autoroute 20. Donc, des passages végétalisés qui couvriraient cette voie.

2550 **M. JÉRÔME NORMAND :**

2555 Donc, en conclusion, on se targue depuis quelques années au Québec d'être une société du savoir et un leader nord américain dans la lutte au changement climatique. Pourtant, le projet de réfection qui est proposé par le ministère des Transports se retrouve présentement à l'opposé des objectifs du Plan d'action sur les changements climatiques 2006-2012 du gouvernement et il ignore la majeure partie des principes de la *Loi sur le développement durable*, tous deux adoptés

en 2006, en avril 2006 dans le cadre de la Loi, et en juin 2006 dans le cadre du Plan d'action sur les changements climatiques.

2560 Je pense que c'est important de rappeler que les trois premiers principes qui, et je cite, pour la *Loi sur le développement durable*, qui ont pour objet de guider l'action de l'administration publique sont les suivants : le premier, santé et qualité de vie. Alors, que le projet présentement étudié ne suggère aucune amélioration pour la population locale, bien au contraire, ne serait-ce qu'à cause de la dégradation de la qualité de l'air pendant et après les travaux.

2565 Le deuxième principe est l'équité et la solidarité sociale. Quand on pense aux expropriations des résidents, à l'enclavement qui est perpétré. Et le troisième, la protection de l'environnement. Alors, qu'on parle d'un nombre de véhicules qui augmente, d'une offre de transport collectif qui est improvisée et qui n'est pas améliorée, d'un aménagement du territoire qui est rétrograde, puis on note aussi une augmentation des émissions de GS qui va complètement à l'encontre des objectifs de Kyoto, des suites de l'accord qui s'en viennent à Copenhague et, comme je le disais, des plans qui sont en place et qu'on a salués, *une Loi sur le développement durable* à laquelle plusieurs groupes ont participé à la construction puis ont participé aux consultations, et on dirait pourtant que le ministère des Transports ignore même que ces documents existent puis qu'il doit s'y référer.

2570 Alors, comme je l'ai noté un petit peu trop tôt dans mon défilement. Dans notre tête, avec le projet actuel, les carottes sont cuites. Ce projet va durer dans le temps, il va affecter plusieurs générations. C'est un peu notre rôle, Environnement jeunesse, on est un réseau de jeunes environmentalistes puis nous on pense à nous-mêmes, à nos enfants, à nos petits-enfants qui vont vivre avec ce projet-là dans encore 40, 50 ans. Et, clairement, le MTQ semble ignorer que la *Loi sur le développement durable* et le Plan d'action sur les changements climatiques a été adoptée par son propre gouvernement pour les guider dans ses actions, mais surtout qu'il doit s'y conformer.

2585 Alors, maintenant, ce qu'on se demande réellement, c'est est-ce qu'on peut espérer une nouvelle proposition du projet qui serait visionnaire, réfléchie, rigoureuse, organisée et qui respecterait les lois sur du Québec, mais surtout ses citoyens actuels et futurs. Merci.

2590 **(APPLAUDISSEMENTS)**

LE PRÉSIDENT :

2595 Merci. S'il vous plaît, s'il vous plaît. Alors, je demande votre collaboration encore une fois, éviter les applaudissements.

Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :

2600 Une question. Directement dans votre mémoire, vous recommandez particulièrement pour l'autoroute 20 d'aménager des passages végétalisés au-dessus des infrastructures routières. Est-ce que vous pourriez préciser?

M. ALEXANDRE JOLY :

2605 En fait, ce qu'on proposait, c'est de faire des passages élargis, de recouvrir donc les portions dans le projet actuel, si on regarde ça comme étant l'autoroute 20, de recouvrir la portion qui est au sol, un peu comme ce qui a été fait dans le parc national de Banff ou dans cette région-là, pour recouvrir la 40, je crois, là-bas – je ne me souviens pas exactement –, mais c'est de faire des passages adaptés qui sont élargis, un peu comme peut-être 150, 200 pieds, qui est un dôme
2610 par-dessus l'autoroute qui est une portion au sol, qui est végétalisé et auquel les résidents locaux auraient accès comme n'importe quel autre parc, avec une colline dedans.

Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :

2615 Très bien. Merci.

LE PRÉSIDENT :

2620 Alors, nous vous remercions pour votre présentation.

M. JÉRÔME NORMAND :

2625 Merci. Juste pour spécifier qu'on vous laisse vraiment les muffins.

LE PRÉSIDENT :

2630 Oui. C'est ça, je les regardais d'ailleurs.

M. JÉRÔME NORMAND :

2635 On vous invite à vous servir allégrement. S'il en reste, vous pouvez les apporter aux représentants du MTQ, vous risquez peut-être de les rencontrer.

LE PRÉSIDENT :

2635 Je vous remercie. Nous allons maintenant inviter madame Madeleine Breton du CSSS Sud-Ouest-Verdun, le Centre de santé et de services sociaux. Bonsoir, Madame.

Mme MADELEINE BRETON :

2640

Bonsoir. Alors, je vais vous présenter le mémoire du Centre de santé des services sociaux. Probablement qu'il y a des redites par rapport à ce que vous avez entendu. Je n'ai rien cuisiné pour vous, je vais essayer d'y aller assez rondement sans lire le mémoire et en vous présentant l'essentiel de nos recommandations.

2645

En juillet 2004 – d'abord, qui est le CSSS? En juillet 2004, le Centre de santé et des services sociaux a vu le jour, est né de la fusion de différents établissements de santé avec la mission de donner des services de santé et aussi de coordonner les activités relatives à la santé de différents partenaires dans un territoire donné, dont le Sud-Ouest et aussi Verdun.

2650

Coordonner les activités des partenaires, ça veut dire s'impliquer avec les organismes locaux, les élus, les pouvoirs municipaux, l'ensemble des acteurs qui jouent un rôle direct ou indirect au regard de la santé. C'est dans cet esprit de partenariat là que je m'adresse à vous ce soir et avec ce rôle d'acteur sociosanitaire, si vous voulez, dans le milieu local qu'est le Sud-Ouest.

2655

L'état d'avancement des connaissances dans le champ de la santé publique nous permet aujourd'hui d'établir sans l'ombre d'un doute qu'il y a un lien étroit entre ce qu'on appelle dans notre jargon de santé publique « l'environnement bâti et la santé des populations. »

2660

Je parle ici des habitations où vivent les gens, du transport, de l'aménagement urbain, de la pollution atmosphérique, l'environnement de l'air, tout ça. De plus en plus, on précise cet apport-là sur la santé des populations et on élargit notre façon de travailler et de voir pour s'attarder à plus large ou pour travailler sur plus large que sur la dispensation de services. Ces quatre dimensions influencent la santé par l'exposition directe à des contraintes. Être exposé à un environnement pollué, ça influence la santé et aussi par les comportements qu'ils induisent. Comme disaient les prédécesseurs, marcher plus ça réduit l'obésité.

2665

De ces quatre dimensions de l'environnement bâti, le transport et l'aménagement urbain sont très, très importants et c'est à ceux-là que je vais m'adresser en particulier.

2670

Il y a de larges démonstrations qu'on peut influencer, ces dimensions de l'environnement urbain et faire en sorte qu'elles soient cohérentes, conçues de façon à maximiser les retombées sur la santé. ça se peut, c'est possible et ce que l'on souhaite c'est que ce soit considéré dans ce sens-là.

2675

C'est avec cette vision de santé publique et la dimension locale – on n'est pas des experts, il y aura plus tard cette semaine la Direction de la santé publique régionale qui va se poser plus comme un expert régional, tant en termes de qualité de l'air, bruit. Nous, on est un acteur social, un acteur de santé au niveau local en lien avec la population, puis je vais vous parler de transport et d'aménagement urbain, mais en ayant la préoccupation de faire les liens avec la population, parce qu'on sait que c'est possible de le regarder en étant préoccupé de maintenir et d'améliorer la santé des gens.

