

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

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. MICHEL GERMAIN, président
 M. JULES DUFOUR, commissaire
 M. MAMADOU LAMINE SANE, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE PROLONGEMENT
DE L'AUTOROUTE 25 ENTRE
L'AUTOROUTE 440 ET LE BOULEVARD HENRI-BOURASSA**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 3

Séance tenue le 14 juin 2005, 19 h
Le Château Classique
6010, boulevard des Grandes Prairies
Saint-Léonard

TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

Arrondissement Montréal-Nord.....	1
Patrick Charrette.....	6
Parti Vert du Canada.....	8
Vivre en Ville.....	16
Option transport durable.....	28
Comité de vigilance environnementale de Montréal.....	36
Environnement JEUnesse.....	45
Greenpeace.....	51
Forum jeunesse de l'île de Montréal.....	62

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 Mesdames et Messieurs, bonsoir, et bienvenue à cette troisième séance de la deuxième partie de l'audience publique portant sur le projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa.

10 Je vais rappeler les règles de fonctionnement pour ce soir. Les personnes inscrites pour les mémoires vont être appelées à tour de rôle. Nous demandons, bien entendu, aux gens qui ont des mémoires substantiels de tenter d'en faire une synthèse pour rentrer à l'intérieur de quinze minutes, ceci pour permettre un échange subséquent de quelques minutes entre le présentateur ou les présentateurs et la commission.

15 Je vous rappelle que la commission a préalablement lu l'ensemble des mémoires. Nous lisons tous les mémoires qui nous sont soumis, également y compris ceux qui ne seront pas présentés. Donc, c'est dans cette optique-là que nous vous disons que vous pouvez en faire une synthèse.

20 Alors, sans plus tarder, je vais donner la parole aux représentants de l'arrondissement Montréal-Nord et le porte-parole principal étant monsieur Marcel Parent. Bonsoir, Messieurs! Je vous laisse la parole.

M. MARCEL PARENT :

25 Bonsoir, Monsieur le président! Bonsoir, Monsieur Dufour! Bonsoir, Monsieur Sane! D'abord, merci d'avoir accepté de nous recevoir dans ces audiences publiques du BAPE parce que Montréal-Nord est réellement concernée par le prolongement de l'autoroute 25 et nous tenions à faire entendre notre vision et notre perception du prolongement de l'autoroute 25, ce qui amène – si jamais qu'elle est construite dans sa grandeur – ce qui amène la construction du pont au-dessus de la rivière des Prairies.

30 Avec votre permission, avant de débiter, Monsieur le président, j'aimerais déposer un mémoire qui m'a été remis à 4 h cet après-midi de la part d'un éminent citoyen de Montréal-Nord du nom de Yves Ryan. Alors, je l'ai ici. Avec votre permission, je vais vous le déposer.

35 Je vous conseille – bien, je vous conseille – je vous invite à le regarder. Il est assez percutant et monsieur Ryan est un homme qui connaît bien son milieu. Alors, je vous invite à le lire et je le dépose ici.

40 Je voudrais vous présenter les gens qui m'accompagnent. Monsieur Fortin qui est derrière moi ici et madame Morin, qui sont les deux conseillers de l'arrondissement de Montréal-Nord et je suis accompagné par monsieur Paquette, qui est directeur de la Division des études techniques et par monsieur Jacques Goudreault, directeur de l'aménagement urbain.

45

Vous avez posé une question, hier, à mon collègue Claude Dauphin: «Comment se fait-il que les arrondissements qui font partie de la Ville de Montréal arrivent avec des mémoires qui ne sont pas nécessairement celui de la Ville de Montréal?» Alors, je voudrais tout de suite mettre les choses au point. Le mémoire que nous présentons ce soir ne va pas généralement – le mot

50

«généralement» est important – à l'encontre du mémoire déposé par nos collègues de la Ville de Montréal, hier.

55

Nous sommes d'accord avec eux que la rue Notre-Dame doit être rénovée. Nous sommes d'accord avec eux que le transport en commun doit être amélioré. Nous sommes d'accord avec eux concernant les deux trains de banlieue qui vont rabattre les citoyens de la banlieue sur Montréal et nous sommes d'accord avec eux lorsqu'ils disent qu'ils sont d'accord avec le pont, mais plus tard. Ça, on n'est pas d'accord. Le plus tard, on ne peut pas l'accepter pour la bonne raison que les citoyens de Montréal-Nord ont déjà été échaudés.

60

En 1960, dans les premiers plans du métro de Montréal, il y avait un tronçon qui arrivait à la rue Gilford où actuellement il y a une station de métro et il y avait dans les plans un prolongement vers Montréal-Nord qui devait arriver dans un point, que je ne peux pas situer exactement, entre le boulevard Perras et le boulevard Maurice-Duplessis.

65

Et, en 1967, à l'occasion de l'Expo, on a inauguré à Montréal un métro assez extraordinaire et on a envoyé des comptes de taxes aux citoyens de Montréal-Nord, et depuis 1967, les citoyens de Montréal-Nord paient une taxe pour un métro qu'ils n'ont jamais vu. Alors, lorsque mon ami Dauphin disait hier «Plus tard, il n'y a pas de problème», je ne sais pas si c'est crédible. Les gens de Montréal-Nord vont difficilement l'accepter. Alors, vous verrez à l'occasion

70

de la lecture du mémoire de quelle façon nous percevons, nous, le prolongement de la 25.

75

Lorsque mon ami Dauphin disait hier «Ce n'est pas certain que le gouvernement peut absorber les coûts de la construction d'un pont.» Bien, pour les gens de Montréal-Nord, le pont, ce n'est pas une infrastructure; le pont, ce n'est pas un élément de mobilier: le pont, c'est un service public. Et, à notre connaissance, la police, les hôpitaux, le ministère de l'Éducation, ça ne rapporte pas d'argent. C'est un investissement, mais ça ne rapporte pas d'argent. Ça n'a pas à être rentable.

80

Pour les gens de Montréal-Nord qui subissent la circulation, qui subissent la pollution, qui subissent les inconvénients qu'a amenés le prolongement de l'autoroute 25, je pense qu'il faut regarder ça sérieusement et regarder que ce n'est pas un élément rentable, ce n'est pas un élément, c'est un service public et ils y ont droit.

85

Je vais vous présenter les points saillants contenus dans le mémoire que vous a déposé l'arrondissement Montréal-Nord. Nous tenons ici, Monsieur le président, à présenter ce que subit l'arrondissement et faire valoir l'impact déterminant qu'auront les recommandations du BAPE à l'égard de ce dossier sur la qualité de vie des citoyens.

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE).

90

Fin de la phrase à la page 5: [...] très densément peuplés.»

Ceux qui vivent ici à Montréal-Nord comme moi ont pu identifier la provenance du camionnage sur le boulevard Henri-Bourassa. Et lorsqu'on regarde d'où vient le camionnage, il vient de Chicoutimi, il vient de Québec, il vient de Trois-Rivières par l'autoroute 40 et il vient de Québec, il vient de la Beauce, il vient de Drummondville et il vient de Saint-Hyacinthe par l'autoroute 20 que les gens empruntent, lorsqu'ils laissent l'autoroute 20, ils empruntent l'autoroute 25. Vous allez me dire peut-être que cela va être corrigé par l'aménagement de l'autoroute 30, mais l'autoroute 30, ça fait 30 ans qu'on en entend parler. Alors, je pense qu'on est mieux de regarder à solutionner nos problèmes chez nous plutôt que d'attendre que l'autre les solutionne chez eux.

95

100

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE).

105

Début de la phrase à la page 5: «... des risques particulièrement exacerbés [...]

Fin de la phrase à la page 5: [...] dangereux et pollué.»

Lorsque des gens de l'extérieur de Montréal-Nord, lorsque des gens de l'ouest de Montréal se disent que -- se permettent de se prononcer sur la qualité de vie à Montréal-Nord, bien, ce sont des gens ça qui sont choyés par un métro que l'on n'a pas à Montréal-Nord, qui sont choyés par un système de transport public que l'on n'a pas à Montréal-Nord, qui sont choyés enfin par l'autoroute 13 que l'on n'a pas à Montréal-Nord. Quand j'entends des gens de l'ouest de Montréal venir porter des jugements sur la qualité de vie des gens de Montréal-Nord, bien, c'est difficile à accepter, Monsieur le président, et je me devais de vous le souligner.

110

115

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE).

Début de la phrase à la page 6: «Le rapport annuel [...]

Fin de la phrase à la page 9: [...] et des rues locales de l'arrondissement...».

120

Il s'agit de se promener sur le boulevard Henri-Bourassa en voiture et de regarder de quelle façon le réseau routier a été détruit par les camions lourds qui viennent soit de la Rive-Sud ou soit dans le prolongement de l'autoroute 40 et qui empruntent ce boulevard en plein cœur de l'arrondissement, qui viennent détruire nos infrastructures et qui sont défrayées par les citoyens de l'arrondissement de Montréal-Nord.

125

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE).

Début de la phrase à la page 9: «Les Nord-Montréalais subissent [...]

Fin de la phrase à la page 9: [...] manquant de l'autoroute 25.»

130

Ça ne s'est jamais vu, ça ne s'est jamais vu dans l'histoire du Québec – enfin, que j'ai connue – qu'une autoroute débouche sur un cul-de-sac dans une rivière.

135 Je pense qu'il faudrait quand même regarder la cohérence, la cohérence de ce réseau routier là qui fait que les gens viennent par le tunnel Hippolyte-Lafontaine, empruntent l'autoroute 25 et s'ils ne veulent pas tomber dans la rivière, ils prennent le boulevard Henri-Bourassa ou ils prennent le boulevard Gouin. Alors, comme nous sommes des gens qui voulons protéger la sécurité des gens qui viennent nous visiter, on ne voudrait pas qu'ils aillent se noyer dans la rivière des Prairies.

140 (L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE).

Et je termine en vous rappelant, Monsieur le président, que c'est la responsabilité et le devoir des élus de protéger la santé et la sécurité des citoyens et des citoyennes de leur arrondissement.

145 Monsieur le président, j'ai dit.

LE PRÉSIDENT :

150 Merci pour votre présentation. Vous avez répondu – j'avais une question en lisant votre mémoire – mais vous y avez répondu d'entrée de jeu, concernant - mon commentaire d'hier face à monsieur Dauphin - concernant les différences de position entre les arrondissements et la ville centrale.

155 À ce moment-là, je m'en irais au camionnage. Nous avons discuté à quelques reprises cet après-midi du camionnage de transit notamment et également du camionnage qui peut provenir, par exemple, de Montréal-Est qui veut transiter vers Laval ou vers Terrebonne et vice et versa.

160 Vous, de votre côté, vous êtes en mesure, si je comprends bien, de corroborer les analyses du ministère des Transports concernant le camionnage?

M. MARCEL PARENT :

165 On les vit tous les jours, Monsieur le président. Moi, je réside à Montréal-Nord depuis 40 ans et je suis un homme en bonne santé, je pense. J'ai prouvé que je ne m'énervais pas pour rien. Je ne me sens pas en sécurité marcher sur le boulevard Henri-Bourassa.

170 À 3 h 30, 4 h de l'après-midi, 8 h 30 le matin, je vais porter mon véhicule au garage pas très loin sur Henri-Bourassa, je m'en viens à pied chez moi, ce n'est pas tellement loin, je fais à peu près un kilomètre, je ne me sens pas en sécurité. Ça vibre. Les camions passent là, les camions lourds passent là. Un camion remorque à toutes les 16 secondes, ça commence à être important ça en plein coeur d'un milieu urbain.

175 Alors, visuellement, on le vit. On le vit, nous, ce problème-là, ici. Les gens qui ne vivent pas ici peuvent peut-être ne pas le croire. Les chiffres sont là. Les chiffres ne sont pas de nous. On a fait des comptages et on le vit quotidiennement. C'est ce que je peux vous répondre.

LE PRÉSIDENT :

180 Très bien. Je vous remercie. Monsieur Dufour?

M. JULES DUFOUR, commissaire :

185 Merci, Monsieur Parent. Je regarde votre carte, mais je n'ai pas regardé en détail, mais est-ce qu'il y a déjà -- ça fait combien d'années que vous avez ce problème-là que vous vivez? Je pense depuis 98?

M. MARCEL PARENT :

190 Depuis que l'autoroute 25 a été prolongée jusqu'au boulevard Henri-Bourassa. Les camionneurs n'ont pas le choix, ni les automobilistes n'ont pas le choix. Qu'est-ce que vous voulez que je vous dise? Ceux qui veulent aller sur la Rive-Nord, bien, ils passent dans Montréal-Nord, ils vont prendre le boulevard Pie IX. Et le malheur, c'est que souvent, plus souvent qu'autrement, les gens sont pressés de quitter l'île. Alors, ils vont à des vitesses excessives. On a beau demander au Service de la police de nous donner un coup de main, il collabore beaucoup, 195 mais on ne peut pas être là tout le temps. Alors, ça devient... Depuis 98, c'est difficilement vivable sur le boulevard Henri-Bourassa, sur le boulevard Gouin, sur le boulevard Maurice-Duplessis. Maurice-Duplessis en particulier, qui est une rue entièrement résidentielle.

200 **M. JULES DUFOUR, commissaire :**

La question que j'allais vous poser, c'est est-ce qu'il a déjà été envisagé de demander aux camionneurs ou à l'ensemble du trafic très lourd de camionneurs de poursuivre leur route sur l'autoroute Métropolitaine et de faire un virage sur Pie IX pour aller directement vers le pont? 205

M. MARCEL PARENT :

210 Vous savez fort bien, Monsieur -- vous savez fort bien, j'imagine que vous le savez -- c'est une route provinciale. La 25 est une route provinciale et la municipalité n'a aucun droit de règlement sur une route provinciale. Alors, le prolongement de la 25... on ne peut pas empêcher les camions de tourner vers l'est à l'intersection.

215 Qu'est-ce que l'on peut faire? On peut diminuer -- même pas diminuer la circulation. Il y a des normes qu'il nous faut respecter. On ne peut même pas envisager -- on a quand même un devoir social, une responsabilité collective à faire. On sait que ces gens-là, il faut qu'ils aillent en quelque part. On veut bien protéger nos acquis, mais on n'a pas des oeillères comme ça. On sait qu'il faut que ces gens-là travaillent, puis le seul chemin actuellement, potable et acceptable pour

220 eux, malheureusement pour nous et heureusement pour eux, bien, c'est chez nous. C'est difficilement acceptable.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

Merci beaucoup.

225 **M. MARCEL PARENT :**

Ça me fait plaisir, Monsieur Dufour.

LE PRÉSIDENT :

230 Alors, nous vous remercions pour votre présentation.

M. MARCEL PARENT :

235 Merci, Monsieur.

LE PRÉSIDENT :

240 Alors, nous allons inviter monsieur Patrick Charette.

M. PATRICK CHARETTE :

Bonsoir, Monsieur le président! Bonsoir la commission!

245 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, Monsieur!

M. PATRICK CHARETTE :

250 (L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE).

255 Ça, aussi, ça fait partie de l'environnement de consommation. Remplacer l'espace de stationnements du côté nord par une piste cyclable et l'hiver, y faire, pourquoi pas un événement touristique, soit des courses de traîneaux à chiens.

Et j'ajouterais, pour conclure, la recommandation suivante: l'expropriation des raffineries et exiger que celles-ci fassent la décontamination des sols. Voici mon projet de société, Monsieur, puis je vous remercie de votre écoute.

260 **LE PRÉSIDENT :**

265 Merci pour votre témoignage. Vous mentionnez que vous êtes citoyen de Montréal-Est. On a posé à quelques reprises des questions relativement au camionnage. Dans votre perception à vous, c'est quoi l'importance du camionnage qui peut circuler entre les différents arrondissements de Montréal ou entre Montréal et Laval et aussi le camionnage de transit dans le secteur de Montréal-Est? Qu'est-ce que vous pouvez nous en dire?

270 **M. PATRICK CHARETTE :**

275 Je suis d'accord avec vous comme quoi le camionnage a un espace très important de roulement dans ce secteur-là. Moi, ce que je pourrais peut-être apporter comme point, on parlait tantôt des camions venant de Québec, Trois-Rivières, de tous ces alentours-là. On parle aussi de voie de contournement de la 30. Il serait possiblement possible de faire passer ces camions-là sur la 640, la 40 et ils auraient tout le loisir d'aller chercher la 15 par le nord.

LE PRÉSIDENT :

280 Donc, c'est votre vision, mais par contre, pourquoi les camions ne font pas ça actuellement? Il doit y avoir un autre problème, ça veut dire, peut-être?

M. PATRICK CHARETTE :

285 Bien, c'est parce qu'il n'y a pas d'interdiction. Je ne pense pas que Henri-Bourassa soit de juridiction provinciale et je pense qu'il pourrait y avoir un holà à ce niveau-là. C'est sûr que si la voie est ouverte, les camions vont y passer, c'est normal. Moi-même, étant camionneur à temps partiel, parce que j'ai comme diminué un peu le pas, si la voie est ouverte, je vais passer. Sinon, je vais me plier aux conséquences, puis je vais faire le tour. Il serait possible de fermer Henri-Bourassa aux camions.

290 **LE PRÉSIDENT :**

295 Si des camionneurs sont avertis suffisamment longtemps d'avance sur leur trajet. Parce que là, s'ils viennent de la 20, s'ils viennent de la 40, ça peut être plus facile qu'ils bifurquent vers la 640. S'ils viennent vers la 20, effectivement, mais en l'absence de 30 pour l'instant, ça veut dire que ce n'est pas une alternative. C'est ce que je comprends de votre explication. Très bien.

M. PATRICK CHARETTE :

300 Possiblement qu'il serait possible aussi, comme vous avez parlé tantôt, de prendre Pie IX directement. Ça serait moins de longer Henri-Bourassa. Ça assurerait une meilleure fluidité aux automobiles.

305 **LE PRÉSIDENT :**

D'accord. Ça va. Nous vous remercions pour votre témoignage.

M. PATRICK CHARETTE :

310 Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

315 Nous allons maintenant inviter le Parti Vert du Canada. J'ai monsieur Gilles Mercier, monsieur Christopher Coggan et monsieur Marc-André Gadoury.

M. GILLES MERCIER :

320 Là, j'espère que vous avez entre vos mains le document qu'on a déposé ce soir. Vous l'avez? Mémoire du 14 juin. Excellent.

325 Je me présente, Gilles Mercier. Je vais conclure à la fin en parlant de développement durable. Monsieur Marc-André Gadoury va présenter nos arguments qui concernent principalement la santé. Monsieur Coggan va vous entretenir des arguments qui concernent les tendances démographiques de même que les réserves pétrolières. Puis, comme je vous disais, je vais conclure à la fin.

M. MARC-ANDRÉ GADOURY :

330 Bonsoir, Monsieur le président! Donc, sans mettre l'accent sur les chiffres, je voudrais plus mettre l'accent sur les émotions. Je travaille à l'Institut thoracique de Montréal. Donc, quand on me parle de pollution atmosphérique et de répercussions sur la santé des citoyens, je suis directement impliqué.

335 Encore hier se terminait à Montréal le premier épisode de smog de la saison. Donc, je suis au travail. Par la fenêtre, je vois les ambulances arriver d'un côté, puis les camions de la morgue partir de l'autre côté. C'est des gens qui meurent précocement, des morts précoces, dû justement à la pollution atmosphérique.

340 Maintenant, que de proposer le prolongement de la 25, la construction d'un pont, ça va complètement à l'encontre de ce qui a été proposé par le ministre Mulcair de développement durable, ça va à l'encontre d'une amélioration de la qualité de vie des citoyens, puis on le voit, les citoyens meurent plus vite. On parle de 5 000 décès de plus au Canada, puis c'est tangible. Quand je lève les yeux par la fenêtre de mon bureau, puis que, encore une fois, je vois ces
345 ambulances-là rentrer, puis des camions de la morgue partir de l'autre côté de l'hôpital, je me rends bien compte qu'on ne va pas dans le bon chemin si on décide de continuer avec ça.

350 On pourrait pousser pour le prolongement du métro, on pourrait pousser pour les trains de banlieue, les tramways, mais si on continue dans cette direction-là, c'est pas viable. C'était mon point sur la santé des populations. Je vais laisser la parole à monsieur Coggan.

M. CHRISTOPHER COGGAN :

355 Monsieur le président, bonjour! Le point que j'aimerais amener est une préoccupation principale du Parti Vert du Canada, puis ça sous-tend un peu la question du transport au complet. Ce n'est pas juste une question de développement durable. C'est la préoccupation du sommet de production de pétrole.

360 Beaucoup de professionnels du milieu pétrolier affirment qu'on a atteint ce sommet. Certains disent qu'on l'a atteint il y a de ça 5 à 10 années; il y en a d'autres qui disent qu'on est en plein dedans présentement.; il y en a d'autres qui disent que ça s'en vient bientôt.

365 En quoi ça consiste le sommet de production de pétrole? Si on prend une courbe normale, qui est la courbe de la production, il y a un sommet. Ce sommet-là, c'est le point où la production commence à diminuer. L'importance de qu'est-ce que ça implique ce sommet-là? Ce n'est pas qu'il va manquer de pétrole ou quoi que ce soit : on a encore la moitié de la quantité devant nous; c'est plutôt une question de prix du pétrole.

370 La loi de l'offre et de la demande est très simple pour un produit dont la demande n'est pas élastique comme le pétrole. Si l'offre du produit en question, donc le pétrole, baisse, les prix vont augmenter; si la demande augmente, les prix vont augmenter aussi.

375 On sait très bien que la demande continue à augmenter de façon exponentielle avec les pays en voie de développement. Ce que ça implique au niveau du prix du pétrole, c'est une augmentation exponentielle. On combine les deux: l'offre qui diminue, la demande qui augmente. Les conséquences, on les ressent déjà.

380 Le prix du pétrole brut, si vous vous en souvenez, il y a deux ans, était entre 20 \$ et 24 \$ pour le baril et puis, maintenant, c'est déjà à une cinquantaine de dollars. Le montant a déjà doublé dans les deux dernières années. Ce n'est pas parti pour changer de direction.

385 Il y a beaucoup de professionnels reconnus dont les citations sont dans le mémoire qui parlent de ce problème-là, qui est trop souvent négligé par les autorités en place, parce que ça change le statu quo. Présentement, le projet de la 25 prend pour acquis que les choix de transport vont rester les mêmes pour la durée de vie d'un pont qui est facilement de 75 à 100 ans. Une prolongation d'une autoroute, ce n'est pas fait pour changer. On ne démantèle pas des autoroutes.

390 Nous, ce qu'on pense, puis c'est appuyé par beaucoup de scientifiques et d'économistes reconnus dont David Suzuki, que l'augmentation du prix du pétrole qui est relativement prévisible, qui est juste négligé pour -- qui n'est pas considéré pour l'instant, l'impact que ça va avoir, ça va

395 être de changer les choix de mode de transport des individus. On va passer du véhicule individuel
présentement et le camionnage vers des choix comme le transport en commun qui est beaucoup
moins cher, particulièrement quand l'essence coûte trois à quatre fois plus cher qu'il est
présentement. Et le camionnage va être remplacé par l'intermodalité, donc un mélange de
camionnage pour la dernière partie, mais surtout de train, de transport maritime.

400 Ce que le Parti Vert du Canada propose ou recommande disons, c'est que dans l'étude
d'impact ou dans l'étude de risques du projet de prolongation de la 25, d'inclure des projections
professionnelles, des études faites par des firmes professionnelles sur l'impact que va avoir une
augmentation du coût de l'essence sur l'utilisation des ponts existants et des routes existantes et
puis comment est-ce que ça va altérer les choix de mode de transport pour la durée de vie du pont
et de la prolongation. Comme j'ai dit tantôt, ce n'est pas pour une quinzaine d'années. on est pris
avec probablement pour le restant de nos jours. Du moins, pour le restant de mes jours.

