

**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 5**

Séance tenue le 21 juin 2005, à 19 h  
Château Royal  
3500, boulevard du Souvenir,  
Laval

**TABLE DES MATIÈRES**

|  |    |
|--|----|
| SÉANCE DU 21 JUIN 2005 .....   | 1  |
| MOT DU PRÉSIDENT .....   | 1  |
| LE PRÉSIDENT:.....   | 1  |
|  |    |
| PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :  |    |
|  |    |
| ROBERT MÉNARD .....  | 3  |
|  |    |
| YVAN PAQUETTE .....  | 4  |
|  |    |
| REGROUPEMENT POUR LE PONT DE LA 25<br>JEAN-MARC ROBITAILLE, JAMES INFANTINO.....   | 12 |
|  |    |
| SYNDICAT DE BASE DE L'UPA DE LAVAL<br>TABLE DE CONCERTATION AGROALIMENTAIRE ET HORTIPARC<br>GILLES LACROIX, ALAIN FORGET ..... | 24 |
|  |    |
| LOIS ANN PARENT .....  | 30 |
|  |    |
| JEAN-LAURIER LAMARCHE .....  | 32 |
|  |    |
| MRC LES MOULINS<br>JEAN-MARC ROBITAILLE.....   | 38 |
|  |    |
| ASSOCIATION DES CITOYENS DE SAINT-FRANÇOIS<br>JACQUES ST-JEAN.....   | 44 |
|  |    |
| MARCEL RENAUD .....  | 49 |
|  |    |
| DROIT DE RECTIFICATION :   |    |
|  |    |
| MINISTÈRE DES TRANSPORTS<br>JACQUES VENNE .....  | 52 |

## MOT DU PRÉSIDENT

### LE PRÉSIDENT :

5

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

10

Mon nom est Michel Germain. Je préside cette commission d'enquête qui a la responsabilité de réaliser le mandat confié au BAPE par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, monsieur Thomas J. Mulcair. Et je suis secondé par monsieur Jules Dufour et monsieur Mamadou Lamine Sane.

15

Cette deuxième partie de l'audience publique a pour but de permettre aux citoyens et aux groupes d'exprimer leur opinion sur le projet, d'émettre des commentaires, de faire des suggestions et de proposer des modifications au projet.

20

J'appellerai donc dans l'ordre de leur inscription les participants qui ont fait part de leur intention de présenter un mémoire. Après chaque présentation de mémoire, la commission pourra prendre quelques instants pour échanger avec les participants afin de préciser certains aspects ou développer des éléments contenus dans le mémoire. Il ne faudrait pas interpréter cet échange comme étant révélateur de la position de la commission. Je précise que la commission est en enquête et elle s'intéresse aux arguments évoqués dans les mémoires.

25

Au cours de cette deuxième partie de l'audience, l'initiateur du projet et les personnes-ressources n'ont pas de rôle particulier à jouer. Tous sont invités, bien entendu, à assister à l'audience et à prendre connaissance des points de vue exprimés sur le projet. À la suite de la deuxième partie de l'audience publique, la commission rédigera son rapport pour le ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs. Ce rapport fera état des constatations et de l'analyse de la commission concernant le projet à l'étude.

30

35

Je rappelle que le mandat qu'a reçu le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement est d'une durée maximale de quatre mois et que le rapport du BAPE devra être remis au ministre au plus tard le 16 septembre 2005. Le ministre doit ensuite rendre le rapport public dans les 60 jours suivants. La décision d'autoriser ou de refuser le projet appartient au Conseil des ministres sur recommandation du ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs.

40

Mentionnons que ce qui est dit en audience est enregistré et que les transcriptions, dont le service est assuré par madame Lise Maisonneuve, seront disponibles dans le site Internet de la commission environ une semaine après la fin de cette deuxième semaine d'audience. Je vous mentionne aussi que la deuxième partie de l'audience se poursuivra le mardi 21 juin et le mercredi, demain, donc au 3500, boulevard du Souvenir à Laval dans le Salon Paris, donc le même salon ici demain soir.