2680

2685 La santé des gens, avant d'entrer dans des recommandations concrètes autour du transport et de l'aménagement urbain, je vous dirais deux mots de la santé de la population du Sud-Ouest.

2690 De façon générale, les indicateurs de santé de la population du Sud-Ouest sont moins favorables que la santé de la population des Montréalais en général. Particulièrement, on regarde des maladies pulmonaires. La population du Sud-Ouest décède plus fréquemment et a des conséquences qu'on appelle la morbidité, des conséquences non mortelles, mais qui impliquent des handicaps par rapport à la santé respiratoire beaucoup plus élevés que l'ensemble des Montréalais, déjà à ce moment-ci.

2695 La population du Sud-Ouest décède 4.4 ans plus tôt chez les hommes et 3 ans plus tôt chez les femmes que la moyenne des Montréalais. C'est une population qui vit enclavée entre l'autoroute 15, la 10 et la 720, et c'est la population où il y a le plus d'asthme à Montréal. Je voulais juste, d'entrée de jeu, placer à la fois notre rôle et la population à laquelle on s'adresse.

2700 L'incidence des transports sur la santé et la circulation est la pollution. Bien, vivre dans une grande ville comme Montréal, ça implique de nombreux défis, l'un d'entre eux c'est de faire cohabiter des habitants et des automobiles. Évidemment, ça amène comme conséquence de la pollution et il y a de plus en plus un consensus scientifique et social qui parle de la nécessité de faire attention, de réduire la pollution automobile, de réduire la circulation automobile en raison des conséquences que ça présente.

2710 On a plusieurs exemples, les présentations précédentes en ont mentionné. En Europe, aux États-Unis où on a travaillé à une réduction du transport routier en milieu urbain pour arriver à mieux faire cohabiter les hommes et les voitures, dans le fond, et les utiliser à bon escient le plus possible, uniquement quand c'est nécessaire et présenter des alternatives.

2715 À Montréal, le transport routier est responsable de 42% des émissions de gaz à effet de serre. On a de plus en plus de périodes de smog, tant en hiver qu'en été, et il nous apparaît important de rappeler certaines études, même si je vous dis que je ne suis pas une scientifique dans le domaine, dans le domaine de la santé publique, il y a comme certaines études qui sont des marqueurs, je dirais. Il y a 21% plus d'hospitalisations chez les personnes de 60 ans et plus qui vivent près des autoroutes.

2720 Il y a 17% plus de naissances de bébés de faible poids avec les conséquences que ça présente et de prématurité chez les jeunes mères qui résident près des autoroutes.

2725 À cet égard-là, comme organisme responsable de la santé et de la surveillance de l'état de santé au plan local, on est préoccupé, voir inquiet que le projet du MTQ ne prévoit pas de réduction du transport et de réduction d'aménagement qui permettent une réduction du transport à proximité des résidences, qu'on ne prévoit pas d'alternatives au transport routier actuel et évidemment une réduction des gaz à effet de serre.

2730 On recommande de façon générale, comme organisme promoteur de la santé, que le projet soit revu afin d'inclure une vision du développement favorable à la santé dans l'ensemble de ses composantes. Particulièrement, on recommande que le projet prévoie des objectifs clairs de diminution du trafic routier et des émissions des gaz à effet de serre en milieu urbain dans Montréal.

2735 Le transport actif et l'obésité. Le Plan de transport de la Ville de Montréal adopté en 2008, que notre conseil d'administration au CSSS endosse pleinement, vise entre autres à améliorer radicalement la qualité de l'environnement dans la métropole, la qualité de vie des citoyens qui l'habitent. Il est énoncé qu'il vise à réduire de manière significative l'indépendance à l'automobile par un ensemble de mesures qui permettraient d'augmenter le transport actif d'autres façons, dans le fond.