405 Ce qu'on propose à la place, c'est évidemment ce que beaucoup d'autres proposent, c'est
d'investir immédiatement dans les transports en commun qui sont une solution d'avenir, qui est un
choix collectif, c'est une vision différente du transport mais on va être obligés d'en arriver là un
jour. Les prix de l'essence vont inévitablement augmenter et des études professionnelles peuvent
le démontrer, si elles sont faites.

410 Donc, nous, on recommande que de telles projections du coût du pétrole et de l'impact
sur les choix de transport soient faites pour ce projet-là avant justement qu'on soit pris avec.
Je vous remercie. Je laisse la parole à Gilles Mercier.

415 **M. GILLES MERCIER :**

420 Bonsoir! Tout à l'heure, Christopher parlait de monsieur Suzuki, David Suzuki. Moi, si
vous permettez, je vais lire une citation d'Hubert Reeves, l'astrophysicien. On ne peut pas dire
que c'est une personne extrémiste. C'est tiré du livre *Mal de terre* qui a été publié l'an passé. Les
références sont à la fin.

425 «*Les conditions de vie de la planète sont dorénavant des conditions de survie. L'exercice
va consister à persuader les citoyens que rien ne peut plus être comme avant, que la mobilisation
est générale mais que le jeu en vaut la chandelle: il s'agit ni plus ni moins que de notre avenir sur
la terre.*»

430 Donc, le premier point présentait des arguments qui concernaient la santé. On a déjà dit
précédemment, le monsieur qui nous a précédés parlait des accords de Kyoto, il disait que ça
allait totalement à l'encontre du plan Kyoto canadien de réduction des s à effet de serre. Au
contraire, ça va contribuer à augmenter les s à effet de serre en contribuant à l'étalement urbain.

435 Bon, si je reviens au document. Le point 2, l'item 2: *mauvaise décision environnementale
et économique favorisant l'étalement urbain* – comme je vous le disais – au détriment de l'île de
Montréal et la disparition des plus belles terres agricoles du Québec. Puis, j'ai mis un extrait

d'information qui provenait d'Environnement Canada , on parle des conséquences environnementales du transport, mais je reviens à l'étalement urbain.

440 C'est que c'est vraiment un choix de société. Cette décision que vous allez avoir -- pas cette décision, mais le rapport que vous allez avoir à produire pour conseiller le gouvernement sur son choix est très important, parce que c'est un choix de société. Puis, le choix qu'on va prendre maintenant, bien, ça va influencer l'avenir, notre avenir, l'avenir de nos enfants, puis l'avenir des enfants de nos enfants. On prend une décision pour au moins les 50 prochaines années.

445 Donc, en favorisant l'étalement urbain -- puis, ça, ça vous a été exposé je pense par d'autres organisations -- les terrains sont beaucoup moins chers sur la couronne nord que dans l'est de Montréal, donc les gens vont être portés à demeurer toujours plus loin, à Terrebonne, à Mascouche, à Rawdon, à Sainte-Julienne, donc on va favoriser l'étalement urbain au lieu de concentrer l'urbanisation sur l'île de Montréal. J'ai lu, je pense qu'il y a 130 000 terrains
450 disponibles pour la construction, ça, ça venait de la coalition sur l'île de Montréal.

Tout à l'heure, je suis solidaire avec les citoyens de Montréal-Nord qui nous parlaient de problèmes de pollution. Tantôt, monsieur Gadoury a parlé de smog; j'entendais à la radio qu'aujourd'hui, c'était la 21e journée où on parlait d'épisode de smog à Montréal. C'est trois fois
455 plus que la moyenne des 10 dernières années, qui est environ de 7 journées par année. Donc, il se produit des choses, puis je pense qu'on peut le constater année après année. Rappelez-vous ce qu'était le monde il y a 35 ans. Imaginons-nous ce que sera le monde dans 35 ans. Et à certains moments, je trouve ça un peu affolant. Donc, nos décisions sont très importantes.

460 Donc, il faut concentrer l'urbanisation sur l'île, ne pas favoriser, selon nous, l'étalement urbain.

465 Donc, j'aborde maintenant mon dernier point, le point numéro 3: *décision rétrograde en contradiction avec le principe de développement durable et la nécessité de développer le transport collectif.*

470 Juste avant, à la page 5, j'ai une citation du président Chirac qu'il a prononcée juste avant le Sommet de Johannesburg sur le développement durable. Je ne la lirai pas parce que je ne veux pas alourdir la présentation, mais je la trouve particulièrement intéressante, puis il me semble qu'elle cadre très bien avec la décision que collectivement nous aurons à prendre concernant ce projet-là.

475 Donc, à plus long terme, dans une perspective de développement durable, ce projet, selon nous, est irresponsable. À court et moyen termes, nous croyons qu'il n'est pas souhaitable, mais, à long terme, nous pensons qu'il est irresponsable. Il favorisera la dépendance envers l'automobile et l'aménagement de quartiers résidentiels à faible densité de population, de surcroît, sur des terres agricoles. Cette situation entraînera des habitudes de déplacement inefficentes, une augmentation des coûts liés au transport et une diminution globale de la qualité de vie.

480

On a joint au document des extraits de *Le transport durable: la voie à suivre*, c'est un document qui est produit par Transports Canada qui se sont penchés sur ces questions-là. On parle de stratégie de développement durable pour 2004-2006. Donc, on indique les répercussions sociales du transport personnel, bon, plus de décès, ça vous a déjà été dit, le temps perdu en automobile, les coûts que représente l'automobile en termes d'acquisition.

485

490

Tout à l'heure, mon collègue parlait des coûts d'essence. Je pense qu'on n'a rien vu. Le litre à 1 \$, je pense que c'est juste un début. On peut imaginer ce que coûtera le pétrole dans 10 ans, dans 20 ans, dans 30 ans. Ça va être astronomique. Donc, je pense que collectivement on n'aura pas le choix de se tourner vers le transport collectif.

495

Bon. Là, je vais conclure. Puis, pour conclure, tantôt on a parlé de monsieur Suzuki, on a parlé de Hubert Reeves, je vais encore faire référence à des experts. Je vais vous parler du *Rapport de synthèse de l'évaluation des écosystèmes du millénaire*, je pense que vous en avez sûrement entendu parler. Ça, ce rapport-là, moi je pense qu'il est très, très important pour l'humanité, pour le développement de l'humanité.

500

Ça fait suite à une demande de monsieur Kofi Annan, le secrétaire général de l'ONU en 2000 qui voulait connaître l'état de la planète. Ça faisait suite à des conventions; i y a eu quatre conventions au niveau international. Je les ai énumérées dans le document: diversité biologique, désertification, zones humides, espèces migratoires. Le document est rédigé par 1 360 experts de 95 pays ont contribué à ce document-là. Donc, c'est vraiment un document qui, en tout cas, moi, m'apparaît fondamental pour le présent et notre futur.

505

Si vous permettez, une fois de plus, je vais vous lire un extrait de ce rapport-là. C'est l'avant-dernier paragraphe de la page 6:

510

«Au cours des 50 dernières années, – donc 50 dernières années, on parle de 1955, j'étais pas né, mais j'allais naître dans les années qui vont suivre – l'homme a généré des modifications au niveau des écosystèmes de manière plus rapide et plus extensive que sur aucune autre période comparable de l'histoire de l'humanité, en grande partie pour satisfaire une demande à croissance rapide en matière de nourriture, d'eau douce, de bois de construction, de fibre et d'énergie. Ceci a eu pour conséquence une perte substantielle de la diversité biologique sur la terre dont une forte proportion de manière irréversible.»

515

520

En conclusion – là, je termine là-dessus – pour terminer, nous sommes confiants que le rapport du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement recommandera au gouvernement d'opter pour des projets de développement durable. Nous espérons que le BAPE pourra compter sur l'appui du ministre du Développement durable – j'ai bien dit du Développement durable – de l'Environnement et des Parcs, monsieur Thomas Mulcair, qui manifestait cette fin de semaine son désir de présenter à l'Assemblée nationale le projet de loi sur le développement durable et la biodiversité dès l'automne 2005.

525 Donc, un peu pour compléter ce que mon collègue vous disait tantôt, le Parti Vert du
Canada est favorable que les centaines de millions de dollars prévus pour le projet soient investis
comme suit:

530 - Train de banlieue vers Repentigny-Mascouche-Terrebonne. Ça, ça va aider les citoyens
de Montréal-Nord.

- Prolongement du métro vers l'arrondissement Rivière-des-Prairies.

535 - Augmentation significative des stationnements incitatifs autour de l'île de Montréal pour
réduire la circulation sur l'île, notamment des camions de transit, les fameux véhicules dont on
parlait tantôt.

Je vous remercie beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

540 Je vous remercie pour votre mémoire. On aurait une question pour vous. La question
portait justement - ça vient à la fin de votre mémoire. - tout à l'heure, vous avez parlé de
concentrer le développement résidentiel sur l'île de Montréal. Mais, effectivement, dans les trois
mesures que vous proposez, il reste les trains de banlieue qui communiquent vers l'extérieur et
545 aussi la question des stationnements incitatifs autour de l'île. Quand même, ça veut dire que deux
de vos trois mesures peuvent être de nature quand même à encourager les gens à aller se bâtir à
l'extérieur de l'île de Montréal. Donc, il n'y a pas une contradiction entre les points que vous avez
énumérés précédemment et les trois recommandations que vous faites?

550 **M. MARC-ANDRÉ GADOURY :**

555 En fait, ce n'est pas tellement une contradiction. C'est plus que les gens sont pris avec un
problème en ce moment. L'étalement urbain, on n'est pas en train de le prévenir, il est là. Les
gens de l'arrondissement de Montréal-Nord l'ont très bien mentionné tantôt, les problèmes de
circulation. Donc, il faut s'attaquer aux problèmes présentement. C'est pour ça que deux des trois
mesures qu'on propose semblent contradictoires, mais dans le fond, c'est pour régler le problème
actuel, puis à long terme aussi. Ne pas se retrouver avec des ponts qui seront vides puisque les
gens ne prendront plus leur auto à des prix de pétrole à 4 \$ le litre. Donc, ça peut sembler
560 contradictoire mais, en fait, ça règle les problèmes actuels. Il fallait s'atteler aux problèmes
actuels aussi.

LE PRÉSIDENT :

Effectivement. Je connais quelqu'un qui prend le train de banlieue mais qui réside dans la couronne et une des raisons, c'était qu'il s'est dit: «Je n'ai pas les moyens de m'acheter une maison sur l'île de Montréal.» Il avait calculé son affaire. Puis, avec le train de banlieue, etc., ça lui revenait à ce moment-là, ça lui donnait la possibilité de pouvoir acquérir une résidence dans le secteur de Deux-Montagnes. Donc, c'est quand même assez loin du centre-ville de Montréal, mais disons que la personne a fait des choix comme ça, mais en fonction de ses moyens et de son désir de pouvoir avoir une maison détachée.

M. MARC-ANDRÉ GADOURY :

Justement, votre ami à Deux-Montagnes donc a pu bénéficier depuis hier du nouveau train de banlieue sur la ligne Montréal-Blainville. Donc, on voit qu'il y a des progrès, mais les problèmes ne se résoudre pas avec un pont, une autoroute de plus. C'est dans une vision à long terme, puis des projets de développement durable comme les trois mesures proposées dans notre mémoire.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Dufour?

M. JULES DUFOUR, commissaire :

Monsieur le président, merci. Merci beaucoup pour votre intervention. Je voudrais un peu connaître votre avis sur la solution à partir du principe utilisateur-payeur, la solution du péage. Est-ce que vous avez réfléchi à cette question-là pour l'immédiat, c'est-à-dire pour répondre à certains problèmes immédiats de congestion?

M. GILLES MERCIER :

Ça serait une excellente solution, mais tout en admettant qu'on ne construit pas un pont supplémentaire, on n'en a pas besoin de pont supplémentaire.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

Je ne parle du péage – excusez-moi – je ne parle pas du péage sur le pont, je parle de l'ensemble des ponts.

M. GILLES MERCIER :

Oui, pour l'ensemble des ponts, une façon d'éviter de construire un nouveau pont, le pont de la 25, ça serait justement d'établir un péage sur l'ensemble des ponts, un péage minimal mais assez pour permettre aux gens de les inciter à prendre le transport collectif. Mais avant de

605 faire ça, il faudrait s'assurer que les gens ont des -- il faut penser aux gens. Il faut penser que
c'est facile, que c'est efficace de prendre le... c'est le principe de la fameuse saucisse. : pus de
gens en mangent parce que... en tout cas. Plus de gens vont le prendre, donc il va être plus
efficace. Il faut qu'il soit vraiment efficace pour répondre à leurs besoins : il faut que ce soit rapide,
610 il faut que ce soit fiable, il faut que ce soit... Puis, avant de mettre les péages, il faudrait regarder
ça dans l'ensemble...

M. JULES DUFOUR, commissaire :

Oui.

615

M. GILLES MERCIER :

... puis penser à peut-être des métros de surface, moins onéreux, rapidement pour
desservir l'est de Montréal, justement pour l'arrondissement Montréal-Nord.

620

M. CHRISTOPHER COGGAN :

Si je peux rajouter là-dessus. Je pourrais relater une expérience personnelle. En Europe,
en Slovénie particulièrement, là-bas, les autoroutes sont toutes à péage, mais ce n'est pas des
625 péages où on rentre de la monnaie comme le péage classique; c'est plutôt une carte qui
s'accroche sur l'auto et puis il y a des radars. Donc, à chaque fois qu'on passe une certaine
borne, ça rajoute au kilométrage qu'on a fait, puis à la fin du mois, on reçoit une facture. La
technologie existe et elle est extrêmement efficace.

630

Puis, justement, un péage, soit pour les autoroutes, soit pour les ponts, serait un moyen
vraiment excellent pour transférer une partie du coût de construction et de maintien des routes de
l'État présentement, donc de la collectivité qui ne prend pas nécessairement ce choix-là vers les
gens qui l'utilisent. Puis c'est justement une des propositions du Parti Vert du Canada, dans le
contexte de pollueur-payeur, d'avoir des péages, n puis d'avoir des systèmes de faire payer les
635 gens pour les services qu'ils utilisent et non pas la collectivité au complet. Parce qu'on ne prend
pas tous les mêmes choix.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

640

Merci beaucoup.

M. MARC-ANDRÉ GADOURY :

Juste rajouter un point. Le Parti Vert est au pouvoir en Estonie.

645

LE PRÉSIDENT :

Je vous remercie pour la précision.

650 **M. GILLES MERCIER :**

Merci.

655 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie également pour votre témoignage.

660 Si vous me permettez, nous allons faire une petite pause de maximum 10 minutes et nous allons reprendre. Si les gens de Vivre en Ville ne sont pas arrivés, il y a ensuite de ça les gens de Option transport durable sont-ils ici? Vivre en Ville est arrivé, excellent. Alors, on fait une petite **pause** de 10 minutes et on reprend avec Vivre en Ville, monsieur Jérôme Vaillancourt.

SUSPENSION DE LA SÉANCE

665

REPRISE DE LA SÉANCE

LE PRÉSIDENT :

670 À vous la parole. Je sais que vous n'étiez pas ici au début. On demande aux gens autant que possible d'essayer – vous avez un mémoire quand même très substantiel – on demande habituellement aux gens de nous faire une synthèse de leur mémoire lorsqu'ils sont substantiel. Donc, une quinzaine de minutes de présentation. Ça nous permettrait après d'échanger pour quelques questions. Alors, je vous laisse la parole.

675

M. JÉRÔME VAILLANCOURT :

Oui. D'entrée de jeu, des fois, on prend quand même la peine d'expliquer qui est Vivre en Ville et puis pourquoi on présente le mémoire.

680

C'est certain que nous, ce qu'on promet, c'est l'application du développement durable, le principe du développement durable autant dans la planification puis l'aménagement du territoire. Donc, c'est sûr qu'on fait de la promotion auprès des intervenants, que ça soit les municipalités, les élus, les promoteurs immobiliers ou encore les gestionnaires, les administrateurs des villes.

685

690 Puis, mettons que ça fait plusieurs années finalement qu'on est tout le temps présent au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement pour contester des projets autoroutiers, que ce soit dans toutes les régions du Québec. Là, on repart de plus belle avec d'autres projets. Et c'est pour ça que notre mission étant justement l'application du développement durable, on a toujours répété à maintes reprises que ce soit sur différentes plates-formes médiatiques que finalement ça prendrait un moratoire, donc, on arrête tout projet.

695 On avait presque réussi à avoir un moratoire dans les dernières années parce que les projets ne levaient pas, parce qu'il y avait un ministre qui les retenait, un ministre de l'Environnement qui les retenait. Donc, ça prendrait un moratoire pour réfléchir vraiment où on va avec les projets autoroutiers, puis c'est le mémoire. On essaie de présenter où on s'en va, puis à quel point on manque d'ambition au Québec, on manque de volonté, en fait. On a un choix à faire, puis on ne le fait pas par rapport au transport collectif. Donc, c'est l'essentiel du mémoire qu'on présente.

700 Puis, on a toujours dit aussi à la farce qu'il n'y a aucune autoroute qui va mener à Kyoto. C'est évident que présentement, des fois je vois ça, même le gouvernement chinois est en train d'essayer d'expliquer aux gens de la Chine que prendre le vélo, ce n'est pas bon. Ça émet plus de gaz à effet de serre parce que ça fait de la congestion pour les voitures. Puis, on a Transports Québec qui vient nous dire aussi qu'on va réduire les émissions de gaz à effet de serre avec des nouvelles autoroutes.

710 À un moment donné, il y a une hérésie avec Kyoto. On s'est engagés à le respecter le protocole de Kyoto. Il faudrait le mettre en oeuvre assez rapidement et on attend ça du gouvernement du Québec aussi, qu'il mette en oeuvre le protocole de Kyoto.

715 Donc, si on va dans le vif du sujet... - d'ailleurs, on va avoir un commissaire du développement durable, je ne sais pas s'il va être saisi de ce dossier-là, parce que c'est clair qu'un projet d'autoroute 25 avec un pont, ce n'est pas un projet de développement durable.

720 Je vais vous le dire sans me tromper - puis ça va peut-être déplaire à bien des gens, bien des élus des deux côtés du fleuve - quand on fait une autoroute, il ne faut pas s'en cacher, toutes les études le prouvent, on augmente la fluidité, on augmente la capacité. Donc, à chaque 10 % d'augmentation de capacité routière, on va chercher 4.7 % à 12.2 % de plus de congestion routière en 10 ou 15 ans. Ça veut dire qu'à chaque fois qu'on pose un geste autoroutier finalement, on se tire dans le pied, puis ça ne sert à rien.

725 Pire! Étant donné qu'on donne un signal aux gens: «Écoutez, on fait une belle route neuve», qu'elle soit à péage ou non, peut-être qui sera contestée, on ne sait pas, on fait une autoroute, donc le signal qu'on donne aux gens: «Hey! Prenez donc une voiture. On a une belle route qui traverse. C'est efficace.» Donc, on va faire une demande induite, on va créer -- il y a des gens qui prennent le transport en commun et qui vont se dire: «Bien, là, je peux me rendre plus rapidement au centre-ville de Montréal, je peux me rendre plus rapidement à mon lieu de travail. Donc, c'est clair que je vais prendre ma voiture.»

730 Donc, là, il y a comme un déséquilibre. Il y a différents facteurs qu'on explique dans le mémoire par rapport aux déplacements générés, à la diversion des déplacements et tout, mais c'est les termes techniques. Mais, en bout de ligne, nous, Vivre en Ville, à quoi on s'intéresse? C'est que si on fait cette autoroute-là, qu'est-ce qui va arriver? Puis, on le sait déjà: c'est de l'étalement urbain.

740 C'est-à-dire qu'on va se retrouver avec des nouveaux résidants qui peuvent encore avoir ce choix-là, je n'ai pas le problème à ce qu'ils aient le choix de s'installer dans la première, deuxième, huitième couronne de Montréal, mais là, on leur donne une belle route neuve, en leur disant: «Hey! Prenez votre voiture.»

745 Donc, c'est clair que l'étalement urbain, si ç'avait été juste une question de bouclage du réseau autoroutier de la grande région de Montréal, on aurait mis un contrôle intérimaire, on aurait dit: «Il n'y aura aucun développement, aucun dézonage agricole sur les meilleures terres arables du Québec.» Mais, là, ce n'est pas ça qui va se produire. C'est clair qu'est-ce qui va arriver : il va y avoir de l'étalement urbain.

750 On peut distinguer du bon et du mauvais dans l'étalement urbain. Il n'y a pas juste du mauvais. Il y a une autre façon de faire le développement périphérique, mais quand on regarde ce qui se passe, ça dépend du où et du comment. Quand on fait de l'étalement urbain dans ce secteur-là, c'est certain que la localisation n'est pas efficace. Nous, on privilégie toujours d'optimiser la ville, donc le territoire de l'île de Montréal.

755 Donc, ce qui va arriver, que ce soit l'étalement des activités commerciales ou activités résidentielles, en créant une nouvelle traversée, bien là, c'est clair que les entreprises vont pouvoir trouver du terrain à meilleur prix. On va commencer à faire pousser des bungalows et des entreprises de l'autre côté et même plus loin encore, à des prix concurrentiels par rapport à ce qu'on aurait pu faire dans l'est de Montréal, puis le redéveloppement qu'on aurait pu entraîner dans l'est de Montréal.

760
765 Donc, il y a toute une question de gestion de la croissance. Ça fait qu'on peut faire du développement périphérique mais il faut le gérer aussi, se donner des barrières assez fixes qui tiennent compte du développement démographique à venir de la grande région de Montréal, mais qui tiennent compte aussi d'une rentabilisation de l'espace. Au Québec, on a comme depuis toujours décidé qu'on avait beaucoup d'espace, puis qu'on se donnait le droit de le gaspiller.

770 Donc, c'est évident que pour nous, la grande inquiétude qu'on a, c'est qu'on va générer encore de l'étalement urbain et des coûts supplémentaires pour toute la société québécoise. Parce que c'est évident que c'est nos poches de contribuable, c'est nos sous qui payent par les impôts, autant au municipal, au provincial qu'au fédéral, qui payons cette espèce de déficit qu'on a par rapport à nos infrastructures, nos équipements, les nouveaux CLSC, les nouveaux hôpitaux qu'on va donner à ces clients-là.

775 Ce n'est pas un problème mais, en soi, c'est qu'il faut à un moment donné qu'on fasse des choix où on veut s'installer quand on ferme toutes les écoles du centre-ville de Montréal, puis maintenant, on ferme les écoles des premières couronnes parce qu'on a une plus grande demande dans les périphéries.

780 Souvent, le rôle du gouvernement, ce serait de dire: «On ne fera plus d'autoroute mais, au moins, on va aider les gens à se localiser.» Parce que les gens, souvent, ils se disent: «On veut

avoir des maisons à moindre coût, donc on va aller s'installer plus loin» et ça génère aussi, peut-être pas une vraie grosse réflexion au niveau du budget, parce que les gens vont s'acheter une deuxième voiture, puis bon, quand les enfants seront plus grands, peut-être une troisième voiture, une petite usagée, donc c'est clair qu'on augmente le taux de motorisation.

785

Puis, là, ce qu'on se retrouve, c'est des gens qui n'ont pas fait le calcul que, finalement, avec une voiture, on sait que c'est à peu près 10 000 \$, entre 8 et 10 000 \$ selon le CAA Québec pour juste l'entretien normal et on ne parle pas des coûts indirects associés à la qualité de l'air et tout, c'est juste de la faire rouler, puis de l'assurer, puis ce 10 000 \$ là, c'est pratiquement une hypothèque de 100-120 000 \$ de plus que les gens pourraient mettre sur une résidence située plus près du centre-ville, plus près du transport en commun. Ça fait que des fois, les gens ne font pas le calcul sur leur budget.