45

Les membres de l'équipe du BAPE présents sont madame Marie-Ève Fortin et madame Linda St-Michel, analystes, madame Anne-Lyne Boutin, qui est notre coordonnatrice de secrétariat de la commission, et également monsieur Jean-Sébastien Fillion, conseiller en communication, qui sont à l'accueil à l'arrière.

50

La logistique de l'audience est assurée par le ministère des Services gouvernementaux. Alors, nous y retrouvons, à ma gauche, le responsable de l'organisation technique, monsieur Daniel Moisan et le technicien de son, monsieur Jean Métivier.

55

Je vous rappelle que les centres de consultation régionaux sont situés à la bibliothèque Rivière-des-Prairies au 9001, boulevard Perras à Montréal; à la bibliothèque Germaine-Guèvremont au 2900, boulevard de la Concorde Est à Laval; ainsi qu'au Centre biblio-culturel Henri-Bourassa au 5400, boulevard Henri-Bourassa Est à Montréal.

60

Les deux centres permanents sont le bureau du BAPE à Québec, situé au 575, rue Saint-Amable, 2e étage à Québec, et la Bibliothèque centrale de l'Université du Québec à Montréal.

65

Dans les prochaines semaines, toute nouvelle information obtenue par la commission sera également rendue publique dans notre site Internet. L'adresse du site est disponible à l'arrière de la salle.

70

À ce stade-ci, la commission a reçu plus de 90 mémoires, dont une trentaine seront présentés à Laval dans les trois prochaines séances. Je vais demander aux présentateurs de mémoire de limiter leur intervention à environ 15 minutes afin de nous permettre d'échanger avec eux.

75

Alors, soit dit en passant, c'est que la commission a lu l'ensemble des mémoires. Alors, dans le cas, bien entendu, de mémoires qui sont très courts, une page ou deux, les gens peuvent en faire une lecture. Dans le cas de mémoires plus volumineux, disons 30, 40 pages, nous nous attendons à ce que les gens fassent une synthèse. Alors, je vous rappelle, la commission a lu l'ensemble des mémoires et va en tenir compte dans ses travaux.

80

J'aimerais aussi rappeler l'importance d'un débat serein, tel que nous l'avons vécu en première partie d'audience. Je n'accepterai d'ailleurs aucun propos diffamatoire ou non respectueux pendant les séances d'audience.

85

Je mentionne également que, tout comme pour le promoteur et les personnes-ressources, vous avez la possibilité de faire une rectification de faits si vous le jugez utile lorsque vous entendrez les mémoires. Ce droit doit servir uniquement à rectifier des faits énoncés en audience ou dans les mémoires et non à réagir sur des opinions. Pour exercer ce droit, vous devez vous inscrire au registre spécifique à cette fin disponible à l'arrière de la salle. Les gens inscrits au registre de rectification seront invités à faire leur intervention à la fin de chacune des séances.

90 Je tiens à souligner que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement s'est doté  
d'une déclaration de service aux citoyens et met à votre disposition un questionnaire afin d'évaluer  
la qualité de nos services. Dans le but de nous aider à mieux vous servir, nous vous demandons  
de bien vouloir remplir le questionnaire que vous avez reçu ou que vous pouvez obtenir à l'entrée  
de la salle.

95 Enfin, je rappelle qu'il est, bien entendu, interdit de fumer dans cette salle.

Alors sans plus tarder, nous allons procéder à la présentation des mémoires. Alors, je  
vais maintenant inviter le premier intervenant à prendre place. La première personne que nous  
100 avons inscrite au registre, c'est monsieur Robert Ménard. Alors, bonsoir, monsieur, à vous la  
parole.

**M. ROBERT MÉNARD :**

105 Bonsoir, monsieur le président. Bonsoir, messieurs les commissaires. Alors, mon nom,  
c'est Robert Ménard. Je suis un citoyen du secteur Lachenaie de la Ville de Terrebonne. Je milite  
en environnement depuis plusieurs années, tant au niveau local, municipal, provincial, fédéral  
qu'international.

110 Avant d'aller plus loin, je vais faire part d'une annexe que j'ai déposée à la commission,  
qui est, en fait, une liste d'appuis que j'ai reçus pour ce mémoire que j'ai déposé à titre de citoyen.

