

**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 4

Séance tenue le 15 juin 2005, 13 h
Le Château Classique
6010, boulevard des Grandes Prairies
Saint-Léonard

TABLE DES MATIÈRES

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

Groupe de recherche appliquée en macroécologie.....	1
Conseil central du Montréal métropolitain.....	11
CLD Montréal-Nord.....	21
CLD Anjou.....	28
L'Association des industriels d'Anjou.....	32
Arrondissement d'Anjou.....	36
Projet Montréal.....	43
Arrondissement Côte-des Neiges/Notre-Dame-de-Grâce.....	48
Vélosentier Nord-Sud.....	53
Monsieur Francis Lapierre.....	57

M. MICHEL GERMAIN, président :

5 Je vous rappelle la façon dont nous procédons. Donc, la Commission a pris connaissance de l'ensemble des mémoires qui lui ont été acheminés. Le temps alloué pour la présentation des mémoires est de quinze minutes et on se laisse un petit peu de temps pour échanger le cas échéant avec les présentateurs de mémoires. Alors, ce que nous demandons généralement aux gens dans le cas des mémoires substantiels, c'est de tenter de faire une synthèse ; c'est évident
10 que si les gens prennent plus de quinze minutes, à ce moment-là, ça peut empêcher la Commission de poser des questions, étant donné qu'on veut autant que possible, tant que faire se peut, respecter l'ordre de présentation parce qu'on indique aux gens vers quelle heure environ ils vont passer, particulièrement les gens qui sont septième ou huitième ou neuvième sur notre liste. Donc, je demande la collaboration de tous à ce sujet.

15 Comme j'ai dit, la Commission a pu prendre connaissance des mémoires. Les mémoires sont aussi mis sur le site internet de la Commission par exemple. Ils sont aussi déposés dans les salles de consultation, ça fait que les gens qui sont intéressés particulièrement par les mémoires peuvent en faire une lecture plus détaillée.

20 Alors, sans plus tarder, je vais donner la parole. Ici, j'ai monsieur Jean-François Lefebvre et monsieur Jean-Yvan Fradet. C'est exact ?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE:

25 C'est exact.

M. MICHEL GERMAIN, président :

30 Pour les fins de la transcription, si vous pouvez vous identifier, qui est qui.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE:

35 Je suis Jean-François Lefebvre, le directeur général du GRAME et monsieur Fradet à mes côtés est le vice-président de l'organisme.

M. MICHEL GERMAIN, président :

40 Bonjour.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE:

Donc, c'est lui qui va débiter la présentation.

45 **M. JEAN-YVAN FRADET :**

Alors, nous, au GRAME, considérons le prolongement de l'autoroute 25 comme étant potentiellement nuisible au niveau de l'environnement. Les raisons sont les suivantes. Plusieurs études ont démontré que lorsqu'on accroissait la fluidité du transport en élargissant une autoroute ou en prolongeant un autoroute sans avoir d'autres moyens qui vont permettre aux gens de pouvoir se transporter, soit le transport en commun ou d'autres moyens qui pourraient permettre le transport des personnes, quand on augmente la largeur ou la fluidité sur une autoroute, l'impact généralement est positif pendant trois ans. C'est-à-dire qu'il y a bel et bien une augmentation de la fluidité sur une période de trois ans. Après cette période-là, généralement il y a un ralentissement dû au fait de l'augmentation du trafic, c'est-à-dire que les gens voient que l'autoroute roule bien, alors, les gens l'emploient, l'utilisent et, à ce moment-là, il y a de plus en plus de gens sur l'autoroute et donc, de plus en plus de congestion. Les impacts deviennent négatifs généralement après trois ans et même très négatifs, le trafic augmente.

60 Aussi, le problème avec l'augmentation de la fluidité, surtout si on prolonge l'autoroute vers une zone qui est présentement peu développée, c'est que les gens vont s'établir dans ces régions-là. Il va y avoir augmentation de la population dans les zones qui vont être développées, augmentation des banlieues. Si on n'offre aucun moyen de transport alternatif qui vont permettre aux gens de ne pas utiliser leur voiture, on croit que l'impact au niveau environnemental, au niveau de l'émission des gaz à effet de serre sera très important et même vont empêcher le Québec d'atteindre les niveaux qu'on doit atteindre pour Kyoto, les niveaux de réductions de gaz à effet de serre de Kyoto, dû au fait justement de l'augmentation de l'apport automobile sur une prolongation d'un tronçon routier de ce type-là.

70 Ça, c'est un des premiers impacts qu'on peut relever, important. Il y a plusieurs pays qui ont fait des études à ce sujet-là. On parle entre autres des Etats-Unis. Il y a la ville d'Atlanta entre autres qui a créé beaucoup de routes parce que c'est une ville centrale qui est peu peuplée, en fait, la ville centrale d'Atlanta est une ville purement commerciale, purement d'affaires et tous les gens habitent autour de la ville-centre. Ils ont donc augmenté la fluidité du transport, fait des autoroutes et tout, et automatiquement les gens affluent vers le centre-ville pour travailler et quittent le centre-ville massivement pour aller se coucher, pour aller vivre finalement leur vie en dehors de leur vie professionnelle.

Maintenant, ils ont augmenté la capacité de la ville à recevoir des voitures en pensant régler des problèmes de trafic important qu'il y avait, et, malheureusement, ça fait l'inverse. Plus ils augmentent le transport routier par automobile, pire le problème de congestion évidemment au centre-ville augmente et finalement, on se retrouve avec des problèmes de congestion plus importante. Atlanta a donc décidé de réduire la capacité de la ville-centre à recevoir des automobiles et ils se sont retrouvés avec des problèmes amoindris et donc, des impacts mineurs en augmentant le transport en commun.

85 Il y a aussi la ville en Autriche, Vienne, qui s'est retrouvée avec des problèmes majeurs de fluidité du transport dans le centre. C'est une vieille ville avec des rues étroites. Ils avaient beaucoup, au début des années 70, augmenté la fluidité du transport automobile vers la ville-centre et ils se sont rendus compte que ça ne marchait plus, que le transport routier était de plus

90 en plus congestionné, exactement comme à Paris ce qu'ils vivent comme situation présentement.
 Ils ont donc décidé de couper des rues, de réduire l'apport du transport, de fermer des tronçons
 routiers, de créer des voies réservées, de réinstaller des tramways qui avaient été coupés. Ils ont
 augmenté la capacité du transport en commun dans la ville-centre. On se retrouve d'abord avec
 un environnement de vie beaucoup plus intéressant, les gens reviennent vivre à Vienne parce que
 95 c'est un milieu qui est moins pollué, moins de poussière, moins de bruit et le transport en commun
 étant beaucoup plus efficace, ceux qui veulent vraiment sortir du centre ont les capacités, ont les
 moyens qui leur permettent de circuler entre la ville-centre et les villes périphériques.

100 On croit au GRAME que si au lieu de construire une autoroute, on augmentait la capacité
 des transports en commun par des moyens efficaces comme un train par exemple qui desservirait
 l'est de la ville, un train qui irait vers les tronçons est de l'Île de Laval, on pourrait facilement réduire
 les impacts environnementaux plutôt que d'augmenter la capacité automobile qui elle pourrait à ce
 moment-là engendrer des apports négatifs au niveau entre autres des buts qu'on essaie
 d'atteindre pour le Protocole de Kyoto, les gaz à effet de serre.

105

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE:

Je vais continuer en mentionnant que dans notre rapport, on souligne toute l'analyse, je
 dirais l'analyse théorique et en même temps les études qui appuient certaines qui démontrent
 110 justement les deux façons de percevoir l'impact que va avoir un projet routier. Ce qui permet de
 comprendre pourquoi est-ce que certaines études ont pu être sorties qui arrivaient avec la
 conclusion qu'il y avait une réduction de la consommation de carburant, une réduction des
 émissions de gaz d'effet de serre.

115 Ces études-là, si on regarde à la page 3 du document qui est le résumé, c'est reproduit
 également un peu plus loin dans le document, on voit qu'il y a une relation strictement linéaire qui
 sert de modèle dans ces études-là où on regarde simplement le fait qu'en accroissant la vitesse
 moyenne des véhicules, on suppose qu'il n'y a aucun changement, donc, qu'on a les mêmes
 véhicules, on augmente leur vitesse et ça réduit les consommations par véhicule, par unité par
 120 kilomètre parcouru et donc, ça fait une réduction à la fin des émissions. Donc, il faut comprendre
 que certaines études qui sont arrivées avec cette conclusion-là, et vous en avez eues, avaient ce
 modèle-là.

125 Le deuxième modèle, celui qu'on considère comme étant le seul qui est vraiment valable
 dans la vraie réalité, c'est le modèle qui tient compte des rétroactions, des feedback.
 Dans celui-là, vous avez le fait d'avoir soit une fluidité du trafic accrue, mais qui implique à ce
 moment-là des effets indirects, accroissement de l'utilisation de l'automobile, mais en même
 temps, réduction transfert modale, un accroissement de l'utilisation d'un certain côté de ceux qui
 peuvent opter pour l'auto, qui en ont déjà, qui vont l'utiliser davantage, mais le fait également
 130 d'avoir une partie de la population qui va aussi transférer, donc, du transport en commun, et c'est
 un peu malheureux et absurde, mais au moment qu'on termine bientôt le métro à Laval, sur lequel
 on se plaint qu'il a été un peu plus coûteux que prévu initialement, on aurait la conséquence de
 faire en sorte qu'on favorise même un transfert d'une partie de ses utilisateurs.

135 Et l'autre élément, c'est effectivement le fait qu'on va créer une nouvelle demande, notamment dans les secteurs de l'Est de Laval qui vont être maintenant ouverts au développement résidentiel et autre.

140 Ce que ça amène à ce moment-là, c'est l'option du bas que vous avez dans le modèle. Le fait d'avoir cet accroissement d'utilisation de l'automobile va entraîner... bon, vous avez une congestion qui augmente, mais si vous avez une gestion de la congestion plutôt qu'une façon de vouloir tenter théoriquement de l'éviter, on se retrouve à avoir une réduction globale de la consommation de carburant. Et ce que démontrent les études, notamment sur la ville de Perth qu'on cite à la page 4, on voit que là où vous avez le plus de fluidité de trafic dans les quartiers périphériques, si vous voyez les secteurs, si vous avez le chiffre 6, c'est les plus loin, 1, 2, 3, 4, 5, 145 6, plus on s'éloigne du centre-ville, et plus on s'éloigne du centre-ville et plus on a une augmentation globale de la consommation d'essence.

150 Par contre, c'est là qu'on se retrouve à avoir la consommation la plus faible par kilomètre parcouru. Effectivement, en banlieue, vous avez moins de trafic pour les gens qui circulent à l'intérieur de Laval, aller au dépanneur à Laval va prendre moins d'essence qu'aller au dépanneur en auto au centre-ville, toutes choses étant égales. Par contre, si vous avez globalement un mode de développement qui favorise une explosion de l'utilisation en secteur périphérique, à ce moment-là, vous avez... c'est très très clair et toutes les études... et ça, on vous donne un exemple, on cite Newman et Kenworthy qui ont analysé 32 villes à travers le monde et qui arrivent à cette 155 conclusion-là de façon systématique.

160 C'est vraiment... ce n'est pas en cherchant la fluidité des autos, mais en cherchant la fluidité des personnes, ce qui n'est pas pareil. C'est pour ça qu'on citait même dans notre document le fait de la voie réservée sur le Pont Champlain, que quelqu'un avait même envisagé de retirer à certains moments, et par contre, il y a plus de gens qui prennent la voie réservée qu'il y en a qui prennent chacune les autres voies qu'on voit prises par les automobilistes. C'est une question de perception.

165 Ça veut dire que : Est-ce qu'un citoyen québécois qui prend la voie réservée vaut quatre fois moins qu'un citoyen qui prend son auto tout seul? Bien, c'est ça le commentaire qu'on pourrait avoir face à cette réflexion-là.

170 Ce que ça nous amène, on a un concept nouveau qu'on mentionne à la fin du mémoire. Je ne répéterai pas les détails des présentations, donc on disait de miser sur le métro, train de banlieue comme l'a indiqué monsieur Fradet et des voies réservées à développer, notamment Pie IX, Papineau. Donc, on appuie dans ce sens-là ce que le Conseil régional d'environnement de Montréal a recommandé.

175 Par contre, on irait un peu plus loin, et ça touche un peu aussi la question des péages. On a indiqué que les péages routiers, on est pour le principe des péages routiers, mais justement, les péages routiers devraient permettre d'éviter la construction de telles infrastructures et non pas justifier une telle infrastructure que celle qui est proposée actuellement avec le pont sur la 25.

180 Dans ce sens-là, on va un peu plus loin dans l'analyse pour proposer, pour dire qu'on
pourrait même aller vers ce qu'on appelle des voies réservées à haute densité. Et on pense que
ce concept-là peut permettre d'aller beaucoup plus... en fait, d'élargir, d'ajouter, je dirais, un outil
additionnel, mais tout en misant davantage dès le début sur le renforcement de toutes les
185 infrastructures de transport en commun tel que proposé et que les développements soient faits et
planifiés en conséquence à ce moment-là. Donc, favoriser le développement davantage proche
des infrastructures notamment des gares, etc., pour faire en sorte que là où il y aura du
développement, ça soit beaucoup plus accessible en transport en commun à ce moment-là.

190 Donc, je pense que ça termine notre présentation. J'aurais deux minutes d'avance. Je
suis sûr que vous allez avoir une ou deux questions de toute façon.

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

Très bien, je vous remercie.

195 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE:**

Je vous ai surpris.

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

200 Alors, merci beaucoup, Messieurs, pour votre présentation. J'aurais une première
question qui a trait à la page 27, vous parlez d'un fardeau, vous dites que c'est un fardeau financier
inutile, l'autoroute 25. Est-ce que vous pouvez penser que toute nouvelle route au Québec ne
pourrait pas être construite et puisse s'autofinancer avec les usagers avec le principe du
205 développement durable, de l'utilisateur-payeur? Est-ce que ce serait envisageable? Sans penser
évidemment à toutes les autres conséquences, mais quand... je vais vous poser une autre
question sur la congestion, mais quand il s'agit d'une urgence disons qu'une nécessité.

210 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE:**

210 Je pense que là, il faut distinguer. Nous, je pense qu'on a essayé d'avoir une approche, je
dirais, sans doctrine, pardonnez l'expression. Il faut faire une distinction entre la situation où on a
Montréal qui est quand même enclavée, c'est une île, et l'impact qu'a l'ajout d'une nouvelle
infrastructure qu'elle soit financée ou non par un péage. Peut-être que si le péage était
215 excessivement élevé, qu'on arriverait à un stade où il permettrait de payer et le métro et les voies
réservées et le train, mais je ne pense pas qu'à ce moment-là, il y a un promoteur qui serait
intéressé à faire en sorte que son infrastructure ne se rentabiliserait pas si elle avait à elle seule le
devoir de compenser pour l'ensemble des impacts qu'elle implique.

220 Par contre, il y a une grande différence avec si on a une région qui est complètement
isolée, qui pourrait être en Abitibi ou ailleurs, et le fait de dire : Est-ce que ça vaut la peine, est-ce

que c'est justifié de mettre une voie d'accès pour rejoindre cette région-là? Donc, ce n'est pas du tout le même contexte.

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

O.K. On peut penser à la 175 dans ma région, la route de la Réserve des Laurentides.

230 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE:**

C'est ça. Mais on ne s'est pas compromis dans le mémoire à aborder chacun des projets, mais on indique dans notre analyse, à la base, il n'y a pas un dogme comme quoi aucun projet routier ne peut être fait, mais il y a un problème quand ceux qui veulent justifier les projets routiers arrivent en disant : «On a une réduction de gaz à effet de serre si on construit le pont sur l'autoroute 25 et ça justifie le projet.» Donc, scientifiquement et objectivement, c'est complètement faux. Si on a d'autres raisons de le faire et que ça justifie, que les bénéfices l'emportent sur les coûts, ça peut être une autre paire de manches, mais les arguments qu'on a entendus, le fait que ce soit considéré comme un outil pour réduire les émissions et réduire la congestion, c'est faux dans le contexte montréalais d'une île qui a déjà une capacité d'accueil qui n'augmentera pas. Il ne faut pas penser que si on augmentait une voie d'accès, on va tout augmenter tout le réseau et tous les espaces de stationnement et tout, et tout.

240
245 Donc, il faut vraiment faire une différence entre aussi la question de la fluidité versus la congestion également. C'est pour ça que je mentionnais ce que les chercheurs Newman et Kenworthy soulevaient, c'est qu'il faut gérer la congestion et non pas rechercher une fluidité qui risque d'être temporaire et de donner plus de problème de congestion.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

250 Très bien, vous l'avez bien démontré dans votre mémoire. Merci. L'autre question que je voulais vous poser, vous avez fait allusion à l'étalement urbain possible, donc, l'expansion urbaine vers le nord-est. Vous dites que l'étalement urbain a des coûts élevés, à la page 11, pour la collectivité, vous le démontrez.

255 À votre avis, quelles sont les projections démographiques les plus susceptibles de se produire à Montréal? Vous présentez trois scénarios, mais à votre avis, selon vos études, comment vous voyez... parce que la croissance ne sera pas infinie. Il va avoir à un moment donné une halte à la croissance. On ne peut pas imaginer Montréal... le Québec n'est pas en grande progression démographique.

260 **M. JEAN-YVAN FRADET :**

Le problème présentement à Montréal, c'est que la ville est quand même au niveau de la population qui peut être accueillie par Montréal, la population a une certaine limite parce qu'il y a quand même des secteurs industriels, des secteurs résidentiels. Nous, on n'a pas de problème à ce que les périphéries soient développées en tant que telles en autant que les impacts environnementaux soient globalement minimales si on peut dire.

Si on développe une infrastructure autoroutière, on considère d'après les études qu'on a faites, qu'on a consultées, qu'on a compilées, généralement lorsque l'on augmente la capacité de résidence dans un secteur, si on ne fait pas un apport important de transport en commun qui va permettre la fluidité du transport, les gens s'ils sont encouragés à utiliser leur voiture par exemple comme dans un secteur, on s'est perdu un petit peu plus tôt en s'en venant ici, dans Anjou, il y a un secteur résidentiel complètement enclavé, alors, on ne peut que rentrer à une place et que sortir par la même place, c'est impossible pour un transport en commun de circuler dans ces secteurs résidentiels-là : il faut absolument que les gens utilisent leur voiture.

Nous, on croit que le développement est possible si le développement tient en considération la capacité des gens à se déplacer en transport en commun. Je crois qu'on considère que Montréal peut continuer à se développer et va continuer à se développer si on augmente la fluidité du transport en commun, si on améliore les services. Je crois que c'est là que le nœud gordien se trouve. C'est qu'on augmente la fluidité du transport automobile vers le centre-ville comme par exemple avec l'élargissement de la route Notre-Dame, qui est tout à fait un autre dossier, le centre-ville de Montréal a déjà atteint sa capacité et dépasse sa capacité d'absorption d'automobiles dans les rues. Les rues ne peuvent en prendre plus, mais on continue à vouloir pousser le transport vers le centre-ville. C'est un mauvais calcul qui a des impacts négatifs au niveau de l'environnement, au niveau de l'augmentation des gaz à effet de serre et au niveau de la pollution sonore, de la pollution... etc., de plein de niveaux de pollution.

Donc, notre point de vue, c'est que le développement est une bonne chose s'il est pensé en fonction d'une amélioration de la fluidité des transports en commun et donc, pour une réduction globale des gaz à effet de serre pour qu'on puisse atteindre les buts qu'on s'est fixés pour Kyoto.

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE:

Vous me permettez d'ajouter quelque chose sur le même point? Oui, mon collègue a dit qu'il y a place à Montréal pour le développement, mais il ne faut pas oublier aussi que le problème au niveau de l'étalement urbain, c'est que les familles ne considèrent pas le kilométrage, mais ce qu'on appelle le budget-temps pour décider du lieu où ils vont se rendre.

Et à partir du moment où on accroît même temporairement la fluidité par une nouvelle infrastructure routière, les gens vont se déplacer plus loin, vont aménager et vont être les premiers à protester dans trois ans qu'effectivement ce n'est plus aussi intéressant qu'ils le pensaient, mais c'est trop tard, ils se sont installés là et eux vont réclamer un quatrième, ou un cinquième, ou un

305 sixième ou un huitième pont à ce moment-là pour essayer de retrouver ce qu'ils ont eu pendant la première année, ce qui les a incités à aller s'établir là.