790

Puis, on a toujours démenti ça auprès du gouvernement, puis du BAPE, dire: «Écoutez, à un moment donné, un jour, il faudrait qu'on explique aux gens de faire le calcul.» Il y a des états aux États-Unis qui le font, même qui vont plus loin en aidant les gens avec des taux hypothécaires à taux réduit pour localiser les gens près du transport en commun, que ça soit dans l'ouest et même dans l'est des États-Unis, puis ils s'arrangent avec les banques, puis ils aident les jeunes familles à s'installer près du transport en commun.

795

800

Donc, en plus de ne pas avoir une deuxième voiture, bien, sur 25 ans, ils ont une réduction de 2 à 3 points de taux hypothécaire. Donc, là, on a un atout. On redéveloppe la ville. On rentabilise les infrastructures qu'on avait déjà, que ce soit le transport en commun, mais aussi l'aqueduc, l'égout qui sont tous à refaire partout.

805

Puis, c'est ça ma grande question, ma grande interrogation, quand je dis que Montréal ou que le Québec manque d'ambition, c'est comment ça se fait qu'on pense encore avoir les moyens de construire des infrastructures de cette ampleur-là en supposant que le PPP sera la panacée, que ça réglerait tous nos problèmes? Donc, on se retrouve dans une situation où on n'a même plus les moyens pour entretenir.

810

Les maires nous le disent tous, les maires et les mairesses nous disent: «On n'a plus les moyens d'entretenir nos propres infrastructures.» Juste le déficit d'entretien est tellement énorme au Québec qu'on n'a plus les moyens de payer ces équipements-là. On essaie de quêter de l'argent au fédéral, au provincial. À un moment donné, il faudrait qu'on se rassemble et qu'on dise où on va vraiment au Québec par rapport aux infrastructures routières.

815

Puis, là, je ne parle même pas encore des impacts économiques, parce qu'on le sait, actuellement – ça, c'est SECOR qui l'a prouvé, ce n'est pas Jérôme Vaillancourt, Vivre en Ville – on sait exactement c'est quoi l'impact d'une infrastructure en termes, quand on compare transport en commun versus transport par autoroute.

820

825 Le dernier calcul qui a été fait disait que si on investit de l'argent en transport en commun, on crée 1,7 fois plus d'emplois que dans les autoroutes, puis en plus, on a une valeur ajoutée qui est deux fois et demie supérieure aux autoroutes.

830 Puis, on ne tient pas compte du déficit qu'on a au Québec actuellement, parce qu'au Québec, on produit ni pétrole, ni voiture. Donc, sur chaque tranche de 10 M\$ qu'on dépense pour faire rouler nos voitures, bien, on les envoie en Ontario puis en Alberta. Donc, on se crée un déficit collectif nous-mêmes. Il y en a qui parlent de 50 G\$, d'autres qui parlent de 20 G\$ d'argent qui sort du Québec. Les calculs sont à faire, on en a déjà parlé à différentes instances, mais au moins, SECOR arrive à ces calculs-là : c'est que sur 10 M\$, il y en a la moitié qui sort, et c'est un chiffre astronomique en bout d'année. Et, là, ce qu'on se rend compte, c'est qu'on s'appauvrit collectivement.

835 Pire que ça. Les ménages maintenant sont rendus au seuil, ils vont pratiquement atteindre le niveau de se loger, autrement dit ça va coûter aussi cher se loger que de faire rouler nos voitures. Donc, les ménages justement ont moins d'argent pour consommer d'autres produits, on espérait des produits sains et de développement durable, mais uniquement pour faire rouler leurs voitures.

840 Et, là, on a un gouvernement qui vient nous dire: «Bien, oui. Moi, j'entretiens ce phénomène-là. Je suis d'accord avec ça. Puis, je vais de l'avant. Je fais une autoroute.»

845 Pour ce qui est du PPP, la grande inquiétude qu'on a, mis à part les dépassements de coûts qui ont déjà été prouvés dans le mémoire, on sait qu'on peut envisager entre 20 et 25 % de dépassement de coûts, c'est les risques liés à l'acceptation politique et populaire du péage. Est-ce que c'est possible d'imaginer qu'au Québec, on aurait une seule route à péage, puis ça serait celle-ci? J'ai de la misère à croire qu'il y a des maires qui vont laisser faire ça. Donc, je ne sais pas si le gouvernement a prévu le coût.

850 Parce qu'au Nouveau-Brunswick, ils n'avaient pas prévu le coût, puis ils se sont retrouvés à devoir payer une amende ou une pénalité pour l'abandon du péage. Et, d'ailleurs, *La Presse* en a parlé récemment que même les revenus de péage ne seraient pas suffisants pour couvrir la partie privée, que le gouvernement devrait verser un loyer. Ça fait toute une pénalité. Parce que le Nouveau-Brunswick, c'est à peu près 70 M\$ qu'ils vont devoir verser pour 26 ans en surplus.

855 Ça fait qu'en bout de ligne, leur autoroute va avoir coûté presque trois fois le prix de ce qui était prévu initialement avec le partenariat public-privé.

860 Donc, moi, j'ai des inquiétudes par rapport à mes impôts et mes taxes quand je regarde ça, parce que je me dis peut-être que c'est encore quelque chose qui n'est pas clair dans l'étude, dans les projets qu'on a sous les yeux. On ne sait pas du tout combien ça va coûter effectivement, puis où on va avec ça par rapport au projet d'autoroute 25 et de pont.

865 Donc, en bout de ligne, on a un choix à faire. Est-ce qu'on veut mettre à peu près entre 300 et 500 M\$ pour faire une nouvelle voie routière? Ou est-ce qu'on est prêts à mettre le même

montant sinon moins pour développer le transport en commun et générer cinq à six fois plus de déplacements, mais des déplacements propres et intelligents? Parce que si on fait une vraie fourchette d'alternatives à l'autoroute et à l'auto, bien là, on va pouvoir créer un besoin. Les gens vont dire: «Ah! Bien, enfin, j'ai une alternative intéressante. Je ne suis pas pogné debout ou entassé dans un autobus. J'ai un train léger sur rail – comme on voit aux États-Unis ou en Europe – où je peux m'installer, m'asseoir, lire mon journal, un vrai choix pour faire un vrai transfert modal.»

Puis, ça, la société doit le faire, ce choix-là. Parce que lorsqu'on fait ce choix-là, c'est payant collectivement, puis tous les projets, toutes les villes qui ont investi dans le transport collectif, qui ont démolé des autoroutes – aux États-Unis, on pourrait se demander pourquoi ils démolissent des autoroutes alors que c'est le pays qui devrait nous guider vers la voie autoroutière – finalement, ils démolissent leurs autoroutes et ils font place de plus en plus au transport en commun et ils ont même un financement accru du transport en commun. Dans les dernières années, c'est peut-être houleux mais n'empêche qu'ils avaient déjà une politique de 60-40.

Donc, au Québec, on n'a même pas ça. On met des pinottes en transport en commun, puis tout le reste en entretien et en développement de réseau autoroutier. Donc, j'ai vraiment l'impression que le Québec se dirige nulle part et qu'on se tire nous-mêmes dans le pied parce qu'on s'appauvrit collectivement en gérant ou en développant des projets comme ceux-là.

Donc, il y a un paquet de solutions qu'on présente et d'alternatives qu'on présente dans le mémoire, on pourra en discuter pendant la période de questions, où on explique vraiment qu'il pourrait y avoir un arrimage de différents modes de transport qui pourrait être très intéressant, autant pour les marchandises que pour les personnes.

De toute façon, le Québec a un urgent besoin, un criant besoin d'une vraie politique de transport. On n'a jamais eu de politique de transport, puis ça fait des années qu'on sait que le ministère voudrait bien en déposer une mais que ça ne sort pas. Ça prend une politique nationale pour savoir où on va en matière de transport, puis c'est quoi les orientations qu'on devrait donner en transport pour l'ensemble du Québec. Parce que le projet qui est étudié ici n'est pas différent de ce qu'on a fait récemment avec l'autoroute du Vallon à Québec ou d'autres projets qui sont en train de poindre à travers l'ensemble du territoire.

Donc, en gros, c'est ça. Je pense que j'ai fait un tour rapide du mémoire. Je ne sais pas si vous avez des questions?

LE PRÉSIDENT :

905 Merci pour votre mémoire. Oui, nous avons quelques questions. C'est dans la conclusion de votre mémoire, en page 36. Au bas de la page, vous mentionnez:

910 *«Le plan de transport de la CMM doit être revu dans son ensemble. De plus, il doit être soumis à des audiences publiques comme un tout et non pas par des projets à la pièce comme on l'a fait avec la modernisation du boulevard Notre-Dame, la Commission Nicolet sur le nouveau lien entre Montréal et la Rive-Sud, et maintenant avec l'A25. Cette vision en silo des projets en transport dans l'agglomération de Montréal nous conduit tout droit vers une catastrophe environnementale urbaine.»*

915 Donc, si je comprends bien, là vous référez au plan de transport de la CMM. Bon. Il y avait le plan de transport de Montréal, il y a le schéma d'aménagement de la CMM, mais est-ce que la CMM a un plan de transport défini à ce stade-ci ou c'est à venir?

M. JÉRÔME VAILLANCOURT :

920 Non. Bien, ce qui se passe, c'est qu'à un moment donné, il va falloir qu'on ait une vision un peu plus intégrée. On travaille tous chacun notre côté avec notre vision, puis c'est un des premiers critères fondamentaux quand on présente le concept «collectivité viable».

925 C'est qu'on explique aux élus puis aux intervenants, on leur dit: «Écoutez, première étape, il ne faut pas qu'on fasse 5 ou 6 outils différents sur 5 ou 6 structures différentes, puis là, la marchandise, on met ça de côté.» Ça prend une vision intégrée, une vision globale de l'ensemble du territoire.

930 Puis, là, dans le cas de Montréal, c'est la grande agglomération de Montréal. Et, là, on réfléchit vraiment: «Bon, oui, il y a une nécessité de faire un bouclage.» Par exemple, on pourrait parler de la 30 - je ne veux pas m'embarquer trop loin parce qu'on ne parle pas de ce dossier-là. Il y a des nécessités de faire des bouclages pour désengorger Montréal. Sauf qu'il faut toujours que ce soit fait dans une logique où, si on fait un vrai plan de transport, si on prend l'exemple de Strasbourg ou de Portland, c'est qu'ils se sont dit à un moment donné: «Il faut qu'on fasse la ville et la région pour l'être humain.»

940 Parce que quand on sort de notre voiture, idéalement, on est sur deux jambes, on est des piétons. Donc, il faut renverser cette tendance-là. Tous les plans de transport qui ont été faits au Québec ont été faits comme si la ville était dédiée à la voiture. Comme si, finalement, tout notre territoire, tout le territoire des villes et des couronnes, des banlieues, était basé uniquement sur le fait qu'on se déplace en voiture. Un peu comme si l'humain était le parasite de la voiture.

945 Donc, là, on s'est dit, comme à l'image de ce qu'on avait à Strasbourg, c'est que si on fait une vraie politique intégrée des plans de transport et qu'on inverse la tendance et qu'on part du piéton, bien là, il faut renverser la logique. C'est que là, le piéton, quels sont les objectifs qu'on a

950 par rapport au piéton? Après ça, on descend en allant vers le plus lourd, c'est-à-dire le transport actif. Il y a beaucoup de cyclistes, on n'a aucun, en tout cas, les politiques, que ce soit à Montréal ou à Québec, ou dans les grandes villes, par rapport avoir au vélo, aux pistes utilitaires, aux équipements destination, mettons que c'est quasi-nul ou même -50 au Québec. Donc, il n'y a pas de politique dans les régions et les agglomérations, puis il y a des gens qui font d'autres transports actifs que le vélo. Il y en a qui font le jogging, en tout cas... il n'y a même pas de douche dans la plupart des bureaux.

955 Puis, ensuite, on a le transport collectif, puis là, ça prend une vraie politique massive en termes de financement, mais aussi une orientation claire par rapport à qu'est-ce qu'on veut privilégier. Au Québec, on fait les deux : on dit: «On va mettre 1 G\$, mettons, dans le transport en commun – puis, je suis généreux parce qu'on n'a pas ça – puis on va mettre 3,5 G\$ dans le développement autoroutier.»

960 Mais, là, on fait comme donner les deux. À un moment donné, il faut avoir la carotte et le bâton, il faut dire: «On va peut-être réduire un peu nos investissements en transport routier...», comme les villes de Strasbourg ont fait en réduisant les accès du centre-ville. Ça ne fait pas plaisir, mais réduire les accès au centre-ville, ça fait en sorte que les gens, il faut qu'ils trouvent un autre moyen.

965 Donc, ils ont des stationnements en périphérie où là en payant 5 \$, ils ont accès au transport en commun, le tramway, puis ça les amène dans le centre-ville. Donc, 5 \$, c'est stationnement et transport en commun, puis c'est centre-ville direct. Puis, là, c'est sûr qu'après ça, rendu dans le centre-ville, ils ont rendu ça plus piéton, on n'a pas le choix.

970 Donc, tout ça pour dire qu'ils ont vraiment inversé la tendance: piéton, transport actif, transport collectif, puis en dernier, la voiture. Ça prend une gestion des voitures, on n'a pas le choix, on ne s'en sort pas, on est en Amérique du Nord, puis c'est comme ça en Europe aussi : il y aura toujours des voitures. Donc, il faut les gérer autrement. Il faut civiliser leur comportement dans les milieux urbains, il ne faut pas leur laisser toute la place puis, idéalement, dans les périphéries, il faut s'arranger aussi pour minimiser l'utilisation de la voiture.

980 Parce qu'on parlait des aspects santé, mais dans tous les développements périphériques, ce qu'on constate, c'est que les enfants ne vont plus à l'école, ils ne marchent plus pour aller à l'école, puis les aînés ne marchent plus, non plus, parce qu'il n'y a plus de trottoir dans les couronnes, dans les banlieues. Donc, les gens prennent leur voiture pour le moindre petit déplacement, que ce soit une pinte de lait, ils prennent un litre d'essence pour aller chercher leur litre de lait. Donc, on est rendu à une étape où, finalement, on est dépendant de notre voiture presque aussi dramatiquement que des gens vont être dépendants de la cigarette.

985 Donc, là, si on n'a pas de politique de transport intégrée, bien, on va nulle part, parce qu'on gère des projets à la pièce, puis on vient répéter les mêmes choses à différentes tables, à différents intervenants et, lorsqu'il y a des bureaux d'audiences, au Bureau d'audiences.

990 Donc, il aurait fallu que le ministère des Transports gère ça de façon plus transparente et plus ouverte et qu'il aurait dû aussi, idéalement, partir de la tendance inverse, comme je vous ai expliqué, que ce soit de Portland à Seattle à Strasbourg, dans plusieurs villes européennes, ils ont d'abord créé une ville pour eux, pour les êtres humains qui l'habitent et, après ça, ils ont civilisé autour de leur ville le transport par voiture. Puis, ça fonctionne.

995 Parce que c'est sûr que dans une ville nord-américaine comme Montréal ou encore à Portland ou à Seattle, leur objectif, ce n'est pas de dire: «Hey! On va empêcher les personnes de prendre leur voiture», mais c'est impossible. Ce qu'ils veulent faire au moins, c'est capter, aller chercher sur 8 ou 10 déplacements, aller en chercher peut-être 2 ou 3 en transport en commun.

1000 C'est pour ça que quand on a une politique ou une gestion intégrée, on se dit: «Comment je pourrais attirer les gens? Bon. Bien, transport en commun gratuit dans le centre-ville.» Donc, les gens qui ont des rendez-vous d'affaires, qui ont quelque chose de rapide, s'il y a un bon transport en commun efficace et confortable, bien là, ils vont se dire: «Pourquoi je prendrais ma voiture dans le garage, je prendrais dix minutes pour sortir, puis reprendre ma carte magnétique, bon. Le transport en commun, je sors, je rentre, je prends le tram ou je prends l'autobus, puis c'est fait. : je m'en vais à mon rendez-vous, faire une petite course.»

1010 Puis, ça fonctionne, parce qu'ils ont eu une augmentation de l'achalandage de 50 % à Portland, juste dans la zone centre-ville, à cause de ça. Puis, il y a des villes qui ont mis le transport en commun gratuit sur leur centre du territoire. Bien, là, c'est pire parce que c'est 1 200 % d'augmentation de l'achalandage. Et lorsqu'on a 1 200 %, ça commence à être difficile, parce que là, il faut investir dans beaucoup plus de réseaux, beaucoup plus d'autobus, mais ça fonctionne aussi. Bon. Là, c'est des plus petites villes, c'est sûr, c'est à Selle, c'est 200 000

1015 habitants, mais eux aussi avaient une politique piéton en priorité, puis en dernier, voiture.

 Et, là, on a des gains au plan social, au plan économique et au plan environnemental, parce qu'on est équitable envers tout le monde. Ceux qui ont moins les moyens de payer le transport en commun versus ceux qui ont les moyens.

1020 Puis, on a des impacts aussi économiques parce que le centre-ville se redéveloppe complètement. Le mix commercial change. Les stationnements disparaissent pour faire la place à des nouveaux buildings, des nouveaux emplois, des nouveaux services, puis des nouvelles résidences. Donc, il y a une dynamique, dans toutes les villes qui ont inversé la tendance, il y a une dynamique où finalement c'est payant. Il y a un retour sur la fiscalité qui est énorme; des fois, ça va jusqu'à 20-30 % de retour sur la fiscalité d'avoir choisi le transport en commun moderne ou transport en commun par autobus, puis en plus qu'on va avoir la gratuité.

1030 Donc, c'est pour ça que quand on a une politique intégrée, on ne fait pas du à la pièce.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Monsieur Dufour?

1035 **M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Merci, Monsieur Vaillancourt, pour votre présentation et vos réflexions. Je me rappelle, en 76 avec le rapport Castonguay sur l'urbanisation au Québec, on soulignait déjà ce que vous dites aujourd'hui.

1040

M. JÉRÔME VAILLANCOURT :

Oui, j'ai l'impression des fois que je me répète, mais quand j'avais 4-5 ans, le discours était pas articulé, même ce soir, je suis un peu fatigué, je suis moins articulé que d'habitude, mais je veux dire, à 4 ans, je n'étais pas...

1045

M. JULES DUFOUR, commissaire :

Alors, moi, ce que j'aimerais vraiment vous entendre là-dessus, sur ce qu'on proposait à l'époque, évidemment, on parlait beaucoup d'un des facteurs négatifs dans l'urbanisation qui était un facteur très fort, c'était la spéculation foncière. Les spéculateurs avaient une influence très forte dans une ville comme les villes qu'on appelle les villes capitalistes comme les nôtres. Alors, on capitalise sur la terre et ça devient très payant et ils ont une puissance, les spéculateurs ont une grande force dans les villes.

1050

1055

On proposait à l'époque aussi la possibilité pour les villes d'avoir des bandes de terrain disponibles pour empêcher justement cette spéculation. Est-ce que vous avez un peu influencé dans la Ville de Montréal, pour en arriver un peu à cette solution...

1060

M. JÉRÔME VAILLANCOURT :

C'est sûr que Vivre en Ville, on fait beaucoup de travail d'influence. On n'a pas les mêmes moyens, puis les mêmes impacts que différents lobbyistes. On est plus un organisme à but non lucratif qui -- ce qu'on fait, c'est ça.

1065

En fait, ce que vous expliquez, c'est que notre mandat, notre mission, c'est qu'on a essayé de faire une bougie d'allumage. On est allés chercher les meilleurs cas à travers le monde, puis on a fait une trousse d'actions avec des formations pour les élus, puis les professionnels. Puis, sur les 200 meilleurs cas qu'on a vus d'application du développement durable, il y en avait dans tous les champs: que ce soit l'habitation, le développement urbain, le transport, comment appliquer le développement durable dans tous ces éléments-là, du quartier jusqu'à la région.

1070

Puis, ce qu'on constate par rapport aux effets de l'urbanisation, c'est qu'il y en a des villes qui ont commencé dans les années 70-80 à se questionner, peut-être à l'échelle même des états,

1075 dans certains états américains, ils se questionnaient, puis ils se disaient: «Comment on peut
faire...» parce que là, eux, il n'y a pas la *Loi sur la protection du territoire agricole*, qui était quand
même un outil formidable pour le Québec, qui a empêché, en tout cas, qui a maintenu une partie
de cet étalement-là, sauf que le problème qu'on avait, c'est que nos périmètres d'urbanisation
étaient faits pour des populations si on avait encore eu 7 ou 8 enfants.

1080
1085 Donc, on a des périmètres d'urbanisation qui sont restés très, très, très relâchés. La loi,
elle, est restée quand même assez sévère, puis au moins, on n'a pas eu trop de dézonage, parce
que je suis certain qu'il y a beaucoup de spéculateurs, de promoteurs qui auraient bien aimé
dézonner un paquet de terrains, dont ceux justement qui ont été d'ailleurs dézonés récemment à
Laval, donc toute la dynamique passe par une gestion d'une -- c'est une ceinture de croissance,
c'est le périmètre qu'on a fait trop flou, trop mou au Québec.

1090 Puis, les villes qui ont fait ça, souvent, je prends l'exemple des industries. Quand on
resserre les normes pour les industries en matière d'élimination, bon, leurs gaz polluants ou quoi
que ce soit, les ingénieurs arrivent, trouvent des solutions, procédés modifiés, améliorés, puis c'est
payant pour l'entreprise. Ça coûte moins cher ou c'est peut être plus rentable le produit. Ils font de
l'innovation.

1095 Au Québec, on a perdu le sens de l'innovation parce que la preuve en est qu'on fait encore
des autoroutes. On détruit les projets, par contre. On prend beaucoup d'énergie pour détruire
l'ensemble des projets de transport collectif pour dire que ça n'a pas de bon sens. Toute cette
énergie-là, on pourrait la prendre, puis trouver des solutions différentes.

1100 Puis, les ceintures de croissance, c'est ça que ça fait. Ça fait en sorte que des bâtiments
qui avaient un étage ou des terrains de stationnement ou des terrains contaminés qui avaient peu
de valeur aux yeux des spéculateurs, parce qu'il ne faut pas se le cacher, un spéculateur foncier
qui a un beau terrain comme actuellement à 15 \$ le pied carré à Mascouche ou à Laval ou à 10 \$
le pied carré, contrairement à 30 \$ sur l'île, ça ne sera pas bien bien long pour que son seuil de
rentabilité, quand le pont va être fait, d'aller de l'autre côté puis développer en masse.

1105
1110 Donc, quand on resserre ces limites-là, par exemple, s'il y avait un contrôle, aucun
développement le long de la 25, bien, là, on resserre le développement, puis on offre des
solutions. En fait, les gens trouvent des solutions, puis il y a une valeur ajoutée tout à coup à des
terrains qui autrefois étaient rendus trop chers. Parce que là, ça devient rentable de développer le
centre-ville, ça devient rentable d'arrêter de faire des stationnements à ciel ouvert mais de faire
pousser des bâtiments.

1115 Puis, toutes les villes qui ont resserré les limites de croissance, donc faire des ceintures --
c'est comme les gens, des fois, disent quand... «On ne règle pas le problème d'obésité en faisant
des trous de plus sur sa ceinture.» Donc, il faut prendre les solutions qui s'imposent.

Et les solutions ont été difficile à prendre pour les promoteurs immobiliers. Mais
finalement, en bout de ligne, parce qu'il y a eu des remises de prix, qu'il y a eu des aides en

1120 matière fiscale, qu'il y a eu des solutions, des guides sur les solutions, par exemple, comment
 1125 construire au-dessus d'un Loblaws ou d'un Provigo ou je ne sais pas trop la compagnie, tu sais,
 des bâtiments d'un étage, ce n'est pas rentable. D'abord, les promoteurs pourraient vous le dire.
 Les promoteurs privés au Québec font de la densité. Les constructeurs qui font du carton,
 bungalow avec deux entrées de garage, eux, ils font leur argent sur les terrains. Puis, après ça, ils
 construisent en carton, des bâtiments, que la SCHL vous le dira, qui durent à peu près en
 moyenne 10-15 ans, même si l'hypothèque est sur 25 ans, donc les promoteurs font de la densité.