2740 C'est une amélioration, je pense, de la qualité de vie des citoyens, mais ça a aussi un rôle reconnu et mesuré en fonction de diminuer le nombre de maladies cardiovasculaires et l'obésité. Les interlocuteurs précédents en ont parlé. Et c'est un fait que le simple fait de marcher pour se rendre au transport actif, le simple fait d'avoir accès à des trottoirs, à des pistes cyclables un peu partout, ça réduit l'obésité, ça réduit le diabète, ça réduit les maladies cardiovasculaires.

2745 Il y a des études, dans le rapport annuel de la Direction de santé publique, qui illustrent le fait qu'en pays industrialisé, la plus faible part modale en transport... qui ont la plus faible part modale en transport actif, sont aussi ceux qui ont le plus de maladies chroniques dont je viens de parler.

2750 Au moment où on s'apprête à investir, puis là je ne veux pas redire ce qui a été dit précédemment, mais pour des années et des années, des décennies à venir, des moments où nous, on ne travaillera plus, mais les générations qui nous suivent vont le faire, je pense qu'il est important de considérer – et à un moment aussi où on vit une épidémie d'obésité et de diabète, c'est plus des préoccupations du monde de la santé, évidemment, mais ça devient une préoccupation collective quand ça prend un aspect endémique. Je pense que tout le monde doit mettre l'épaule à la roue et revoir les structures, afin qu'elles supportent la population à adopter des saines habitudes de vie et ça fait partie des recommandations qu'on veut faire.

2760 On recommande que les différents projets de transport en commun prévus par la Ville et l'AMT soient implantés, afin de diminuer le volume de circulation automobile et que le réaménagement de l'échangeur Turcot intègre des mesures précises visant l'augmentation de l'offre de transport en commun comme usage de transport actif.

2765 Le transport comme élément structural de l'aménagement urbain. L'environnement physique, en particulier le logement accessible, abordable est un déterminant de la santé, important. La vie en quartier, la proximité des services, la relation de voisinage, d'entraide constituent des éléments tout aussi importants.

2770 Dans le projet actuel, on constate que le projet ne permet pas de lever les obstacles actuels à la circulation des piétons et à la convivialité. En fait, on pense plutôt qu'il y a une

2775 augmentation de l'enclavement et de l'isolement des quartiers Saint-Henri et Côte-Saint-Paul qui
risque de se produire. Avec ça, un risque à la sécurité, un enclavement qui... toutes les questions
de voisinage, de coopération, de santé communautaire, j'appellerais, sont menacées par
l'enclavement, par l'isolement d'une population et il en va de même pour la sécurité.

2780 Du côté du quartier Côte-Saint-Paul le CSSS entend les craintes de la population résidante
à l'effet que la construction de remblais du nouveau complexe Turcot contribuera à l'enclavement
accru du quartier en limitant les déplacements à l'intérieur.

2785 Les gens nous ont sollicités et actuellement il y a une certaine anxiété dans le quartier à
laquelle c'est notre rôle de répondre par le biais d'une offre de services au CLSC Saint-Henri, mais
on est nous-mêmes préoccupés de limiter cet enclavement-là le plus possible et au contraire on
croit qu'il y a une opportunité pour édifier un nouveau secteur de ville, de retisser une trame
urbaine, de faire en sorte que du côté du Sud-Ouest en allant vers Angrignon, il y ait une
revitalisation de quartier puis des voies de circulation qui ne seraient pas surélevées, qui
permettent un accès à la ville, probablement dans les mêmes temps, et qui diminueraient cet
enclavement-là que causeraient les remblais.

2790 On recommande donc que le projet du complexe Turcot soit revu de façon à maintenir
l'intégrité des quartiers Saint-Henri et Côte-Saint-Paul et renforcer même ces milieux. Il doit
également agir comme moteur du développement d'une nouvelle trame urbaine dans le Sud-
Ouest de Montréal.