310 Ensuite, on mentionne aussi dans notre rapport qu'il y a un problème au niveau démographique aussi, donc, un risque de se retrouver avec des personnes âgées qui pourraient être proches des centres d'emploi alors que la population active aura été s'établir plus loin. Ce qui est un peu absurde. Il faut tenir compte aussi de la baisse du nombre de personnes par logement aussi. Donc, on a tous ces facteurs qui font en sorte qu'il n'y a pas de justification à favoriser cet étalement-là et qu'il y a un triple danger d'accroître les coûts à long terme et une mauvaise gestion à long terme.

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

D'accord. Alors, je vous remercie beaucoup.

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

Par contre, le dernier commentaire que vous venez de faire me fait sursauter un peu. Est-ce que votre proposition, c'est de sortir de force les personnes âgées de leur logement ?

325 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE:**

330 Pas du tout, du tout. C'est de faire en sorte qu'on favorise un développement intergénérationnel qui permet de répondre à tous les besoins de toutes les classes de société, de tous les âges, proche des accès de transport en commun et ne pas faire en sorte que ceux qui se déplacent beaucoup se retrouvent à habiter très très loin, des jeunes familles, et que ceux qui se déplacent moins soient juste à côté des métros, ce qui est un peu illogique.

M. MICHEL GERMAIN, président :

335 Mais comment on fait ça à ce moment-là ? On met plusieurs familles dans le même logement ?

M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE:

340 Non, non, c'est les développements qui doivent être faits pour avoir dans la construction et l'aménagement de quartier. On a dit qu'il y avait place à Montréal pour du développement, mais à ce moment-là, il faut avoir du développement de condo, de multi-résidentiel, des logements sociaux, des logements... etc. Il y a un ensemble de mesures qui font en sorte qu'on peut réussir à répondre à tous les besoins.

345 Parce que les gens qui vont... on parlait du budget-temps tout à l'heure, c'est pour certaines contraintes qui font en sorte que les gens veulent s'établir un peu plus loin, mais si on

offre aux gens la capacité d'avoir un logement convenable plus proche des infrastructures, en général le choix tend à se rapprocher. Mais souvent les gens n'ont pas nécessairement d'options.

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

355 Ce n'est pas évident effectivement. Moi, je prends mon cas personnel à moi, je pense que c'est par nos cas, nos expériences qui nous permettent souvent de mieux voir. J'ai vécu longtemps dans le quartier Montcalm. Les endroits où j'allais jouer quand j'étais jeune, c'était des terrains disons non développés. Maintenant ces terrains-là ont tous été remplacés parce qu'il y a eu une densification énorme, à peu près comme 40% plus de logements maintenant dans ce secteur-là même si la population a fortement diminué ; mais maintenant les endroits où j'allais jouer comme à la balle molle, etc., c'est des blocs de 10 ou 15 étages qui sont là.

360 Ça veut dire que les jeunes qui sont encore dans ces coins-là n'ont pas beaucoup d'alternatives. Quelqu'un m'avait dit, on en discutait ce matin, il dit : «Oui, mais vous avez des Plaines pas tellement loin.» Où je restais, moi, les Plaines, c'était à peu près à un kilomètre de là. Je ne vois pas à ce moment-là, à l'âge de cinq ans ou de six ans, aller jouer sur les Plaines. L'entrée la plus proche des Plaines était à un kilomètre. Parce qu'après ça, c'est à peu près tout ce qui reste actuellement disons comme alternative. Donc, c'est-à-dire que si on densifie le tissu urbain dans un quartier, qu'est-ce qu'il reste comme endroit pour les jeunes familles ? Parce que là, vous dites : «On va prendre les terrains vagues et on va les développer pour accueillir des jeunes familles.» Et parallèlement à ça, par exemple dans le cas de Montréal, on a dit : «On veut avoir 8% d'espaces verts» et là, on se rend compte... même plus que d'espaces verts, mais de terrains pour faire des écoterritoires, à ce moment-là, les derniers espaces non développés, si on a construit des tours de 10 étages, ça veut dire qu'on va avoir des grands secteurs de Montréal où les écoterritoires, ça va être 0%.

375 J'essaie de voir comment on peut concilier tout ça. Parce que si je veux dans Anjou par exemple, si 99% du territoire de la ville d'Anjou par exemple est développé, comment Anjou va faire pour avoir 8% d'écoterritoires sur son territoire ? Donc, ça veut dire qu'il faut qu'elle démolisse des habitations, il faut qu'elle démolisse des industries pour créer, renaturaliser des espaces. Alors, comment on concilie tout ça ? C'est ça que j'ai beaucoup de misère à voir.

380 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE:**

385 D'abord, soulevons que la population du Québec augmente quand même peu, ce qui a été soulevé par votre collègue tout à l'heure. Ce qui veut dire qu'il y a une partie des logements, beaucoup des banlieues actuelles ont été construites dans les années 60, 70, ce que ça veut dire, c'est qu'il y a beaucoup de logements, de résidences même en banlieue actuellement qui vont se libérer pour des gens qui veulent vraiment aller en banlieue sans qu'on n'ait nécessairement besoin d'artificiallement provoquer la construction ou l'aménagement de nouvelles banlieues sur les mêmes types.

390 Donc, il y en a de la place qui va se faire. À partir du moment qu'on crée des habitats qui permettent à une partie, je dis bien une partie, il faut jouer à la marge, on ne cherche pas un mode

de vie, on n'impose pas un mode de vie pour tout le monde, on fait en sorte qu'on réussisse à répondre à tous les besoins avec le moins de coût et d'impact globalement pour la société, il suffit à ce moment-là qu'à la marge, il y ait une partie, et là on parle de la Ville de Montréal, c'est assez grand, donc, on parle de nouveaux développements qui permettent de répondre à une partie de la population; il y a une partie des gens de banlieue qui veulent revenir aussi pour différentes raisons, les enfants sont plus vieux, etc., il y a beaucoup... on a une baisse du nombre de personnes par logement, ça traduit aussi ce phénomène-là. Bon.

Puis il y a des gens qui se retrouvent... vous parlez d'expérience personnelle, moi, j'ai vécu la banlieue aussi, j'ai vécu la ville, ma mère est encore toute seule dans son bungalow à Boucherville. Bon. Je ne vous dis pas qu'à un certain moment, elle ne va pas vouloir se rapprocher un peu plus. Puis si elle va vivre avec son chum un jour, parce que ça fait longtemps qu'ils se côtoient sans vivre ensemble, ben, ça va faire une maison déjà de libérée. Bon, trêve de plaisanterie sur les exemples personnels.

Il ne faut pas voir les choses de façon dogmatique parce que c'est sûr que si on les voit de façon dogmatique, il y a des blocages systématiques à toute solution. Par contre, ce qui est proposé avec l'autoroute 25, si le but est de favoriser clairement l'étalement urbain, à ce moment-là, que ce soit dit. Mais si le but, et qui est annoncé, c'est de réduire la congestion pour la population qui est là, ce n'est pas la même chose. Le problème, c'est qu'il y a des intérêts divergents qui ne se prononcent pas nécessairement toujours et qui n'osent pas mettre toutes les cartes sur la table.

Ce qu'on mentionne, c'est que oui, il y a de la place. Puis densification, vous avez mentionné, il y a moyen de faire des bons développements qui intègrent une partie d'espaces verts et je peux dire comme expérience, j'ai plus d'espaces verts maintenant à Lachine dans un bloc où j'ai des grands parcs à côté et le bord de l'eau que j'en avais à Boucherville avec un grand terrain, mais pas beaucoup de parcs parce que tout le monde avait des grands terrains. Donc, mes enfants ont plus de place pour jouer que moi j'en avais quand j'étais à Boucherville. Ça fait que ça peut être relatif. C'est de la moyenne densité et c'est pas mal plus urbain et c'est beaucoup plus proche... C'est un exemple.

Mais ça veut dire qu'on peut faire un aménagement qui tient compte des espaces verts et que la densification ne se fait pas juste en ne faisant que plus de logements, mais en laissant des espaces pour les parcs, etc. Donc, un bon aménagement permet de répondre à l'ensemble de ces besoins-là. Par contre, l'étalement urbain ne répond à aucun de ces besoins-là sauf d'une façon très, je dirais fugitive, où chacun se retrouve, chaque famille avec un grand terrain, avec des coûts beaucoup plus grands, et une deuxième et une troisième voiture qu'ils ont à financer, ce qu'ils ne pensaient pas nécessairement au début, ce qui rajoute.

On parlait de l'accès. Il y a une famille sur six qui a acheté une maison qui a de la difficulté à la payer, qui actuellement est très mal prise. Est-ce que ça veut dire que d'encourager des gens à aller nécessairement s'établir dans un milieu où les infrastructures imposent des coûts plus grands à la famille, est-ce que c'est ça le meilleur cadeau qu'on peut leur faire? Ou faire en sorte

qu'on leur donne des accès à des meilleurs services qui permettent de réduire leur coût globalement de déplacement.

440 C'est un impact qui est très grand. Je pense qu'il faut ramener ça au projet de la 25. Ce n'est pas l'audience sur l'ensemble du développement du Québec, je pense que c'est clair, mais il faut amener ça à une perspective. Ce projet-là, est-ce qu'il est un gain pour la société québécoise tenant compte de où il est placé, tenant compte des objectifs qu'il vise. Si on regarde dans ce contexte-là, même si on appuie le concept de péage routier, tel que c'est présenté là, non, ce n'est pas un gain, c'est un recul et un coût. Et ce coût-là, ça va être payé par l'ensemble de la société.

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

Très bien. Alors, je vous remercie pour votre mémoire.

450 **M. JEAN-FRANÇOIS LEFEBVRE:**

Merci.

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

Nous allons maintenant inviter monsieur Gaétan Châteauneuf et madame Afifa Maaninou, j'espère que je le prononce correctement, du Conseil central de Montréal Métropolitain.

460 **M. GAÉTAN CHÂTEAUNEUF:**

Bonjour. Je tiens à remercier dans un premier temps le BAPE de nous permettre de nous entendre ici cet après-midi. Peut-être brièvement vous situer le Conseil Central du Montréal Métropolitain de la CSN.

465 Le Conseil Central, c'est l'organisme régional de la CSN, il y en a treize comme ça au Québec; nous, on représente les syndiqués qui sont sur l'île de Montréal, l'île de Laval et aussi le Nunavik et la Baie James. Si on a ce secteur-là, c'est parce que c'est plus facile d'accès pour eux lorsqu'ils veulent des services : ils prennent l'avion. Sinon, ils seraient obligés de prendre l'avion, débarquer à Montréal, repartir vers soit la Côte-Nord... Mais on va surtout s'attarder aujourd'hui sur la question de Montréal et Laval puisque la majorité de nos membres se situe dans ces deux secteurs-là.

475 Donc, on regroupe 565 syndicats qui sont affiliés à la CSN, donc, autour de 87 000 travailleuses et travailleurs répartis dans 1 200 lieux de travail différents. Donc, on a des gens du secteur public, du secteur privé, de la métallurgie et en particulier également, on représente des syndicats du transport en commun. On a deux syndicats à Montréal : le Syndicat des employés d'entretien dont j'ai été le président pendant plusieurs années et le Syndicat des commis divisionnaires. On représente également l'ensemble des syndicats de la Société de transport de Laval.

480

Comme Conseil Central, bien sûr, notre rôle, c'est tout l'aspect de l'appui à la mobilisation, de l'appui au syndicat, mais également au niveau politique, au niveau des enjeux régionaux, nous sommes grandement impliqués dans divers dossiers dont celui de l'environnement. Je vous dirais qu'on travaille en étroite collaboration depuis plusieurs années avec le Conseil régional d'environnement et on fait partie d'ailleurs de la coalition contre l'autoroute 25.

485

490

En fait, dès 2002, nous avons été de ceux qui ont sollicité qu'il y ait des audiences publiques du BAPE pour qu'on puisse faire le débat sur le prolongement de l'autoroute 25. Donc, on a revendiqué les audiences. Dès le départ, on s'est prononcé défavorablement à ce pont, au prolongement. D'ailleurs, on a même fait un débat en congrès il y a trois ans sur cette question-là avec nos membres et on a adopté à l'effet de ne pas ajouter de nouveaux liens routiers à ce moment-là entre autres entre Montréal et Laval, mais il y avait également à l'époque, si vous vous rappelez la Commission Nicolet, il y avait aussi un débat pour bâtir un pont entre Montréal et la Rive-Sud.

495

500

En fait ma présentation comme le mémoire l'a fait va être en trois parties. Donc, sur le processus de consultation, sur les impacts de cette construction et les pistes de solutions suggérées. Je vais passer sur les deux premiers sujets plutôt rapidement pour m'attarder un peu plus sur les solutions. Parce que je pense qu'il y en a plusieurs qui ont eu l'occasion depuis deux jours de vous faire part des différents commentaires que je vais vous faire, que je vais vous résumer de toute façon.

505

Tout d'abord sur la question du processus, en fait, on est un peu... on pense qu'il nous manque des éléments pour se prononcer. Tout l'aspect du projet en partenariat public-privé est absent. On manque de données pour intervenir, on est plus devant un concept que devant un projet. Donc, le ministère des Transports nous présente un concept en disant : «Regardez, on va avoir un pont, on va avoir probablement tant de piliers, mais on va laisser au partenaire privé le soin de nous présenter ou d'innover ou de nous présenter un projet.

510

Le problème, c'est que c'est au moment du BAPE qu'on peut intervenir et ce n'est pas au moment où le partenaire privé va présenter son projet, il va être un peu trop tard. Donc, il y a aussi un certain nombre de questions qui ont été posées et qui demeurent sans réponse justement à cause de ce manque d'information.

515

L'autre élément que j'aimerais souligner, c'est le manque... en fait, on aurait dû avoir un certain nombre d'études sur d'autres alternatives, par exemple si on avait seulement fait du transport en commun, favoriser le transport, mis des mesures, des infrastructures de transport en commun, qu'est-ce que ç'aurait été le résultat sur la congestion?

520

Je trouve que dans une certaine mesure, on se retrouve devant probablement des études un peu complaisantes de la part du ministère des Transports qui... justement des études qui visent à favoriser la construction d'un pont plutôt que d'avoir des études plutôt objectives nous présentant un certain nombre d'hypothèses et de scénarios.

525

D'ailleurs, sur le manque d'information, on est intervenu avec d'autres groupes, entre autres avec la coalition auprès du gouvernement fédéral sur... on s'est adressé au ministère des Transports, au ministère des Pêches. D'ailleurs, j'ai eu une réponse la semaine dernière du ministère des Transports qui, lui-même, refuse de se prononcer actuellement parce qu'il ne connaît pas tous les détails au niveau du projet comme tel et il annonce qu'au moment où il aura le projet en PPP, il se prononcera à ce moment-là. Peut-être qu'il y aura des consultations publiques.

530

535

Imaginez, nous, comme citoyens, qui ont à intervenir aux audiences du BAPE, on veut intervenir sur ce projet de PPP et on n'a pas ces données-là. Comment nous, on peut le faire alors que même le ministère au niveau fédéral ne le fait pas, lui? Il attend d'avoir toutes les données, mais nous, on nous demande d'intervenir.

540

Aussi, je vous dirais que dans le processus, on déplore également que la période d'information qu'il y avait il y a deux ans n'ait pas été reprise. Je comprends que ce n'est pas vous qui en êtes les responsables, ce n'est pas vous qui avez décidé, mais je voulais quand même souligner que pour nous, il me semble que c'est une étape importante. Le projet a été modifié depuis deux ans. Donc, il aurait été intéressant que... peut-être d'autres gens de la population auraient été intéressés à avoir cette période d'information et ça aurait aussi donné du temps aux gens pour se préparer... donner un peu plus de temps, d'autant plus qu'il nous manque pas mal de données.

545

550

Sur la question du recours au PPP, vous savez que pour nous, la CSN, on est fondamentalement contre de transférer nos services publics vers des partenariats publics-privés. Dans ce cas-ci, il nous apparaît que c'est un service public, c'est un bien collectif que sont nos routes et le céder à l'entreprise privée, ça nous apparaît extrêmement dangereux.

555

Là encore, ç'aurait été intéressant d'avoir un peu d'études de ce qui s'est passé ailleurs, par exemple au Nouveau-Brunswick où les coûts ont explosé, où le gouvernement a dû récupérer l'infrastructure, et, dans ce cas-là, ça a occasionné des coûts considérables à la population.

560

Aussi l'exemple de l'autoroute 407 à Toronto. Selon de quel côté on se place, si j'étais un financier, j'en ai entendu écho, pour eux, c'était d'excellents placements, mais pour le citoyen qui a à payer le péage à chaque jour, d'autant plus que les gouvernements à l'époque avaient promis que jamais le péage augmenterait de plus de 2% par année, mais on a vu qu'en dedans de cinq ans, là aussi les coûts ont explosé. Ça a augmenté de 200% Puis avec aucune possibilité... le gouvernement a essayé de légiférer, d'intervenir, mais aucune possibilité : on est devant un contrat privé, donc, il n'y a pas de moyen...

565

Puis l'autre élément qui m'a assez surpris la semaine dernière, je lisais dans *La Presse*, même avec péage, probablement que le gouvernement serait obligé de subventionner par-dessus pour permettre la rentabilité sur ce pont-là.

570 Peut-être un dernier élément sur la question dans les PPP. Il m'apparaît assez
illogique actuellement de construire un pont en PPP, d'autant plus qu'on parle de plus en plus
de Kyoto, de la réduction des gaz à effet de serre. Là, on met un pont privé qui pour être
rentable, il faut qu'il y ait des gens qui l'utilisent, donc, on va se retrouver avec un promoteur
qui va faire la promotion de l'utilisation de son pont pour le rendre rentable pour redonner des
575 redevances à ses actionnaires. Moi, il me semble qu'on est un peu à contre-courant de la
tendance actuellement.

Ça m'amène sur les impacts négatifs, particulièrement autour de l'augmentation des
gaz à effet de serre et le respect du protocole de Kyoto. Les intervenants précédents l'ont
580 soulevé, probablement que les premières années, on va améliorer la fluidité, mais à plus long
terme quand on regarde les expériences passées, si on regarde l'autoroute 13 par exemple qui
devait décongestionner la 15, bien, on a congestionné les deux. Puis si on regarde ce qui se
passe autour de la 13, tout le développement qui s'est fait là, résidentiel autant que
commercial, ce n'était rien pour améliorer la congestion. On a permis de développer des
585 terrains vacants et on s'apprête à faire la même chose dans l'Est de l'île de Laval.

Quand je regarde... je pense que j'ai vu dans les tablettes à dessin de la Ville de Laval
où déjà ils ont l'idée d'avoir un parc industriel, puis un quartier résidentiel, je pense que ce n'est
pas pour rien que le maire Vaillancourt est très favorable au pont. Il pense au développement
590 de sa ville, mais il oublie que le développement de sa ville va se faire au détriment de la grande
ville et qu'on va aller réinjecter des nouveaux véhicules.

Et là-dessus, là aussi les études ne sont pas très explicites sur toute la question de
l'induction des véhicules. Le fait qu'on crée une nouvelle infrastructure, on permet justement à
595 des gens qui étaient en transport en commun, et là, quand on a à choisir un matin entre
prendre notre voiture assis à l'air climatisé à écouter la radio ou de s'entasser dans un autobus
plein, pas d'air climatisé, souvent mal adapté, ben, si on sent que ça va aller un petit peu plus
vite, il y a des chances qu'on délaisse l'autobus ou le transport en commun et qu'on se dirige
vers notre automobile, puis qu'on aille engorger. C'est là qu'on dit qu'avec un certain temps,
600 on risque de se retrouver avec le même problème qu'on voulait régler à ce moment-ci.

L'autre élément, je pense, qu'il manque dans les études, c'est toute la question du
camionnage. On nous a dit : «Bon, il y a le camionnage», moi je pense, en tout cas quand je
regarde ce secteur-là, ben, il n'y a pas grand industrie à moins que... ben, c'est ça, Laval va
605 nous créer un parc industriel et là, on va créer le besoin de camionnage. Mais en même temps
le camionnage, est-ce qu'il est certain qu'il va prendre ce pont-là d'autant plus qu'ils sont
souvent à essayer, eux aussi, à travailler à meilleur coût. Donc, s'il faut payer pour prendre le
pont, peut-être qu'il va organiser ses routes pour prendre les ponts non payants. Et là, il va
aller congestionner nos ponts non payants et c'est le citoyen qui va dire : «Ben là, je suis
610 congestionné, je vais aller sur le pont payant.» Donc, on va faire payer les externalités encore
aux citoyens.