1130 Donc, les promoteurs à Portland, Oregon ou à Seattle, ils ont construit sur les
 stationnements, ils ont redéveloppé des centres commerciaux qui étaient moribonds en faisant du
 résidentiel, personnes âgées, mixte, bureaux. Donc, ils ont redéveloppé leur territoire et là, ils
 arrivent maintenant à une étape où ç'a été plutôt bien parce qu'économiquement, ils ont retiré un
 paquet de bénéfices, sauf que là, leur limite maintenant est atteinte. C'est vrai qu'elle est atteinte.
 Parce qu'en créant un paquet de zones vertes partout, des grands parcs, des grands espaces,
 bien, là, ils ont attiré tellement d'entreprises, tellement de gens, que là, ils sont victimes de leur
 succès actuellement.

1135 Mais, moi, j'aime mieux être victime de ce succès-là, puis d'avoir à réfléchir, à augmenter
 ma limite de croissance ou ma barrière de croissance que d'avoir un terrain flasque où on est en
 train de faire pousser n'importe quoi, n'importe où, sans avoir de vision claire où on va pour
 Montréal, où on va pour Québec, où on va pour Gatineau.

1140 Il y a bien des exemples aux États-Unis où maintenant cette vision-là est plus claire, ce
 qu'ils appellent le *Virginal Planning* c'est vraiment une vision claire, puis c'est vraiment le facteur de
 limite de croissance, qui est très, très sévère et qui les amène -- la population vote pour ça. À Salt
 Lake City, ils s'installent dans des grands forums, puis ils font des votes à 2 000 personnes, puis ils
 1145 ont trois scénarios: un du développement flasque, qui est l'étalement, puis un du on se recentre sur
 nos axes de transport en commun, c'est ça qu'on va rentabiliser en priorité. Comme le cadre
 d'aménagement nous dictait de faire. Les orientations gouvernementales, c'était de dire pas de
 développement à part le long des axes de transport en commun. C'est une des solutions à part la
 limite de croissance pour permettre un développement plus concentré que le long des axes de
 1150 transport collectif, puis au lieu de faire du *Car Oriented Development*, bien là, on fait du *Transit
 Oriented Development*. Même les villes au Brésil font ça.

1155 Donc, là, on part d'une solution qui était plus intéressante, puis les gens votent, puis là, la
 population en majorité vote toujours pour le scénario de la densité, même s'il y a des gens qui vont
 dire: «Ah! Vivre en ville, vous parlez juste de la densité», mais la densité parfois ce n'est pas de
 faire du 15 étages, des fois, c'est juste d'aller construire sur des parkings qui ne sont pas utilisés
 dans les zones commerciales ou encore de faire 2, 3 étages de plus sur les buildings ou même de
 faire des marges latérales plus étroites.

1160 Les gens pourront toujours avoir leur bungalow, mais plutôt que l'avoir sur un étage, ils
 l'auraient sur deux étages avec un petit peu moins de terrain sur les côtés, puis un petit peu moins
 de terrain en avant. Puis, surtout moins de rues. Les rues sont hyperlarges : elles sont faites pour

des *tanks*. Les rues, certaines des rues sont faites pour des *tanks* pour qu'ils passent en double même.

1165

M. JULES DUFOUR, commissaire :

Ça va. Merci beaucoup, Monsieur Vaillancourt.

1170

LE PRÉSIDENT :

Merci pour votre présentation.

1175

M. JÉRÔME VAILLANCOURT :

Ça m'a fait plaisir.

LE PRÉSIDENT :

1180

Alors, nous allons maintenant inviter monsieur Réjean Benoît de Option Transport Durable. Étant donné que vous êtes deux personnes, bien identifier qui est Réjean Benoît et qui est l'autre personne.

1185

M. PIERRE DULONG :

Mon nom, c'est Pierre Dulong. Je suis vice-président et cofondateur d'Option Transport Durable.

1190

M. RÉJEAN BENOÎT :

1195

Bonjour! Réjean Benoît, je suis directeur général de Option Transport Durable. Option Transport Durable a été fondée en 2002 pour faire la promotion du transport écologique et collectif, tout en s'efforçant de dévoiler les véritables coûts de l'automobile. Nous gérons un site Internet fréquenté par 5 000 personnes par mois et nous sommes promoteurs de «Affichez-vous pour Kyoto», une campagne d'affichage d'autocollant indiquant la quantité de CO₂ émise par les véhicules automobiles et autres.

1200

Nous considérons que cette audience est probablement illégale à cause que ça ne respecte pas la loi et l'esprit de la loi qui a été établie depuis près de 25 ans au Québec, puis nous soutenons la démarche entreprise par la Coalition contre l'autoroute 25.

1205

Les politiques de transport dans le monde, un tour d'horizon. La Commission de coopération environnementale complète les dispositions de l'Accord de libre-échange nord américain, l'ALÉNA. En janvier 2002, ils ont sorti un rapport qui disait entre autres que:

1210 «Les subventions relatives à l'essence, aux routes et au stationnement réduisent artificiellement le coût du transport automobile. Elles encouragent les migrations quotidiennes et sont l'une des pressions sous-jacentes qui favorisent la banlieusardisation en Amérique du Nord. En outre, les décisions subjectives dans le domaine de la planification urbaine tendent à promouvoir l'utilisation intensive de l'automobile en privilégiant l'aménagement de voies de circulation plus nombreuses et plus vastes au détriment d'une gestion créatrice en transport en commun.»

1215 *Les politiques de transport au Québec.* Après que GM ait quitté le Québec, on se serait attendu qu'il y ait eu un éclair de génie au gouvernement du Québec et au ministère des Transports, puis qu'ils aient dit: «Bon, bien, on a tant investi dans l'automobile, on a donné des centaines de millions à GM, à Hyundai pour s'installer chez nous, pour avoir enfin des retombées économiques de l'automobile», on s'attendait à une réaction du gouvernement, puis on voit que la réaction, c'est de construire des autoroutes encore, puis des ponts. Puis, on se demande si on ne se plante pas finalement économiquement en favorisant une option qui nous désavantage énormément.

1220

1225 Entre autres, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain a fait une étude récemment en 2003 qui indiquait qu'on créait beaucoup plus d'emplois dans le transport collectif que dans le domaine de l'automobile. Puis, c'est en fait 70 % plus d'emplois dans le domaine du transport collectif en termes de création d'emplois. Puis, en termes de valeur ajoutée, c'est 2.5 fois plus important.

1230 Donc, lorsque les gens de Laval viendront vous dire comme quoi c'est important de développer l'économie de Laval et développer l'économie de la région métropolitaine, on peut peut-être se questionner: quelles sont leurs analyses, puis quels chiffres ils ont choisi, puis quels chiffres ils ont décidé d'ignorer.

1235 **M. PIERRE DULONG :**

1240 *Les tendances lourdes du secteur énergétique mondial.* Le gouvernement du Québec a procédé au printemps 2005 à une consultation générale et auditions publiques sur le document intitulé *Le secteur énergétique au Québec - contexte, enjeux et questionnements*. Voici certains extraits de ce document. On dit:

«Or, selon certains experts, les perspectives à long terme pour les approvisionnements pétroliers à l'échelle de la planète font état de réserves prouvées n'excédant guère 40 ans de consommation.»

1245 Malheureusement, le ministère des Transports du Québec planifie des projets autoroutiers comme si l'ère du pétrole durerait sans fin. Effectivement, un jour, il n'y aura plus de pétrole ou la tendance va aller à la diminution, surtout avec la Chine qui va être un futur ou qui commence déjà à être un grand consommateur de pétrole. Alors, il va y avoir des problématiques ici pour avoir le pétrole.

1250

Aussi, ce qu'on dit, ainsi, il est estimé par des chercheurs de l'Université Uppsala en Suède qu'entre 2006 et 2015 – ça commence l'année prochaine – la capacité de production de pétrole et de gaz sera inférieure à la demande. Probablement aussi à cause de la Chine encore une fois. Cette situation entraînera une importante pression sur les prix. Le ministère des

1255

Transports du Québec ne doit pas faire comme si cette éventualité était improbable.

Mais, déjà, on voit le pétrole augmenter dans les dernières années. Alors, il faut en tenir compte aussi pour le futur, pour aussi nos enfants. Le ministère des Transports doit anticiper donc le prochain choc pétrolier en offrant une alternative transport collectif. Alors, voilà.

1260

La perte de temps des banlieusards sur les ponts est une réalité montée en épingle par les médias. Nous autres, on essaie de – en fait, les médias essaient de dire que les autoroutes, c'est une chose importante, que c'est toujours bloqué. Ça fait que comme exemple, on dit que dès 5 h tous les matins de la semaine en journée les stations de radio et les émissions de télévision montréalaise nous informent sur les problèmes de circulation sur les ponts. Des dizaines d'heures par année de temps d'antenne sont consacrées à nous dire que ce temps perdu par les automobilistes dans la question est inadmissible. On se demande celui perdu par les usagers du transport en commun, s'ils ne sont pas moins pires.

1265

Pourtant, le temps de déplacement pour aller au travail dans la région de Montréal est plus long pour les usagers du transport collectif que pour les automobilistes, soit 50 % plus long. Combien de fois avez-vous entendu un chroniqueur de circulation dire que le temps d'attente entre deux autobus était inadmissible et qu'il faudrait de nouvelles voies réservées? C'est assez rare, je crois.

1270

1275

Voici ici les données qu'on voit sur le tableau. Le temps de parcours moyen pour toute la région métropolitaine pour les automobilistes et les usagers de transport en commun. Cette étude a été réalisée pour la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud. Malheureusement, on n'avait pas les données pour la Rive-Nord.

1280

M. RÉJEAN BENOÎT :

En fait, c'est pour toute la région métropolitaine que la Commission Nicolet avait fait faire un sondage. Il y avait d'excellentes informations, mais on sait que le site Internet de la Commission Nicolet a disparu, le MTQ ne trouvait plus pertinent de laisser les informations sur la Commission Nicolet. Mais, nous, on a gardé des documents et on les remet tranquillement sur l'Internet, parce que des documents comme ceci, on ne trouve pas ça nulle part. Donc, tant pis pour le MTQ qui voulait voir disparaître ce genre de données-là.

1285

1290

Mais, pour nous, c'est vraiment clair. Les usagers du transport en commun sont négligés par les autorités, par les médias, puis puisque on sait qu'il y a un ancien slogan qui disait: «Il fait toujours beau dans le métro», puis que ça ne prend pas de temps de se déplacer entre le point A et le point B en métro, il y avait une telle campagne récemment, mais avec un message comme

1295 ça, ça dit: «Bon. Bien, puisque ça va bien dans le métro, puis que ça va mal sur les ponts, bon, bien, investissons d'abord sur les ponts, c'est juste là qu'il y a des problèmes présentement.»

1300 Mais, avec des situations telles, qu'est-ce qui se passe? C'est que le temps de parcours pour un usager du transport en commun augmente énormément, tandis que pour un automobiliste, il augmente très peu, parce que plus qu'il y a de demandes, plus qu'il y a de pressions des chroniqueurs de circulation, qui se sont transformés en lobbyistes en faveur des ponts et des autoroutes... Donc, il y a un problème sur un pont : Qu'est-ce qu'on fait? On va construire un autre pont. Mais... il n'y a pas de problème dans le transport en commun. Les gens attendent pas à -30E le prochain autobus qui est tombé en panne.

1305 Il a fallu attendre que *La Presse* révèle que les trains de l'Agence métropolitaine de transport tombaient en panne, mais il n'y avait aucun média qui en parlait avant eux, puis suite à ça, certains médias ont réagi, mais ce n'est pas important pour la majorité des médias. Donc, puisque ce n'est pas important pour les médias, il n'y a pas de pression publique. Le gouvernement, dans sa grande sagesse, décide: «On va investir dans le transport autoroutier, c'est ça que les gens veulent.» Nous, on met en doute cette véracité-là.

1315 Ça, c'était des données pour le Québec. On peut se demander qu'est-ce qu'il en est pour le Canada. Sur le tableau d'en dessous que l'on voit, on voit que c'est la même chose pour l'ensemble du Canada. Pour les automobilistes, 32 % des automobilistes ça leur prend moins de 30 minutes par jour pour se véhiculer au Canada, tandis que pour les usagers du transport en commun, 77 % des usagers du métro et autobus, c'est plus de 60 minutes par jour. Donc, il y a vraiment une disproportion.

1320 On voit que ce n'est pas seulement au Québec, c'est également au Canada qu'il y a un problème. Les usagers du transport en commun, ce sont les victimes de nos politiques de transport au Canada. Puis, je veux dire, il faut vraiment être convaincu. Je vais chercher mon fils à la garderie, j'ai le choix entre un autobus qui part aux 20 minutes sur la rue Mont-Royal qui est complètement bondée ou prendre ma voiture puis partir immédiatement, au moment où je le souhaite.

1325 Malheureusement, malgré mes convictions, je suis pris à aller souvent, avec mon automobile, chercher mon fils à la garderie. Mais, mon premier choix, ça serait de prendre l'autobus, mais le service est tellement inadéquat et depuis des années, le service diminue. Bien sûr, l'AMT a fait un immense développement du transport collectif dans la région métropolitaine avec des nouveaux trains. C'est parfait. Mais au niveau montréalais, le service a vraiment diminué. On le sent. On le ressent à tous les jours comme Montréalais.

Je pense que ça complète cette section-là.

1335 **M. PIERRE DULONG :**

1340 Suite à ça, la majorité des ressources financières sont pour les autoroutes, le reste pour le transport collectif. Alors, on a quelques chiffres. On peut se demander pourquoi au Québec, comme ailleurs au Canada, les usagers des transports publics perdent plus de temps que les automobilistes dans leur migration quotidienne?

1345 La réponse est simple: on investit plus dans les réseaux routiers que dans les services de transport public. Malgré le fait que beaucoup de gens aient besoin de ces transports publics là, parce qu'ils n'ont pas d'automobile, ils n'ont pas les ressources financières pour en avoir une, alors, ils doivent être plus patients que les automobilistes.

1350 Le ministère des Transports du Québec favorise les automobilistes aux dépens des usagers du transport collectif. Un exemple. Le plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal. Le total des dépenses prévues par le ministère est de 3,84 G\$ pour 10 ans. Les montants se répartissent comme suit. Les dépenses en interventions routières, sur ce 3,84 G\$, sont de 2,28 G\$, soit 59 % de ce montant; pour ce qui est du transport en commun, les investissements proposés sont de 1,56 G\$, soit 40 %. Et sur ce 1,56 G\$, il y a 800 M\$ qui a été consacré à un projet peu performant qui est le métro de Laval.

1355 En fait, nous, on aurait privilégié plus un tramway qui aurait pu, en fait de distance, dépasser largement un métro et puis desservir beaucoup plus les gens de Laval que le métro proposé, même s'il était nécessaire et qu'il est le bienvenu quand même. Ce n'est pas le plus efficace comme moyen. Alors, les tramways ou ce genre de moyen-là étaient beaucoup moins coûteux que de faire des souterrains bétonnés et... c'est ça.

1360 **M. RÉJEAN BENOÎT :**

Mais, on l'a le métro de Laval, on va le garder. Disons qu'on incite le ministère à continuer ses travaux pour le terminer.

1365 Ensuite, prochaine section: *le ministère des Transports du Québec doit cesser de nier l'existence de la demande induite par les projets autoroutiers*. On voit une figure en fait qui indique comme quoi lorsque les ponts sont construits, il y a une croissance du volume de circulation, peu importe qu'est-ce qui se passe. On a vu les données du ministère des Transports. Il y a croissance. Mais dès qu'il y a l'introduction d'un nouveau pont, il y a augmentation, parce que, wow! C'est facile à aller s'installer de l'autre côté du pont, parce qu'il y a maintenant de la fluidité et il y a vraiment une croissance.

1375 Nous, on a repris les données, on a pris une section de la STM qui avait fait un mémoire pour la Commission Nicolet il y a quelques années, puis on trouvait que les données étaient très pertinentes, les figures également. Un peu plus loin, la figure d'en dessous, on voit le lien de rétroaction illustrant la dépendance de l'automobile. Un incite l'autre. Finalement, on voit que plus qu'il y a de volume de circulation, plus le transport collectif devient inutile. Comme je vous parlais de la rue Mont-Royal, mais les jeudi et vendredi soir, l'autobus, c'est la vitesse d'un homme qui marche à un bon pas disons. Il y a de plus en plus de volume de circulation, puis il n'y a rien qui est fait.

1385 En fait, la Ville de Montréal est probablement coupable, parce qu'ils ont une politique de
laisser-faire, puis ils laissent les automobiles rentrer sans aucune intervention, sans augmenter les
tarifs de parcomètres, même des péages sur les rues. Il y a le maire de Londres qui a eu des
bonnes idées. On attend un maire qui va avoir d'aussi bonnes idées que le maire de Londres,
mais ce n'est pas encore fait. De toute façon, vous avez déjà le mémoire qui indique où on voit les
rétroactions qui font que l'automobile sort gagnante finalement avec une politique autoroutière
comme le préconise le MTQ.

1390 **M. PIERRE DULONG :**

1395 Ensuite, le pont de la 25 constitue des risques pour l'environnement aussi, pour la rivière
des Prairies. On a parlé de l'esturgeon jaune qui était une espèce menacée. Alors, on pense que
l'exploitation d'ouvrages ou d'entreprises qui causent la détérioration, la destruction ou la
perturbation de l'habitat du poisson est interdite. C'est ce qu'on dit...

M. RÉJEAN BENOÎT :

1400 En fait, c'est l'article 35 de la loi de Pêches et Océans Canada. On sait que probablement,
vous, vous ne pourrez pas intervenir sur le dossier de l'esturgeon jaune parce que pour vous, c'est
un projet virtuel finalement, ce fameux pont de la 25, parce qu'on n'a pas idée où seront les piliers,
quelles seront les techniques de construction, comment ça va se passer dans le fond de la rivière
des Prairies. Heureusement, il y a Pêches et Océans Canada qui devrait intervenir dans le dossier
et fort heureusement, nous espérons qu'ils vont pouvoir non pas étudier un projet virtuel mais un
projet concret et suggérer des aménagements pour soit l'améliorer ou soit l'interdire.

M. PIERRE DULONG :

1410 En conclusion, comme vous avez pu le voir dans ce mémoire, de nombreuses raisons
permettraient de rejeter ce projet de transport des années 60 qu'on pense, qu'on trouve rétrograde.
Le Protocole de Kyoto est une réalité depuis février 2005. Alors, il est surprenant que le MTQ n'ait
pas encore pris acte de ce fait. Pour preuve, le MTQ a annoncé la veille, soit le 15 février, des
dépenses de 256 M\$ sur 3 ans pour le prolongement de l'autoroute 50. Ça, c'est la veille de
l'annonce du Protocole de Kyoto.

1415 Option Transport Durable a pris connaissance des estimés de réduction de 22 000 tonnes
de gaz à effet de serre prévue par le MTQ pour ce projet autoroutier, mais nous doutons de la
véracité de ces chiffres. Nous constatons que ce ministère s'est bien gardé d'indiquer combien de
gaz à effet de serre serait évité avec des projets tout transport collectif dans l'est de la métropole,
comme le développement des trains ou peu importe.

1420 Pour cette seule raison, nous considérons que ce projet doit être rejeté par le BAPE.

M. RÉJEAN BENOÎT :

1425

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DES RECOMMANDATIONS DE SON MÉMOIRE).

Merci beaucoup.

1430

LE PRÉSIDENT :

1435

Merci pour votre mémoire. D'ailleurs, en page 10 de votre mémoire, je voudrais une précision concernant une phrase où vous dites: «*Le BAPE aurait dû se préoccuper des questions d'impact sur l'esturgeon jaune dans son mandat.*» Nonobstant la *Loi sur les pêches*, il y a aussi la *Loi sur les habitats fauniques du Québec* qui tient compte de l'habitat de l'esturgeon. Donc, c'est une préoccupation aussi dans le cadre du gouvernement du Québec, c'est-à-dire que le ministère des Ressources naturelles et de la Faune doit émettre un permis en vertu de cette loi, de façon semblable à ce que Pêches et Océans doit faire.

1440

Avant l'audience, on avait contacté, nous, par téléphone, Pêches et Océans pour leur demander s'ils jugeaient pertinent de venir en audience, s'ils avaient des précisions à apporter. Bon, grosso modo, ce qu'ils nous ont répondu, c'est que le dossier suivait son cours, mais qu'ils devaient analyser une demande en fonction d'une demande précise de permis pour les piliers du pont, demande bien entendu qu'ils n'ont pas encore eue étant donné que le pont n'est pas précisé.

1445

Donc, vous comprenez dans quelle problématique on évolue. Donc, dire que ce n'était pas une préoccupation du BAPE, disons ce n'est pas exact. C'est la précision que je voulais apporter.

M. RÉJEAN BENOÎT :

1450

D'accord.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Dufour?

1455

M. JULES DUFOUR, commissaire :

1460

Merci beaucoup, Messieurs. Vous avez présenté à plusieurs reprises, vous avez insisté là-dessus, sur le fait que les automobilistes prennent moins de temps pour se déplacer dans l'agglomération montréalaise. C'est à partir d'un sondage, si je comprends bien, sur les perceptions. C'est difficile à imaginer qu'à l'heure de pointe, les automobilistes prennent moins de temps que les gens qui se transportent en transport en commun, qui utilisent le transport en commun.

1465

Alors, j'aimerais avoir votre perception, vous, là. Parce que ça, c'est la perception d'un sondage. Ça m'apparaît absolument difficile à accepter que ceux qui utilisent le transport en commun prennent plus de temps à se déplacer alors qu'on a une priorité, à ce moment-là, à l'heure de pointe, au transport en commun.

1470 **M. RÉJEAN BENOÎT :**

Effectivement, pour quelqu'un qui demeure à Mont Saint-Hilaire près de la gare, pour lui, ça va être plus rapide pour se rendre au centre-ville que son voisin qui décide de prendre son auto. Ça, j'en conviens. Ça, c'est lorsqu'on est près de la gare.

1475

M. JULES DUFOUR, commissaire :

Oui.

1480 **M. RÉJEAN BENOÎT :**

Sauf que lorsqu'on est un usager qui doit faire des transferts entre divers autobus, entre le métro et qu'on est, par exemple, dans le sens inverse du flot de circulation de l'heure de pointe, là, c'est complètement catastrophique au niveau du temps.

1485

Moi qui demeure à la limite est du Plateau Mont-Royal, il faut prévoir environ, en dehors de l'heure de pointe, au moins 45 minutes pour un rendez-vous au métro Berri-UQAM. À moins vraiment de planifier comme il faut. Il faut vraiment avoir une planification si on veut arriver dans le temps.

1490

J'habitais la Rive-Sud il y a plusieurs années et partir de Mont Saint-Hilaire pour aller jusqu'à l'UQAM, c'est 45 minutes. Donc, c'est beaucoup plus rapide se véhiculer en automobile dès qu'on est en dehors des heures de pointe et qu'on ne doit pas subir les ponts.

1495

Comme il y a beaucoup de gens qui demeurent à Laval et ont des emplois à Laval., eux, le problème des ponts, ça ne les concerne pas. Mais une grande partie, presque tous les usagers du transport en commun, comme on a vu dans les chiffres de Statistique Canada, prennent beaucoup plus de temps pour le moindre déplacement, parce que dès qu'on a un transfert en autobus à faire, ça prend terriblement de temps. En fait, c'est ça qui est... Même le métro, c'est fantastique, le métro. Sauf qu'entre deux rames de métro, en dehors des heures de pointe, on a 8 minutes, dans certains cas jusqu'à 10 minutes entre deux rames de métro. C'est impossible à planifier un court laps de temps, sans ça, on arrive en retard à nos rendez-vous. Il faut être patient pour prendre le transport collectif.