Alors, tout d'abord, il y a deux associations qui appuient ce mémoire: tout d'abord,  
l'Association facultaire étudiante de sciences humaines de l'Université du Québec à Montréal, où  
115 j'étudie en sociologie; cette association représente 5 000 membres en sciences humaines à cette  
université. J'ai également l'appui du Réseau québécois des groupes écologistes, qui représente  
90 groupes et regroupements, dont chacun représente des dizaines et des centaines d'individus.

Alors, je vais vous faire la lecture de la deuxième partie.

120 Aussi, en passant, j'ai amené des crayons à colorier, mais je vais vous expliquer  
pourquoi j'ai amené ça à la fin de ma présentation.

Alors, je vais vous présenter la deuxième partie de mon mémoire qui est plus spécifique  
125 au projet, alors que la première, c'était par rapport à mon analyse générale de la problématique  
environnementale. Alors, ça va comme suit.

(L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

130 Et maintenant, si je peux résumer métaphoriquement mon propos avec pourquoi j'ai des  
crayons de couleur, c'est qu'en fait, le projet qui nous est présenté, c'est comme si on avait un  
dessin à colorier vieux de 40 ans. Il y a 40 ans, on utilisait un crayon de couleur développement;  
maintenant, on utilise un crayon de couleur développement durable avec toujours le même

135 dessin. Peut-être qu'on dépasse un peu moins les lignes mais, dans le fond, le problème, ce n'est pas les crayons de couleur, mais c'est le dessin lui-même. Voilà.

**LE PRÉSIDENT :**

140 Alors, nous vous remercions pour votre mémoire. Votre position était très, très claire. Donc, la commission n'a pas de question sur votre mémoire. Nous vous remercions pour votre présentation.

**M. ROBERT MÉNARD :**

145 Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

150 Nous allons maintenant inviter monsieur Yvan Paquette. Bonsoir, monsieur.

**M. YVAN PAQUETTE :**

155 Bonsoir, monsieur le président, messieurs les commissaires. Avant de débiter, je voudrais juste attirer l'attention sur deux coquilles dans le document. Il s'agit à la page 4, c'est deux chiffres finalement.

160 À la page 4, c'est dans l'aspect politique, j'ai indiqué un chiffre de taux d'occupation moyen par véhicule de 1,5. C'est 1,2. L'exemple était bon; par contre, je disais qu'il fallait 5 véhicules pour déplacer 6 personnes. Et ensuite, à la page 12, au niveau de la création d'emplois, j'avais indiqué que pour chaque investissement de 1 M\$, on crée 15 emplois. C'est 1,5 emploi/année. Par contre, là aussi, les exemples étaient bons. En parlant d'un projet de 100 M\$, on crée 150 emplois, ainsi de suite. C'était les petites corrections que je voulais apporter.

165 Alors, je m'appelle Yvan Paquette. C'est en ma qualité de résident de l'agglomération de Montréal, d'usager de la route et d'observateur privilégié de la scène politique et administrative en matière de développement des réseaux de transport, tant individuel que collectif, que je tiens à exprimer mon opinion sur un projet qui a fait couler ici beaucoup plus d'encre que d'eau sous la structure projetée.

170 D'entrée de jeu, je suis favorable à la construction d'un nouveau lien interrive entre Laval et Montréal, et ce, pour des raisons historiques, économiques, de santé et de sécurité pour la population et les usagers, et même pour des raisons environnementales. Résident de Montréal pendant 26 ans, habitant Laval depuis 26 ans, je suis bien placé pour faire le pont entre les deux municipalités.

175 Sur le plan historique, le projet sur lequel on réfléchit encore était prévu dans les années 60. Il faisait partie d'un vaste programme de développement du réseau routier qui visait à ceinturer

180 Montréal afin de rendre la métropole plus accessible. Ce fut d'ailleurs une condition pour Montréal d'améliorer son réseau routier pour obtenir l'exposition universelle de 1967. 240 kilomètres de voies rapides furent construites juste à temps pour recevoir quelque 40 millions de visiteurs.

185 Des exemples: la Transcanadienne dans l'ouest, l'autoroute de la Rive-Nord vers l'est, Décarie, le tunnel Lafontaine, la 132 sur la Rive-Sud, chemin de la Côte-de-Liesse pour l'accès à l'aéroport, la 15 du pont Champlain vers les États-Unis, et il ne faut pas oublier le métro de Montréal.