Moi, il me semble qu'il aurait fallu avoir de meilleures études. Quand je regarde ce qui
se passe, où vont ces routes-là, quand on sort de la 25, on tombe dans des champs, on tombe

615 à Terrebonne, à Mascouche, il n'y a pas de grosses industries lourdes là à part qu'on est dans
des villes dortoirs, oui, on a des centres d'achats, mais à part ce camionnage qui va me livrer
les marchandises, il n'y a pas beaucoup de circulation. À mon avis, la problématique du
camionnage se situe plus autour de l'autoroute de contournement qu'on veut faire et le
prolongement de l'autoroute 30.

620 Bon. On a abordé dans notre mémoire la question de la santé publique. Je vais
passer rapidement parce qu'il y en a qui l'ont fait mieux que moi, je pense que c'est hier ou
avant-hier, le Département de la santé publique de Montréal. Mais je pense que ce n'est pas
un secret pour personne, l'augmentation de la pollution a des impacts sur la santé. On voit de
625 plus en plus d'épisodes de smog à Montréal. Je pense que le fait d'installer une nouvelle
infrastructure routière risque de nous amener plus de véhicules et donc, l'augmentation de gaz
à effet de serre.

630 Je voudrais peut-être juste rajouter un petit élément, parce que j'ai vu dans la
documentation, je pense que c'est du ministère des Transports que, bon, avec les années, on
va améliorer la performance des véhicules, ils vont être moins polluants. C'est peut-être vrai,
mais il faut considérer que si on ajoute des véhicules, ces véhicules-là à un moment donné, ils
ont une fin de vie, ils faut en disposer et cette disposition de pneus, de... ce n'est pas toujours
récupérable. On est souvent obligé de l'enfouir dans l'environnement et, ça aussi, ça crée des
635 gaz à effet de serre. On n'en parle pas beaucoup de ce phénomène-là, mais si on ajoute des
véhicules, il faut aussi en disposer à un moment donné. Donc, vient tout l'aspect de la gestion
des matières résiduelles qui peuvent occasionner des gaz à effet de serre et ça, il me semble
qu'on devrait l'aborder un peu plus.

640 L'impact sur les terres agricoles, je laisserai l'Union des producteurs agricoles en parler
un peu plus. On le soulève, ils l'ont dénoncé. D'ailleurs, ils dénoncent la disparition de terres
agricoles cultivées dont le tiers des terres à Laval, 700 hectares d'excellentes terres soit dit en
passant.

645 Sur la question du milieu naturel de la Rivière des Prairies, comme je vous disais
tantôt, on a adressé des lettres aux différents ministères. Deux nous ont répondu qu'ils
étudieraient la question. Je fais juste penser au niveau des poissons dont l'esturgeon jaune, il
y avait un reportage cette semaine disant que même à cause des piliers d'Hydro-Québec, il y
avait un certain nombre de ces poissons-là qui s'échouaient, qui mouraient, qui se cognaient
650 sur les pylônes. Alors, qu'est-ce que ça va être avec un pont autoroutier alors qu'on n'en
connaît pas la structure? C'est un peu difficile à ce moment-ci de pouvoir se prononcer.

655 L'impact également sur les écoles. La Commission scolaire de Montréal a souligné
l'impact de l'étalement urbain pour l'île de Montréal où d'année en année, elle est obligée de
procéder à la fermeture d'écoles. De 1994 à 1999, on a vu 14 établissements scolaires se
fermer parce que la population se déplace vers les banlieues et à ce moment-là, on est obligé
d'investir en banlieue pour rebâtir de nouvelles écoles. L'impact aussi sur la pauvreté, mais là
encore, je n'irai pas plus loin puisqu'ils sont probablement pas mal plus habilité que moi pour
en parler.

660

En fait, je veux garder un peu de temps pour parler plutôt des solutions. On est de plus en plus dans la région de Montréal sensibilisé aux aspects des gaz à effet de serre. De plus en plus de gens sont conscients des accords de Kyoto; je pense que les différents gouvernements se sont engagés à respecter les accords de Kyoto. Particulièrement avec la bataille qui a eu lieu contre la construction de la centrale du Suroît. Je pense que la population est de plus en plus sensible aux effets de la pollution dans les deux sens, les effets conscientisés, les effets des gaz à effet de serre, moi aussi, on le voit par l'étude de la santé publique, sensibilisée parce que physiquement elle en absorbe les coûts.

665

670

Et de plus en plus, les gens, et je vous dirais tous les intervenants, qu'ils soient pour ou contre le pont, nous disent : «On est tous favorables au transport en commun.» Le problème, c'est qu'on est en débat ici pour parler d'un pont. J'aurais aimé mieux être en audience publique sur l'environnement pour parler d'infrastructure de transport en commun, mais ça, on n'en parle pas beaucoup. Tout le monde dit qu'ils sont favorables, mais quand vient le temps de mettre en place les mesures de transport en commun, ça n'aboutit pas.

675

680

Pour ce qui est du gouvernement du Québec, je vous dirais qu'il tarde à prendre le virage. En 1992, il a décidé de se désengager du financement du transport en commun, ça a eu des impacts importants dans la région métropolitaine, puis même les villes, les municipalités au cours des années 90 se sont aussi désengager quelque peu du transport en commun. Mais depuis, il y a des gens, Montréal entre autres, ont décidé de relever le flambeau et dire : «La solution à la congestion automobile, c'est le transport en commun. Il faut travailler sur le développement du transport en commun.»

685

Le problème, c'est le financement qui manque. On a de la misère à financer le transport en commun, on a de la misère à investir dans le transport en commun. Mais comme je vous disais, Montréal prend le virage et va être en consultation au cours de l'été sur son plan de transport en commun.

690

Je prends aussi exemple sur la Communauté métropolitaine de Montréal qui, en avril dernier, a organisé un forum métropolitain sur le financement du transport en commun. On était présent, plusieurs organismes de la grande région métropolitaine, de la CMM, ont convenu en bout de cet avant-midi sur des mesures où il fallait prendre le transport, il fallait prioriser le transport en commun, inciter le gouvernement à investir l'argent qui viendrait du fédéral de la taxe d'essence pour financer le transport en commun et ont convenu également que ça prenait au moins 7 milliards dans les 15 prochaines années pour améliorer les services de transport en commun.

695

700

Donc, on a mis dans notre mémoire un peu comme d'autres l'ont fait un certain nombre de solutions, par exemple un train de banlieue entre Montréal et l'Assomption, des voies réservées au transport en commun. Tous ces projets-là se retrouvent autour... d'un coût autour de cent quarante-cinq millions de dollars (145 M\$).

705 C'est beaucoup moins cher qu'un pont et à mon avis beaucoup plus efficace. Il me
semble qu'avant de débattre de la question « Est-ce qu'on doit bâtir un pont ou pas? » on
devrait régler cette question-là du transport en commun. Mettre des services efficaces
attrayants pour la population. Je vous disais tantôt si on a le choix entre s'entasser dans un
autobus non climatisé ou de prendre notre voiture climatisée, puis on sent que ça va un petit
peu plus vite, ou en tout cas pour les premières années, on risque de choisir la voiture.

710 Le problème quand on a choisi la voiture, c'est extrêmement difficile de retourner au
transport en commun. Donc, travailler là-dessus, faire la promotion du transport en commun,
s'assurer qu'on a un service fiable adéquat qui est accueillant pour la population et je suis
convaincu qu'on va régler une bonne partie de la congestion.

715 D'ailleurs un des problèmes, tout le monde l'admet, c'est la voiture solo. En instaurant
une nouvelle infrastructure, on risque d'encourager l'utilisation de la voiture solo et à notre avis,
on doit avant de faire ça, travaillons sur le transport en commun et je pense qu'on réglerait les
problèmes de congestion.

720 En terminant, vous savez, on est devant les bureaux d'audiences publiques sur
l'environnement, on souhaite que le bureau ait un biais favorable à l'environnement. Dans ces
circonstances, on pense que vous devriez recommander au ministère de s'accentuer vers le
transport en commun et de ne pas retenir le projet d'un pont entre Montréal et Laval. Merci.

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

730 On vous remercie pour votre mémoire. Si vous me permettez, j'aimerais faire disons une
petite réaction étant donné que vous me nommez dans le mémoire. Je ne voudrais pas faire un
débat là-dedans, sur cette question-là, mais je voulais simplement vous inviter, vous inciter à lire
les transcriptions du lundi, seize (16) mai, lundi soir, pour voir comment tout ça s'est passé. Ça va
vous permettre de comprendre dans quelles circonstances les questions se sont posées et il n'y a
pas eu d'empêchement pour quiconque de répondre à des questions ou de poser des questions.
Le point sur les alternatives a été rediscuté à au moins trois reprises dans les autres séances
735 aussi.

740 Donc, il n'y a pas eu aucun empêchement de ma part à discuter d'aucun sujet au sein des
audiences dans la première partie. Mais je pense que le meilleur témoin de ça, c'est de prendre
connaissance... en témoignage de ça, c'est de prendre connaissance des transcriptions. Et étant
donné que ces transcriptions-là sont faites par des personnes indépendantes qui certifient de la
conformité de la transcription. Je pense qu'une transcription, c'est une meilleure source qu'un
article de journal. C'est un petit commentaire que je me permettais de faire à ce sujet-là.

745 **M. JULES DUFOR, commissaire :**

Alors, merci, Monsieur le président. Merci beaucoup, Monsieur Châteauneuf et Madame
Maaminou pour votre présentation. J'aimerais profiter de votre expérience et vos connaissances
sur le camionnage. Vous semblez bien connaître le camionnage ou la circulation des camions sur

750 la partie est de Montréal. Hier, nous avons eu une présentation par l'arrondissement Montréal-Nord et nous avons vu que c'était problématique.

755 Est-ce que vous avez des chiffres ou est-ce que vous avez une connaissance sur le camionnage de transit et le camionnage qui serait davantage un camionnage nécessaire pour le quartier lui-même ou pour faire de la distribution, etc. ? Est-ce que vous avez des connaissances là-dessus ou des sources d'information qui permettraient de vraiment comprendre combien réellement de camions seraient susceptibles de passer sur la 25 si elle est construite?

M. GAÉTAN CHÂTEAUNEUF:

760 En fait, ce que je vous ai souligné, en fait je ne suis pas un spécialiste dans le camionnage, en fait, je suis un syndicaliste, je suis un spécialiste dans les questions syndicales pas mal plus, mais en fait, ce que j'ai soulevé comme commentaire autour du camionnage, c'est un peu ma vision un petit peu personnelle, moi qui ai à voyager dans ce coin-là.

765 Je connais Terrebonne, je connais Mascouche, l'est de l'île de Laval. Il n'y a pas beaucoup d'industries et je n'ai pas l'impression qu'il y a beaucoup de transit à faire là parce qu'après ça, on monte vers les Laurentides et j'ai l'impression que le camionnage qui doit se faire, doit se faire beaucoup plus sur l'autoroute des Laurentides pour ce qui a à monter sur la 117, après ça, Mont-Laurier, en montant vers le nord du Québec.

770 Et c'est un peu un des éléments que j'ai soulevés. C'est qu'il nous manque des études sur ces questions-là . Quand je vois la 40 le matin, le camionnage s'en va plus vers la Rive-Sud, il ne s'en va pas... ou il s'en va sur la Métropolitaine, et je pense que c'est entre autres l'effet du fait qu'on n'a pas d'autoroute de contournement. Parce que pour les autres, ceux qui vont vers le nord, même qu'ils arrivent de la 40, ils peuvent toujours contourner vers la 640 et aller prendre la 440 par la 25 si ils ont à aller desservir Laval.

775

M. JULES DUFOUR, commissaire :

780 D'accord. Est-ce qu'à la CSN, vous encouragez, vous avez un programme incitatif et pour le transport en commun, et pour le covoiturage ? Parce que ça peut être aussi un élément qui peut nous permettre de soulager un peu le trafic.

M. GAÉTAN CHÂTEAUNEUF:

785 On a pris plusieurs résolutions en ce sens-là. On y travaille. Bien sûr, on est comme tout le monde, il y a des gens qui sont des irréductibles à la voiture, mais on sensibilise nos gens à ces questions-là. On a fait de la formation. Par exemple sur la gestion de matières résiduelles, nous, on a abordé toute la question de l'automobile, l'augmentation des véhicules, puis moi-même, je le mets en pratique à l'occasion quand on peut voyager ensemble, on embarque deux, trois
790 personnes dans nos véhicules. Au Conseil central de Montréal lorsque par exemple, on est en instance à l'extérieur, on favorise, on incite les gens à faire du covoiturage; donc, on paye des allocations de kilométrage, mais on essaie d'en payer le moins possible et on suggère aux gens d'embarquer trois et quatre personnes dans le même véhicule.

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

La dernière que j'aimerais vous poser, c'est sur les PPP. Je sais que vous avez très bien exposé votre position là-dessus, sur les PPP, on la connaît déjà. Est-ce que vous pensez que cette approche pourrait éventuellement être utilisée et quelles seraient les conditions pour qu'elle
800 soit appliquée, cette approche de partenariat ?

Parce qu'on a toujours eu un peu du partenariat public-privé parce que le privé accomplit beaucoup de choses sur le territoire. Alors la toute question du contrôle, la question de... Quelle est votre opinion ?

805

M. GAÉTAN CHÂTEAUNEUF:

Moi, je pense que c'est un dogme cette question des partenariats publics-privés. Dans un premier temps, il n'y a personne qui prend, particulièrement dans le privé, lorsqu'ils prennent un
810 risque financier, ils veulent en être rémunérés, donc essentiellement, je pense qu'au départ, ça nous coûte plus cher.

Quand vient le temps d'emprunter pour des nouvelles infrastructures, quand un gouvernement le fait, sa cote de crédit en général est meilleure, en tout cas celle du Québec et du
815 Canada est meilleure que bien des entreprises. Donc, déjà là les coûts financiers sont plus bas. Et après ça, je veux dire, la gestion, on n'est pas pris, lorsqu'on est au public, on n'est pas pris avec la question des profits ou de dividendes à verser à nos actionnaires. Donc, on n'est pas dans une logique marchande, mais on est dans une logique de service à la population et là aussi à mon avis, on a tout à gagner de rester dans le public.

820

825 Si on doit absolument investir sur une infrastructure, à mon avis, elle devrait être dans le public. C'est sûr que pour les gouvernements, c'est plus facile dire : «Regardez, on n'aura pas besoin de déboursier», mais il y a quelqu'un qui paye à quelque part. Et j'étais dans une conférence il n'y a pas si longtemps sur le transport en commun et c'est ça qu'on nous disait : ce ne sera pas gratuit, il y a quelqu'un qui va payer à quelque part. Ça va peut-être même coûter plus cher en bout de ligne aux citoyens, mais ça ne paraît pas dans... Face aux politiciens, ce n'est pas lui, ce n'est plus de sa faute, c'est quelqu'un d'autre qui facture. C'est le cas de la 407 : ce n'est plus les politiciens, c'est l'entreprise privée. Et même, ils se vendent l'infrastructure après ça entre eux; il n'y a rien qui les empêche de spéculer sur l'infrastructure.

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

Merci beaucoup.

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

Monsieur Sane.

840 **M. MAMADOU LAMINE SANE, commissaire :**

Moi, je voudrais poser une question sur l'impact sur les écoles parce que vous avez dit qu'il y a une perte de clientèle des écoles de Montréal en faveur des gens de la banlieue; est-ce qu'il y a une étude, vous référez à une étude ou quoi?

845 **M. GAÉTAN CHÂTEAUNEUF:**

En fait, je réfère aux déclarations qui ont été faites par la Commission scolaire de Montréal qui lors de leur assemblée...

850 **Mme AFIFA MAANINOU:**

C'est une résolution.

855 **M. GAÉTAN CHÂTEAUNEUF:**

C'est une résolution qui a été adoptée à leur assemblée à l'effet que, un, ils étaient contre, puis je prends les chiffres de leur communiqué de presse, je fais état de la situation qu'eux ont soulevée. J'imagine qu'ils vont déposer un mémoire.

860 **M. MAMADOU LAMINE SANE, commissaire :**

C'est beau.

Mme AFIFA MAANINOU:

865 Si je peux compléter, il y a une résolution de voter, mais elle est basée sur des études qui ont été effectuées au sein de la Commission scolaire de Montréal.

M. MAMADOU LAMINE SANE, commissaire :

870 Je vous remercie.

M. MICHEL GERMAIN, président :

875 Alors, nous vous remercions pour votre mémoire. Nous allons maintenant inviter le CLD de Montréal-Nord, j'ai monsieur André Cordeau.

M. ANDRÉ CORDEAU:

880 Bonjour. André Cordeau, directeur général du CLD Montréal-Nord. Alors, Monsieur le président Germain, Messieurs les commissaires Sane et Dufour, merci de l'opportunité que vous nous donnez de vous adresser quelques mots. Nous avons déposé un mémoire et nous vous avons déposé aujourd'hui un résumé de notre mémoire que je ne lirai peut-être pas intégralement, mais en grande partie.

885 Premièrement, pour vous parler de la mission du CLD de Montréal-Nord. Notre CLD œuvre depuis plus de deux ans au développement socio-économique de l'arrondissement Montréal-Nord et nous avons un modèle d'intervention axé sur l'approche client.

890 Nous travaillons à la planification et à la concertation relativement aux enjeux de mise en valeur de l'arrondissement. Lorsque nous sommes arrivés d'ailleurs à Montréal-Nord, il n'y avait pas eu antérieurement d'organisme de développement économique dédié à ce territoire. Alors, nous sommes partis sur des bases où il y avait peu de données, peu d'informations, mais nous faisons du rattrapage pour faire en sorte de pouvoir aider nos citoyens. Et s'il y avait un titre peut-être secondaire à apporter à notre mémoire, je dirais que ce devrait être *Pensez aux citoyens de Montréal-Nord, à leur qualité de vie et à des emplois pour eux*. C'est un peu en filigrane dans mon esprit lorsqu'on s'adresse à vous, Messieurs les commissaires.

900 Alors, notre CLD est un organisme sans but lucratif géré par des gens du milieu, tant commerces, entreprises, que citoyens que économie sociale. On a pour objectif de favoriser un environnement propice au développement de l'entrepreneuriat de la petite à la moyenne à la grande entreprise. Cependant, il faut réaliser qu'à Montréal-Nord, la structure des bâtiments a fait en sorte historiquement que nous avons surtout de la petite entreprise.

905 Un peu plus loin vous allez voir, et je vous le souligne, et peu de gens le savent, il y a près de 2 200 entreprises à Montréal-Nord, c'est particulièrement important. Vous allez voir également

un peu plus loin que la population de Montréal-Nord est de 83 600 habitants. Il y a une concentration importante et une densité importante de population à Montréal-Nord.

910 Alors, nous sommes un guichet multiservices où tous les entrepreneurs, tous les citoyens de Montréal-Nord qui ont des projets, et même ceux de l'extérieur qui veulent s'y établir, peuvent trouver un soutien technique et professionnel et dans certains cas, une aide financière par des prêts ou des garanties de prêts.

915 Fait à noter, un CLD, comme vous devez le savoir, a la responsabilité en vertu de la loi d'assurer le rôle de chef d'orchestre d'un plan d'action local pour l'économie et l'emploi, et l'arrondissement s'est doté d'un tel plan, les partenaires se sont dotés d'un tel plan il y a de cela quelques mois.

920 Nous avons des priorités, nous avons des objectifs. Un des objectifs entre autres, c'est de s'assurer que notre parc industriel sud et Montréal-Nord fait en sorte que le long du boulevard Industriel du rail de chemin de fer, il y a un parc industriel qui va de St-Michel à Lacordaire approximativement et nous avons un autre parc dans la partie est le long d'Albert-Hudon. Celui qui se trouve le long du boulevard Industriel a été construit au cours des années 60, 70, ça fait quand même quelques années, il est vieillissant. Je ne dirais pas qu'il a besoin d'une revitalisation
925 complète, il n'est pas en dévitalisation dans le sens qu'il n'y a pas de perte d'emplois, mais nous sommes selon une étude qui a été réalisée il y a quelques mois à la croisée des chemins. Si nous n'intervenons pas rapidement dans les prochains mois, et/ou les prochaines années, nous risquons à Montréal-Nord dans le parc industriel d'avoir une chute de ce parc et nous nous sommes dotés d'un plan d'action de façon à éviter cette situation.