1500

1505

Et je vous inviterais même, en fait, Statistique Canada a fait son étude pour l'ensemble des régions métropolitaines du Canada. Les données pour la région métropolitaine de Montréal ne sont pas disponibles, eux doivent refaire des calculs. Un organisme comme le BAPE pourrait demander à Statistique Canada d'avoir ces chiffres qui datent quand même de 1998, mais pour voir quelles sont les données pour Montréal. Est-ce que ça corrobore les chiffres qu'avait faits la Commission Nicolet il y a plusieurs années? Mais, on voit que pour l'ensemble des régions métropolitaines, c'est semblable à Montréal quand même.

1510

M. JULES DUFOUR, commissaire :

1515 D'accord. Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

1520 Messieurs, nous vous remercions pour votre mémoire. Nous allons maintenant inviter monsieur Xavier Daxhelet du Comité de vigilance environnementale de l'est de Montréal.

M. XAVIER DAXHELET :

1525 Donc, merci de m'accueillir. Moi, je suis vice-président du Comité de vigilance environnementale de Montréal, qui est un comité de citoyens qui se préoccupe beaucoup d'environnement dans l'est de la ville. Je peux vous dire qu'il y a du travail à faire dans l'est de la ville, aussi bien donc de qualité de l'air, du transport en commun, en fait de tout ce qui est développement durable aussi, d'essayer de faire une promotion de tous ces aspects-là dans l'est de la ville.

1530 Entre parenthèses, je veux juste faire un petit commentaire sur le transport qu'on a parlé tantôt. Moi, j'habite Pointe-aux-Trembles et je travaille à l'École polytechnique de Montréal; pour y aller à l'heure de pointe, en transport en commun, ça me prend une heure et quarante minutes alors que ça me prend seulement 50 minutes en automobile. À l'heure de pointe. Donc, pour vous dire que même sur l'île de Montréal, le plus direct en heure de pointe, c'est trois métros et un bus. 1535 Donc, à moins qu'on aille directement au centre-ville, c'est correct, mais si on ne va pas dans le centre-ville, c'est l'enfer.

1540 Donc, moi, j'aimerais bien prendre -- avec le train de banlieue d'ailleurs qui est en train de se construire, qui voudrait se construire, enfin qui n'est pas en train, mais qui est en projet, celui de Repentigny, ça me prendrait une heure. Donc, ça serait déjà pas mal mieux, puis au moins, on peut lire et on peut se détendre dans un train. J'aimerais bien que ça se fasse. Bon, bref, ça, c'était un petit aparté.

1545 Donc, nous, notre préoccupation première, en fait, au début, c'était surtout la qualité de l'air dans l'est de Montréal qui était relativement mauvaise, et on s'est rendu compte, en fait, en regardant l'écart de Santé publique face aux différents types d'indices de santé: mortalité, espérance de vie, tout ça, on remarque que dans l'est de la ville, vraiment dans l'est, je parle Pointe-aux-Trembles -- évidemment, il y a les quartiers Hochelaga-Maisonneuve et tout ça qui sont aussi très à risque -- mais les quartiers de Pointe-aux-Trembles, Montréal-Est sont vraiment un 1550 indice très élevé de toutes sortes de mauvais états de santé, malgré que le niveau de vie, en fait, je veux dire le revenu moyen de cette population-là est élevé, est très élevé.

1555 Quand on traçait une droite disons entre état de santé et revenu, on n'était pas sur cette droite-là. Il y avait une belle droite à peu près de tous les quartiers, sauf nous qu'on était très, très élevés. Donc, il y a un problème quelque part, il y a un problème anormal. C'est pour ça d'ailleurs

on a été l'initiateur de la vaste enquête qui est en train de se faire avec Santé publique sur justement ces mauvais états de santé dans l'est.

1560 Puis, on peut regarder que ici, on parle de maladies de l'appareil respiratoire, surtout la qualité de l'air, on parle souvent de l'appareil respiratoire, mais on peut remarquer que, dans le fond, dans tous les types en fait, mortalité générale, ici, ça va être mortalité par tumeur également plus élevé dans l'est qu'ailleurs dans Montréal. L'appareil circulatoire également. Et, en plus, ça, c'est plus récent, il date de 99, il y avait à peu près 2 ans, 2-3 ans, ceux de 95-97, puis maintenant, c'est encore pire qu'est-ce qu'il y a. Donc, ça va pas du tout en s'améliorant.

1565 Et puis, si on parle de l'espérance de vie maintenant, bien l'espérance de vie, elle est de 75,8 années à Pointe-aux-Trembles; quand on regarde dans l'ouest, bien, elle est à 82,3. Enfin, disons, il y a près de, je dirais, plus de six ans d'écart entre Pointe-aux-Trembles et puis l'ouest, alors que pourtant, comme je vous dis, il y a très peu de pauvres. Le taux de pauvreté dans l'est, 1570 vraiment dans l'est, je ne parle pas de Pointe-aux-Trembles, est relativement faible. Donc, il y a quelque chose d'anormal là.

Donc, évidemment, on pointe du doigt beaucoup les industries qui sont... Il y a énormément d'industries qui sont là, alors on peut remarquer qu'est-ce qui se passe. Ça, c'est sur 1575 le site Internet de *Pollution Watch*. Si on regarde pour Montréal, j'ai simplement mis un H comme entrée de code postal, puis dans les dix pires, les dix plus grands pollueurs de l'île de Montréal, cinq sont dans l'est et à Pointe-aux-Trembles, Montréal-Est. Donc, c'est vous dire la concentration qu'on a, et puis on a, vraiment dans les pires, les deux raffineries qui émettent énormément. Ça s'est bien amélioré – je veux pas le dire – ça s'est amélioré quand même depuis les années, mais 1580 quand même, l'industrie se développe, il y a d'autres entreprises qui se construisent dans l'est, donc ça s'améliore. Chaque entreprise améliore leurs émissions, sauf qu'il y en a d'autres qui viennent en émettre d'autres.

Puis, on a un amalgame incroyable de différents types de composés, c'est incroyable. 1585 Donc, il y en a des centaines de types composés volatils qui sont émis par ces industries-là et les effets combinés, ils sont chacun sous les normes, ça, il n'y a pas de problème, sauf que les effets combinés de tout ça, on ne sait pas, on ne connaît pas. Donc, nous, ça nous inquiète beaucoup.

Puis, les industries essayent de pointer évidemment d'autre chose qu'eux-mêmes. Peut-être que la population fume trop! Bien, elle ne fume pas plus qu'ailleurs. Peut-être qu'il y a plus de 1590 poêles à bois. Ah! C'est vrai que dans l'est, il y a plus de maisons, plus de poêles à bois. Mais, en fait, Rivière-des-Prairies a beaucoup plus de poêles à bois que nous, qu'à Pointe-aux-Trembles et eux, si on regarde Rivière-des-Prairies, c'est nettement moins élevé comme mauvais état de santé que nous. Donc, ce n'est pas le poêle à bois non plus. Il y a quelque chose. Pour l'instant, rien 1595 n'est prouvé, c'est encore sous enquête.

Alors, nous, on pense que, évidemment, en ajoutant des problématiques de transport, parce que le smog, ça se rajoute en plus à tout ce qui est émis, puis nous, on est dans l'est et les vents viennent de l'ouest vers l'est, avec tout ce qui vient de Montréal, on ramasse tout ça.

1600

Donc, en ajoutant encore comme ce pont, on va rajouter, ça, c'est certain, des polluants et ça, ça va encore s'amener tout vers nous. Donc, ça va faire encore une petite couche. C'est sûr, tout le monde dit: «Ah! On va mettre un petit trait au-dessus pour faire augmenter» mais tout le monde rajoute un trait, puis à un moment donné, ça fait des effets considérables.

1605

Alors, si on regarde la réduction des polluants que promet le MTQ, que je pense qu'ils sont vraiment largement optimistes, puis en plus, les pourcentages sont vraiment insignifiants, puis je pense que la marge d'erreur sur ça est de loin supérieure à ces valeurs-là de réduction, on n'y croit pas du tout d'abord. Et pourquoi faire un projet si on ne veut pas -- on a déjà des problèmes de santé, nous, on veut améliorer notre qualité de vie et ce n'est pas avec un projet comme ça qu'on va l'améliorer. Parce que non seulement, bon, ils prétendent qu'ils ne vont pas l'augmenter, mais ils ne prétendent pas du tout qu'ils vont le diminuer. Donc, ça, c'est inacceptable. De toute façon, nous, on est convaincus que rajouter un pont, ça va augmenter les problèmes.

1610

1615

On avait aussi cette carte ici qui montrait les incidences d'âge, mais partout dans la Ville de Montréal, on avait plusieurs îlots, dont encore Montréal-Est, Pointe-aux-Trembles qui est un îlot particulier, donc on a les autres. Les deux autres îlots, enfin les trois autres plus ou moins, il y avait plutôt quatre îlots, c'est souvent dû soit à vraiment une concentration élevée d'automobiles ou soit au taux de pauvreté aussi qui est très élevé. Ce qui n'est pas notre cas à Pointe-aux-Trembles. Donc, le seuil de pauvreté est très bas.

1620

1625

Alors, une petite histoire sur les changements climatiques aussi. Une petite histoire qui a eu lieu il y a à peu près 251 millions d'années où il y a eu un événement qui s'est produit, où il y a 95 % des espèces qui ont disparu. On se demandait pourquoi. Il y a même eu un documentaire, c'était l'automne dernier à Radio-Canada à *Découverte* là-dessus. Plusieurs chercheurs se sont penchés pour expliquer ce domaine-là. Il y a eu plusieurs explications: météorite, tout ça, mais la plus récente explication, ça serait qu'il y aurait eu deux phénomènes qui auraient créé cette extinction de masse et c'est la plus importante dans toute l'histoire de la vie.

1630

C'est que, premièrement, il y a eu des grosses éruptions volcaniques dans ce qui est maintenant la Sibérie. Évidemment, à l'époque, c'était pas tout à fait la même chose que maintenant, mais à l'époque où c'est maintenant la Sibérie, il y a eu des éruptions volcaniques gigantesques sur des milliers de kilomètres qui avaient généré beaucoup de matières, de gaz ou de poussière, ainsi de suite.

1635

1640

Peu à peu, pendant des milliers d'années, il y a eu toutes sortes de choses qui sont arrivées avec le climat, donc un réchauffement après plusieurs milliers d'années. Un réchauffement de 5E évalué par les géologues. 5E, ils ont dit: «Ce n'est pas suffisant pour créer autant de disparitions», sauf que ces 5E là, d'après les recherches, ont montré que c'était suffisant pour complètement dégeler le méthane qui était emprisonné dans le fond des océans et ce méthane-là aurait fait augmenter aussi encore d'un autre 5E.

1645 Ça fait qu'en tout, en quelques milliers d'années, ça a augmenté de 10E, ce qui était une catastrophe incroyable. C'était une désertification épouvantable et ce qui a fait perdre 95 % des espèces de la planète.

Alors, ce qui s'est passé en plusieurs milliers d'années, on est en train de le répéter en quelques centaines d'années. C'est ça qui est dramatique.

1650 Alors, moi, la conclusion de cette histoire-là, moi, je dirais c'est la suivante. Donc tout semble être comme si nous roulons à toute vitesse dans un train en direction d'un précipice et que tout ce que le ministère des Transports trouve à faire, c'est de huiler les roues. C'est exactement ce qu'on est en train de faire. On est en train d'aller tout droit vers la catastrophe et, en plus, on va favoriser ça.

1655 Alors, est-ce que c'est un projet moderne? On parle toujours de modernisation. On parlait aussi du projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Voici un projet. Qu'est-ce que Laval, il y a quelques années -- ça, c'était une affiche de promotion d'un plan d'aménagement. Alors, projet moderne.

1660 En fait, c'est un plan d'aménagement qui date des années 60, 65 exactement, et là, on voit que Laval est bardée d'autoroutes, quadrillée d'autoroutes de part et d'autre. Il n'y a même plus de zone agricole là-dedans. Évidemment, c'était pas la préoccupation de l'époque. Quelques parcs une fois de temps en temps par ci, par là, juste pour dire que c'est plus ou moins vert, mais c'est résidentiel partout, c'est vraiment épouvantable comme type d'aménagement.

1665 Et, sur ce plan d'aménagement, il y a le pont de la 25 qui est là. Et on remarque plusieurs autoroutes qui existent encore aujourd'hui, qui existent aujourd'hui.

1670 Donc, le pont de la 25, ce n'est pas un projet nouveau. Pour nous, c'est un projet du passé. Et quand je dis que c'est vraiment un projet du passé, je veux dire, est-ce qu'on va refaire les mêmes erreurs du passé, c'est dans les années 60, où on va peut-être faire les mêmes erreurs d'il y a 200 millions d'années? Je veux dire, il y a de quoi réfléchir quand même là-dessus. Je veux dire, c'est vraiment grave ce qu'ils sont en train de vivre actuellement, puis tout le monde s'en fout, puis on fait comme s'il n'y a rien du tout, là. Je suis désolé, mais il y a vraiment quelque chose à faire.

1680 Alors, à Montréal, il faudrait d'abord essayer de densifier les quartiers qui existent. Voici une carte qui montre les différentes densifications, en fait disons densités dans les régions de Montréal. Il y a des régions qui sont beaucoup plus denses, comme le centre-ville; il y a des régions qui sont beaucoup moins denses surtout vers l'ouest et l'est aussi. Donc, il y a encore plein d'endroits où on peut encore densifier.

1685 Ici, souvent, on parle à Laval, développer Laval, ce n'est plus de l'étalement urbain, c'est de la densification urbaine. Bien, désolé. La densification urbaine se fait dans la région de

Montréal; l'autre, c'est de l'étalement urbain sur des terres agricoles, même si elles sont zonées résidentiel et industriel.

1690 Puis, à Montréal même, il y a des quartiers qui ont des taux de variation de population négative. Ce n'est pas normal. Donc, on essaie de densifier ailleurs, et à Montréal même, je suis sûr qu'il y en a qui augmentent, mais il y a aussi des quartiers qui diminuent. Donc, je pense qu'il faudrait essayer d'augmenter ou d'optimiser l'augmentation ou le taux de variation de l'augmentation de la population dans les quartiers de Montréal avant d'aller essayer de densifier ailleurs.

1695 D'ailleurs, il y a un autre phénomène qui découle de ça. Si on laisse aller les gens vers l'extérieur, souvent c'est la classe moyenne ou la classe un peu plus aisée qui s'en va en banlieue et ce qui reste à Montréal, bien, c'est les classes plus pauvres. Donc, on a un appauvrissement de la population de Montréal avec l'exode de la population.

1700 Ici, vu qu'on est un comité de citoyens dans l'est, puis on est membres aussi du Comité de liaison industrie-communauté, donc on est bien en vue avec toutes les industries. Il y a eu récemment d'ailleurs une séance publique d'information sur le nouveau projet de pipeline d'Ultramar qui veut aller de sa raffinerie dans la région de Québec vers Montréal.

1705 Donc, pour nous, c'est quand même moins pire d'après moi que de le faire par train. C'est le transport en fait de carburant essentiellement par pipeline maintenant donc qu'ils veulent remplacer, parce qu'il y avait des trains, des super trains qui allaient de Québec à Montréal en apportant du carburant, et là, ils veulent faire ça sous forme de pipeline.

1710 Mais ce qui est intéressant de voir, c'est la justification de ce projet. *Alors, suite au récent investissement à la raffinerie et à l'augmentation de la demande dans le marché desservi par le terminal de Montréal-Est, la quantité de produits raffinés à base tension de vapeur devant être acheminée vers ce centre, les distributions augmentent. Ça veut dire qu'ils prévoient une*
1715 *augmentation de la consommation de carburant dans la région de Montréal.*

1720 Il me semble que dans toutes les recommandations encore de tout le monde, c'est on veut essayer de baisser la consommation de carburants qui sont essentiellement dus pour le transport. Puis, là, on a Ultramar qui construit un pipeline parce qu'ils veulent suffire à la demande, à l'augmentation.

1725 Alors, qu'est-ce qui se passe? Il y a collusion entre les ministères et les compagnies privées pour favoriser l'augmentation? Il y a quelque chose qui ne marche pas. Je trouve vraiment, ça indique vraiment que le laisser-faire est de mise ici au Québec. On laisse aller. On la demande et on suit. On réagit, on réagit à la demande sans planification, sans rien du tout. Je trouve ça un peu aberrant.

Alors, nous, on est sûrs aussi qu'il va y avoir une compétition au point de vue des résidences, entre Montréal et puis la banlieue. On a juste à parler ici – ça, ça vient de la SCHL –

1730 les prix des maisons – des maisons usagées, c'est juste pour avoir une idée – dans les différentes zones. Alors, on peut remarquer que dans la région de Pointe-aux-Trembles ou de Montréal-Nord d'ailleurs, les prix des maisons – ou à Montréal, même à Anjou – sont nettement plus élevés que dans la région de Laval ou que dans la région de Terrebonne, par exemple. Donc, si on va à la section 12 et la 15. Ça, c'est la région de Repentigny.

1735
Donc, en banlieue, les prix des maisons sont inférieurs et les taxes sont inférieures également. Donc, les gens vont avoir tendance à y aller, si on leur donne accès. Et donc c'est sûr que ce pont-là va créer une offre, à ce moment-là, de zone résidentielle moins chère, et les gens vont quitter Montréal.

1740
Donc, en conclusion, nous, le Comité demande que le ministère des Transports se préoccupe beaucoup plus de transport en commun – parce que c'est une préoccupation qu'on a essentiellement, tout le monde en a parlé ici et je n'ai pas vraiment fait... bien que nous, c'est nos préoccupations également – que de projets routiers – d'ailleurs, dans le dernier budget provincial, il y avait une part, mais alors de loin beaucoup plus importante pour les infrastructures routières que pour les transports en commun – et qu'il mette donc tout en oeuvre afin d'améliorer les transports en installant une vraie politique de transport collectif. Et non pas un cas par cas. Ils financent quasiment pas, je veux dire, le transport en commun.

1745
1750 À la lecture des documents sur les impacts environnementaux, les améliorations estimées de la qualité de vie des Montréalais qu'entraînera le projet du MTQ sont tellement insignifiantes qu'on se demande pourquoi on devrait être en faveur, surtout nous, Montréalais. On n'a que des inconvénients, nous.

1755
Le Comité de vigilance environnementale de l'est de Montréal demande donc que le projet du MTQ sur le prolongement de l'autoroute 25 et de la construction d'un pont reliant Montréal à Laval soit reconsidéré. Voilà. Merci de votre attention.

LE PRÉSIDENT :

1760
Nous vous remercions pour votre mémoire. Si on revient, par exemple, bon, Montréal va entamer une consultation sur un plan de transport montréalais. À plusieurs reprises, des gens nous arrivent avec des considérations justement de planification du territoire et donc ça déborde dans l'ouest de Montréal ou sur la couronne sud également.

1765
1770 À votre avis, est-ce que vous partagez les opinions de certains des participants qui sont venus ici à l'effet qu'il devrait y avoir un genre de véritable consultation publique concernant un plan de transport régional? Certains ont dit qu'il fallait le pousser même au-delà de plan de transport, qu'il faudrait avoir des considérations d'aménagement du territoire greffées à ce plan de transport là. Qu'est-ce que vous pensez de ce genre d'idée là?

M. XAVIER DAXHELET :

1775 Bien, c'est sûr qu'il faut consulter les gens. D'ailleurs, notre Comité a participé à une sorte de forum qui était organisé par la Corporation de développement communautaire à Pointe-aux-Trembles, la CDC de La pointe. Puis, une des préoccupations qui était revenue souvent dans tous les domaines, que ce soit environnement, que ce soit vie de tous les jours ou sociale ou ainsi de suite, c'était justement le transport en commun. Le manque de transport en commun dans notre région; les gens, vraiment, en demandent là.

1780 Par exemple, une chose assez effarante encore une fois. Si j'habite un quartier dans Montréal, si je veux aller à une épicerie, l'épicerie n'est plus proche, donc, c'est un Métro le plus proche, l'épicerie. Il faut que je prenne deux autobus. Deux autobus pour faire, je pense, deux kilomètres. C'est complètement... Disons que la planification n'est pas bien faite. C'est sûr que
1785 tout le monde va y aller en auto, c'est clair. Je veux dire, ça prend cinq minutes y aller en auto. Deux autobus, si vous y allez la fin de semaine, ça va vous prendre quoi, une heure y aller, pour faire deux kilomètres. Donc, je vous dis, c'est complètement effarant comment est-ce que c'est mal fait dans certaines régions.

1790 Donc, là, je sais qu'il y a des consultations qui sont faites. L'AMT est venue même aussi avec les gens de la STM présenter le projet justement de train de banlieue pour Repentigny. Ils sont venus à Pointe-aux-Trembles et les gens de la STM ont eux aussi certains projets de changements de lignes, au moins qu'il y ait une ligne sur Sherbrooke qui va d'un bout à l'autre, enfin du métro Honoré-Beaugrand jusqu'au bout de l'île, alors que ce n'est pas le cas
1795 présentement.

Donc, il y a des changements qui se font, ils consultent, ils voient. Mais ça, c'est des choses, mais il faut qu'ils en fassent beaucoup plus. Et puis, il y a ça. Mais ceux qui vont aussi dans ces consultations, c'est des gens qui sont au courant déjà, c'est des gens qui sont déjà
1800 conscientisés. Donc, il faut aller plus loin. Il faut essayer de conscientiser les gens face au transport en commun; il faut aller les chercher, faire des publicités envers le transport en commun, ce qui est bien pauvre comparativement aux publicités automobile, c'est insignifiant.

Je pense même que le coût de la publicité automobile, je pense c'est aussi élevé que les
1805 frais de gestion du transport en commun de tout le Québec. Donc, à peu près. C'est à peu près le même ordre de grandeur en tout cas. Près de 1 G\$. Donc, c'est effarant comment est-ce qu'une publicité vaut autant qu'une infrastructure de tout un système. Ça, ce n'est pas normal.

Et, donc, il faut aller chercher les gens, il faut conscientiser. Ça change. Moi, il y a
1810 beaucoup de choses qui ont changé, depuis l'histoire du Suroît, d'ailleurs, je peux vous le dire. Il y a beaucoup de choses qui changent et puis, ça, c'est une bonne nouvelle mais il faut continuer. Puis, ce n'est pas nécessairement que les gens qui le font, il faut que les gouvernements embarquent là-dedans et montrent la voie et aussi disent: «Bon. Bien, ça, c'est la voie qu'il faut suivre. Il faut y aller», alors que d'aller complètement dans le sens contraire comme c'est le cas
1815 dans ce projet.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Monsieur Dufour?

1820

M. JULES DUFOUR, commissaire :

Merci beaucoup, Monsieur, pour votre présentation. J'aurais eu plusieurs questions. Vous parlez beaucoup de densification sur l'île de Montréal; concrètement, comment vous faites la promotion de ce concept de densifier davantage sur l'île, même dans l'est de Montréal?

1825

M. XAVIER DAXHELET :

Dans l'est, il y a des beaux quartiers. Il y a un parc aussi. J'habite à côté d'un parc, il est vraiment magnifique le parc, le parc Pointe-aux-prairies. Il y a même du chevreuil. Donc, il y a une qualité de vie quand même. Moi, je ne suis pas proche des raffineries quand même.

1830

Mais je pense qu'une des grandes choses à faire, c'est d'améliorer la qualité de vie dans la ville. Il faut inciter les gens à venir en ville. Les gens vont en banlieue parce qu'ils ont dit: «Une des préoccupations, il y a trop de voitures en ville.» Ouais, mais qui amène les voitures en ville? Ce sont les gens de banlieue. Donc, il y a comme vraiment un non-sens là-dedans. Il faut augmenter la qualité de vie dans la ville et je pense qu'en réduisant le nombre d'automobiles – ça n'est pas la solution mais c'en est une des solutions – de réduire la pollution, le bruit -- la place de l'automobile dans la ville, c'est un problème.