190 Alors qu'aurait été l'avenir de Montréal sur le plan du développement économique et de sa notoriété à l'échelle mondiale sans ces investissements à l'amélioration du transport des personnes et des marchandises? Qu'aurait été l'avenir même du Québec sans ces précieux liens routiers qui ont permis le développement de la région métropolitaine de Montréal qui vivait, comme tout le monde, sa révolution tranquille?

195 Tout ce qui fut construit par la suite ne fut jamais complété tel que prévu. L'économie aidant, le trafic a augmenté, la congestion s'est installée. Il y a 25 ans, les chroniqueurs de circulation parlaient de \*heure de pointe+. C'est devenu la \*période de pointe du matin et de l'après-midi+, et maintenant on parle de \*congestion récurrente+. Si le langage évolue avec l'achalandage, le réseau routier, lui, n'a pas évolué. Si rien n'est fait, la région métropolitaine perdra de sa compétitivité en raison des coûts directs et indirects de la congestion routière.

200 Un petit mot sur l'étalement urbain. On pointe du doigt le réseau routier pour expliquer le phénomène tant décrié d'étalement urbain. Et pourtant, le déplacement de la population vers les couronnes nord et sud s'est accéléré même s'il n'y a pas eu ajout de nouvelles infrastructures routières depuis plus de 30 ans. En fait, ce qui a été amélioré, c'est l'offre en transport collectif, modernisation de la ligne Montréal–Rigaud–Deux-Montagnes, ajout de celle de Blainville  
205 éventuellement vers Saint-Jérôme, la ligne de Delson, le retour de la ligne de Saint-Hilaire, aménagement de voie réservée aux autobus, aux taxis ainsi qu'aux véhicules à taux d'occupation élevé sur des ponts, sur des routes, tout ça.

210 Alors, il serait certainement *politically incorrect* de prétendre que l'amélioration du réseau de transport collectif a favorisé l'étalement urbain. En fait, on doit chercher ailleurs les conditions favorisant cet exode vers les banlieues.

215 Il y a d'abord une raison financière; j'en précise quelques raisons dans le document. Il y a ensuite une question de positionnement géographique. Que voulez-vous, c'est plus court partir de Laval ou de Longueuil au centre-ville de Montréal que de Sainte-Anne-de-Bellevue ou de Pointe-aux-Trembles.

220 Enfin, il y a un facteur démographique. On pourrait parler du vieillissement de la population, en effet, qui ramène les baby-boomers au centre des agglomérations. À l'inverse, le développement de nombreux sites hors campus des universités rapproche les jeunes des banlieues.

Je lisais ce matin dans un quotidien que l'Université de Sherbrooke s'installe à Sainte-Thérèse.

225

Au niveau du développement économique. On est à l'ère du *just in time* et de la compétitivité à l'échelle non pas seulement de la région et du pays, mais de la planète. Pour être et demeurer en affaires, il faut réduire ses coûts d'exploitation ainsi que les délais entre la fabrication et la livraison du produit chez le client. C'est la raison pour laquelle tant de grands

230

entrepôts s'établissent en bordure des voies rapides, c'est la raison pour laquelle il y a tant de camions.

Tout retard en raison de la congestion se répercute sur les coûts du produit d'une entreprise qui devient ainsi moins compétitive. Elle déménagerait éventuellement en périphérie ou dans un autre pays. La santé économique de toute la région métropolitaine repose donc en bonne

235

partie sur la qualité de son infrastructure routière.