930 Comme vous pouvez le voir aussi un peu plus loin dans le résumé, Montréal-Nord, c'est près de 20 000 emplois. On parle, et peut-être passer à la page 3 du résumé, on parle de 83 600 habitants, on parle de 2 200 entreprises qui fournissent près de 20 000 emplois. 60% environ de ces entreprises sont des entreprises de petites tailles, 4 employés et moins. On
935 parle d'entreprises qui sont là souvent depuis 15, 20, 25 ans. D'entreprises parfois familiales.

Je ne vous annonce rien en vous disant que nos entrepreneurs sont vieillissants. Ce n'est pas exclusif à Montréal-Nord, on n'a pas l'exclusivité, c'est à Montréal et ce, à travers la province de Québec d'ailleurs, tous les magazines commencent à faire état régulièrement de
940 cette réalité-là. Une majorité d'entreprises seront transférées dans les 10, 15, 20 prochaines années et même à très court terme, d'ici 5, 10 ans, plusieurs changeront de propriétaires, de propriétaires plus âgés vers des propriétaires plus jeunes. On a une période d'adaptation.

945 Le transport routier, il est fondamental pour plusieurs raisons. Un, il y a un problème de discontinuité du réseau routier qui est un obstacle au développement économique. Je ne pense pas que je vous apprenne quoi que ce soit en vous disant qu'il y a un manque de lien routier particulièrement dans l'axe nord-sud, il y a des milieux de vie des secteurs industriels qui se trouvent isolés, enclavés. Ça nuit au développement économique, ça nuit à la capacité des entreprises de rester où ils sont, de garder leurs employés et d'aller chercher des

950 employés qualifiés de façon à pouvoir continuer leurs opérations et prospérer et être en expansion. Ça, c'est une réalité.

Le même phénomène d'enclavement s'applique aux entreprises situées dans les secteurs industriels de Montréal-Nord. Problème de déplacement pour fin d'affaires, pour 955 l'accessibilité de la main-d'œuvre et le transport des marchandises. Alors, souvent ce n'est assuré que par des liens routiers est-ouest et plus difficilement par des liens routiers nord-sud.

Dans la vraie vie, je vous suggérerais, et je pense que vous allez le faire, vous poster sur la rue Henri-Bourassa pendant quelques heures aux heures de pointe. Quelqu'un me 960 faisait... c'était un peu une boutade ce matin, «si les commissaires font cela, il y a tellement de camionnage, il y a tellement de véhicules, il y a tellement de congestion, qu'à un moment donné, ils vont même être capable de toucher aux camionneurs tellement ça va lentement.» C'est une réalité. Le boulevard Henri-Bourassa est congestionné. Même monsieur Dauphin, 965 lundi, lors de la présentation de son mémoire, vous vous en rappelez, reconnaissait, admettait cette réalité à Montréal-Nord.

C'est probablement quant à nous l'élément fondamental, je vous le sou mets respectueusement. C'est une autoroute congestionnée que nous avons sur le boulevard Henri-Bourassa. Et c'est un milieu de vie. Alors, lorsqu'on pense aux citoyens, et que nous 970 avons de grands principes, je pense qu'ils doivent s'appliquer dans la réalité, dans le concret du quotidien de ces gens-là. On doit s'occuper des grands principes, mais on doit l'appliquer sur le terrain dans la vraie vie également, je vous le sou mets respectueusement.

Entre Pie IX et la voie d'accès de la 25 qui se dirige vers le pont-tunnel Louis-Hypolite- 975 Lafontaine, il y a congestion sur toute la portion quasi exclusive à Montréal-Nord entre Pie IX et Lacordaire et même au-delà de Lacordaire, vers Albert-Hudon. Ce sont en grande partie des résidences qui sont autour et un camionnage lourd, vous maîtrisez sûrement mieux les chiffres qui vous ont été donnés par le ministère du Transport, je vous sou mets respectueusement de les regarder à nouveau. La diminution du camionnage lourd sur cette artère est fondamentale.

980 Et ne serait-ce que cela au niveau de l'environnement, de la qualité de vie des citoyens, je vous dis, c'est un facteur fondamental qui devrait vous amener à la conclusion qu'effectivement, il faut que le pont de la 25 puisse se faire au-delà des enjeux économiques, au-delà des enjeux commerciaux, au-delà des enjeux de l'industrie dont je vais parler encore 985 tantôt, au niveau du citoyen, il m'apparaît inconcevable que dans une ville comme Montréal, on puisse avoir autant de camionnage, autant de véhicules, autant de pollution entre guillemets, dans un milieu de vie. Et ne serait-ce que pour ça, si vous donniez votre aval au projet du prolongement de la 25, je pense que sur un plan environnemental, sur un plan qualité de vie, vous auriez respecté votre mandat et sur un plan moral, vous auriez atteint l'objectif premier 990 qui est de faire en sorte que les citoyens puissent avoir la meilleure qualité de vie possible.

On a un problème d'accessibilité parce qu'il y a exclusivement le pont Pie IX qui... on parle de Papineau, mais moi je vous sou mets respectueusement, c'est le point Pie IX qui fait en sorte d'alimenter majoritairement Montréal-Nord, notre secteur. Je vous donnerai un autre

995 exemple peut-être concret. Dans mon personnel, j'ai trois secrétaires, trois adjointes qui demeurent dans la région de Terrebonne, Lachenaie et au-delà du fait que peut-être elles pourraient partir très très tôt le matin pour éviter la congestion, systématiquement elles arrivent quelques minutes après neuf heures (9 h) et de plus en plus, je vous dirais.

1000 Alors, ça aussi ce sont des petits exemples, mais des petits exemples de la vraie vie qui font en sorte que cette congestion nuit aux entreprises. Pas seulement au transport de marchandises, mais également au transport des personnes qui doivent arriver à une certaine heure, qui doivent donner un service, qui doivent être productifs de façon à ce qu'il y ait du pain et du beurre sur la table des gens et ça aussi, ça va au-delà des grands principes, ça touche le
1005 quotidien.

Dans les grands principes, vous pouvez sûrement regarder le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal qui reconnaît cette nécessité de créer des nouveaux liens routiers, que ce soit l'axe Bourget-Forget et son raccordement avec l'autoroute 25, mais dont le lien le plus
1010 important est sans l'ombre d'un doute le parachèvement du réseau autoroutier avec le prolongement de l'autoroute 25.

La question de fluidité, c'est fondamental. Je vous donnerais un autre exemple. Dans une vie antérieure, je représentais une entreprise qui était à Paris et qui était dans les encres sérigraphiques et qui était en banlieue de Paris et qui devait livrer à Paris et je vous dirais que
1015 la personne responsable de la livraison ne pouvait faire que quatre livraisons par journée, deux le matin, l'avant-midi, et deux l'après-midi. Inutile de vous dire que l'entreprise a fermé ses portes et a fait faillite. C'est peut-être un exemple extrême, vous me direz, que de comparer avec Paris, mais je pense que sur un plan économique, on se doit de se poser la question
1020 quant à la fluidité des personnes, quant à la fluidité des marchandises.

Si pour des grands principes, on fait en sorte que des entreprises ferment, que des personnes perdent leur emploi, qu'il n'y ait pas de pain et de beurre sur la table pour les enfants, je pense qu'on a manqué une coche quelque part. Il faut aller aussi loin que cela
1025 dans la réflexion.

Comme on marque également à la page 4 au deuxième paragraphe, *«pour les entreprises industrielles, la congestion chronique du réseau constitue une menace à leur viabilité, à leur compétitivité. Pour les entreprises commerciales, la congestion chronique est un obstacle au rayonnement de leur marché d'influence qui permet difficilement la concurrence avec d'autres établissements commerciaux situés à l'extérieur de la ville.»* Et faire vivre ces entreprises, ces commerces, ce sont des emplois, je vous le rappelle, je vous le soumetts encore à nouveau.
1030

1035 Également le recrutement des ressources à l'extérieur. Si les entreprises... on parle d'étalement. Je vous soumetts encore respectueusement que si nous n'avons pas la capacité par un pont d'avoir une fluidité des personnes, d'avoir une fluidité de la main-d'œuvre, on se retrouve avec des entreprises qui sont moins performantes et qui risquent de fermer les portes

1040 ou qui pour rejoindre leur clientèle qui peut se retrouver à l'extérieur de l'île de Montréal vont aller à l'extérieur, ce qui va contribuer à l'étalement urbain.

Alors, donnons-nous un pont pour permettre de conserver nos entreprises sur l'île de Montréal avec du personnel qualifié, avec la capacité d'être compétitif. C'est une réalité aussi.

1045 J'oserai aller au-delà de ça. La Chambre de commerce de Montréal-Nord dans son mémoire conjoint, hier, vous faisait référence si je ne me trompe à des entreprises qui considèrent le pont de la 25 comme étant fondamental. Monsieur St-Pierre, le directeur général de la Chambre de commerce qui s'adressait à vous avait tout à fait raison, et je ne pense pas que ce soit un secret d'état et qu'on m'en tienne rigueur, Toshiba qui est dans l'Est
1050 de Montréal va devoir se relocaliser. Le directeur général lorsqu'il s'adresse à nous, et on est en compétition avec d'autres arrondissements, la question du pont de la 25, c'est un élément fondamental relativement à son choix.

1055 Alors, c'est la capacité d'aller chercher des entreprises pour venir s'établir chez nous, même de l'extérieur, pour créer des emplois. Toshiba, on parle d'environ 90 emplois qui vont être créés lorsqu'ils vont se relocaliser.

1060 À Montréal-Nord, je vous ai parlé tantôt du parc industriel sud, on a un plan stratégique qui a ciblé 7 types d'entreprises de services en support à l'industriel et au manufacturier de façon à pouvoir revitaliser ce parc-là. Mais ça, on va les démarcher à travers le Montréal Métropolitain, même à l'extérieur, et on va vouloir les attirer même d'en dehors de Montréal. Pour ça, ça prend des atouts, ça prend des cartes dans le jeu. Ça prend des éléments qui puissent les attirer à Montréal et le pont de la 25, c'est une des grosses cartes. Et si nous
1065 n'avons pas cette carte-là, nous aurons plus de difficulté pour les attirer. Et je parlais d'étalement, ça va être encore de l'étalement pour les entreprises à l'extérieur avec les gens qui vont se localiser près de ces entreprises-là dans les couronnes nord, dans les couronnes sud, plutôt qu'à Montréal.

1070 Alors, à vouloir bien faire, on peut parfois atteindre l'effet contraire. De faire un pont, ce n'est pas faciliter l'étalement; c'est peut-être l'empêcher effectivement compte tenu de notre capacité à garder des entreprises chez nous, de pouvoir les amener même chez nous si elles sont à l'extérieur. - Vous me dites si j'ai dépassé mon temps étant donné que je vous représente le tout avec passion, Monsieur le président.

1075 Je vais peut-être aller directement aux conclusions à la fin. Nous avons voulu dans cette présentation et dans notre mémoire illustrer l'importance stratégique du parachèvement de l'autoroute 25 à partir des préoccupations qui sont celles de notre organisme, et je vous dirais également celles de la population. La finalisation du réseau de transport contribuera au maintien, à la consolidation et au rayonnement des activités économiques, commerciales et
1080 industrielles de Montréal-Nord dans l'intérêt, je vous ajouterais, de la population. En améliorant la qualité du milieu de vie, et je reviens encore sur l'admission de monsieur Dauphin lundi, sur le fait que de déplacer le camionnage, de déplacer des véhicules qui sont sur Henri-Bourassa et qui nuisent au milieu de vie des citoyens, il y a une admission de la Ville là-

1085 dessus, et je pense que le maire Parent, le maire de l'arrondissement vous en a parlé hier soir, c'est fondamental. Pour nous, c'est peut-être l'enjeu majeur de ce pont—là au-delà des aspects économiques.

1090 Alors, sur le territoire de Montréal-Nord, la mise en valeur de secteurs qui sont susceptibles d'être revitalisés et qui comptent sur ce pont-là, et tant que la circulation de transit, tant que le transport ne sera pas réglé - et le pont, c'est l'élément majeur - nous aurons des problèmes à Montréal-Nord à ce niveau-là.

1095 La contribution la plus significative qu'on peut apporter au débat sur l'étalement urbain, je pense que de régler la question comme j'ai dit tantôt avec un pont, ce n'est pas de permettre un étalement urbain, c'est de permettre de garder nos entreprises et de faire en sorte qu'elles puissent garder les gens qui y travaillent et qui habituellement résident autour de l'entreprise, le plus près possible. C'est souvent l'objectif que les gens se fixent. Et à Montréal-Nord, les gens ont une quantité de véhicules peut-être moindre que d'autres compte tenu de leurs conditions socio-économiques, alors, ils ont intérêt à être le plus près possible de leur
1100 entreprise et il faut souhaiter pouvoir les conserver.

1105 Alors, dans cette optique, le parachèvement est plus qu'une condition essentielle à l'atteinte des objectifs de notre plan d'action du CLD et ça s'impose selon nous comme la solution la plus appropriée. Le tout dans l'intérêt des citoyens, je vous le répète encore. Au-delà des entreprises, ce qui est fondamental, c'est la qualité de vie des citoyens. Le fait de construire le pont de la 25 va améliorer la qualité de vie des citoyens de Montréal-Nord. Le tout respectueusement soumis, Messieurs.

1110 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

1115 Merci pour votre présentation. J'aurais une petite question. Tout à l'heure, vous avez insisté beaucoup sur le camionnage sur le boulevard Henri-Bourassa ; pourquoi les gens ne passent pas par la 40 par exemple, 40 et Pie IX Nord ? Pourquoi les camionneurs passent par Henri-Bourassa ?

M. ANDRÉ CORDEAU:

1120 Je dirais parce que c'est plus facile, parce que c'est l'automatisme. C'est devenu la voie où les gens ne se posent pas de questions. C'est plus rapide dans le sens où on peut bloquer également sur le Métropolitain, sur Pie IX, alors, ils se disent : «On va prendre Henri-Bourassa.» C'est peut-être plus facile, je vous dirais, quand on est sens contraire du trafic, mais c'est sûr que quand on a à choisir entre les deux voies, c'est devenu l'automatisme au-delà de la congestion que ça occasionne.

1125 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

Par contre, la 40, est-elle plus fluide ou est-elle plus congestionnée que Henri-Bourassa ?

M. ANDRÉ CORDEAU:

1130

Je vous dirais, et Pie IX est congestionnée et Henri-Bourassa est congestionnée. Les deux le sont.

M. MICHEL GERMAIN, président :

1135

O.K.

M. ANDRÉ CORDEAU:

1140

Les deux le sont.

M. MICHEL GERMAIN, président :

1145

Donc, les gens essaient de jauger qu'est-ce qui est le plus rapide à ce moment-là ?

M. ANDRÉ CORDEAU:

1150

Je vous dirais... si on regarde les affiches, la 25, c'est Henri-Bourassa, si on regarde les pancartes, mais au-delà de ça, je pense que ce sont des habitudes que les gens ont prises. Sans que ce soit très scientifique, ils ont pris l'habitude de rendre Henri-Bourassa et le camionnage lourd se retrouve sur Henri-Bourassa.

M. MICHEL GERMAIN, président :

1155

Je pense qu'on constate qu'à partir de l'échangeur Anjou, il y a un bout de route qui a été construit dans l'axe de la 25 quelques années après, donc, ça fait combien de temps que par exemple Henri-Bourassa et l'échangeur Anjou sont connectés ?

M. ANDRÉ CORDEAU:

1160

Ça, je ne pourrais pas vous dire malheureusement, Monsieur le commissaire. Il faudrait que je vérifie pour vous répondre à cette question-là.

M. MICHEL GERMAIN, président :

1165

1170

Mais je pourrais peut-être poser la question... nous allons avoir l'arrondissement Ville d'Anjou tout à l'heure, donc, on pourra leur poser la question, peut-être qu'ils seront en mesure de répondre un peu plus quand est-ce que ça s'est produit. Mais effectivement on voit sur les cartes que si on arrive de la 25 sud et on monte et si je veux aller prendre le pont Pie IX, le corridor logique m'apparaît manifestement prendre Henri-Bourassa, c'est en diagonale direct au pont Pie IX.

M. ANDRÉ CORDEAU:

1175 Pour le pont-tunnel, c'est plus logique dans l'esprit des gens de prendre par Henri-Bourassa effectivement. Sans que les gens le calculent de façon scientifique, je pense que c'est devenu un réflexe.

M. MICHEL GERMAIN, président :

1180 Si j'arrive de Ville d'Anjou, la logique effectivement qu'on regarde, c'est de prendre Henri-Bourassa, c'est en diagonale. Donc, dans ma lecture à moi, lorsqu'on a aménagé cette configuration, il y avait toujours dans le temps une annonce du ministère des Transports que j'aimais bien gros, parce que je la trouvais tellement vraie, c'est *La route vous parle, écoutez-la*.
1185 Ça fait qu'effectivement si on a fait un branchement, une route qui permet de sauver trois, quatre kilomètres par rapport à la 40 et Pie IX effectivement, ça peut paraître... *La route te parle, écoute-la, passe par Henri-Bourassa, tu vas sauver quatre kilomètres*.

M. ANDRÉ CORDEAU:

1190 Si je pouvais faire une boutade, Monsieur le président, peut-être que les citoyens de Montréal-Nord vous diraient effectivement *elle vous parle par le bruit de ses camions*.

M. MICHEL GERMAIN, président :

1195 En tout cas, on va essayer de creuser ce point-là avec l'arrondissement d'Anjou. Je vous remercie.

M. ANDRÉ CORDEAU:

1200 Merci beaucoup.

M. MICHEL GERMAIN, président :

1205 Je vais maintenant inviter monsieur Raymond Perreault du CLD Anjou. Alors, bonjour, Messieurs, Madame. S'il vous plaît, vous nommer pour les fins de la transcription.

M. RAYMOND PERREAULT:

1210 Raymond Perreault.

MME JOSÉE PERREAULT:

1215 Josée Perreault.

M. CLAUDE HÉROUX:

Claude Héroux.

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

À vous la parole.

M. RAYMOND PERREAULT:

1225

Merci. Bonjour, Monsieur le président, Messieurs et Mesdames, les commissaires. Merci de nous accueillir et de nous fournir l'occasion d'exprimer notre opinion sur un sujet qui intéresse grandement nos membres.

1230

Vous permettrez que, dans un premier temps, je représente un organisme qui s'appelle Les chaînes de traction Québec ltée, qui est situé dans le parc industriel à Ville d'Anjou et à la fois aussi une autre entreprise dont la présidente est madame Josée Perreault qui s'appelle Les Importations de quincaillerie Reco. Et je suis le vice-président du CLD Anjou.

1235

(L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE]

1240

Étant déjà propriétaire d'une entreprise dans le parc industriel de Ville d'Anjou, il est très important pour nous autres... je suis d'accord avec le transport en commun quand on discutait tantôt de Terrebonne, Mascouche, Lachenaie, je suis d'accord qu'il y ait du transport en commun pour les personnes. Mais lorsqu'il vient le temps, par exemple dans mon cas à moi ou dans l'autre entreprise que ma fille représente, il est très important pour nous autres d'être capable de livrer la marchandise à temps. Lorsqu'on arrive avec des transports dont la marchandise peut peser jusqu'à 5 000, 10 000 livres, 20 000 livres, 40 000 livres d'acier, il est important pour nous autres d'acheminer la marchandise à nos clients dans un très bref délai.

1245

Et quand j'ai dit tantôt Les chaînes de traction Québec ltée, il y a une partie de notre achalandage qui est saisonnier parce que les chaînes de traction, c'est des chaînes qui vont sur des pneus; il n'y a pas seulement ça, on fait aussi des chaînes de levage, on est assez diversifié. Mais les clients qu'on a, puis je pense que dans l'ensemble de la mondialisation, c'est un peu ça qui arrive aujourd'hui, il s'agit de répondre à la demande du client dans un très bref délai.