1835

1840

On estime à peu près qu'il y a 50 % de l'espace, je pense, urbain à Montréal appartient à l'automobile, si on compte de tous les stationnements, les parkings et même les garages des maisons individuelles, 50 %. Ça n'a pas de bon sens. Je veux dire, si on enlève un 50% de ce 50 % là, on peut en mettre des gens dans la ville en régérant les choses différemment ou changer les systèmes de taxation, je ne sais pas, moi.

1845

Par exemple, que les condominiums ne soient pas nécessairement au prix -- que les taxes ne soient pas nécessairement au prix de l'habitation, mais à l'infrastructure qu'elle utilise, par exemple. Il y a plein d'exemples qui pourraient être faits. Je ne suis pas un urbaniste, donc ce n'est pas ma spécialité ça, mais moi, j'en vois quand même plusieurs exemples à faire. Mais surtout augmenter la qualité de vie dans la ville, je pense que ça devrait attirer les gens.

1850

M. JULES DUFOUR, commissaire :

Ma deuxième question porte sur les industries dont vous avez parlé, les industries qui seraient plus polluantes. Vous avez dit qu'il y a eu quand même des améliorations au cours des dernières années.

1855

M. XAVIER DAXHELET :

Oui.

1860

M. JULES DUFOUR, commissaire :

1865 Est-ce que ça a eu une incidence sur l'état de santé, est-ce qu'il y a eu amélioration sur l'état de santé, même si vous avez présenté un tableau qui est disons assez sombre par rapport à l'ensemble de l'agglomération.

M. XAVIER DAXHELET :

1870 Bien, comme je vous dis, il y a plusieurs facteurs. Il y a eu une certaine amélioration des émissions, surtout de SO₂ et du benzène, par exemple. Mais il y a d'autres compagnies, comme je vous dis, qui ont rouvert, comme il y a Coastal qui a rouvert récemment parce qu'il y a Interquisa qui s'est ouvert.

1875 En fait, il y a d'autres industries qui arrivent et donc, c'est comme je disais, certaines industries ont baissé leurs émissions, mais il y en a d'autres qui se rajoutent. Puis, il y a plein de terrains en fait qui sont aussi libres, en fait sont vacants dans l'est et qui pourraient accueillir d'autres industries. Nous, on espère avoir une bonne diversification de ces industries-là pour essayer un peu -- pas juste avoir de la pétrochimie ou des polluants, mais différentes choses qui pourraient avoir une certaine symbiose mais entre les différentes industries.

1880 Parler un peu d'écologie industrielle, c'est un concept qui est encore théorique pour aujourd'hui mais qui pourrait s'appliquer à des centres comme ça industriels, comme des parcs industriels comme l'est.

1885 Et encore, ça aussi, le fait qu'on développe une autoroute et qu'on va disons rendre accessibles des terrains industriels ailleurs qu'à Montréal, à Montréal, on a une loi qui est le règlement 90 -- c'est dans mon mémoire d'ailleurs -- qui est un règlement qui est le plus sévère en Amérique du Nord, qui n'est pas parfait, mais qui, comme je le dis, qui devrait être d'ailleurs dans le plan provincial. Et, pour l'instant, Laval n'est pas soumis à ce règlement-là : Laval est simplement soumis au règlement provincial en fait sur les émissions, qui est moins restrictif.

1890 Donc, c'est pourquoi certaines entreprises vont pouvoir aller là-bas en polluant plus, d'ailleurs. Mais ça va être mieux que de venir chez nous polluer plus, vous allez dire, mais là, on est dans un épisode de smog où tout, toutes les pollutions sont engendrées. Donc, s'il y a des industries qui s'en vont à Laval pour polluer plus que chez nous, tout va quand même revenir chez nous, parce que regardez, dans l'est, les vents viennent tous chez nous. Donc, ça, aussi, c'est une de nos préoccupations.

1900

M. JULES DUFOUR, commissaire :

D'accord. Je vous remercie beaucoup.

1905

M. XAVIER DAXHELET :

Merci.

M. LE PRÉSIDENT :

1910 OP, nous vous remercions pour votre mémoire. Nous allons maintenant inviter madame Christiane Plamondon du Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve. Elle ne sera pas ici ce soir. Est-ce qu'elle va être ici plus tard? On ne le sait pas. Alors, je vais inviter monsieur René Coignaud d'Environnement Jeunesse. Bonsoir!

1915 **M. RENÉ COIGNAUD :**

Bonsoir! D'abord, bonsoir, Monsieur le président, bonsoir, Monsieur le commissaire! Merci de m'offrir la chance de m'exprimer devant vous ce soir. C'est bien apprécié.

1920 Moi, j'ai décidé de participer à cette commission-là un petit peu à la dernière minute parce que c'est un enjeu qui me tient vraiment beaucoup à coeur. Moi, j'ai vécu à Laval de l'âge de 7 ans à 21 ans. Donc, ça fait à peu près trois ans que je n'habite plus là, mais j'ai passé la principale partie de ma vie à Laval. Puis quand j'ai vu qu'à peu près aucun jeune allait s'exprimer, je me suis dit, il faut absolument que je fasse de quoi. Puis, même s'il faut que je retourne à Hull très tard ce
1925 soir, je me suis dit, il faut que je le fasse pareil, parce que c'est des enjeux qui sont importants. Puis, en fait, ça va toucher tout le monde mais aussi les jeunes, puis c'est important que les jeunes fassent entendre leur voix.

1930 Donc, j'ai préparé ça un petit peu rapidement, puis je veux donner un petit peu un témoignage plus personnel et de citoyen ce soir davantage qu'un exposé technique, comme les autres ont pu le faire, et qui étaient très appréciés d'ailleurs.

1935 Donc, voilà. Moi, en tant qu'ancien Lavallois, j'ai pu voir Laval et j'ai vécu là-bas, puis j'ai pu voir comment fonctionnent la ville et les différents quartiers. Puis, quand je prenais mon vélo, puis quand je le fais encore, puis que j'allais me promener dans ce coin-là, dans l'est de l'île, c'est vraiment un peu libérateur de voir qu'il y a encore des endroits qui sont superbes dans cette île-là, qu'il y a encore des endroits qui ont pu échapper au béton et à l'asphalte, aux centres commerciaux, aux stationnements, tout ça qu'on voit partout, le boulevard des Laurentides, boulevard Le Corbusier, boulevard Saint-Martin, nommez-les, il y en a tellement, puis de voir qu'il y
1940 a encore un endroit qui est libre de tout ça, ça fait vraiment du bien. C'est un peu ce que j'apprécie beaucoup de cet endroit-là.

1945 Oui, passé la prison dans le Vieux-Saint-Vincent-de-Paul, quand on arrive dans Saint-François, le rang Saint-François, la Montée Sainte-Marie, je crois, j'oublie le nom précisément,...mais tous ces endroits-là, c'est vraiment des endroits qui sont agréables. Il y a encore des champs. Quand je pense que c'était comme ça à Laval avant, puis qu'on en a fait des bungalows hideux, puis des boulevards tellement atroces, ça fait vraiment mal au coeur. Puis, ça me fait vraiment plaisir de voir qu'il reste encore de quoi, puis j'aimerais vraiment ça que ça puisse être préservé. Puis, je crois que c'est un peu l'opinion de plusieurs gens, des jeunes.

1950

Je n'ai malheureusement pas eu le temps de consulter beaucoup nos membres à Laval, mais j'ai appelé à l'école secondaire, j'ai parlé à un professeur à l'École internationale de Laval, puis il me racontait qu'il en a discuté avec ses élèves, puis je pense que c'est à peu près les mêmes préoccupations que j'avais. Puis, les élèves n'étaient vraiment pas trop favorables à l'idée

1955

de faire un pont, puis de voir davantage d'étalement urbain.

1960

J'ai parlé aussi avec mon autre collègue qui va parler après moi, donc différents jeunes de Laval qui ont une opinion semblable. Donc, je pense que c'est une opinion qui est quand même répandue, même si je n'ai pas pu faire de très larges sondages. Puis, aussi, c'est parce qu'on est en période de fin de cours pour les élèves du secondaire. Chez les gens du Cégep Montmorency évidemment, les cégeps vont avoir fini plus tard, donc les jeunes n'auront pas trop pu exprimer leur opinion, mais je pense que c'est important de prendre en compte leurs préoccupations.

1965

Évidemment, tout le monde a parlé de changements climatiques, étalement urbain, la voiture, ça pollue. Ça, je pense que c'est quand même une évidence qui est quand même assez claire. Puis, j'espère qu'on n'a plus besoin de faire ces exposés-là maintenant, puis que c'est clair pour tout le monde.

1970

Pourtant, ça, ça me renverse un peu de voir comment après tout ce qu'on sait, tous les rapports d'ONU sur les changements climatiques, chaque rapport est plus préoccupant que le précédent, toutes les nouvelles données qui sortent, quand on voit la quantité de smog qu'on a pu avoir ces derniers jours, c'est incroyable comment elle est viciée. Quand on a eu des périodes de smog l'hiver, mon Dieu! Il faut qu'on se réveille à un moment donné, puis je me demande comment ça se fait qu'encore aujourd'hui, on a des projets comme ça, de faire plus de ponts, plus

1975

d'autoroutes.

1980

Mon Dieu, est-ce qu'on comprend? Est-ce qu'on va se réveiller? Qu'est-ce que ça va prendre pour se réveiller? Donc, ça, c'est des préoccupations que j'ai en tant que jeune, puis mes collègues aussi à ENvironnement JEUnesse.

1985

J'ai commencé sans me présenter trop. Mon nom, c'est René Coignaud. Je suis président de ENvironnement JEUnesse. ENvironnement JEUnesse, c'est le principal groupe écologiste au Québec de jeunes. On existe depuis 25 ans. Moi, je suis actif avec ce groupe-là depuis 10 ans. Puis, donc, là, ce soir, je chiale un peu, sauf que nous, pour nous, c'est vraiment important d'agir. Bien sûr, on participe à des commissions comme ça dont on parle, mais l'autre chose qu'on fait, c'est qu'on agit.

1990

Puis, entre autres, on instaure des programmes de réparation de vélo. On a ouvert deux, trois -- trois projets qu'on a eus dans le passé, on en a encore un qui est actif, pour permettre aux jeunes de réparer des vélos, de fabriquer leur propre vélo, puis d'utiliser le transport actif, puis en même temps d'apprendre sur les changements climatiques.

1995 On donne des centaines de formations chaque année en environnement, entre autres sur les changements climatiques. Donc, on informe les jeunes, on les sensibilise, on les invite à agir. Les jeunes agissent aussi. Je travaille aussi, mon travail, c'est de promouvoir le défi *d'une tonne* auprès des jeunes. Je vois l'enthousiasme que les jeunes ont à agir, mais en même temps, c'est super important qu'on ait des outils comme jeunes, comme citoyens en fait, pour pouvoir agir.

2000 C'est sûr, pour moi, le transport durable, le transport en commun, on le fait, c'est un travail, puis c'est notre passion. Mais en même temps, si les transports en commun ne sont pas accessibles, puis qu'on a plus d'autoroutes, puis moins de transports en commun ou pas plus de transports en commun, c'est clair que ce n'est pas facile à promouvoir. Puis, on a bien beau avoir autant de volonté qu'on veut, si les outils ne sont pas à notre disposition, il y a une limite à ce qu'on peut faire.

2005 Comme j'ai vécu à Laval, j'ai pu voir les frustrations des jeunes qui attendaient indéfiniment l'autobus, puis je l'ai vécu moi-même. Puis, même maintenant, quand je retourne chez mes parents, souvent, j'aime mieux marcher une heure de temps que d'attendre une heure pour l'autobus ou attendre une demi-heure, payer 3 \$ de bus pour faire quelques kilomètres. J'aime mieux marcher, je trouve ça moins bête. Évidemment, le système de transport en commun n'est pas fameux à Laval, puis c'est des préoccupations évidemment de tous les jeunes.

2015 Oui, bien sûr, il y a quelques jeunes qui rêvent d'avoir une voiture à 16 ans, mais beaucoup de jeunes, ce qu'ils veulent, c'est se rendre d'un point A au point B, puis ce qui les frustre, c'est de ne pas pouvoir se rendre efficacement du point A au point B, puis ce n'est pas forcément le besoin d'avoir une voiture qui les presse.

2020 J'ai cru comprendre que le ministère des Transports du Québec n'a pas vraiment étudié, eux autres, l'opportunité de répondre aux besoins. En fait, ils se sont dit: ce projet-là, il faudrait qu'on le fasse. Plutôt que de dire: c'est quoi les problèmes, qu'est-ce que c'est les besoins de la population, les besoins économiques et tout ça, puis comment y répondre.

2025 Donc, je crois qu'il faut plutôt prendre la deuxième option et dire: qu'est-ce que c'est, les problèmes? Qu'est-ce que c'est les besoins? Et comment on va y répondre? Plutôt que de dire: il y a un projet qui est là, ils annoncent ça, puis après, on essaie de le justifier. Donc, voilà.

2030 Peut-être mettre en particulier l'accent sur la question des changements climatiques qui est reconnue comme étant l'enjeu environnemental le plus important à venir quand on voit, oui, la température qui augmente, les impacts immenses qu'on vit déjà, quand on voit les impacts qui s'en viennent aussi. Je crois qu'il faut vraiment, vraiment, vraiment qu'on se réveille, puis qu'on agisse, puis qu'on arrête de tasser ces enjeux-là comme étant un peu moins importants. Oui, il faut qu'on se réveille.

2035 Peut-être pour finir, une des raisons qui m'a vraiment incité à venir ce soir, c'est quand j'ai regardé – je dis une partie parce que la raison, j'ai été occupé à d'autre chose – mais j'ai regardé

les arguments qu'amenaient les promoteurs. Je me suis vraiment, vraiment senti profondément insulté.

2040 Quand on dit – j'ai ça avec moi, ici – on dit que construire un pont, ça va réduire la congestion. On sait qu'il y a eu des ponts dans le passé qui ont été faits, tant d'autoroutes, tout ça, puis ce que ça fait, évidemment, à court terme, ça réduit les congestions, mais à long terme, il y a de plus en plus de voitures. Donc, ce n'est pas une solution qui est acceptable. C'est tellement moins efficace que d'avoir des transports en commun. C'est une chose qui est tellement évidente.

2045 Quand on dit que construire un pont, ça améliore la qualité de l'air, non, ça m'insulte vraiment beaucoup que... Ah! pire que ça. On dit que – c'est sur le site de *Pourla25.com* – que c'est pour assurer un développement durable; comment est-ce qu'on peut dire qu'un pont va assurer le développement durable?

2050 D'autres choses encore absolument terribles... Oui, l'équité. C'est une question d'équité entre les régions de l'est et de l'ouest. Comme si c'était injuste de ne pas avoir d'autoroute comme un droit inné, fondamental, d'avoir une autoroute, puis qu'on était sous-alimenté en autoroute dans l'est. C'est fou! Donc, voilà.

2055 Les gens qui font la promotion du pont nous disent que ça va réduire les gaz à effet de serre, que ça va promouvoir le développement durable, que ça va être meilleur pour la sécurité des gens, donc toutes sortes de choses formidables qu'ils nous promettent, donc... Ça m'a inspiré un petit peu le cadeau que je voulais vous offrir ce soir.

2060

M. LE PRÉSIDENT :

Monsieur Coignaud, juste par hasard, est-ce que vous étiez venu à Gentilly?

M. RENÉ COIGNAUD :

2065

Oui, on s'est vus à Gentilly, oui.

M. LE PRÉSIDENT :

2070

Votre cadeau a servi finalement, il y a une collègue qui était enceinte, elle a pris votre poubelle en disant : «ça va être excellent ça, pour les couches. »

M. RENÉ COIGNAUD :

2075

Disons, on est très, très généreux à ENvironnement JEUnesse et c'est un peu une tradition chez nous d'avoir des cadeaux chaque fois qu'on vient au BAPE. Donc, ce soir, en fait, le pont, c'est comme nous disent les promoteurs, c'est quelque chose de formidable, qui va tout réduire les gaz à effet de serre, la pollution, qui va nous amener directement au développement durable. Donc, en route pour un développement durable, avec un beau pont tout neuf. Puis ce que ça illustre c'est un pont arc-en-ciel, parce qu'un arc-en-ciel, c'est beau, c'est gentil, c'est bon, comme réduire les gaz à effet de serre, tout ça. Mais, en fait, un arc-en-ciel, c'est juste une illusion d'optique en fait, comme les promesses des promoteurs. Donc, voilà pourquoi on donne ce cadeau à nos amis les commissaires.

2080

2085

LE PRÉSIDENT :

Merci.

M. RENÉ COIGNAUD :

2090

Je l'ai collé avec beaucoup d'amour.

LE PRÉSIDENT :

2095

Merci.

M. RENÉ COIGNAUD :

C'est du fond de mon coeur.

2100

M. JULES DUFOUR, commissaire :

2105

Monsieur Coignaud, vous avez parlé tout à l'heure – évidemment, je vous remercie pour votre exposé – vous avez parlé tout à l'heure de l'est de Laval, la zone agricole, en fait la zone verte; est-ce que chez vos membres, surtout dans la région de Montréal, est-ce que vous avez une étude de perception de cette zone-là? Parce que quand on regarde l'image de la navette spatiale, la photo de la navette spatiale de Montréal, de l'agglomération de Montréal, c'est le seul

coin qui reste plus près du centre, c'est le seul coin qui reste non urbanisé, on le voit très bien, et que éventuellement, ça pourrait être rapidement urbanisé.

2110

Alors, quelle est la perception de vos membres de cette zone-là, pour cette zone-là agricole, zonée agricole en partie, en grande partie, donc chez vous? Quelle est la perception que vous avez?

2115

M. RENÉ COIGNAUD :

En fait, je n'ai pas pu consulter mes membres vraiment beaucoup là-dessus en raison du peu de temps que j'ai disposé. Mais, de façon générale, ça fait 10 ans que je milite avec ENvironnement JEUnesse, donc, ça fait 10 ans que je rencontre des jeunes préoccupés par environnement comme moi. Alors, c'est clair. L'agriculture, c'est une préoccupation majeure des jeunes qui se préoccupent d'environnement, puis c'est certain que pour nous, pour les jeunes, c'est important de préserver ce qui reste de terre agricole. Puis, on ne croit pas du tout qu'un pont va toucher à rien de ces terres agricoles là. On ne le croit pas du tout. Il y a personne qui peut croire ça chez nous.

2120

2125

Donc, c'est clair pour nous que c'est important de préserver les derniers espaces naturels, en particulier dans une région proche de la métropole, quand on sait que le tout le reste a déjà été développé. Qu'on ait le culot de vouloir développer ce qui reste, on dit: est-ce qu'il y a une fin à la soif de développement des promoteurs? C'est absolument absurde un peu.

2130

M. JULES DUFOUR, commissaire :

D'accord. Je vous remercie beaucoup.

2135

M. RENÉ COIGNAUD :

Je vous en prie.

LE PRÉSIDENT :

2140

Alors, merci pour votre témoignage, et votre cadre.

M. RENÉ COIGNAUD :

2145

Merci. À bientôt!

LE PRÉSIDENT :

2150

À la prochaine, effectivement. Nous allons faire une petite pause de 10 minutes et je vais vérifier tout d'abord avant la pause, est-ce que madame Plamondon du Collectif est ici? Elle n'est

pas arrivée. Donc, ça veut dire qu'après la pause, nous allons poursuivre avec monsieur Steven Guilbeault de Greenpeace. Alors, un petit 10 minutes de pause. Nous reprenons à 9 h 50.

SUSPENSION DE LA SÉANCE

2155

REPRISE DE LA SÉANCE

2160

LE PRÉSIDENT :

Alors, nous invitons monsieur Steven Guilbeault de Greenpeace à s'avancer.

M. STEVEN GUILBEAULT :

2165

Bonsoir, Monsieur le président, Monsieur les commissaires! Mon nom est Steven Guilbeault. Je suis directeur de Greenpeace au Québec et je suis aussi le responsable de la campagne sur les changements climatiques et l'énergie pour Greenpeace Canada.

2170

C'est toujours un plaisir pour moi d'intervenir auprès du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, même si cette fois-là, ça ne se fait pas nécessairement dans les conditions normales auxquelles on nous a habitués au cours des deux décennies et demie de vie. Je pense qu'on fête cette année le 25^e anniversaire du BAPE, il faudrait penser à organiser quelque chose...

2175

Je vous propose de faire ma présentation en deux temps ce soir. La première partie de la présentation, je pense que c'est important pour les gens, contrairement à moi et d'autres pour qui c'est la première expérience devant le BAPE, de comprendre qu'on ne vous place généralement pas dans la situation désagréable dans laquelle vous êtes présentement, c'est-à-dire d'avoir à vous prononcer sur un projet qui n'est pas un projet.

2180

Je vous disais que c'est toujours un plaisir pour moi d'être devant le BAPE. En fait, cette semaine, c'est un double plaisir puisque j'interviens également dans les audiences sur trois projets éoliens en Gaspésie et je serai par téléphone devant le BAPE jeudi, donc dans deux jours, sur le projet de parc d'éolien à l'Anse-à-Valleau.

2185

Et pour le bénéfice des personnes donc comme je le disais qui ne sont pas habituées au processus du BAPE, j'ai apporté avec moi l'étude d'impact qui a été préparée par deux firmes de consultants pour les promoteurs privés – je tiens à le préciser – pour les projets d'éoliens.

2190

Alors, dans ces études d'impact, par exemple, on retrouve une liste très exhaustive de l'ensemble des impacts sur le milieu biophysique, sur la faune aquatique, sur les espèces fauniques à statut particulier, sur les habitats fauniques d'intérêt. On retrouve les mesures d'atténuation. On retrouve également une description complète du projet. On retrouve, par

2195 exemple, des photos, des chemins d'accès, des montages photos de ce qu'on prévoit avoir à construire pour avoir accès au site pour construire les éoliennes.

On retrouve un plan détaillé du positionnement des 67 éoliennes qui feront partie du projet de L'Anse-à-Valleau, ce qui est tout aussi vrai pour le projet de Baie-des-Sables, ce qui est tout
2200 aussi vrai pour le projet de Murdochville, donc trois projets encore une fois qui sont menés par le secteur privé.

On retrouve également évidemment tout ce qui concerne la mitigation des impacts. Vous voulez savoir, vous avez, par exemple, j'ai participé à une des journées portes ouvertes organisée
2205 par le promoteur avant les Fêtes à l'Anse-à-Valleau où on a fait des montages photos qui permettent aux gens déjà d'entrevoir de quoi vont avoir l'air les parcs d'éoliens, où seront situées les éoliennes, les 67 éoliennes qui vont composer le parc de l'Anse-à-Valleau, de quoi vont avoir l'air d'un point de vue visuel en fonction de différents sites, soit des sites archéologiques, soit des sites touristiques, soit certains points de vue sur la route.

2210 Alors, toute cette information-là, on la retrouve, alors que bien évidemment, dans le cas de l'autoroute 25, on a accès à aucune ou à peu près aucune des informations dont je viens de parler.

L'article 31.2 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* stipule que, en premier lieu, le rôle
2215 du BAPE est d'évaluer un projet dont la description doit comprendre – et je cite –

«... non seulement ses paramètres techniques, mais aussi des activités préparatoires et de
2220 construction; les opérations prévues, déboisement, excavation; les aménagements, les infrastructures temporaires connues, les chemins d'accès, les ouvrages de dérivation temporaire des eaux, etc.»

On nous a accusés à Greenpeace et d'autres membres de la Coalition sur la 25 de
2225 chercher à faire taire le débat sur l'autoroute. Bien au contraire. Nous sommes d'ardents défenseurs du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement et de la possibilité pour la population de faire valoir leur point de vue de façon démocratique.

Par contre, l'exercice auquel on nous convie cette fois-là n'a d'audience que le nom,
2230 puisque c'est un processus qui est tout à fait bâclé. Et là-dessus nos inquiétudes sont partagées entre autres par la Protectrice du citoyen qui a demandé plus de temps au ministre Mulcair. Donc, elle ne partage pas nécessairement l'ensemble de nos préoccupations, mais elle en partage certainement plusieurs.