2795 Finalement, quelques autres considérations. Au cours des derniers mois, on a été témoins
à maintes reprises des inquiétudes de la population, comme je vous le disais précédemment.
Quelle que soit la version qui sera retenue pour le projet, il y a certainement un consensus à l'effet
que le complexe actuel doit faire l'objet de rénovations majeures, que ces travaux s'échelonnent
2800 dans le temps et qui va engendrer des nuisances : poussière, bruit, entrave à la circulation.

2805 Sans formuler de recommandations précises, nous croyons que ces questions devraient
être étudiées plus en profondeur avec les autorités possédant une expertise dans le domaine. À
cet égard, on offre notre collaboration à titre de Centre de santé pour faciliter les communications
et les liens, au sujet de la santé, avec la population locale.

2810 Étant donné qu'on est déjà sollicité, étant donné que très certainement l'abaissement
d'une structure de béton de cette ampleur-là va causer de la poussière, du bruit, du dérangement
pendant un certain temps, de l'anxiété de la population, des manifestations, on est prêt à agir
comme interlocuteur pour faire un peu le chien de garde en matière de santé avec la Direction
régionale de la santé publique et aussi de faire un lien de communication avec la population, ce qui
fait partie de notre rôle pour les questions de santé.

2815 À travers le projet Turcot, le Sud-Ouest et plus largement Montréal planifient leur avenir et
déterminent une grande partie de la qualité de vie, de l'état de santé de la population résidante
actuelle et future, nous sommes intéressés à y travailler. Nous offrons notre collaboration pour ce
faire, et nous pensons que c'est très important de s'y pencher plus à fond.

Merci.

2820

(APPLAUDISSEMENTS)

LE PRÉSIDENT :

2825

Alors, je vous remercie pour votre présentation. Alors, nous prenons bonne note de vos diverses recommandations. Je crois que mes collègues n'avaient pas de question et moi non plus. Alors, nous vous remercions encore une fois pour votre témoignage.

Mme MADELEINE BRETON :

2830

Ça m'a fait plaisir. Bonsoir.

LE PRÉSIDENT :

2835

Alors, c'était la dernière présentation pour ce soir. Avant de mettre fin à cette séance, j'ai ici une indication pour un droit de rectification par le ministère des Transports du Québec. Je vais inviter monsieur Alain-Marc Dubé à s'avancer à la table des intervenants. Bonsoir, Monsieur.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

2840

Bonsoir. Le promoteur fera ou vous proposera un certain nombre de rectifications par rapport à ce qui a été dit ce soir, par écrit, demain.

LE PRÉSIDENT :

2845

Très bien. Donc, vous prévoyez donner une rectification demain?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

2850

Oui.

LE PRÉSIDENT :

Pour ce qui est des mémoires de ce soir.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

2855

Par écrit.

LE PRÉSIDENT :

2860

Par écrit. Alors, je vous rappelle qu'une rectification ne doit pas porter sur une contestation d'opinion, c'est pour corriger des faits. Par exemple, ça peut être le nombre de voies de circulation,

des choses comme ça, donc des faits qui pourraient être erronés qui ont été présentés dans les mémoires. Alors, nous nous comprenons bien sur la portée de la rectification. Ça vous va? Je vous remercie.

2865

Alors, il est maintenant 23 h 15. Nous allons mettre fin à la présente séance. Nous allons poursuivre nos travaux demain à compter de 13 h, et demain soir à compter de 19 h.

Alors, je vous souhaite une bonne fin de soirée et merci de votre présence.

2870

AJOURNEMENT

* * * * *

2875

Je, soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des propos recueillis par moi au moyen du sténomasque, le tout selon la loi.

2880

ET J'AI SIGNÉ :

2885

YOLANDE TEASDALE, s.o.