1250

1255

Alors, si nous autres, on peut, exemple, il y a une commande qui rentre à deux heures (14 h) l'après-midi, être capable d'expédier la même journée, bien là, on se doit d'appeler le transport, et si le transport ne peut pas se rendre chez nous, on a Métropolitain qui est bloqué, on a la 40 Est qui est bloquée, on a Hippolyte-Lafontaine, alors, on est comme enclavé. Anjou, on est enclavé. Alors, on se doit d'avoir un pont, c'est une nécessité pour exactement continuer l'autoroute 25 vers le Nord, tout le transport qui s'en va, vous le savez, dans les Laurentides, Abitibi, Témiscamingue, Lebel-sur-Quévillon. Il y a du transport même aussi qui s'en va du côté de l'Ontario. Alors, on se doit absolument d'avoir un pont parce qu'il est

1260 inconcevable d'arriver sur l'autoroute 25 et puis soit de bifurquer à droite pour l'autoroute 40 ou
à gauche pour aller prendre Métropolitain. Métropolitain, écoutez, je faisais affaires dans le
passé avec des firmes d'avocats et des comptables qui étaient localisées au centre-ville, puis
je me suis déplacé vers l'est tout près de mon arrondissement parce qu'il y avait une perte
énorme de temps.

1265

Question de pont, qu'il soit payable, oui, on est prêt à déboursier un certain montant en
tant qu'entreprise parce que notre temps est important. En tant qu'entrepreneur aujourd'hui,
notre temps est très important. Ça fait que si on avait à déboursier un petit montant pour... que
ce soit privé, gouvernemental, on est prêt là. Écoutez, notre temps est important, la
1270 marchandise doit être livrée la même journée. Il y a confusion actuellement... tantôt vous
disiez à l'Est, qu'est-ce qu'il arrive à l'Est? Pourquoi que le client ne passe pas pour aller
prendre la 40, pour aller chercher la 440? Ben, c'est parce que l'autoroute 40 direction Est,
lorsqu'on sort pour aller chercher la 640, c'est une petite route de campagne, c'est une voie
simple, puis la configuration est faite qu'à un moment donné, il y a toute la circulation de la 640
1275 qui s'en va vers la 40 et puis là, il y a la 40 Est qui embarque sur la 640. On embarque comme
sur une petite route de campagne, ça fait que toute l'augmentation du trafic fait que c'est une
artère qui est déjà bouchée. Métropolitain direction ouest, ben, on en parle quasiment pas, on
l'a vu encore cette semaine, j'ai pas besoin de l'élaborer, surtout avec les pluies qu'on a eues.
Il y a toujours une confusion qui arrive. Alors, on se doit absolument d'avoir un pont pour aller
1280 vers le Nord pour débloquer, C'est un cœur qui a besoin de respirer. Ça prend une artère qui
manque et ça la prend. Ça la prend absolument.

En passant, félicitations pour votre slogan, *Votre participation est essentielle*. Je n'ai
pas l'habitude d'aller faire des présentations de la sorte, mais là, c'est mon âme qui parle, c'est
1285 mon cœur, c'est la survie de mon entreprise et c'est la survie de la Ville d'Anjou; je parle
surtout pour le parc industriel. On se doit d'avoir un pont.

M. MICHEL GERMAIN, président :

1290 Alors, je vous remercie pour votre témoignage. Si on reste du côté de votre entreprise,
vous êtes basé dans l'arrondissement d'Anjou, mais si j'ai bien compris, Anjou a défusionné si je
ne me trompe pas. Non ? Anjou va rester avec Montréal ? O.K., je pensais qu'Anjou s'en allait.
Bon, donc, restons dans l'arrondissement Anjou.

M. RAYMOND PERREAULT:

1295

On est avec Montréal.

M. MICHEL GERMAIN, président :

1300

Donc, si j'ai compris, votre entreprise, ses clients sont situés majoritairement à l'extérieur de l'île de Montréal si j'ai compris votre explication?

M. RAYMOND PERREAULT:

1305

Oui, absolument. Absolument. Et le fait aussi, comme je vous disais tantôt, que c'est une entreprise qui est saisonnière, il arrive à certaines périodes de l'année où on doit livrer la marchandise dans un bref délai parce que... que ce soit, je ne sais pas, la municipalité de Val d'Or qui appelle et qui veut avoir des chaînes pour mettre sur des véhicules, ben, écoutez, on essaie toujours de les convaincre d'acheter au mois de juillet, mais malheureusement on achète toujours à la dernière minute et c'est des produits qui doivent être livrés dans un bref délai. Quand je dis bref délai, c'est 24 heures. Le client en a besoin, c'est urgent; il ne veut pas attendre deux, trois jours. Puis on a de la difficulté actuellement à avoir des services de transport parce que si on appelle plus tard que midi (12 h), ce n'est pas compliqué, ça nous retarde de 48 heures.

1310

1315

Mais nonobstant ça, qu'on ait accès vers le Nord, il faut que ça circule plus. Le flot de circulation doit circuler plus. Qu'on ait à livrer au port de Montréal, c'est le même problème. On prend Hippolyte, on est arrêté de partout. Puis si on veut rester en survie, si on veut vivre, si on veut faire de la business, il faut être efficace. Il faut que nos employés puissent arriver aussi au travail dans des délais raisonnables, puis être performants, non pas avoir été brûlés déjà un trois-quarts d'heure, une heure dans le trafic pour se rendre au travail. Oui, il y a les transports en commun, mais je vous dirais que le transport en commun est déjà... c'est très bon, mais il y en a qui demeurent malheureusement en banlieue. Moi-même, je demeure à Terrebonne, puis... écoutez, c'est un choix que j'ai fait dans le passé; si c'était à refaire, peut-être que je resterais sur l'île, mais c'est fait et ma vie s'est installée là-bas, puis je n'ai pas le choix, il faut que je voyage.

1320

1325

Mais je ne peux pas arriver et prendre le transport en commun pour m'en venir travailler au bureau si j'ai affaire à aller rencontrer un client dans l'après-midi ou dans l'avant-midi, j'ai besoin de mon auto, mais on a besoin d'avoir un pont absolument pour déloger ça. Tantôt j'écoutais un monsieur qui disait qu'il n'y a presque rien à Terrebonne, il n'y a presque rien à Mascouche... bien, je l'incite à venir faire un tour dans la région parce que c'est une région qui respire, mais autant comme Anjou veut respirer parce que là, on est enclavé. Il va y avoir un caillot, puis on est étouffé.

1330

M. MICHEL GERMAIN, président :

1335

Alors, je vous remercie pour votre témoignage.

M. RAYMOND PERREAULT:

Je vous remercie.

1340

M. MICHEL GERMAIN, président :

Nous allons inviter l'Association des industriels d'Anjou et nous allons faire la pause après. Vous avez la parole. Alors, s'il vous plaît, vous identifier. J'avais le nom ici de monsieur Guy L'Heureux, je vois que vous êtes accompagné par madame...

1345

MME FRANCINE LEGRAND:

Francine Legrand.

1350

M. MICHEL GERMAIN, président :

Très bien, je vous remercie. Alors, à vous la parole.

1355

M. GUY L'HEUREUX:

Alors, bonjour, Monsieur le président, Madame et Messieurs les commissaires. Merci de nous accueillir et nous fournir l'occasion d'exprimer notre opinion sur un sujet qui intéresse grandement nos membres.

1360

Alors, vous me permettez de me présenter dans un premier temps. Mon nom est Guy L'Heureux, président d'Info Laser, une entreprise d'Anjou de recyclage de cartouches pour imprimante laser qui existe maintenant depuis plus de 10 ans et qui compte une cinquantaine d'employés. Je suis également vice-président de l'Association des industriels d'Anjou.

1365

(L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Un dernier point. Ayant une entreprise d'une cinquantaine d'employés qui oeuvrent dans le domaine du recyclage, j'aimerais vous donner une autre perspective sur le sujet, plus directe, mais de bonne foi.

1370

Je comprends mal les intérêts et raisons environnementales des groupes qui s'objectent au projet. Il me semble irresponsable et sans vision globale de faire un tel plaidoyer sans regarder la priorité environnementale qui devrait être d'éliminer l'émission de gaz carbonique à la source soit par le décongestionnement de notre réseau routier.

1375

Comment peut-on ne rien vouloir compromettre en regardant les centaines de milliers d'automobilistes immobilisés utilisant l'air climatisé au maximum en été qui contribuent de manière évidente à l'effet de serre et au smog pour la grande région de Montréal?

1380

1385 Je défie n'importe qui d'aller faire leur jogging sur la voie de service de la 40 à l'heure de pointe. Comment peut-on ne pas être sensible à la réalité de millions de personnes qui habitent les régions, moi compris, ou qui y travaillent en prétextant des intérêts locaux? Il est temps de considérer les intérêts de l'ensemble de la population et non les intérêts personnels de groupes divers.

1390 Il est temps de donner le respect qui convient à Montréal en lui donnant l'infrastructure routière à laquelle elle a droit. Il est temps que le pouvoir politique cesse d'investir dans l'infrastructure routière de la capitale et d'assumer les besoins de sa métropole. Je pense que ce projet devrait être un projet qui ferait partie d'un projet de société beaucoup plus grand, soit celui de redonner à Montréal ses lettres de noblesse.

1395 Deux points concernant l'étalement urbain. On se plaint que les régions se vident au détriment de Montréal, puis on veut concentrer à Montréal plus de monde, plus de trafic, plus de congestion. Ça ne fait pas de sens. Comment est-ce qu'on peut donner à Montréal un air... même les chansons le disent que Montréal a les rues sales, puis on veut attirer le monde à Montréal. Ça ne fonctionne pas comme ça. Faisons une grande région, puis partageons les ressources.

1400 Autre point. Il y a un intervenant précédemment qui a parlé de la 407 à Toronto. J'ai un bureau à Toronto, je peux vous assurer que la 407, c'est une bénédiction pour nous. Nos techniciens empruntent régulièrement la 407 quand ils vont du corridor ouest-est ou est-ouest pour sauver la 401 qui est l'équivalent en plus gros du Métropolitain à Montréal. C'est plus de temps, c'est plus de kilomètres c'est-à-dire, mais ça nous sauve énormément de temps et oui, on est prêt à payer les frais supplémentaires et les gens ne s'en plaignent pas à Toronto de ça, ce n'est pas vrai. Et ça l'a libéré la 401 pour monsieur et madame tout le monde d'avoir moins de trafic. Ça fait du sens pour tout le monde.

1410 Alors, c'est le but de mon intervention. Merci.

M. MICHEL GERMAIN, président :

1415 Je vous remercie. Par contre, vous avez passé un petit commentaire sur Québec ; récemment le maire de la ville a passé le même commentaire par rapport à Montréal, que les problèmes d'infrastructure étaient tous à Montréal. C'est des points de vue différents.

1420 La principale question que je vous poserais par contre, vous avez mentionné à l'intérieur de votre mémoire des documents qui nous apparaissent intéressants. C'est en rapport avec le comité interrégional pour le transport des marchandises. Nous, on va essayer de contacter le comité interrégional s'il existe toujours pour avoir ce document-là, mais s'il advenait que nous n'étions pas capable de les contacter, je n'en ai aucune idée, c'est pour ça, éventuellement est-ce qu'on peut vous appeler ? Est-ce que vous les avez ces documents-là avec vous ?

MME FRANCINE LEGRAND:

1425

Nous ne les avons pas actuellement en notre possession, mais il nous est possible de les obtenir, de les avoir.

M. MICHEL GERMAIN, président :

1430

Alors, si on était mal pris, on pourrait vous contacter pour avoir une copie ?

MME FRANCINE LEGRAND:

1435

Si vous êtes mal pris, oui, sûrement.

M. MICHEL GERMAIN, président :

1440

Je vous remercie beaucoup, mais on va essayer de contacter par nous-mêmes du côté de la CITM. Monsieur Sane ?

M. MAMADOU LAMINE SANE, commissaire :

1445

Je voudrais savoir, les lieux de résidence, vous avez un tableau sur les lieux de résidence du parc industriel d'Anjou. Est-ce qu'on peut avoir une idée sur celui qui a fait cette étude?

MME FRANCINE LEGRAND:

1450

C'est l'arrondissement d'Anjou lors du recensement 2004. Alors, vous pouvez trouver les données au bureau d'arrondissement d'Anjou ou sur le site de l'arrondissement.

M. MAMADOU LAMINE SANE, commissaire :

1455

C'est beau, merci.

M. MICHEL GERMAIN, président :

1460

Alors, nous vous remercions pour votre présentation. Il est maintenant quinze heures dix (15 h 10), nous allons faire une pause de 15 minutes ; nous allons reprendre, donc, à quinze heures et vingt-cinq (15 h 25) avec monsieur Luis Miranda de l'arrondissement d'Anjou.

SUSPENSION DE LA SÉANCE

1465

REPRISE DE LA SÉANCE

M. MICHEL GERMAIN, président :

1470

Avant de donner la parole au représentant de l'arrondissement d'Anjou, je vais donner la parole à monsieur David Therrien de la Ville de Montréal qui va nous donner des petites précisions concernant la consultation sur le plan de transport de la Ville de Montréal. Alors, je vais céder la parole à monsieur Therrien.

1475

M. DAVID THERRIEN:

1480

Alors, bonjour. Vous avez fait référence, Monsieur Germain, cette semaine à plusieurs reprises à une consultation sur le plan transport que la Ville de Montréal va faire cette semaine, c'est-à-dire demain soir, jeudi.

1485

La consultation se fait sur la deuxième étape du plan de transport. Jusqu'à date, deux documents ont été produits, le premier étant la vision du plan de transport de la Ville de Montréal et le deuxième document sur lequel on va consulter les gens s'appellent *Portrait et diagnostic*. Donc, la consultation de demain soir, c'est une présentation de ce document-là. Les gens sont invités à venir poser des questions aussi. Au mois d'août, à la fin août, il y aura le dépôt des mémoires. Les gens seront invités à préparer les mémoires pendant l'été et il y aura une autre période de consultation à la fin août où les gens seront invités à déposer et à présenter leur mémoire à ce moment-là.

1490

Alors, c'était la précision que je voulais apporter. Ce n'était pas uniquement la consultation sur le plan de transport, c'est vraiment la deuxième étape du plan de transport. Le plan de transport sera adopté au printemps 2006. Donc, il nous reste encore les études, les solutions, les scénarios et une autre consultation sur le projet de plan de transport, le dernier document final qui se fera en 2006.

1495

Donc, c'est vraiment juste la deuxième étape et ça se fait demain soir à l'Hôtel de Ville.

M. MICHEL GERMAIN, président :

1500

Alors, merci beaucoup pour les précisions. Alors, maintenant nous allons inviter monsieur Luis Miranda de Arrondissement d'Anjou.

M. MICHEL GERMAIN, président :

1505 Alors, bonjour, Messieurs. Si vous voulez vous présenter à tour de rôle pour les transcriptions.

M. LUIS MIRANDA:

1510 Luis Miranda, maire de l'arrondissement Anjou.

M. ROBERT GÉNÉREUX:

1515 Robert Généreux, directeur de l'aménagement urbain à Anjou.

M. ANDRÉ CHRISTIN:

 André Christin, urbaniste-conseil.

1520 **M. LUIS MIRANDA:**

 Bonjour, Monsieur le président, Messieurs les commissaires. Je vous remercie de nous recevoir pour parler du dossier en question.

1525 Nous avons soumis un mémoire auquel je ne ferai pas nécessairement référence à 100%, parce que depuis tout à l'heure, je suis assis ici et j'ai entendu différents intervenants. Je veux vous parler en particulier comme résident de l'Est de Montréal depuis plus de 42 ans, comme politicien actif depuis plus de 16 ans dans Anjou, dans l'ancienne Ville d'Anjou, comme maire de Ville d'Anjou qui a fait du développement économique un enjeu majeur pour nous à
1530 Anjou.

 Nous avons développé le nouveau parc d'affaires parce qu'à Anjou, nous avons un parc d'affaires et un parc industriel. Le parc d'affaires, c'est une ancienne raffinerie qui a été transformée en parc d'affaires et golf. On a depuis 1997 approximativement, nous avons amené
1535 des entreprises qui ont créé plus de 3 500 emplois.

 Nous avons eu la chance de rencontrer des entreprises à plusieurs occasions qui provenaient de l'extérieur de Montréal, de l'extérieur du pays, pour s'installer chez nous. Je peux vous en nommer plusieurs si vous voulez. Et le gros enjeu que nous avons toujours eu a été,
1540 parce qu'on peut toujours parler qu'il n'y a pas de nécessité, il y en a une nécessité, la qualité de vie dans une municipalité comme Montréal aujourd'hui va aussi par la qualité de travail qu'on peut y avoir.

 Sur l'île de Montréal actuellement, nous avons eu des entreprises, je peux vous nommer
1545 une entreprise entre autres qui était à Montréal-Nord, dans la ville voisine du temps, qui devait se relocaliser, 500 emplois, le salaire minimum, 17 dollars de l'heure. Et je me souviens très bien

1550 quand monsieur Finn est venu me voir et la première question qu'il m'a posée, c'est : «Monsieur Miranda...», eux, ils produisent des pièces pour l'aviation et 95% de leur production, c'est l'exportation par air fret, et la première question qu'il m'a dite : «Monsieur Miranda, le pont de la 25, c'est pour quand?»

1555 C'est une compagnie, Cercast, qui est maintenant établie sur la 15, à la hauteur de St-Martin approximativement, ça s'appelle Howmet Castings maintenant. Pour eux, il m'a dit : «Écoutez, nous - comme vous l'avez entendu tout à l'heure - nous, on doit expédier notre marchandise. On ne peut pas se permettre d'avoir de la marchandise qui reste prise sur la Métropolitaine, qui ne se rend pas dans les délais, parce que quand on reçoit une commande d'urgence et qu'on doit expédier quelque chose vers les Etats-Unis, on ne peut pas se permettre de perdre des contrats.»

1560 Howmet Castings se sont installés : 500 emplois à Laval. J'ai Québon qui a quitté Anjou. J'ai Maytag Canada, pour l'Est du Canada du moins, qui est le distributeur pour l'Est du Canada, qui sont établis à Anjou depuis 1964; eux, ils font la distribution des laveuses, sécheuses, tout ce que vous voulez pour tout l'Est du Canada, c'est-à-dire le Québec et les provinces maritimes; ils expédient de la marchandise autant vers la couronne nord que vers la couronne sud, autant que vers les provinces maritimes, et eux pensent effectivement à déménager.

1565 L'intervenant avant moi a mentionné plusieurs entreprises qui actuellement à Anjou pensent à quitter. Il y en a plusieurs qui pensent à quitter. À Anjou, nous avons un parc d'affaires, pas un parc où les gens travaillent dans un travail de bureau; c'est un parc d'affaires et industriel où nous faisons de la transformation, nous faisons vraiment de l'exportation de marchandises.

1570 Anjou, actuellement, il y a approximativement 10 000 camions par jour qui rentrent, qui sortent de notre parc d'affaires. Ce sont les biens qui sont produits pour aller partout en province, autant sur l'île de Montréal que partout ailleurs. Quand j'entends qu'on a une voie de contournement vers l'Est, ça m'a fait sourire. J'ai fait un téléphone, j'ai appelé quelqu'un, j'ai dit :
1575 «Vous allez prendre votre auto, vous allez faire le trajet qu'on vient de me mentionner tout à l'heure qui était de prendre la 40 jusqu'à la 640 et après ça, prendre la 640 et s'en aller, revenir vers plus ou moins la 15. J'ai eu le téléphone tantôt, c'est 39 kilomètres de détour. C'est ça une voie de contournement? Je ne croirais pas.

1580 39 kilomètres, c'est juste dans une direction. Ça fait qu'imaginez-vous quand vous faites faire ça par un camion qui fait ça dans les deux directions, il ne fait pas beaucoup de livraison dans ce temps-là.

1585 Quand on parle du développement de l'Est, on parle souvent d'étalement urbain, les gens disent : «On va faire l'étalement urbain», actuellement, le manque de réseau routier fait en sorte que nous avons un étalement urbain. Nous perdons des entreprises dû à ce fait-là. Les entreprises ont de la difficulté à aller chercher des employés, de la main-d'œuvre spécialisée. Nous ne travaillons pas tous au centre-ville dans des bureaux. Nous avons des manufactures à Anjou; nous avons des gens qui ont besoin d'une certaine expertise que nous ne retrouverons
1590 nécessairement sur l'île de Montréal.

1595 Malheureusement il y a plusieurs années, les écoles ont mis l'emphase sur l'éducation plus *high tech* si on veut; on pensait qu'on allait tous devenir des experts en informatique et toutes ces choses-là, et on a délaissé le travail manuel. C'est une formation qui s'est poursuivie par contre à l'extérieur de l'île, et quand nos entreprises veulent avoir actuellement des employés spécialisés dans certains domaines, ils doivent les faire venir de l'extérieur de l'île.