Vous n'êtes pas sans savoir que nous avons envoyé une mise en demeure au ministre
2235 Mulcair, au ministre des Transports, monsieur Després, à madame Jérôme-Forget, la présidente du Conseil du trésor, à monsieur Cosgrove, mise en demeure selon laquelle, nous, les membres de la Coalition contre l'autoroute 25, invoquons que le processus qui a été entamé est un processus bâclé, est un processus entaché, est un processus qui ne respecte pas la loi québécoise sur la qualité de l'environnement.

2240 Sans vouloir présumer de la décision des membres de la Coalition, je ne serais pas surpris si nous décidons de poursuivre devant la Cour supérieure du Québec cette cause-là.

2245 Vous n'êtes également pas sans savoir que nous avons demandé au gouvernement fédéral d'intervenir dans ce dossier-là. Vous avez plutôt fait référence à la *Loi sur les pêches*, toutes les questions liées à la voie navigable qu'est la rivière des Prairies. Donc, nous avons demandé à trois ministères fédéraux, le ministère des Transports, le ministère des Pêches et Océans et le ministère de l'Environnement d'intervenir. Là, aussi, on s'attend à des développements imminents je dirais au niveau de l'intervention du fédéral.

2250 Alors, notre objectif est très clair. Nous voulons débattre de la question de l'autoroute 25. Nous voulons que le BAPE soit mandaté pour le faire. Mais nous voulons que ce soit fait en bonne et due forme, ce qui n'est pas le cas présentement.

2255 Si j'en viens à la deuxième partie de ma présentation donc qui porte spécifiquement sur l'autoroute 25, vous aurez compris que Greenpeace, en tant qu'organisation écologiste, qui oeuvre à la protection de l'environnement et à la mise en oeuvre du développement durable s'oppose à ce projet-là pour une panoplie de raisons que je vais énumérer.

2260 La première, c'est que ce projet-là ne va rien régler en termes de circulation dans la grande région de Montréal, selon l'étude *Évaluation de la congestion routière dans la région de Montréal* donc qui a été préparée pour le ministère des Transports du Québec.

2265 On peut lire que finalement les deux tiers des problèmes de congestion routière dans la grande région de Montréal sont sur l'île de Montréal. Alors, le tiers des problèmes de congestion qui reste se répartit entre l'accès par la Rive-Nord et l'accès par la Rive-Sud.

2270 C'est un peu et c'est une analogie que j'utilise – monsieur Baril nous met toujours en garde quand on fait des analogies puisqu'on ne peut jamais poser l'hypothèse que deux situations sont tout à fait semblables – alors, avec cette mise en garde là en tête, on peut poser l'analogie suivante. C'est-à-dire que vous, Monsieur le président, vous avez une maison et votre maison peut contenir jusqu'à 30 personnes, j'ai beau ajouter autant de portes que je veux sur votre maison, vous ne pourrez pas rentrer plus de monde. Et, pour nous, c'est là l'entièreté du problème ou en tout cas un aspect important du problème. C'est que ce projet-là d'autoroute et du pont de la 25 ne va rien régler quant aux problèmes de congestion dans la grande région de Montréal. Au mieux, on va déplacer le problème.

2280 Il y a plusieurs intervenants qui l'ont fait en des termes beaucoup plus éloquentes que moi je pourrais le faire, mais sur toute la question de la circulation induite, du transport induit, on a vu, on a déposé devant le BAPE l'étude de monsieur Litman qui fait un peu une revue de la littérature sur ces questions-là, alors que le ministère des Transports a choisi – ou on leur a passé une commande pour qu'ils le fassent, allez savoir – de passer outre toutes les questions de transport induit au niveau de ce projet-là de l'autoroute 25.

2285 Mais, j'ai cherché autant que j'ai pu sur Internet, nous aurions aimé d'ailleurs, si nous avions disposé du temps nécessaire, plusieurs des membres de la Coalition se sont concertés, nous avons approché certains universitaires pour voir si on ne pourrait pas faire une étude de la littérature sur ces questions-là au niveau nord-américain pour des projets semblables.

2290 Bon, évidemment, le fait qu'on ait décidé de ne pas répéter la période de... alléguant que ç'avait été fait en 2002, donc qu'on ait sauté une étape de l'audience du BAPE, a fait en sorte qu'on n'a pas pu faire ça. Les gens que nous avons rencontrés nous disaient: «Écoutez, on est bien prêts à vous aider, mais pour faire ce genre d'étude-là, il nous faut au moins trois mois.» Alors, de toute évidence, ça n'a pas été le cas.

2295 Mais, toutes les études que moi j'ai vues, les études qui ont été citées jusqu'à maintenant ici démontrent toutes que ce genre de projet-là amène à terme – et là on peut s'obstiner sur qu'est-ce qu'on veut dire par «à terme», est-ce que c'est 3 ans, est-ce que c'est 5 ans, est-ce que c'est 10 ans – plus de congestion routière, plus de voitures, plus d'étalement urbain.

2300 Je pense que le fait que la Coalition de la 25 et certains de ses membres comme Greenpeace aient pu rallier des gens comme l'Union des producteurs agricoles sur cette cause-là, ce n'est pas tous les jours qu'on voit des groupes comme Greenpeace et l'UPA à la même table partageant une cause commune. J'ai un ami qui a dit que -- il a passé proche de s'étouffer avec son café quand il a vu ça, mais je pense que ça illustre bien à quel point ce projet-là fait l'unanimité ou à peu près contre lui.

2310 On parlait tout à l'heure des questions de qualité de l'air. Alors, on l'a signalé tout à l'heure. Hier, c'était la 21e journée de smog à Montréal, alors qu'en moyenne, il y en a 7.9 par année. Donc, l'été n'est pas commencé; on n'est pas rendu à la moitié de l'année 2005 et on a déjà atteint presque trois fois la moyenne des épisodes de smog pour la grande région de Montréal, ce qui est évidemment très préoccupant.

2315 En faisant une revue de la littérature sur les questions liées au transport et à la qualité de l'air, on a trouvé plusieurs études, certaines que nous avons mentionnées dans le cadre de notre mémoire, d'autres que j'ai trouvées au cours des derniers jours en faisant des recherches. Par exemple, une étude publiée dans *Pulmonary Reviews* où – je vais lire le titre en anglais parce que c'est en anglais – *Study . Fewer cars equal fewer asthma exacerbation.*

2320 On a trouvé l'exemple, par exemple, de ce que les Américains ont fait dans le cadre des Olympiques d'Atlanta où on a à toutes fins pratiques fermé le centre-ville à la circulation routière, donc à la voiture. On a mis en place des mesures de transport en commun importantes et on nomme donc les Olympiques de 96. Et on a noté des diminutions importantes d'ozone au sol. On a noté des diminutions importantes de -- dans cette étude-là, en fait, on fait référence aux enfants qui sont admis dans des centres hospitaliers ou l'équivalent aux États-Unis de centres de la santé et on a observé des diminutions donc de 11 à 44 % du nombre d'admissions.

2330 J'ai cherché autant comme autant des études qui me montraient: «Nouveau pont = moins de problèmes respiratoires» ou «Nouveau pont...». J'en ai pas trouvé. Et je vous assure, je n'ai pas fait preuve de mauvaise volonté, mais je n'ai simplement pas trouvé d'étude. S'il y en a, elles sont assez bien cachées.

2335 Je vous ai donné un exemple américain, j'aurais pu aussi vous donner l'exemple de l'activité *En ville sans ma voiture*. Donc, selon certains articles dans les médias québécois, en avril dernier, où on a pendant une journée fermé le centre-ville à la circulation automobile. On parlait, j'entendais le maire de l'arrondissement de Montréal-Nord parler du problème du bruit et des problèmes de pollution atmosphérique aussi dans l'arrondissement. On partage certainement leurs inquiétudes, mais on est tout à fait en désaccord avec eux quant aux solutions à apporter à ces problèmes-là.

2340 Permettez-moi de vous lire quelques phrases d'un article du *Devoir* sur les résultats de la journée sans voiture, que vous connaissez probablement déjà, mais je pense que ce n'est pas inutile de se les rappeler.

2345 «Aux moments les plus calmes de la journée de 2004, la mesure de bruit enregistrée était de 50 décibels alors que la semaine suivante, au même endroit et à la même heure, elles étaient de 80 décibels. En ce qui a trait à la qualité de l'air, les équipements d'Environnement Québec ont enregistré une baisse de 90 % du taux de monoxyde d'azote et de 100 % du monoxyde de carbone dans l'environnement sans voiture.»

2350 Et là il y a quelqu'un qui est cité d'Environnement Québec:

«Réduire le nombre de voitures en circulation améliore grandement la qualité de l'air et du coup, la santé de la population est bonifiée.»

2355 Encore une fois, j'ai essayé de trouver des études qui nous démontraient qu'on arrivait au même résultat en construisant de nouvelles infrastructures routières, comme celle prévue par la 25. Et là évidemment, on pourrait débattre – vous allez probablement le faire – dire: est-ce que c'est le cas pour des voies de contournement comme l'autoroute 30?

2360 Nous, on ne s'oppose pas à l'autoroute 30, sauf au tracé en milieu agricole, en partie pour les mêmes raisons qu'on s'oppose au projet de la 25 parce qu'on va perdre - selon les chiffres du MAPAQ, du ministère de l'Agriculture, de la Pêche et de l'Alimentation du Québec - on va perdre 768 hectares. Donc, c'est une des pertes les plus importantes au Québec dans les dernières années, selon l'UPA et selon même le MAPAQ. Donc, on s'oppose au tracé en milieu agricole
2365 mais on ne s'oppose pas à l'autoroute 30 parce qu'il y a de toute évidence une certaine cohérence. On peut concevoir que ça va servir de voie de contournement.

Mais comme on n'a pas d'étude sur le camionnage, par exemple, dans le cas de la 25, l'est de Montréal, l'est de Laval, on se tire aux cartes un peu sur cette question-là. On nous dit que

2370 peut-être ça va aider à réduire le camionnage, mais il faut se fier sur quoi? Sur la pensée magique pour penser que c'est vraiment le cas?

2375 Au niveau des déplacements de population, on le sait, 4 % des gens qui habitent dans l'est de Laval et la région de Mascouche, Terrebonne, ont besoin de se rendre dans l'est de Montréal. Alors, est-ce qu'on va construire un pont pour déplacer 4 % de la population de l'est de Laval et de cette couronne-là? Est-ce que le jeu en vaut vraiment la chandelle? J'en doute.

2380 On a parlé d'évaluation d'impacts. Et je tiens à vous rappeler qu'en 2001, les responsables de l'évaluation environnementale du ministère de l'Environnement avaient conclu que, et je cite:

«Nous sommes d'avis que l'étude est actuellement irrecevable et que l'initiateur devrait répondre aux questions que vous retrouverez dans le document en annexe.»

2385 On a, c'est vrai, apporté des compléments d'information dans le cadre de la présente audience par rapport à celle de 2002. Nous, on a trouvé très peu d'information qui répondait aux questions qui étaient posées dans le document annexe tel qu'élaboré en 2001. Alors, si cette étude-là, elle était irrecevable en 2001, pour nous, elle l'est tout autant aujourd'hui.

2390 Sur les choix de transport, sur les options, bon, vous le savez, nous avons fait un sondage, je ne vais pas en parler beaucoup, et ce qui ressort, et c'est vrai, nous avons fait ce sondage-là sur l'île de Montréal pour toutes sortes de raisons, entre autres des raisons financières, la préférence de la très grande majorité des personnes sur l'île de Montréal, c'est le transport en commun.

2395 Alors, quand on leur pose la question sur le pont: «Est-ce que vous voulez un pont, oui ou non?» Les gens sont assez partagés. Ce n'est pas 50-50. Il y a plus de gens qui veulent de pont, c'est vrai. Mais quand on leur dit: «Entre un pont et plus de transport en commun?» Bien, là, il y a une proportion, on pourrait dire écrasante, on parle de 76 % des gens qui préfèrent le transport en commun à la construction d'un nouveau pont. Et ce qui est intéressant du 76 %, c'est qu'il y a plus
2400 de 50 % de ça, ce sont des automobilistes. Alors, ces gens-là même reconnaissent, réalisent les bénéfices des investissements dans le transport en commun.

Je ne vais pas revenir sur l'étude de SECOR qui a été faite pour la Chambre de commerce de Montréal.

2405 Peut-être deux éléments avant de terminer. Le fait qu'on n'a pas étudié dans le cadre de la présente audience les alternatives. Alors, on essaie, pour dorer la pilule, le gouvernement a fait quelques annonces, train de banlieue vers Mascouche, tout ça, mais il n'y a pas eu de plan – et je pense que monsieur Vaillancourt le faisait valoir de façon tout à fait éloquente plus tôt – il n'y a pas eu d'étude d'une alternative de façon globale. Quels sont nos objectifs de déplacements de
2410 personnes, de marchandises? Quelles sont les options qui s'offrent à nous?

Bon, nous, on a fait l'exercice de façon sommaire, c'est vrai, mais les membres de la Coalition de la 25 ont proposé un projet alternatif au prolongement de l'autoroute 25 et ça vous a été présenté par monsieur Perreault, cet après-midi. Nous, on l'a repris dans notre mémoire.

2415

Donc, finalement, pour la moitié du coût du projet de la 25 – et là, on parle du coût initial, c'est sans les dépassements de 25 à 30 % auxquels on doit s'attendre – on déplace donc plus de gens en transport en commun, beaucoup plus de gens en transport en commun. On parle d'à peu près 13 000 usagers de plus pour la moitié du prix. Alors, de toute évidence, cette étude-là aurait dû être faite par les promoteurs du projet.

2420

Là, il faut dire aussi évidemment que je n'ai pas pu participer à la première partie de ces audiences-là, j'étais aux Nations-Unies à Bonn, mais à la lecture des transcripts, on croit comprendre qu'il y a une divergence d'opinion entre le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs en ce qui a trait à qui constitue le promoteur de ce projet-là, à qui le certificat d'autorisation va être émis? Est-ce que c'est le ministère des Transports ou est-ce que c'est le partenaire privé?

2425

Les ministères au sein du gouvernement du Québec ne semblent pas s'entendre là-dessus, mais, bon, le promoteur ou un des promoteurs du projet aurait dû faire cette étude-là sur les alternatives au niveau des objectifs de déplacements, au niveau des coûts, au niveau des objectifs évidemment de réduction de la pollution, que ce soit les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique.

2430

J'aimerais en terminant vous relire – dans le mémoire, nous en avons mis deux – je vais prendre le temps d'en relire seulement une, mais des conclusions auxquelles le BAPE est arrivé dans des projets qui ne sont pas des projets en transport, c'est vrai, c'était des projets en énergie, notamment celui de TransCanada Énergie Bécancour où le BAPE concluait que – et là, en fait, je ne cite pas l'entièreté de votre conclusion mais:

2435

2440

«La commission est d'avis que ce choix ne se justifie que si toutes les autres possibilités ont été épuisées. Or, la démonstration n'a pas été faite à ce jour.»

Je pense que ce qui s'appliquait dans le cas du projet de TransCanada Énergie à Bécancour s'applique certainement dans le cas de l'autoroute 25. Le BAPE élaborait par la suite:

2445

«Avant de recourir à une centrale au gaz pour combler la demande supplémentaire en électricité et assurer une sécurité énergétique, il importe d'exploiter le potentiel d'une stratégie intégrée.»

2450

Si vous êtes au courant d'une stratégie intégrée au niveau de la question des transports au Québec, faites-nous le savoir le plus tôt possible.

Je ne vais pas vous résumer, Monsieur le président, les conclusions du rapport du BAPE dans le cas de la centrale du Suroît, je pense que vous êtes familier avec ces conclusions-là, mais

2455

le BAPE arrivait à des conclusions tout à fait semblables à celles du projet de TransCanada Énergie.

2460 Alors, pour toutes ces raisons-là, nous croyons que le BAPE doit rejeter le projet de l'autoroute 25, qui n'est pas un projet en fait, mais qui est un scénario de projet, renvoyer le gouvernement à la table à dessin, qu'on nous propose une véritable consultation publique sur un véritable plan, comme ça doit normalement être le cas au niveau du BAPE. Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

2465 Merci pour votre mémoire.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

2470 Merci beaucoup, Monsieur Guilbeault. En fait, un des problèmes majeurs qu'on rencontre évidemment à Montréal, c'est le nombre d'automobiles qui augmente sans cesse, qui a une progression constante. Mais il arrivera quand même à un moment donné qu'il y aura une limite. On ne peut pas avoir plus que quatre voitures par personne, ça deviendrait exaspérant et il n'y aurait plus de possibilité.

2475 Est-ce que vous avez regardé les scénarios, vous avez donc analysé les scénarios pour l'avenir en ce qui a trait à la croissance du parc automobiles dans la région montréalaise? Est-ce que ça a attiré votre attention? Est-ce que vous l'avez fait?

M. STEVEN GUILBEAULT :

2480 Oui, absolument. Que ce soit d'un point de vue de croissance du parc automobiles ou d'augmentation des émissions de gaz à effet de serre, on sait que le secteur des transports représente près de 40 % des émissions de gaz à effet de serre au Québec. On parle de 70 % des
2485 émissions d'oxyde d'azote qui est évidemment un des principaux précurseurs du smog urbain. Alors, peu importe de quel point de vue on le regarde, c'est effectivement très préoccupant.

2490 Nous avons un gouvernement qui se revendique du développement durable. Nous croyons que le développement durable ne peut pas s'incarner tant que la problématique des transports ne sera pas adressée de façon adéquate. Nous avons proposé qu'on mette de l'avant l'équivalent d'un Kyoto de la route au Québec, c'est-à-dire qu'on se donne des objectifs quantifiables, quantifiés, des objectifs dans le temps. Et là on pourrait procéder dans une mécanique tout à fait semblable à celle de Kyoto.

2495 On pourrait se dire, par exemple, d'ici 2010, nous allons plafonner l'augmentation du nombre de véhicules sur les routes du Québec. Et là, bien évidemment, il faut se donner les moyens d'atteindre ces objectifs-là. Comment est-ce qu'on fait ça? Bien, il faut augmenter l'offre de transport en commun et là, l'offre comprise de façon très globale, que ce soit au niveau de nouveaux services, d'augmentation de la fréquence, de tarifs plus abordables et, ainsi de suite.

2500

Vous avez posé la question, je pense, à monsieur Dauphin, hier, sur la question des péages. Nous sommes tout à fait en faveur de la question des péages, pas juste sur le projet ou le scénario de l'autoroute 25, mais sur l'ensemble des voies d'accès à l'île de Montréal, parce que, oui, c'est une façon, c'est un désincitatif, si vous me permettez l'expression, à l'utilisation de la voiture personnelle. Ça permettrait évidemment, si c'était fait de façon adéquate, de financer le transport en commun. Alors, si on est sérieux quant au développement durable, si on est un tant soit peu sérieux quant à l'atteinte des objectifs du Protocole de Kyoto au Québec, ça doit passer par un plan ambitieux au niveau des transports au Québec et notamment par la réduction à terme du nombre de voitures sur nos routes. Et là, est-ce qu'on se donne 10 ans, 15 ans pour faire ça? Je pense qu'on peut en débattre. Il y a probablement des meilleures façons que d'autres d'y arriver mais faisons le débat. Et là jusqu'à maintenant, c'est passablement difficile de le faire.

2505

2510

M. JULES DUFOUR, commissaire :

2515

Merci. Je pense qu'il y aura une présentation – c'est cette semaine – il y aura une présentation du plan...

M. STEVEN GUILBEAULT :

2520

... de transport.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

2525

... de transport auquel vous avez participé, j'imagine. Et il y a aussi la CMM qui devrait en arriver avec des consultations globales au niveau de l'agglomération, au niveau des transports. Alors, je pense que les arbitrages pourront se faire à ce moment-là et que le Plan de développement durable du Québec pourrait, à ce moment-là, être appliqué dans la région montréalaise selon les justification qu'il poursuit. J'aimerais avoir vos commentaires là-dessus.

2530

M. STEVEN GUILBEAULT :

2535

Et on souhaite ardemment que le Québec, comme on nous le promet depuis deux ans, que le Québec accouche de son plan de mise en oeuvre du Protocole de Kyoto, parce qu'il y a une série d'engagements au Québec de différents gouvernements, le précédent, le gouvernement actuel, des résolutions unanimes de l'Assemblée nationale sur la question du Protocole de Kyoto. Alors, on attend avec une très grande impatience que le gouvernement accouche de ce plan-là.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

2540 Merci beaucoup.

M. STEVEN GUILBEAULT :

2545 Merci, Monsieur Dufour.

LE PRÉSIDENT :

2550 Monsieur Guilbeault, justement pour revenir sur la question d'un plan de réduction, bon, on peut voir, la première partie d'audience il était question, on posait des questions au ministère de l'Environnement à ce sujet-là et on nous disait qu'il y avait encore des négociations entre le Québec et Ottawa. Mais, par contre, on n'a pas été capable non plus de savoir, du moins du côté des transports, parce qu'on pouvait dire le Québec argumente du côté de production d'électricité ou d'énergie, en tout cas pour les résidentiels, l'industrie, etc., bon, que le Québec faisait une relativement bonne figure à l'échelle canadienne, mais il restait, par exemple, du côté du transport, 2555 bon, la situation pouvait se comparer à la moyenne canadienne ou, en tout cas, à l'ensemble du Canada.

2560 N'êtes-vous pas d'avis, par contre, sans nécessairement qu'il faille attendre une attente Québec-Canada sur Kyoto, est-ce que c'est possible d'après vous que le Québec puisse avancer des objectifs de réduction pour l'automobile seulement? Donc, on pourrait commencer sectoriel quitte à sauver du temps?

M. STEVEN GUILBEAULT :

2565 C'est ce que l'on fait valoir auprès du gouvernement du Québec depuis très longtemps. Le gouvernement du Québec n'a pas toujours été très transparent quant à cette question-là. Parce qu'il faut bien comprendre que la négociation avec le gouvernement fédéral sur la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto porte largement, pas exclusivement mais largement, sur la question des grands émetteurs qui n'est qu'une portion du plan de mise en oeuvre et qui n'est qu'une portion en fait particulièrement au Québec, une petite portion de nos émissions de gaz à effet de serre 2570 versus, par exemple, le secteur des transports.

2575 Alors, que le gouvernement du Québec se serve de l'excuse des négociations avec le fédéral pour retarder la mise en oeuvre d'un plan ou d'une partie d'un plan sur l'atteinte des objectifs de Kyoto, ça relève de la mauvaise foi pour nous. Je suis tout à fait d'accord avec vous.

2580 Je pense que notamment dans le secteur des transports, ce n'est pas de la faute au fédéral. Bon, on peut toujours dire que le fédéral pourrait nous donner plus d'argent pour financer certains systèmes de transport en commun, mais il y a un paquet de choses que le gouvernement du Québec pourrait faire, qui sont dans ses champs de compétence au niveau de la réglementation, au niveau des incitatifs.

2585 Le gouvernement précédent avait mis en place un incitatif à la hauteur de 30 quelque millions par année pour une déduction fiscale pour les types de transport en commun, qui avait été salué partout à travers le Canada. Bon, cette mesure-là, on l'a retirée, mais il y a un paquet de choses qu'on pourrait faire rapidement pour favoriser l'adoption des transports en commun et pour tenter de réduire les émissions dans le secteur des transports. Et on n'a pas besoin d'attendre le gouvernement fédéral pour faire plusieurs de ces mesures-là.

2590 **LE PRÉSIDENT :**

2595 Parce que je me posais la question, on est curieux de voir le document que Montréal va utiliser pour sa consultation sur le plan de transport, parce qu'une des questions que je me posais après avoir entendu monsieur Dauphin hier, c'est:: est-ce que Montréal va se donner une cible de réduction en transport? Autrement dit, pour l'île de Montréal, mais disons que si elle s'en donnait une cible, elle peut dire 6 % de réduction par rapport au niveau de 90, par exemple, mais par contre, elle se heurterait rapidement rendue aux ponts de la Rive-Sud ou de la Rive-Nord, bien là, elle n'a pas de contrôle direct sur ce qui se passe dans la grande région métropolitaine.