1600 Et dans le moment, le temps, c'est de l'argent. Les heures de pointe ne sont plus le matin seulement. Avant, on parlait des heures de pointe qui duraient peut-être quatre à six heures par jour; aujourd'hui, les heures de pointe, c'est une quinzaine d'heures par jour minimum. Mon bureau est directement sur le bord de la 25 à l'échangeur Anjou; je le vois, je vois la fluidité du trafic. Quand on me parle de pollution, je sais très bien qu'un véhicule qui ne circule pas pollue beaucoup plus. Quand on prend un véhicule... combien de véhicules qui proviennent de la Beauce actuellement qui s'en vont vers l'Abitibi, qui s'en vont vers Val d'Or, qui est notre marché aussi économique, il y en a combien? Savez-vous c'est quoi le trajet qu'ils doivent faire actuellement? C'est la 25, la 40, la 15 : avez-vous figuré le temps que ça prend? Ça, c'est pour s'en aller livrer vers St-Jérôme, vers Val d'Or, tous ces endroits-là.

1610 C'est certain que nos entreprises doivent respirer. C'est important que je vous dise ça, je parle, il ne faut pas l'oublier, je parle quand même au nom de 35 000 électeurs. Je parle au nom de 600 chefs d'entreprise que malheureusement ne peuvent pas venir vous voir parce que ces gens-là doivent être dans leur entreprise pour rentabiliser leurs entreprises, c'est déjà assez difficile.

1615 Je ne parlerai pas des problèmes du West Island, je ne connais pas. Je veux parler de ce que je connais de l'Est. Pour moi, l'Est, je peux vous dire où est la rue Parkway et Marconi. Je vous mets au défi de demander à des gens s'ils savent où est-ce que c'est. Ils ne le savent pas. Il y a des gens qui sont venus vous voir, ils ne savent même pas où est l'intersection Ste-Catherine et Notre-Dame. On me dit que ça n'existe pas parce que c'est deux rues parallèles, mais ça existe approximativement à 500 pieds à l'Est de Viau. Ste-Catherine arrive à Notre-Dame. Mais il y a des gens qui viennent nous dire qu'effectivement les besoins de l'Est ne sont pas là. Il faut vraiment connaître l'Est, il faut vraiment connaître la dynamique qu'on retrouve dans l'Est.

1625 Quand on vous a parlé tout à l'heure d'Henri-Bourassa et la 25, effectivement en 1998, Anjou a entrepris de faire ce tronçon-là, mais on a déjà aussi, on l'a fait parce que déjà on parlait du pont de la 25. Écoutez, monsieur «Bourchak» de Maytag s'est établi à Anjou en 1964 et en 1964, on parlait déjà du pont de la 25. Et monsieur «Bourchak» le dit lui-même, il dit : «Écoutez, moi, je vais partir.» Et quand on a fait le tronçon entre l'échangeur Anjou et Henri-Bourassa, nous ne préconisons pas seulement un pont; on préconise un pont, une autoroute avec priorité au transport en commun. Parce que souvent les gens semblent dire : «Investissons dans le transport en commun.» Lequel doit venir en premier, l'usager ou le transport?

1635 Le transport ne vient pas si l'usager n'est pas là. Et si les infrastructures ne sont pas là, les entreprises ne viennent pas non plus. Actuellement sur notre tronçon qu'on a fait de la 25, nous avons un site propre qui est déjà réservé pour le transport en commun. Nous avons fait la démonstration que le transport en commun pourrait emprunter en provenant de la Rive-Nord, je dis

bien : Faisons quand même les stationnements incitatifs à Laval et non du côté de Montréal. Parce qu'effectivement si on veut faire des stationnements incitatifs comme l'AMT voulait le faire, là, on nuit.

1640 Alors, faisons le transport en commun de sorte que le transport en commun amène les gens de Laval aux Galeries d'Anjou ou le métro est supposé arrêter. Il y a de la place physique pour recevoir actuellement 30 lignes d'autobus sans enlever un pouce carré de terrain développable. Je vous parle de faire un terminus d'autobus en dessous d'une ligne hydroélectrique qui ne pourrait jamais être construite. Il y a la possibilité d'avoir 30 arrêts individuels sans enlever un

1645 pouce carré de terrain développable.

Nous pourrions prendre les gens, les amener après ça vers le centre-ville ou partout sur l'île de Montréal par le métro. Mais c'est certain que si nous ne mettons pas en place les infrastructures qui vont amener cette clientèle-là, on ne pourra jamais faire du développement dans

1650 l'île de Montréal.

Anjou a été reconnue comme le pôle dans les six pôles principaux du Québec. Anjou est le deuxième avec l'Est, on est le deuxième pôle en importance dans l'Est de Montréal. Anjou, ce n'est pas seulement Anjou, c'est Rivière-des-Prairies, c'est Mercier.

1655 On a vu ce qui s'est produit avec le canal Lachine dans le bout de Lachine. L'engorgement a fait en sorte que les entreprises qui étaient là, elles ont quitté. On a engorgé les entreprises, on ne leur a pas donné d'infrastructures routières, ainsi de suite, et à un moment donné, elles ont quitté. Est-ce qu'on veut faire la même chose dans l'Est?

On a vu ce qui s'est passé dans l'Est déjà avec la Vickers, toutes ces compagnies-là qui sont parties. Nous n'avons pas une infrastructure routière actuellement adéquate pour répondre aux attentes de la population de l'Est. Je parle autant comme résident de l'Est depuis plus de 42 ans, je connais les problèmes de l'Est. C'est des choses que nous voyons à tous les jours et je crois que c'est dans l'intérêt de la population.

1665

Comme je vous ai dit, malheureusement la population ne peut pas toute venir ici. Les chefs d'entreprise, des PME dans la majorité d'entre eux, ils sont dans leur entreprise à travailler, à s'assurer qu'ils puissent rentabiliser leurs entreprises pour pouvoir payer un salaire à quelqu'un au bout de la semaine, parce que si les entreprises ne sont pas rentables, ils ne payent pas. Ils ne payent pas, ils ferment carrément, ils s'en vont. Et des entreprises qui ont quitté, qui veulent quitter, je peux vous en nommer plusieurs. Quand on me parle de la compétition, je vais vous dire pour l'avoir fait avec notre parc industriel, nous avons un compétiteur aussi sur la Rive-Sud qui s'appelle Ste-Julie dans le temps que nous étions Ville d'Anjou. Et pourtant, je suis allé chercher des entreprises sur la Rive-Sud dans le temps qu'on était Ville d'Anjou.

1675

C'est quoi qui fait qu'on puisse faire ça? C'est la compétitivité. Donnons des services adéquats. Nous ne voyons pas actuellement un exode des entreprises de l'Est vers la Rive-Sud, pourtant les terrains et les taxes sur la Rive-Sud sont beaucoup plus abordables que sur l'île de Montréal actuellement. C'est les services qu'on doit donner à la population. On doit aider la

1680 mobilité des marchandises. C'est très important, c'est notre économie. Si nous n'avons pas des

entreprises pour aider l'économie, comment allons-nous gagner nos vies? Comment nos enfants vont-ils gagner leur vie? Où vont-ils travailler?

1685 C'est clair que le centre-ville ne pourra jamais accueillir tout le monde pour travailler là. Il y a au-delà de 35 000 personnes juste dans le parc d'affaires d'Anjou à tous les jours qui rentrent. Il y a 8 millions de personnes par année qui vont aux Galeries d'Anjou. 8 millions de personnes par année qui vont aux Galeries d'Anjou. Les Galeries d'Anjou a elle seule soit employer en tout et partout 1 000, 1 200 personnes. C'est l'économie de l'Est. C'est le cœur de l'Est. Et le ministère des Affaires municipales l'a reconnu que le cœur de l'économie de l'Est, c'était Anjou, que l'échangeur Anjou, c'était un endroit, un cœur critique. C'est un endroit très critique. Et je crois qu'avec ça, vous ne pouvez pas passer à côté et dire...oui, il y a des inconvénients. Il faut voir quand même c'est quoi les bienfaits et je crois que les bienfaits dépassent les inconvénients.

1695 Côté pollution, écoutez, les manufacturiers d'automobile sont les premiers à le dire, si vous obligez un véhicule à faire du sur-place, il va consommer beaucoup plus que quand il est sur un réseau routier adéquat, mais je le dis bien, le pont de la 25, priorisons le transport en commun. Pas le taxi. Parce que je vois souvent les gens, ils prônent le taxi alors qu'on sait très bien que le taxi, c'est très polluant parce que quand on prend un taxi d'Anjou et on s'en va au centre-ville, ce même taxi-là, il doit revenir allège, vide, et après ça, la personne qui revient en taxi fait encore le même trajet et le taxi s'en retourne. Ça fait qu'on fait quatre fois le trajet au lieu de deux. Ça fait que souvent, on dit mal les choses, comment elles devraient... On prône le taxi alors que le taxi, pour moi, ce n'est pas un avantage. Le transport en commun, c'en est un et Anjou, on l'a démontré, on a un axe routier qui prévoit déjà une voie rapide pour les autobus.

1705 Je ne sais pas si mes collègues vont rajouter quelque chose? Et le rapport que vous avez fait mention tout à l'heure que vous n'aviez pas eu la copie, si vous voulez, je peux vous les donner, le *Comité interrégional pour le transport des marchandises*. On a une copie si vous voulez.

1710 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

Excellent, je n'en demandais pas tant pour l'instant.

M. LUIS MIRANDA:

1715

Vous allez voir, ce qui est intéressant, c'est que c'est plusieurs intervenants de la Ville de Montréal qui sont venus ici même. La priorité numéro un était la 25 et au Sommet de Montréal pour le Sommet d'Anjou, nous avons un chapitre Anjou, et la priorité numéro un avait été le pont de la 25. Merci.

1720

M. MICHEL GERMAIN, président :

1725

Nous vous remercions. Monsieur Sane ? Non, ça va ? J'ai deux petites questions. Dans votre façon d'aborder la question, vous utilisez des arguments qu'on peut utiliser de façons différentes, c'est la question de dire : «Si le pont se fait, ça va favoriser l'étalement urbain» et vous, vous dites : «Si le pont ne se fait pas, ça va favoriser l'étalement urbain.» Est-ce que vous pouvez redévelopper un peu plus ce point-là ?

M. LUIS MIRANDA:

1730

Je vais vous donner l'exemple de Cercast. 500 emplois, 17 dollars le salaire minimum qui se paye chez Cercast et ça, c'est la personne qui balaie le plancher. Quand monsieur Finn est venu me voir, c'est certain que sa préoccupation, ce n'était pas ses employés; sa préoccupation, c'était le transport de sa marchandise. Cercast est une entreprise qui est à la Bourse, c'est une entreprise américaine. Et puis ça fait que Cercast a déménagé à Laval et les 500 employés, où vous pensez qu'ils vont aller à la longue?

1735

Ceux qui sont à loyer, c'est certain qu'avec le temps, ils vont se chercher un logement à Laval. Ceux qui vont s'acheter une maison, qui peuvent se le permettre, parce que c'est quand même des bons salariés qui sont là, ils vont acheter où? Ils vont acheter à Laval. Je crois que c'est assez simple. Quand je regarde des entreprises comme Québon aussi qui a déménagé, on en voit plusieurs comme ça.

1740

On est porté à s'approcher de notre travail aussi. Si les entreprises quittent parce qu'ils n'ont pas les infrastructures nécessaires, écoutez, les employés vont suivre aussi.

1745

M. MICHEL GERMAIN, président :

Du côté du potentiel pour l'arrondissement d'Anjou pour poursuivre son développement économique, vous avez fait mention rapidement, je crois être déjà passé à un moment donné près des anciens terrains qui étaient... dont vous faites mention...

1750

M. LUIS MIRANDA:

1755

La raffinerie?

M. MICHEL GERMAIN, président :

La raffinerie. C'est quoi le potentiel de développement qu'il vous reste à Anjou ?

1760 **M. LUIS MIRANDA:**

1765 Actuellement, il nous en reste très peu à développer. Anjou est construit pratiquement comme l'Est de Montréal, on est très construit quand même et ce qui reste... dans notre cas à nous, on n'a pas de terre brune. Dans l'Est, il y en a plusieurs. Anjou, on est pratiquement tout développé.

1770 Notre enjeu actuellement, c'est la consolidation de notre parc. Quand je vous dis que j'ai des entreprises qui pensent à quitter, c'est ça. Notre potentiel, on a 600 entreprises actuellement dans le parc d'affaires, manufacturières. Je vais vous en donner une, Permacon. Tout le monde doit connaître Permacon, ils font des pavés unis et ces choses-là. Ils produisent pour partout en province. C'en est une autre entreprise qui dit : «Écoute, je produis, mais je ne suis pas capable de livrer.» Et c'est là le problème.

1775 Notre priorité actuellement, une des choses qu'on doit faire, c'est de s'assurer que notre parc d'affaires, on a déjà eu un taux de vacance du parc d'affaires qui était de l'ordre de 23%; là on a monté depuis deux ans de 4% à 8%. C'est très important pour nous de maintenir un parc d'affaires actif. Je ne parle pas juste le nôtre, on doit regarder tout l'Est au complet. On doit regarder ce qui doit se faire dans les anciens terrains de la Vickers, dans les anciens terrains de la Canadien Steel Wheel, MLW et ces choses-là. Il y a des sites à développer.

1780 C'est certain que connaissant les entreprises, j'en ai une autre que je peux vous mentionner, qui est Ventrol, compagnie américaine, qui sont venus s'établir chez nous. Et ç'a été un gros enjeu, ç'a été le transport. Eux avait le choix entre chez nous, Lachine et Cowansville, et ils ont opté pour chez nous. On a réussi à leur démontrer que, de un, on était capable de les recevoir, on était capable de leur donner des services, on était capable de leur fournir une main-d'œuvre. On avait la chance d'avoir une école des métaux à côté et ça fait que ça a pesé dans la balance.

1790 Les entreprises vont regarder toujours : «Est-ce qu'on a les infrastructures nécessaires pour faire l'exportation?» C'est clair qu'un bureau, ça ne dérange pas ça, mais quelqu'un qui doit faire le transport des marchandises, quelqu'un qui produit, qui transforme quelque chose, le port de Montréal, on reçoit de plus en plus, on sait très bien que la mondialisation, il y a de plus en plus de matériaux qui arrivent de l'extérieur aussi, mais c'est transformé souvent chez nous, c'est transformé dans l'Est et c'est réexpédié à gauche et à droite. Les magasins ne stockent plus. Ce n'est plus comme avant. Avant, on allait dans un magasin, les *stockroom* en arrière, c'était plein. Aujourd'hui, on doit absolument... on a un entrepôt, puis on fournit tous les magasins. Et si les gens ne peuvent pas le faire, ils vont aller ailleurs.

M. MICHEL GERMAIN, président :

1800

Très bien. Alors, nous vous remercions pour votre témoignage. Oui ?

M. ROBERT GÉNÉREUX:

1805

J'aimerais juste faire une précision sur la question que vous avez posée à monsieur André Cordeau du CLD Montréal-Nord. Disons en 1995, 1996, Montréal, Anjou, Montréal-Nord et Montréal-Est, on a fait l'agrandissement d'Henri-Bourassa; c'était un chemin à une voie de chaque côté, les quatre villes, on a collaboré ensemble pour faire un trois voies de chaque côté.

1810

En 1998, 1999, le MTQ a fait le prolongement de la 25 jusqu'à Henri-Bourassa. La 25 était la 40, la 25, la 40 et Pie IX. Par le prolongement jusqu'à Henri-Bourassa, le ministère n'avait plus le choix que d'annoncer que la 25 se prolongeait jusqu'à Henri-Bourassa et compte tenu que l'infrastructure avait été largement améliorée, donc, le MTQ... pas juste le MTQ, mais les intervenants ont décidé que la 25 dorénavant était Henri-Bourassa parce qu'elle se prolongeait jusqu'à Henri-Bourassa.

1815

Donc, c'est de là que la circulation de camions lourds à Montréal-Nord a été engendrée et lors des discussions de tous les intervenants alentour de la table, ça devait être temporaire. Ça fait quand même depuis 1967 qu'Anjou attend le pont.

1820

M. MICHEL GERMAIN, président :

Très bien. Je vous remercie. Alors, nous allons maintenant inviter, je ne sais pas s'ils sont ici, de l'Arrondissement Côte-des-Neiges- Notre-Dame-de-Grâce, monsieur Marvin Rotrand. Ils ne sont pas là. Alors, nous allons inviter monsieur Claude Mainville et monsieur André Cardinal de Projet Montréal.

1825

Aors, si vous voulez vous identifier étant donné que vous allez être seul, je crois, c'est ça ?

M. CLAUDE MAINVILLE:

1830

Hé bien oui. Mon nom, c'est Claude Mainville. Je suis président de Projet Montréal. Malheureusement mon compagnon a des dégâts d'eau actuellement avec les intempéries; il a dû être retenu à la maison. Alors, merci beaucoup, Messieurs les commissaires, de nous recevoir et nous permettre de vous présenter notre point de vue sur la question.

1835

Premièrement, on aimerait que suite à ce bureau d'audience, ce soit le point final sur la 25. Effectivement, tout le monde en parle depuis les années 60. On espère que définitivement on pourra plutôt offrir à Montréal, à sa population, une autre façon de voir son développement en choisissant la personne avant la voiture. Notre démonstration va se situer dans ce sens-là.

1840

Au départ, j'aimerais dire qui nous sommes. Projet Montréal est un nouveau parti politique qui a été reconnu par la Directeur général des élections le 7 juin 2004. J'en suis le président, André Cardinal est le secrétaire. Nos avons 450 membres. Il y a sept associations locales

1845 d'arrondissement qui ont été fondées. On est un parti qui est basé sur ses membres. On a quelque chose comme près de 2 000 sympathisants et on est financé par nos membres. Il n'y a pas d'enveloppes brunes qui circulent dans nos rangs. On a un comité de direction de 13 membres et puis, on vient d'avoir notre premier congrès dimanche passé et on prévoit aux prochaines élections présenter une quarantaine de candidatures.

1850 C'est quoi nos principes ? C'est assez simple. Une meilleure qualité de vie en ville, la personne avant la voiture, investissement massif dans le transport collectif, une priorité à la qualité de l'environnement, une économie équitable, prospère. Aussi la lutte à la pauvreté. On sait qu'il y a un demi million de pauvres à Montréal. Et tout ça basé sur la démocratie participative.

1855 On aimerait au départ dire que nous sommes membres de la coalition du Conseil régional en environnement et on appuie totalement le mémoire qui vous a été présenté récemment.

1860 On aimerait attirer votre attention sur la situation actuelle, qui plus que la situation à Montréal, l'homocarborandum que nous sommes devenus, l'homme sans ses clefs de char semble être un homme à demi réussi, regardons la planète comment elle est rendue aujourd'hui, Montréal est l'endroit le plus lumineux en Amérique du Nord, plus lumineux que Montréal, notre réseau de développement autour de la voiture est faramineux. Heureusement, l'Afrique demeure noire sur cette photo, le développement n'est pas rendu à ce point-là et on espère qu'on ne suivra pas les mêmes erreurs que nous avons faites.

1865 Alors, nous sommes ici pour vous dire trois fois non au projet du pont de la 25. Premièrement, non au pont en tant que projet. Deuxièmement, au titre de projet, *Partenariat public-privé*, qui correspond de façon générale à partage des profits pour le privé et partage des pertes pour le public. Nous aimerions aussi dire un troisième non au mal développement. C'est-à-dire un mal développement qui étrangement pourrait se comparer à ce qui s'est passé à l'Île de Pâques.

1875 Je ne sais pas si vous connaissez l'Île de Pâques, mais cette population avait fixé comme objectif social, économique, de construire des statues. Quelque chose comme 300 statues sont érigées. Il y en a qui pèsent jusqu'à 30, 40 tonnes et 300 autres sont inachevées et imaginez qu'on a dû les transporter ces statues-là et on a utilisé jusqu'au dernier arbre pour le faire, ce qui a entraîné une crise démographique assez invraisemblable, où la population, lorsque les Européens sont arrivés, ne se rappelait même pas pourquoi ces statues avaient été construites. La population a chuté dramatiquement suite à une crise environnementale très sérieuse.

1880 À Projet Montréal, on se demande si on n'est pas en train de construire des statues à quatre roues. Il y en a quelque chose comme 785 millions actuellement sur la planète. Je ne compte pas les ski-doo, les sea-doo, les tondeuses à gaz, ni les tronçonneuses, ni les moteurs à 4 temps, ni à 2 temps. C'est assez faramineux. On prévoit qu'il y aura 2,5 milliards de véhicules automobiles pour l'an 2030. De toute évidence, on ne se rendra pas là avec le style de vie que nous avons actuellement, les catastrophes écologiques vont continuer d'accélérer.