2600 Alors, c'est pour ça que je m'étais dit, bien, ça veut dire que tant qu'on n'a pas de cible au niveau de l'automobile, ça devient difficile de faire l'exercice. Donc, je ne veux pas anticiper mais on va suivre de près ce que Montréal va faire jeudi et on va voir s'ils ont des cibles.

2605 **M. STEVEN GUILBEAULT :**

2610 C'est intéressant cette notion-là de... on parle en fait d'initiative, de leadership, je pense. On regarde la Californie, un état sous l'administration américaine de monsieur Bush qui pourtant va de l'avant, s'est fait battre une première fois devant les tribunaux américains par l'administration Bush et les compagnies automobiles sur ses standards sur l'efficacité énergétique et les émissions des voitures, qui reviennent à charge, redéposent un plan un peu modifié de standards.

2615 Pourtant, ces gens-là sont aux États-Unis d'Amérique et peuvent le faire. Et, nous: «Ah! bien c'est compliqué, vous savez. On ne peut pas faire ça...» Pourtant, eux, ils le font. Et là l'Oregon embarque, New York embarque. Alors, on attend quoi là? Une invitation écrite de George pour procéder dans ce dossier-là? Je trouve qu'il y a un manque criant de vision et de leadership dans ce dossier-là au Québec. Et au Canada, hélas!

2620 **LE PRÉSIDENT :**

2620 Très bien. Alors, je vous remercie pour votre présentation.

M. STEVEN GUILBEAULT :

Merci beaucoup, Messieurs.

2625

LE PRÉSIDENT :

Alors, nous allons maintenant inviter monsieur Simon Allaire-Vigeant et monsieur David Milot du Forum jeunesse de l'île de Montréal. Bonsoir, monsieur! Donc, j'imagine que vous êtes soit monsieur Allaire-Vigeant ou monsieur Milot?

2630

M. SIMON ALLAIRE-VIGEANT :

Monsieur Milot n'est pas là malheureusement, ce soir. Il avait un empêchement. Donc, je suis Simon Allaire-Vigeant.

2635

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

2640

M. SIMON ALLAIRE-VIGEANT :

Donc, je me présente. Bonjour, Monsieur le président! Bonjour, Messieurs les commissaires! Mon nom est Simon Allaire-Vigeant. Je suis vice-président du Forum jeunesse de l'île de Montréal. Je suis très heureux d'être parmi vous ce soir pour présenter notre mémoire dans le cadre de l'audience présentement en cours. C'est toujours un plaisir.

2645

Je vais commencer par dresser un petit plan de mon allocution, à expliquer le cadre d'analyse que le Forum a adopté face au projet et, ensuite, expliquer chacun des éléments qui a ressorti de l'analyse en question.

2650

Premièrement, le Forum jeunesse a analysé le projet dans un cadre large parce que certains détails précis étaient malheureusement absents des devis pour les raisons que mes collègues ont exprimées et que vous connaissez très bien. Donc, on s'est borné à l'analyse du concept, donc du scénario même du projet.

2655

Nous avons également analysé ce scénario selon certains critères, c'est-à-dire particulièrement le Plan de développement durable du gouvernement du Québec qui est en consultation actuellement, qui n'est pas adopté. Mais nous avons jugé qu'il serait intéressant d'étudier le projet aux yeux des principes du développement durable et du plan en question, comme s'il était en vigueur, ça serait le cas pour le projet actuellement.

2660

Nous avons également analysé le projet en fonction du Protocole de Kyoto, de ses objectifs qui ont été ratifiés par le gouvernement du Canada. Donc, nous croyons que ça fait partie du contexte essentiel au présent projet. Et nous avons également pris en compte les grandes

2665

orientations prises dans la région métropolitaine aux cours des dernières années. Par exemple, le Plan d'urbanisme, le Plan stratégique de développement durable et, ainsi de suite. Donc, nous avons observé le projet dans son contexte global.

2670 Finalement, nous avons trouvé intéressant de comparer le présent projet aux alternatives qui existent pour répondre à la même problématique. Donc, nous ne croyons pas que le projet devrait être analysé dans son absolu mais bien en comparaison avec les alternatives qui sont ouvertes à nous dans le même domaine, pour répondre aux mêmes besoins.

2675 Pour ce qui est du domaine du transport, nous avons jugé que le projet ne ferait pas un grand rapport investissement versus efficacité en transport. C'est-à-dire qu'on s'est rendu compte que de nombreux projets offraient un meilleur rendement pour les sommes investies au niveau du déplacement des personnes dans l'est de l'île de Montréal.

2680 Il faut comprendre que la plupart des jeunes Montréalais et Montréalaises n'ont pas d'automobile, pour diverses raisons. Soit parce qu'ils n'en ont pas les moyens. Il faut comprendre qu'à Montréal, le niveau de vie n'est pas si élevé que ça, surtout dans les quartiers de l'est de l'île et que de nombreux jeunes n'ont pas les moyens de se payer une automobile, donc qui sont dépendants des modes de transport actif: vélo, marche, et du transport en commun. Donc, nous voyons difficilement comment un pont et une autoroute pourraient répondre à leurs besoins de transport qui sont malgré tout criants.

2685 Je dois dire d'ailleurs que le Forum jeunesse partage entièrement la problématique visée, c'est-à-dire le problème de transport dans l'est de Montréal. Nous sommes en accord avec le principe voulant que l'offre de transport dans l'est est déficiente et que ça occasionne des pertes de temps élevées pour les gens qui désirent se déplacer vers le centre de la ville, la plupart du temps pour travailler ou pour étudier.

2690 Alors, nous privilégions les modes de transport alternatif. Quand j'utilise le mot «mode de transport alternatif», j'entends les modes de transport actif, soient le vélo et la marche, ainsi que le transport en commun. Parce que nous croyons qu'il est le meilleur moyen de lutter à la fois contre l'étalement urbain, d'offrir un transport adéquat aux personnes qui l'utilisent, à tous, à toutes les personnes qui habitent sur l'île de Montréal et également d'atteindre les objectifs en réduction de gaz à effet de serre que propose le Protocole de Kyoto.

2700 Nous trouvons aussi que le projet de pont de la 25 au niveau du transport manque de cohérence avec certains grands projets de transport ou de décisions en ce sens qui ont été prises dans la région de Montréal. Je peux faire entre autres référence au métro à Laval. Nous trouvons que le message envoyé aux citoyens de la couronne nord est quand même un peu étrange, si on met en service des nouvelles stations de métro pour rejoindre Laval, alors qu'en même temps, on construit un nouveau pont pour rejoindre Laval.

2705 Alors, on se demande, est-ce que le message, c'est: «Prenez le transport en commun» ou le message, c'est: «Prenez votre voiture.» Ce n'est pas clair avec les deux projets côte à côte.

2710

Il faut aussi dire que le projet de la rue Notre-Dame qui a été évalué précédemment, on est arrivé à la conclusion qu'on voulait plus un boulevard urbain qu'une autoroute en tranchée. Si la Ville de Montréal a pris position, de nombreux intervenants sur l'île ont pris position dans le même sens. Et puis que nous voyons mal comment le projet de prolongement de l'autoroute 25 et des voitures nombreuses qu'il amènerait sur le territoire pourrait concilier avec cette approche, peut-être plus boulevard urbain, donc à moins grande capacité de la rue Notre-Dame.

2715

2720

Nous avons également proposé donc, puisque nous rejetons le projet du pont de la 25, on a proposé des alternatives. Parce qu'à notre avis, il en existe. Elles sont à la page 11 de notre mémoire. Je vais les résumer rapidement, elles sont nombreuses. Il est bien sûr qu'on propose ces alternatives-là en transport en commun, qu'elles soient jumelées à des modes de transport actif, c'est-à-dire le vélo et la marche, en mettant en place des moyens d'intermodalité. Entre autres, il est possible d'arrimer au système de transport en commun des supports à vélo. Comme déjà Terrebonne le fait, à Montréal, des supports à vélo sur les autobus. Donc, c'est des modes d'intermodalité qui sont possibles pour faire des courtes distances en transport actif et plus longues en transport en commun, rendant les deux systèmes interreliés et plus efficaces.

2725

2730

Pour ce qui est du transport en commun, nous appuyons, bien sûr, les nombreux projets que l'AMT a présentement à l'étude. Entre autres, le prolongement du métro vers Anjou; le train de banlieue reliant Montréal, Rivière-des-Prairies et Repentigny et un autre train de banlieue reliant Montréal, Saint-François de Laval, Terrebonne et Mascouche.

2735

On privilégierait aussi le prolongement de la ligne bleue plus à l'est d'Anjou, sous forme peut-être d'un train léger pour limiter les coûts. On sait que les coûts de métro sont relativement élevés, tandis que le train léger offre un meilleur rapport qualité-prix pour les zones un peu moins peuplées du bout de l'île, mais qui offrirait un excellent service par rapport à ce qu'il y a actuellement.

2740

Et, bien sûr, on aimerait ça que les pistes cyclables utilitaires soient développées dans l'est de la ville, elles sont plutôt rares actuellement, et qu'elles soient arrimées au système de transport en commun. Par exemple, on pense entre autres au viabus de l'est qui pourrait être un bon système pour la partie sud de l'est de l'île.

2745

Mais comme on a analysé le projet selon les principes du développement durable, on ne s'est pas limité à l'aspect transport, mais on a également étudié les aspects sociaux et environnementaux, puisque, bon, on se rappelle que le développement durable, il y a trois aspects d'égale importance: soient l'économique, le social et l'environnemental.

2750

Donc, entre autres, au niveau environnemental, on est particulièrement préoccupé par le sort réservé à l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau De Montigny qui est situé à une très grande proximité, si ce n'est sur le lieu prévu pour le prolongement de l'autoroute 25. Je vous rappelle que le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal ciblait cet écoterritoire-là comme étant primordial pour l'est de la ville, puisqu'il se situe dans un lieu actuellement peu pourvu en espaces

2755 verts importants. Donc, nous croyons que les citoyens de ce secteur de l'île devraient avoir accès à des espaces verts de qualité, à la fois socialement et environnementalement.

2760 Il faut dire aussi que cet espace vert pourrait s'orienter dans le cadre de la Politique de protection des espaces naturels de la ville qui ciblait différentes mesures à adopter pour les écoterritoires comme celui de ruisseau De Montigny.

2765 Il faut aussi ajouter que le projet, à notre avis, empêcherait une excellente chance de développer le réseau bleu dans l'est de la ville. Je vous rappelle que le réseau bleu est une initiative pour développer ou renaturaliser les berges de l'île, pour donner accès aux berges et aux résidants, puis un peu revaloriser le caractère insulaire de Montréal. On est convaincu que le réseau bleu serait un excellent attrait touristique et un excellent atout pour les citoyens de l'île dans leur vie quotidienne. Donc, on privilégierait peut-être l'utilisation de ce secteur où le pont est prévu, entre autres avec les îles Boutin, Rochon et Lapierre situées à très grande proximité pour créer un parc riverain qui pourrait à la fois abriter des espèces importantes et également offrir un lieu récréatif important aux citoyens de cette région.

2770 Finalement, on a étudié l'impact du projet sur la vie dans les quartiers centraux de Montréal. On est très préoccupé par l'effet sur l'étalement urbain. On se rappellera que, bon, si on construit un pont, à long terme, il n'y a aucun doute qu'on va ajouter de nouvelles voitures sur l'île. Or, les nouvelles voitures vont entraîner probablement une circulation plus abondante, bruit et pollution. Or, c'est souvent les critères le bruit, la pollution et la sécurité dus à la présence de voitures qui fait que les jeunes familles subissent des pressions importantes pour quitter l'île de Montréal.

2780 Alors, le Forum jeunesse propose depuis de nombreuses années de favoriser les jeunes familles de rester à Montréal, de promouvoir que les jeunes familles résident à Montréal. Parce qu'on sait bon qu'elles ont tendance à quitter la ville, puis que si on veut une ville vivante et diversifiée, ça prend des jeunes familles, ça prend des enfants.

2785 Et on n'oublie pas aussi que l'effet de l'automobile sur la santé ne fait aucun doute, avec l'épisode de smog entre autres qui cause la mort prématurée de près de 2 000 personnes par année sur l'île. C'est quand même important comme impact et bonifie encore cet effet négatif aurait certainement un effet sur l'étalement urbain et pousserait les gens à s'établir plus loin, qui ferait qu'il y aurait des nouvelles voitures et, ainsi de suite. Donc, c'est un cercle vicieux qu'on aimerait briser.

2790 D'ailleurs, le Plan stratégique de développement durable de la Ville préconisait de briser ce cercle-là. Il a été adopté tout récemment, il y a deux mois à peine et il disait qu'il fallait mettre fin à ce fameux cycle: plus d'autos, et plus d'autos, et plus d'autos, qui dégrade la qualité de vie dans les quartiers centraux.

2795 Il faut aussi dire que si on veut pouvoir densifier la Ville de Montréal, développer l'est de la ville entre autres, il ne faut pas ouvrir de nouveaux terrains au développement. Il faut comprendre

2800 que les prix des terrains de la couronne nord sont beaucoup plus bas que ceux de l'actuelle île de Montréal et, de plus, une précision au dernier recensement. Près de 32 % des terrains de l'île de Montréal sont moyennement ou fortement contaminés, ce qui est des coûts supplémentaires pour leur achat et leur mise en valeur. Donc, à notre avis, ça peut juste nuire au développement de l'île de Montréal.

2805 Justement, ça va nous empêcher de boucher les trous de la trame urbaine montréalaise et de rentabiliser entre autres les services publics. Parce qu'on sait que ça prend une certaine densité de population pour rentabiliser les services publics à Montréal et puis qu'on souhaite développer l'île en priorité, sans toutefois dire qu'il ne faut pas développer les banlieues ou le pourtour de l'île, mais que la priorité doit être mise sur l'île de Montréal, dans les terrains vacants actuellement, et de densifier les secteurs à très faible densité.

2810 Ça fait le tour. Peut-être finalement présenter ce qu'est le Forum jeunesse de l'île de Montréal, présenter d'où viennent ces recommandations-là. Le Forum jeunesse est un regroupement d'organismes jeunesse de l'île de Montréal. Il compte actuellement plus de 26 jeunes issus des organismes sur son C.A. Et on tient chaque année un événement régional jeunesse, d'où on consulte environ plus de 100 personnes, 100 jeunes impliqués dans les organismes de Montréal de tous les secteurs, autant de la culture, de l'éducation, les secteurs socio-économiques, socio-communautaires, du sport et loisir.

2820 Et puis, notre réflexion se base bien sûr sur l'opinion de ces centaines de jeunes-là à chaque année qu'ils nous font part. Vous trouverez en annexe du mémoire, la déclaration des jeunes Montréalais sur laquelle on se base pour justifier notre argumentation. Et cette année, dernièrement, il y a à peine un mois, encore une fois 100 jeunes se sont rassemblés pour faire un programme politique des jeunes Montréalais.

2825 Et on retrouve dans ce programme-là, de nombreuses actions en transport en commun, en développement des espaces verts. C'est clairement défini que les jeunes souhaitent briser le cycle toujours plus d'automobiles. Donc, sur ce, je vous remercie de votre attention et je vous souhaite une bonne fin de soirée. Je sais qu'il est tard. Un peu plus et je présentais peut-être le 15 juin au lieu du 14. Donc, merci beaucoup.

2830 **LE PRÉSIDENT :**

2835 Merci pour votre mémoire. Deux petites questions. La première vient de surgir. Vous avez mentionné 32 % des terrains industriels sont moyennement ou fortement contaminés dans l'île de Montréal. Par hasard, est-ce que vous auriez la source de ça? Parce qu'on en discutait cet après-midi.

M. SIMON ALLAIRE-VIGEANT :

2840 Oui. C'est une donnée qu'on avait citée dans notre mémoire sur le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. La source, je n'ai pas retranscrit la source, c'est mon erreur d'ailleurs. Je m'en

suis rendu compte ce matin, mais je n'ai pas le mémoire d'urbanisme avec moi. Je crois que c'est le recensement du ministère de l'Environnement du Québec. C'est un recensement qui est quand même relativement ancien. Je pense que ça remonte à 97-98, mais je ne suis pas sûr de l'année.

2845 Mais si vous voulez, je peux peut-être transmettre par courriel la source.

LE PRÉSIDENT :

2850 Si jamais vous la voyez. Mais de toute façon, O.K. on a la source du ministère. On pourra aller voir sous la rubrique du site du ministère «terrains contaminés», peut-être que c'est là qu'on aurait l'état de situation. Je vous remercie pour cette petite information-là. Je vais aller vérifier cette source-là.

2855 En page 10, vous parlez, vous dites *Nous sommes d'avis qu'un plan concerté de développement des modes de transport alternatifs dans l'est de l'île de Montréal et sa banlieue devrait être élaboré en concertation avec les résidents de ces quartiers de l'île.*

2860 Là, vous dites l'île de Montréal et sa banlieue. Donc, on déborde du cadre de Montréal. Mais, pour vous, quel serait le meilleur forum pour que ce plan-là soit ditons discuté? Bien, il y a toujours la question: qui ferait le plan? Peut-être qu'on pourrait commencer comme ça. À qui incomberait la responsabilité de faire un plan régional? Et par quel forum il pourrait être discuté? Ça serait ma question.

M. SIMON ALLAIRE-VIGEANT :

2865

Actuellement, la Ville de Montréal, ça serait de savoir que la ville prépare un plan. C'est certain que la ville peut faire des efforts pour développer un plan concerté de transport pour l'est de l'île de Montréal. Mais c'est sûr que pour ce qui est des accès à l'Île, elle n'a pas la juridiction pour le faire.

2870

Alors, je n'ai pas de proposition exacte. Je ne veux pas avancer quelque chose de précis. Ça pourrait être la CMM autant que ça pourrait le gouvernement du Québec via un plan peut-être québécois qui pourrait prévoir des mesures pour Montréal, qui pourrait faire office de plan peut-être central et concerté en transport.

2875

2880 Je ne veux pas donner une option plus précise qu'une autre, mais on est convaincu qu'un tel plan manque actuellement et que c'est donc difficile d'évaluer la pertinence du présent projet si on n'a pas de plan concerté pour l'ensemble des transports. Avec un plan, on pourrait au moins établir c'est quoi les priorités, c'est quoi les mesures qui auraient le meilleur impact sur le transport dans l'est et qui aurait le moins d'effets négatifs également sur l'environnement et sur les aspects sociaux.

LE PRÉSIDENT :

2885 C'est ça, parce qu'on peut se poser la question. Montréal a décidé de consulter sur un plan de transport, donc, ça veut dire qu'ils sentaient le besoin d'interpeller la population à ce sujet-là. Malheureusement, comme on peut voir, bon, l'initiative de Montréal est intéressante, mais le problème qu'on peut voir, ça se limite au pourtour de l'île. En tout cas, j'ai hâte de voir. On a compris que la ville sortait quelque chose jeudi. On va en prendre connaissance.

2890

Mais, en tout cas, je pense que c'est une question importante qu'on doit regarder du côté de la Commission, parce qu'il y a beaucoup de préoccupations qui sont quand même exprimées sur une base large, des préoccupations et des suggestions intéressantes, mais on est toujours pris avec le projet actuel. Donc, notre mandat, c'est d'examiner un projet particulier. Oui, on peut le mettre en relation avec des alternatives ou d'autres choix, on se comprend bien, mais pour ce qui est d'une vision globale, un, la Commission n'a pas le mandat de le faire, la Commission n'a pas non plus les moyens, ni le temps pour tout faire ça. Mais, en tout cas, c'est une préoccupation qui est très émergente à l'heure actuelle de la part de beaucoup d'intervenants qui sont venus.

2895

2900

M. SIMON ALLAIRE-VIGEANT :

La forme, il me semble que s'il y avait un plan québécois de transport, la forme qui avait été, un peu comme dans le cas de la Politique de l'eau, pourrait être reprise, où le BAPE avait été mandaté, si je me souviens bien, pour tenir des consultations dans le cadre de la politique. Donc un plan québécois, qu'on pourrait vous donner finalement un mandat plus large qui vous permettrait d'évaluer... Je comprends qu'actuellement, vous avez un mandat sur un scénario donné, limité, et je comprends votre situation. Mais n'empêche que ce que nous on dit, c'est qu'avant d'évaluer des projets précis d'une ampleur comme celui qui est actuellement à l'étude, parce que c'est un projet d'une grande ampleur malgré tout, un nouveau pont, ce n'est pas à tous les cinq ans qu'on construit ça à Montréal. Ça serait intéressant d'avoir une consultation véritable sur un plan de transport complet.

2905

2910

LE PRÉSIDENT :

2915 Très bien. Je vous remercie. Monsieur Dufour?

M. JULES DUFOUR, commissaire :

Merci beaucoup pour votre présentation. Vous avez fait allusion tout à l'heure à la coulée, à l'écoterritoire la coulée verte du ruisseau De Montigny. Je voudrais connaître un peu les activités qui se développent dans cette coulée, disons, par les jeunes. Est-ce que c'est très fréquenté par les jeunes? Est-ce que c'est valorisé actuellement? À votre connaissance.

2920

M. SIMON ALLAIRE-VIGEANT :

2925

À ma connaissance, actuellement, le territoire est principalement en friche et non développé. N'empêche que le Plan d'urbanisme de l'île de Montréal, à la page 166, si je me souviens bien, traite des écoterritoires. Et dans une annexe du plan, on ciblait les raisons et le type de développement qu'on voulait pour cette région-là.

2930

Entre autres, la principale raison pourquoi ce territoire-là est ciblé, c'est que c'est un territoire premièrement encore naturel ou pas développé. Il y a un ruisseau, un cours d'eau qui est non artificialisé, ce qui est quand même relativement rare à Montréal actuellement. Il y en a un autre dans l'ouest de l'île, puis un autre dans l'est. Je pense le ruisseau de l'Anse-à- l'Orme dans l'ouest et dans l'est, je ne me rappelle plus du nom, mais bon, ils sont relativement rares.

2935

Et le secteur, qui est le secteur entre Montréal-Nord et Rivière-des-Prairies, est un secteur où il y a peu de grands parcs. Les parcs-natures les plus proches sont celui de la Pointe-de-l'Île, complètement à l'est, puis après ça, c'est l'île de la Visitation dans Ahuntsic. Donc, c'est un secteur que la population n'a pas accès à des grands parcs.

2940

Et si je me souviens bien, le type de développement proposé est un développement, un parc linéaire, donc qui rejoindrait la rivière des Prairies à Anjou, probablement avec une piste cyclable ou bien des installations de ce genre-là, sportives, récréatives.

2945

Également, nous, on propose également la réinsertion de certaines espèces entre autres végétales, indigènes de Montréal, surtout les espèces en milieu aquatique puisque le nombre de milieux aquatiques montréalais est quand même relativement rare. Et selon notre proposition, on jumelerait ce parc linéaire à un parc riverain qui intégrerait les îles Rochon, Lapierre et Boutin, ainsi que la portion de la rive peu développée où serait le pont, où il y a entre autres la servitude d'Hydro-Québec.

2950

M. JULES DUFOUR, commissaire :

2955

D'accord. Je vous remercie beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

2960

Nous vous remercions pour votre mémoire. Alors, ceci met fin à cette présente soirée d'audience. Alors, il est maintenant 22 h 45. Nous allons mettre fin à la séance. Nous allons poursuivre demain à 13 h, pour l'après-midi. Donc, je vous invite à venir assister aux travaux de la Commission demain après-midi. Sur ce, je vous souhaite une bonne fin de soirée et une bonne nuit.

2965

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

2970

ET J'AI SIGNÉ:

LOUISE PHILIBERT, s.o.

2975