1890

Dans le journal *Le Soleil* la semaine passée, pour commémorer l'anniversaire de la Journée de l'environnement depuis le 5 juin 1987, on disait, imaginez : «L'urbanisation menace la planète d'asphyxie. Plus de 60% de la population mondiale vivra en zone urbaine d'ici 2030 contre 30% en 1950 et 48% en 2003.» Alors, la question qu'on pose, c'est : Imaginez ce que ce sera si nous poursuivons dans la même direction ? Et pour nous, le développement du pont de la 25, c'est dans la même direction que dans les années 60.

1895

On sait que l'industrie du pétrole... et notre chef, Richard Bergeron, qui est reconnu pour ses travaux dans le domaine de l'automobile, dans le domaine du transport, a écrit un livre qui s'appelle *Le livre noir de l'automobile*, je rappelle quelques chiffres. 23 millions de mortalité, sans compter les effets directs de la pollution. On sait que chaque litre de pétrole qui est brûlé augmente les coûts de la santé, les dépenses de l'état et, non négligeable, les facteurs de guerre. Les facteurs de guerre qui sont de plus en plus importants.

1900

On sait que cette industrie malheureusement entraîne des problèmes très sérieux au niveau de la pollution. Aujourd'hui, et ça, c'est une manchette qui date de 1999, on parlait d'un million de véhicules qui passaient sur les ponts de la Ville ; aujourd'hui, c'est rendu à 1.1 millions, peut-être plus même. Regardez l'évolution du nombre de véhicules, et on propose de continuer dans le même sens. En 1987, 1.2 millions de véhicules ; en 2004, 1.8 millions de véhicules, augmentation d'un demi million de véhicules avec 3.2 millions de tonnes de gaz à effet de serre par année, soit une augmentation de 48%. C'est assez incroyable.

1905

1910

Ça, c'est ce qu'on entend parler, beaucoup. Ce qu'on n'entend moins parler, ce soit les polluants comme tels. Pas ceux qui agissent sur les gaz à effet de serre ou sur le climat, mais ceux qui agissent sur la qualité de l'air, sur le smog. C'est la 22^e journée de smog aujourd'hui cette année. La moyenne, c'est 7.9 qu'on dit ? On est rendu à 3 fois plus ou à peu près.

1915

Regardez le 85% des émissions des NOx, des vapeurs nitreuses qui sont à l'origine du smog, ça vient du transport. Les COV, les composés organiques volatiles, le CO et le CO₂. Une belle photo de la Ville de Montréal sous l'effet du smog. On est rendu qu'on vit avec ça même l'hiver. On a eu 8, 9 journées de smog cet hiver. On a même un service d'Info-smog maintenant pour nous informer si on doit rester à l'intérieur ou pas. Moi-même, je suis asthmatique et je dois me déplacer avec un masque maintenant quand je fais du vélo.

1920

Alors, il me semble que la cour est pleine. On ne peut plus en rajouter. Et on a tendance à croire au Québec qu'on est les premiers à combattre cette situation-là, à se comporter de façon civilisée. Bien au contraire, un article de Charles Côté dans *La Presse* nous disait qu'on est les derniers au Canada à se préoccuper de cette question.

1925

1930

On nous avertit de toutes parts, tous côtés que la fin du pétrole à prix réduit, c'est à nos portes. C'est une question d'années, ce n'est pas une question de décennie. Il y a un documentaire qui a été préparé, qui s'appelle *The End of Suburbia*, par des gens de Toronto qui ont fait le tour de la question, on a commencé ce qu'on appelle *The oil depletion*, c'est-à-dire vider les réserves. On rentre dans le réservoir de secours autrement dit. On n'est plus dans les réserves illimitées, et on sait que ça n'a jamais existé, on est dans un monde fini.

1935 L'étalement urbain, regardons-le l'étalement urbain. J'ai entendu monsieur Miranda tantôt parler de ça. Est-ce qu'on a conscience que depuis 1990, il y a 350 000 habitants qui ont quitté la ville dont 50 000 enfants. Est-ce qu'on veut entraîner cette situation-là davantage ? J'ai lu les arguments de la Chambre de commerce de Laval, du ministère du Transport qui dit : «La fluidité de la circulation, ça va diminuer la pollution.» J'ai l'impression d'entendre un drogué qui dit, qui dénonce les drogues tout en demandant une autre dose. «Vous allez voir celle-ci, elle ne me fera pas de mal. Elle va se diluer très rapidement dans mon organisme.» Ça n'a pas de sens. On ne peut pas dénoncer à la fois les congestions et être à l'origine des congestions à cause de notre choix social de développement.

1940 On a assisté depuis les années 70 à l'étalement urbain et au sabotage systématique du transport en commun en Amérique du Nord. Il y a document qui s'appelle *Dark age ahead* de Jane Jacobs qui en parle abondamment et qui fait la démonstration que GM a systématiquement saboté le transport en commun et par conséquent, encouragé l'étalement urbain. Alors, Pierre Dansereau, Jean Ouimet nous disent récemment : «On est à un virage. L'humanité est à une croisée des chemins. Est-ce qu'on veut aller dans la même direction ou si on doit réfléchir et voir ça autrement ?»

1950 Nous autres, on pense qu'on peut voir ça autrement. On vous invite à avoir à avoir un changement de paradigme fondamental. *Another way of seeing the American way of life*. Alors, c'est une petite caricature sympathique, gentille, mais qui espère inviter à la réflexion. En fin de semaine, c'était le Grand Prix du Canada pendant la 20^e journée de smog; c'est assez invraisemblable : ce qui est à l'origine du smog en grande partie tournait à toute vitesse en rond sur notre île Sainte-Hélène.

1960 Albert Jacquart a déclaré en Europe il y a quelques semaines : «À quoi ça sert d'aller si vite quand on tourne en rond?» C'est exactement la proposition qu'on nous fait au ministère, c'est de tourner en rond. Nous autres, on propose davantage d'innover. Pourquoi est-ce qu'on ne ferait pas un Grand Prix des véhicules non polluants et silencieux? En tout cas, on s'engage à l'organiser.

1965 Notre position, elle est simple. Un moratoire immédiat, total, sur le développement des routes et autoroutes. On doit réfléchir à la situation. J'invite à regarder cette photo. C'est Alexandrie. Alexandrie, on a arrêté la construction de la Métropolitaine; savez-vous pourquoi? Parce qu'on vient de découvrir les fondements de la civilisation de 333 ans avant Jésus-Christ. On a une photo de ce que ça avait l'air à l'époque. Est-ce que c'est ce genre de civilisation qu'on veut? Ou si on veut revenir à la définition de la ville classique où on est basé sur la vie en société, l'environnement, la paix, l'éducation, la santé, la culture, les arts? Pourquoi maintenant qu'on considère qu'une ville c'est une business, comme monsieur Dauphin cherche à nous faire accepter?

1975 Est-ce que c'est le genre de ville qu'on veut comme Houston au Texas? On a l'impression que c'est une carte informatique tellement qu'il y a des modules de stationnement : ce ne sont que des stationnements entourés d'autoroutes. Parce que si on fait rentrer des voitures, il va falloir les

1980

stationner à quelque part. Il faut penser à ça. Le réservoir est déjà plein. Il faut arrêter d'en faire rentrer. Il faut préférablement, puis le ministre Mulcair nous le dit, il est pour le développement durable. Mais j'aimerais lui appeler à monsieur Mulcair que le développement durable, c'est basé sur trois sphères, le l'environnement, le social et l'économie. Pas uniquement l'économie. Alors, l'espace de durabilité ici dans le projet de la 25, est-ce qu'il est là? Non, il n'est pas là.

1985

Alors, un changement de paradigme qui est basé sur la personne avant la voiture, qui est basé sur le transport en commun, on le voit simplement avec ces trois photos : 40 personnes à vélo, en auto, en autobus; c'est une question de volume, on le voit. La quantité de volume qui est pris par chacun des véhicules. Tout le monde le dit que c'est rentable, même la Chambre de commerce de Montréal dit que le transport en commun, c'est rentable. Notre chef, Richard Bergeron, a fait une étude sur l'économie de l'automobile et arrive à la même réponse.

1990

Je vais passer rapidement, vous les connaissez sûrement. On aimerait que notre maire soit un peu plus cohérent. On a entendu sa position, on s'en réjouit, hier, mais de l'autre côté, on prévoit le développement encore des routes. On annonce quelque chose comme 4 milliards pour les 10 prochaines années dans le développement des routes. Alors, on parle des deux côtés de la bouche, et ça risque de nous amener dans des situations incohérentes. On dit qu'on est pour Kyoto et en même temps monsieur Dauphin, qui est président du Conseil interrégional du transport par marchandise, une augmentation de 10% par année du camionnage. Comment peut-on être pour Kyoto et en même temps stimuler le *pusher* pour avoir de plus en plus de camions? Plus de camions, ça va vouloir dire plus de ponts, plus de route. Il faudrait avoir une certaine cohérence. On dit que dans le plan d'aménagement, le schéma de la CMM, on a même annoncé que la 25 viendrait.

2000

2005

Alors, je conclus sur cette question-là : Est-ce qu'on est capable de supporter le transport en commun? Comment ça se fait que la CAM à Montréal, la carte autobus métro est rendue à 61 \$? On prévoit 63 \$ en janvier. Comment peut-on être pour Kyoto, pour le transport en commun quand on augmente le prix et on diminue les services?

2010

Nous autres, on propose une carte à 40 \$ pour vraiment donner un signe qu'on veut s'en aller du côté des transports en commun. Voici ce qu'on propose . Changement de paradigme fondamental avec l'introduction du nouveau tramway, plancher bas, air climatisé, silencieux, anti-vibration. Voici les modèles qui sont construits par Bombardier en Europe et aux Etats-Unis. On propose plus d'avenues piétonnes. Donner la rue à la personne, pas à la voiture. Comme c'était dans mon quartier de jeunesse sur le Plateau. Les enfants jouaient dans la rue dans les années 50, 60. N'allez pas faire ça aujourd'hui. Les pistes cyclables. Civiliser définitivement la Notre-Dame. Comment? On va vous le montrer.

2015

2020

Alors, on est tous conscients de la situation, ce qu'on vous demande, c'est d'être solidaire et de choisir la personne avant la voiture. Voici ce qu'on propose. 250 kilomètres de tram, train, tramway combinés, développés sur un réseau de 10 à 15 années. Ça, ça va arrêter les congestions. Ça va permettre le développement économique écologique, sain, pour la population et pour l'environnement.

2025 Si vous vous demandez où est-ce qu'on prendrait l'argent, je ne sais pas si vous êtes au courant, mais pour chaque dollar d'enrichissement que les québécois ont chaque année, 0,59 \$ est investi dans l'automobile. 0,59 \$. Le reste, ce sont tous nos besoins fondamentaux. Ce qui fait que chaque année au Québec, on dépense 50 milliards, j'ai bien dit milliards, de dollars dans l'automobile, plus que l'éducation et la santé réunis. Il y a quelque chose qui ne va pas là-dedans.

2030 Alors, on invite la Commission à conseiller fortement à notre gouvernement d'être cohérent dans son plan de développement durable. Merci.

M. MICHEL GERMAIN, président :

2035 Nous vous remercions pour votre présentation. Nous allons maintenant vérifier si monsieur Marvin Rotrand est... oui - très bien, vous êtes arrivé - vous êtes le prochain sur notre liste.

M. MARVIN ROTRAND:

2040 Alors, bonjour, Messieurs les commissaires. Mon nom est Marvin Rotrand, je suis conseiller municipal dans le quartier Snowdon dans l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce dans le centre de l'île de Montréal. Je suis conseiller municipal depuis 23 ans. Actuellement j'occupe les postes suivants au conseil municipal : je suis vice-président de la Société de transport de Montréal, je suis vice-président de la Commission de mise en valeur des territoires et du patrimoine et membre de la Commission de la présidence.

2045 Sans doute vous avez eu l'opportunité de regarder la résolution adoptée par notre conseil d'arrondissement le 2 mai dernier, opposition au prolongement de l'autoroute 25, une copie de laquelle a été envoyée au nom de monsieur Michel Germain, président de la Commission, le 17 mai dernier par Elaine Doyle, notre greffier.

2050 Effectivement ma présentation aujourd'hui sera brève et sans doute va répéter quelques éléments que vous avez déjà entendus des autres intervenants.

2055 Premièrement, j'aimerais indiquer aux commissaires que la Ville de Montréal par le biais d'une résolution adoptée à l'unanimité par son conseil municipal en janvier 2002 a endossé le protocole de Kyoto et a indiqué qu'effectivement, les priorités pour la Ville doivent être la réduction des gaz à effet de serre, la promotion du transport en commun et la réduction de l'utilisation des automobiles privées.

2060 Je note également depuis ce temps que le gouvernement du Canada a signé le protocole et a pris des engagements que le gouvernement doit livrer au nom de tous les canadiens. Ça amené le gouvernement du Québec a adopté une politique de développement durable. Donc, c'est la situation des paramètres politiques dans lesquels on se trouve.

2065 Dans ce contexte, la Ville de Montréal a adopté par une forte majorité au conseil municipal le nouveau plan d'urbanisme de la Ville. J'imagine que la Ville dans sa présentation l'autre soir a

2070 fait référence au plan d'urbanisme sinon a déposé ces documents, mais sans doute que vous avez pris connaissance que le plan d'urbanisme privilégie le transport en commun. Pas seulement sur l'île de Montréal, mais aussi dans la région de Montréal. La position de la Ville et de la CTM, et par nos délégués à l'Association canadienne des transporteurs urbains, est que les gouvernements du Canada et du Québec doivent dans la prochaine décennie largement favoriser les projets de transport en commun.

2075 Nous allons être une partie du caucus des maires des grandes villes qui ont revendiqué qu'une portion des taxes sur les carburants soit versée aux municipalités et nous avons insisté pour qu'une grande portion de ça doit être réservée uniquement pour des projets de transport en commun.

2080 Également nous avons fait des lobbies avec les autres grandes villes que le gouvernement du Canada fasse plus que seulement les 0,05 \$ sur les litres d'essence. Je sais que si le budget canadien est adopté, les taxes sur l'essence qui sont élargies, je pense, à la taxe au carburant, va verser 600 millions de dollars aux grandes villes canadiennes la première année, c'est-à-dire le budget 2005-2006 et notre portion au Québec serait 150 millions de dollars; la portion de Montréal n'est pas claire, mais ça doit servir pas seulement pour le transport en commun, mais pour les autres infrastructures.

2090 Nous avons demandé que le gouvernement fasse plus. J'étais très fier d'entendre le ministre Godfrey il y a deux semaines au congrès annuel de l'Association canadienne de transport urbain indiquer que le gouvernement va verser 800 millions de dollars dans les prochains 2 ans uniquement pour le transport en commun et ça, en addition de l'argent dont j'ai fait référence dans la taxe d'essence.

2095 Ça va être divisé per capita, donc, le Québec va jouir de 200 millions de dollars, et le ministre propose une entente avec Québec qui va largement favoriser une division de cet argent par achalandage. Étant donné que la STM représente 80% de tous les déplacements en transport en commun au Québec, Montréal serait une des grandes gagnantes si la loi C-48 est adoptée d'ici la fin de la séance dans quelques semaines.

2100 Donc, ça nous donne espoir, mais c'est effectivement la ligne de la Ville de Montréal. Nous privilégions pour la prochaine décennie les projets qui vont améliorer les transports en commun sur l'île et qui vont donner aux gens, la population existante hors île, des alternatives efficaces de transport en commun. On invite le gouvernement du Québec de regarder ces volontés et d'en faire les siennes par des projets qui vont non pas faciliter la fluidité des automobiles, mais qui vont attirer de nouveaux achalandages pour le transport en commun. C'est un choix de société qu'on propose et c'est une partie du plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.

2110 À part le transport en commun, les investissements dans les infrastructures, le plan d'urbanisme propose des mesures préférentielles pour faire les autobus plus rapide, contraindre le nombre de déplacements en automobile privée, faire disparaître des stationnements à ciel ouvert, extérieur dans le centre-ville. Donc, vraiment essayé de faire un changement modal vers le transport en commun.

2115 Pour notre arrondissement, on adopte une proposition et l'élément majeur, c'est l'étalement urbain. Nous avons un devoir pour les générations d'avenir pour conserver des espaces naturels dans notre région et de protéger les terrains agricoles productifs. Savez-vous, Messieurs les commissaires, que la population de l'île de Montréal est de 250 000 personnes de moins maintenant que c'était il y a presque 40 ans?

2120 Mais il n'y a pas grand changement dans la population de la région. La seule chose qui a changé, c'est la distribution spatiale de cette population. On a vécu le même phénomène que dans les Etats-Unis et dans beaucoup d'autres grandes villes canadiennes, c'est la création de nouvelles banlieues de plus en plus loin du centre de la région, c'est-à-dire de l'île de Montréal. Et c'est insupportable, c'est l'envers du développement durable; c'est un type de développement qui avale toutes les ressources du gouvernement du Québec, c'est un type de développement qui a créé des banlieues de faible densité, qui ont besoin d'être dotées avec des infrastructures municipales, mais aussi des infrastructures comme les écoles, les hôpitaux, etc., ce qui a privé l'île de Montréal de l'oxygène nécessaire pendant des décennies pour être concurrentielle avec les autres villes.

2130 Et comme un gouvernement qui a pris le développement durable, le gouvernement du Québec doit maintenant commencer à penser au virage. La ligne directrice doit être de rebalancer le développement, *refocus, redirect* le développement vers l'île de Montréal pour accroître la population sur l'île de Montréal. Oui, il y a une population existante ailleurs, il faut les desservir, mais il ne faut pas en même temps créer une situation qui va amener plus d'étalement urbain et plus d'utilisation d'automobiles. Et la proposition de l'autoroute 25, pour nous autres dans notre arrondissement, c'est une menace à l'économie de l'île de Montréal, c'est une menace aux stratégies d'accroître la population de l'île de Montréal et c'est une menace à la stratégie de transport en commun.

2140 Nous avons lu la proposition du gouvernement, on l'a trouvée très indéfinie. Il y a plus de questions que de réponses dedans. Mais pour nous, nous avons décidé de ne pas faire notre focus sur la question de la qualité de l'air que beaucoup d'autres ont fait, mais sur la question vraiment d'étalement urbain. Le coût des terrains est beaucoup moins cher dans les MRC beaucoup plus loin de Montréal et de créer une situation où il y a un lien rapide automobile avec ces MRC va certainement faire exactement la même situation qui était la situation dans les années 60 et 70, nouvelles autoroutes, nouveaux développements plus loin de la ville. *It's not magic, it's not difficult to understand, it's exactly what happens when you build an autoroute.*

2150 Il faut trouver une solution pour les gens qui habitent là maintenant mais travaillent à Montréal. Je souligne encore que c'est des villes dortoirs. Ce n'est pas des villes existantes avec leur propre économie; c'est des villes dortoirs de banlieue et les gens doivent venir à Montréal, mais il faut trouver une autre façon de le faire. Je trouve les idées qui sont suggérées, améliorations ferroviaires ou *light rapid train*, des choses comme ça, intéressantes comme alternatives à une autoroute.

2155

2160 Sur la question de notre vision de Montréal, nous voulons, nous avons déjà appuyé la proposition du comité exécutif de la Ville pour une politique de logements abordables à Montréal. On comprend qu'il y a un lien entre la fuite des jeunes familles et le manque de logements abordables à la Ville. Notre analyse est que sur l'île de Montréal, il y a des terrains à développer, des terrains vacants en plein centre-ville qui pourraient être une façon de briser le phénomène d'étalement urbain. Je vous donne l'exemple de l'hippodrome de Montréal.

2165 Le gouvernement du Québec, nous avons appris il y a dix jours indiquant qu'il invite la piste de course de quitter les lieux, ce qui va libérer un terrain qui pourrait accueillir 7 000 nouveaux logements, entre 6 000 et 8 000 dépendant de la typologie de logements.

2170 Pour nous autres, c'est les questions de densification et de développement qu'il faut privilégier. S'il y a de l'argent à dépenser, ça doit être en infrastructure qui va permettre cette densification, qui promet un meilleur usage des infrastructures municipales beaucoup plus rentable pour le gouvernement du Québec, et qui va permettre à la Ville de mettre en place sa politique de logements abordables qui retiennent les jeunes familles à Montréal. La meilleure façon de s'assurer que les gens ne doivent pas aller à Lachenaie est de s'assurer qu'il y a des logements abordables dans la zone relativement proche du centre-ville.

2175 J'ai mentionné l'hippodrome, je vous dis qu'il n'y a pas un autre tel site dans une autre grande ville assez proche du centre-ville, à côté d'une station de métro, proche d'un aéroport, proche du centre-ville, qui était gelé pendant 20 ans pour une utilisation qui n'était pas évidente à la population.

2180 Il y a, je pense, 13 ans, la Commission Pichette a émis un rapport. Le Rapport Pichette, j'ai trouvé, est vraiment innovateur dans le sens qu'ils ont compris l'enjeu de l'étalement urbain. Ils ont proposé une ligne verte, *a green line* où il n'y a pas de *growth*, c'est-à-dire des nouveaux développements au nord ou au sud de cette ligne. Pichette a dit qu'effectivement sans une grande augmentation de la population dans la région de Montréal, il n'y a aucune justification pour le type de développement que nous avons dans la région de Montréal. Nous avons fait la dégradation des forêts et des terrains agricoles qui étaient juste à côté de la ville il y a 30 ans pour effectivement vider l'île.

2185 Pichette a eu la préséance de dire qu'effectivement il faut avoir un changement complet dans la pensée si on veut avoir un type de développement durable. Peut-être qu'il était avant son temps parce que ce n'était pas fait et j'ai remarqué que les gouvernements du Québec successifs, soit les gouvernements péquistes ou les gouvernements libéraux ont toujours toujours stimulé l'étalement urbain.

2195 Donc, pour nous autres, cette autoroute représente la mentalité des années 50 et 60. Ça représente une autre façon d'inciter la fuite des jeunes familles, ça représente aussi une façon de s'assurer qu'on va continuer les politiques d'étalement urbain comme c'était.

2200 Je suis arrivé dans la salle juste à la fin de la présentation de monsieur Mainville, que je connais un peu, et je l'ai trouvée intéressante. Je ne sais pas si les tramways doivent être la première priorité pour un gouvernement du Québec comme une façon d'augmenter l'offre de

transport en commun, mais c'est clair que les investissements en transport en commun sont beaucoup plus rentables à tous points de vue, économique et environnemental. Nous proposons la rénovation du métro de Montréal qui vient à son 40^e anniversaire bientôt. Nous voulons que le gouvernement du Québec et du Canada fassent l'entente sur le programme Réno Système 2 qui va permettre la rénovation du réseau initial du métro. On est très ouvert à un prolongement du métro vers Anjou. Et comme la Ville de Montréal, on propose le dossier du boulevard urbain Notre-Dame beaucoup plus avant que le gouvernement même commence à penser de créer un nouveau pont à Laval et une nouvelle autoroute.

2205

Donc, effectivement, cette brève présentation est un résumé de notre position comme arrondissement. On n'était pas les seuls à adopter une telle résolution, je pense qu'il y a 3 ou 4 autres arrondissements dans notre secteur de la ville qui voient les enjeux de la même façon et qui ont adopté des résolutions semblables. Merci, Messieurs.

2210

M. MICHEL GERMAIN, président :

2215

Alors, nous vous remercions pour votre témoignage. Par contre, est-ce que vous avez pris connaissance des positions des arrondissements de Montréal-Nord et d'Anjou ? C'est quoi votre réaction face à ça ? Votre attitude, est-ce que c'est d'essayer de vous réconcilier ou de rester en opposition ?

2220

M. MARVIN ROTRAND:

Non. J'ai pris connaissance que ces deux arrondissements ont pris une position qui est à l'encontre de la volonté du conseil municipal. C'est leur droit. Nous avons un système maintenant à Montréal où il y a beaucoup de pouvoir décentralisé aux arrondissements. Ils ont beaucoup d'autonomie. Mais je ne pense pas que cette position représente même la volonté majoritaire des citoyens de ces deux arrondissements.

2225

Les intervenants montréalais sont largement opposés à ce pont à Laval et l'autoroute, et on en voit pas ça comme la solution au problème de circulation dans Montréal-Nord et St-Léonard et Anjou. Le prolongement du métro à Anjou est une alternative. À une certaine époque, je constate que c'est loin, mais si un montage financier est en place, c'est au moins 10 ans avant qu'on arrive à l'ouverture d'une telle ligne de métro, mais notre conception est que les deux maires qui sont en faveur de ça représentent un point de vue qui est très très minoritaire et qu'il y a une grande majorité de Montréalais révélée par quelques sondages dernièrement qui veulent d'autres solutions pour les gens qui doivent prendre leur automobile à Montréal, comme inviter les gens à utiliser les autres modes, sinon trouver d'autres solutions.

2230

2235

L'idée de stationnements incitatifs dans quelque endroit à Laval et un service d'autobus accru est une possibilité. Mais l'investissement majeur qui est proposé ici et, comme j'ai dit avant, le financement quotidien n'est pas clair, on soupçonne que ce projet va marcher seulement avec des investissements publics sur une base régulière. Cet argent peut facilement être dirigé vers des infrastructures de transport en commun qui peuvent accommoder la population existante de la couronne nord-est et est de Laval.

2240

2245

M. MICHEL GERMAIN, président :

2250 Très bien. Nous vous remercions pour votre témoignage. Nous allons maintenant inviter monsieur Jean-Pierre Fortin de Vélosentier Nord-Sud. Bonjour, Monsieur. À vous la parole.

M. JEAN-PIERRE FORTIN:

2255 Bonjour. Je vais vous présenter mon projet. Ce n'est pas nouveau, j'ai fait ça il y a à peu près 25 ans, j'ai travaillé 2, 3 ans là-dessus. À cette époque-là, il y a eu une crise économique, ça fait que j'avais tout laissé tomber ça parce qu'on disait qu'il n'y avait pas de budget là-dedans. Mais il y a 3 ans, j'ai ressorti ça des boules à mites et j'ai remonté le projet. Je l'ai mis à jour, j'en ai fait une version informatique et puis je vais vous donner une description sommaire de ce que ça peut représenter.

2260 Dans un premier temps, j'avais fait une section pour l'île de Montréal, un axe nord-sud, qui est à peu près à plus ou moins 500 mètres à l'ouest du boulevard Hippolyte-Lafontaine, la 25. C'est un corridor institutionnel qu'on a dans ce secteur-là, axe nord-sud. Ça fait que je vais vous lire ça.

2265 Le Vélosentier Nord-Sud serait une superpiste cyclable, régionale qui traverserait l'Est de la région de Montréal du Montréal Métropolitain dans l'axe Nord-Sud. Dans un premier temps, nous concentrerons sur la partie de l'île de Montréal et dans un second temps plus tard, celle de l'île de Laval.

2270 Dans une deuxième phase, ça irait de Terrebonne jusqu'à Rawdon en passant entre autres par Mascouche, St-Roch-de-l'Achigan, Ste-Julienne. Sur la Rive-Sud, on passerait de Longueuil, à St-Bruno-de-Montarville, St-Basile-LeGrand et Chambly. En premier lieu, il s'agit de conscientiser les autorités municipales concernées et certains ministères des gouvernements fédéral, provincial de l'utilité à moyen et à long terme d'un tel projet de piste dans un parc linéaire.

2280 Il faut préserver pour commencer les terrains sur lesquels le Vélosentier devra passer puisqu'un grand nombre d'entre eux sont encore de zonage institutionnel. Il s'agit de propriétés du gouvernement comme les terrains d'hôpitaux, de cégeps, de lignes à haute tension, de parcs, mais aussi de certains terrains privés qui sont vacants. Ces terrains font partie de ce qu'on peut appeler un corridor institutionnel et qui est officieusement un parc linéaire. Ces terrains sont alignés les uns aux autres selon l'axe Nord-Sud des rues de Montréal; cet axe est à peu près parallèle et distant d'environ 500 mètres à l'ouest de l'autoroute Louis-Hippolyte-Lafontaine, la A-25.

2285 Cette emprise d'une largeur minimale de 20 mètres comporterait sur l'île de Montréal deux pistes séparées de 3 mètres de largeur chacune, mais à plusieurs endroits comme dans le cimetière de l'Est, les terrains de l'Hôpital Hippolyte-Lafontaine, le lac de rétention d'Anjou, le ruisseau Montigny, elle pourrait varier de 30 à 50 mètres de largeur. On parle de l'emprise, pas de la piste.

2290

2295 Le Vélosentier Nord-Sud ne croiserait pas au même niveau les axes de circulation majeurs comme les rues, les routes, boulevards, autoroutes et voies ferrées. Ces obstacles seraient évités en construisant des infrastructures comme les tunnels de tranchée, des passerelles, un peu comme au Canal Lachine.

2300 Le Vélosentier franchirait des obstacles physiques majeurs comme le Fleuve St-Laurent, la Rivière-des-Prairies, la Rivières-des-Mille-Isles et les autoroutes, entre autres le pont qui servira au prolongement de l'autoroute Hippolyte-Lafontaine à Laval et le corridor central du Tunnel Lafontaine.

2305 De par sa conception, ce projet de Vélosentier offrirait un maximum de sécurité, de tranquillité aux cyclistes et autres usagers. Le Vélosentier passerait dans un des plus beaux parcs linéaires de la nouvelle Ville de Montréal. Corridor vert quasi continu à maints endroits, le Vélosentier pourrait être agrémenté de tables de pique-nique, de fontaines, des abreuvoirs, d'abris contre la pluie, de services de sécurité éventuellement et d'une signalisation et à certains endroits de blocs sanitaires.

2310 En gros, c'est comme la description du projet. Je vais lire le mémoire maintenant.

(L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

M. MICHEL GERMAIN, président :

2315 Alors, nous vous remercions pour votre témoignage. Ici, vous avez laissé une copie de l'atlas cartographique, mais je présume que votre site internet, on peut retrouver ce document-ci ?

M. JEAN-PIERRE FORTIN:

2320 Oui, et 20 pages de plus d'ajoutées dessus, mais ça, ça va apparaître comme d'ici 15 jours à peu près. J'ai refait le site pour le dossier Montréal, il est rendu à 100 pages alors que le document que vous avez en votre possession en a 80. Et j'ai monté un dossier Laval, Terrebonne, couronne nord jusqu'à Rawdon de 125 pages. Ça fait que d'ici 15 jours, ça devrait être sur le site.

2325 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

Alors sur le site internet du BAPE, ce qu'on fera avec le dépôt de votre mémoire, on pourra indiquer le lien pour les gens qui désirent consulter par exemple le détail de ce document-ci.

2330 **M. JEAN-PIERRE FORTIN:**

Oui.

M. MICHEL GERMAIN, président :

2335 On fera ça de cette façon-là. Monsieur Sane ?

M. MAMADOU LAMINE SANE, commissaire :

2340 Bonjour, et merci. J'ai trouvé votre concept quand même assez innovateur compte tenu des liens que ça fait avec Montréal et Laval. Je voudrais savoir, est-ce que vous avez développé une stratégie de partenariat avec la Ville de Montréal, les arrondissements tel que Anjou, tel que Montréal-Nord, là où passe un peu cette piste cyclable? Est-ce que vous avez développé des relations pour voir comment ils pourraient embarquer dans votre concept?

2345 **M. JEAN-PIERRE FORTIN:**

2350 Disons qu'à venir jusqu'à maintenant, j'ai investi passablement de temps à faire de la recherche, aller marcher sur les terrains, consulter les cartes géographiques, faire des photos, monter le document. Je n'ai pas tellement établi... j'ai présenté le projet à quelques comités comme celui-là, comme par exemple l'Office de consultation public de Montréal. Ça, j'ai fait trois présentations au cours des 2 ou 3 dernières années, mais à part de ça, même l'arrondissement Anjou, à venir jusqu'à maintenant, ils n'ont probablement pas ça en main.

2355 Mais c'est quelque chose que je m'attends à faire incessamment parce que mon dossier Laval, couronne nord, est fini. Ça fait que d'ici les semaines à venir, je vais essayer de contacter tout ce qui peut avoir un rapport soit avec le réseau vert, les services des parcs des municipalités ou des MRC ou même la grande Ville de Montréal, peut-être même Parcs Québec. S'ils veulent donner des conseils ou apporter quelque chose à ça, je vais prendre ça comme bienvenue.

2360

M. MAMADOU LAMINE SANE, commissaire :

C'est bien. Merci.

2365

M. MICHEL GERMAIN, président :

Parce qu'il y a beaucoup d'ouvrage dans ce document-ci. Ça fait combien de temps que vous travaillez sur ce projet ?

2370

M. JEAN-PIERRE FORTIN:

Ça, je ne le sais pas. Je n'ose même pas y penser. Il y a des centaines et des centaines d'heures d'ouvrage là-dedans. Sans compter que ce document-là, j'en avais fait une ébauche quand même assez sérieuse en 1981, 1982 et, à cette époque-là, j'avais tout été chercher comme les cadastres et la liste de propriétaires de terrain sur lesquels ça devait passer.

2375

Avec la nouvelle version, je n'ai pas fait ça. Je me suis dit, si ça les intéresse, peut-être qu'à ce moment-là on pourra faire ce genre d'ouvrage-là, mais là j'ai eu l'idée plutôt d'aller... Probablement des centaines d'heures d'ouvrage là-dedans et j'ai dû investir dans ça pas loin de 10 000 \$.

2380

M. MICHEL GERMAIN, président :

C'est effectivement très impressionnant, du détail, de nombreuses photos, des dizaines de cartes, 200, 300 photos minimum à l'intérieur de ça, chaque endroit que vous avez visité. Effectivement, c'est un travail impressionnant. Donc, la Commission bien entendu va regarder ça plus en détail.

2385

Alors, nous vous remercions pour votre présentation.

2390

M. JEAN-PIERRE FORTIN:

Merci.

M. MICHEL GERMAIN, président :

2395 Nous allons maintenant inviter monsieur Francis Lapierre. Bonjour, Monsieur.

M. FRANCIS LAPIERRE:

2400 Bonjour à tous. C'est donc un petit mémoire de 2 pages qui résume ma vision que j'ai pu avoir en tant que journaliste, la synthèse que j'ai pu réaliser en tant que journaliste des différents points de vue qui m'ont été communiqués et puis... c'est ça. Je vais donc lire mon mémoire en ajoutant quelques commentaires.

(L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

2405

Fin de la phrase à la deuxième page: (...) de créer de nouveaux véhicules écologiques»

2410 Je voudrais juste spécifier que la quasiturbine peut fonctionner en deux modes. Un des deux modes est déjà fonctionnel, c'est le mode pneumatique, ça veut dire à pression d'air. Il y a déjà un go-kart qui a été réalisé qui a roulé avec des bonbonnes d'air comprimé, et l'APUQ, l'Association de promotion des usages de la quasiturbine, espère créer un véhicule automobile qui fonctionnerait à l'azote liquide, par évaporation de l'azote liquide. Et puis le deuxième mode qui est le mode de combustion interne est encore à venir, il est encore à mettre au point.

2415 (L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Fin de la phrase à la troisième page : (...) pollution atmosphérique sont frivoles»

2420 Je veux juste expliquer mon terme *frivoles*. Dans le sens que ce n'est pas sérieux parce que ça ne tient pas compte de l'ensemble de la réalité. Pour donner un exemple de projet frivole, c'est par exemple un organisme qui a fourni des réchauds au charbon en Haïti. Le seul problème, c'est qu'il n'y a pas de charbon en Haïti. Donc, c'est complètement frivole.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

2425

Fin de la phrase à la troisième page : (...) à y circuler»

2430 Avant de donner ma position, je veux seulement donner un petit mot sur le camionnage. Je crois personnellement que le problème du camionnage, c'est le taux individuel. Donc, si on réduit substantiellement par des politiques intelligentes l'accès des gens au pont et qu'on donne l'accès au transport en commun de façon confortable, je crois que le camionnage va déjà réduire une bonne partie de ses problèmes de congestion à cause de ça.

2435 Puis deuxièmement, je sais qu'il existe des méthodes pour embarquer des camions sur des plates-formes de train. Donc, en ayant des trains qui circuleraient, on pourrait embarquer les

camions et les transporter au centre-ville ou à Anjou, ou peu importe, avec des voies ferrées. Donc, ça, ce serait une solution.

2440 Puis troisièmement, il faudrait peut-être remettre en question la question du *just in time*
pour les entreprises parce qu'il y a un coût associé que toute la collectivité paie pour ce genre de
méthode. Peut-être qu'il faudrait en venir à un équilibre où il y aurait un peu d'entreposage et un
peu moins de *just in time* parce que ça crée des coûts pour la collectivité qu'on est obligé
d'absorber. Donc, est-ce qu'il y aurait moyen de diminuer cette pratique-là et puis d'amener de
2445 nouvelles pratiques? Je pense que ce serait possible peut-être. Enfin, je ne suis pas spécialiste
de l'économie, ni des entreprises, alors, je vais laisser les spécialistes en parler.

2450 Donc, pour finir, ma position concernant l'autorisation du projet. En conclusion, ma
position est claire : je suis contre l'autorisation du Projet de prolongement de l'autoroute 25 entre
l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa par le ministère des Transports du Québec. Merci
beaucoup.

M. MICHEL GERMAIN, président :

2455 Nous vous remercions pour votre témoignage.

M. FRANCIS LAPIERRE:

Pas de questions? Non? O.K.

2460 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

2465 On a eu votre mémoire tardivement, mais j'aurais une petite question quand même. Je
l'avais souligné tout à l'heure quand je vous écoutais parce qu'on a eu le mémoire, on n'a pas pu
le lire d'avance. La quasiturbine, c'est quoi au juste exactement ?

M. FRANCIS LAPIERRE:

2470 C'est un moteur rotatif révolutionnaire qui repense complètement la façon dont les... dans
le cas de la combustion interne, comment sont brûlés les combustibles. Donc, ce qui crée la
pollution, c'est que les produits combustibles ne sont pas brûlés complètement. Donc, la
quasiturbine permet par son fonctionnement de brûler plus complètement, plus longtemps et à
température moindre, ce qui fait en sorte qu'il n'y a pas de production ou très peu de production de
Nox, qui sont dommageables aussi.

2475 Alors, ça permet de réduire considérablement la consommation. Donc, et là je parle du
mode de combustion interne, mais aussi en mode pneumatique, par pression d'air, il y aurait
moyen de créer des véhicules qui seraient absolument sans pollution et puis en combustion
interne, il y aurait moyen de créer des véhicules qui seraient vraiment avec très très peu de
pollution.

2480

Mais ça, c'est encore en développement. Pour plus de renseignements, il faudrait vous rendre sur le site de la quasiturbine, *quasiturbine.com*, ou encore contacter Jean Rémillard de l'APUQ, l'Association de promotion des usages de la quasiturbine. À ce moment-là, vous auriez plus de détails.

2485

M. MICHEL GERMAIN, président :

Quasiturbine.com, je devrais être chanceux parce que je veux en savoir un peu plus sur ça. Je pourrais commencer par ça. Je vais regarder c'est quoi, ça m'intéresse.

2490

M. FRANCIS LAPIERRE:

D'accord.

2495

M. MICHEL GERMAIN, président :

Ça suscite ma curiosité.

M. FRANCIS LAPIERRE:

2500

Je vous remercie.

M. MICHEL GERMAIN, président :

2505

Alors, nous vous remercions pour votre présentation.

M. FRANCIS LAPIERRE:

Merci.

2510

M. MICHEL GERMAIN, président :

Alors, ceci était le dernier intervenant inscrit pour les séances qui se déroulent à Montréal. Donc, nous allons mettre fin dans les prochains instants aux séances ici à Montréal. Je vous avise que les audiences vont se poursuivre la semaine prochaine à Laval. Pour la confirmation, les séances, ce serait mardi de la semaine prochaine à compter de 19 h, ce qui nous fait les 21 et 22 juin.

2515

2520

Donc, nous aurons des séances mardi soir, mercredi après-midi et mercredi soir. Alors, c'est le Château Royal au 3500, boulevard du Souvenir à Laval, au Salon Paris. Alors, je vous invite à assister à la prochaine séance, mardi, 19 heures.

Sur ce, je vous souhaite une bonne fin d'après-midi, un bon dîner et à la semaine prochaine. Merci de votre présence, de votre participation.

2525

2530

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.

2535

ET J'AI SIGNÉ:

LOUISE PHILIBERT, s.o.

2540