Permettez-moi d'apporter deux citations. Tout d'abord, celle du président de la Chambre de commerce et d'industrie de l'est de l'île de Montréal, monsieur Martin Laroche, qui a déclaré:

240

*Il faut améliorer la fluidité des déplacements des personnes et des marchandises afin de stimuler l'économie de l'ensemble du territoire.*

Et puis l'éditeur du journal *Les Affaires*, monsieur Jean-Paul Gagné, dans la dernière livraison a mentionné que:

245

*Le développement économique crée la prospérité et permet le financement des services de santé et d'éducation si chers à la population.*

Au niveau de la création d'emploi, selon le ministère des Transports, tout investissement sur le réseau routier crée plusieurs emplois/année. Un projet évalué à près de 400 M\$ créera quelque 600 emplois. À ces emplois créés durant la conception et la construction du lien autoroutier viendront se greffer ceux du personnel affecté à l'exploitation du réseau. Toute l'économie d'une région peut bénéficier des retombées d'une telle richesse collective. Un projet routier d'envergure ne constitue donc pas seulement une dépense, mais contribue au développement économique d'une région par la création d'emplois.

250

255

Au niveau de la santé et sécurité, un nouveau pont rendrait plus rapide les déplacements vers les établissements de santé en cas d'urgence. En réduisant les délais de transport, on augmente les chances de survie en cas de crise aiguë ou de traumatisme grave. Un nouveau pont apporterait un élément de sécurité additionnelle en aidant au déplacement des unités d'urgence en cas de catastrophe naturelle comme on a connu pendant le verglas ou de tout autre élément perturbateur.

260

Je tiens à rappeler cependant que le pont Papineau, qui est un pont à haubans, a été fermé en janvier 1998 en raison de l'accumulation de glace.

265



270 Un nouveau pont permettrait de réaffecter en bonne partie des véhicules servant au transport des matières dangereuses vers des zones commerciales à moins forte densité de population. Cette préoccupation a aussi été mentionnée lors du Sommet d'arrondissement de Montréal-Nord, à laquelle participait le maire de Montréal, monsieur Gérald Tremblay, en présence de 62 partenaires. C'était le 25 mars 2002.

275 Au niveau de la protection de l'environnement, on a vu que ce pont aurait dû être construit depuis 40 ans. Je dis qu'heureusement cela n'a pas été fait à une époque où l'on tenait aussi peu compte de l'environnement. Les zones humides seraient remplies, il y aurait des piliers dans la fosse aux esturgeons.

280 Le projet tel que modifié par le promoteur réduit les impacts sur l'environnement. Je suggère toutefois d'éviter d'intervenir dans la rivière durant le mois de mai où l'alose fait une remontée du cours d'eau. Cette préoccupation a été faite lorsque Hydro a installé sa ligne à haute tension, il y a quelques années.

285 Par ailleurs, la congestion contribue largement à la pollution automobile. Les gaz d'échappement augmentent lorsque les véhicules circulent au ralenti. Cette pollution est particulièrement néfaste dans les zones résidentielles traversées par des voies rapides. La construction du lien autoroutier projeté a d'ailleurs été évoqué lors du même Sommet d'arrondissement de Montréal-Nord comme mesure de protection de l'environnement.

290 En diminuant l'achalandage sur le boulevard Pie IX, notamment, on verrait une diminution de la pollution atmosphérique visuelle et sonore. Il y aurait ainsi amélioration de la qualité de vie pour les résidants du secteur. Quand on passe sur Pie IX, à droite, c'est les commerces et à gauche, ce sont tous des résidants. Cet effet se fera ressentir également sur le réseau autoroutier et urbain environnant.

295 J'ai tout de même quelques préoccupations. Comment se fait-il qu'un projet s'inscrivant dans le développement durable ne prévoit rien pour le covoiturage? Avec l'essence à 1 \$, je pense que ce serait le temps d'avoir des mesures incitatives.

300 On a aussi retiré la piste multifonctionnelle pour des raisons d'économie. On suggère une desserte pour les cyclistes avec une navette ou par un traversier, pas très écologique dans les deux cas.

305 Ensuite, j'espère qu'avec ce projet, Laval réussira à concilier son développement tout en maintenant l'essentiel des activités agricoles sur son territoire. L'horticulture et l'industrie agroalimentaire occupent une place de choix dans l'économie de la région.

310 J'aborde maintenant le financement du projet. Le ministère des Transports le reconnaît, le péage ne suffira pas à lui seul pour financer les coûts de construction et d'exploitation du projet. D'ailleurs, le péage n'a jamais réussi à le faire. L'Office des autoroutes du Québec a été aboli en

partie pour des raisons de rentabilité, on ne réussissait pas à rembourser l'intérêt de la dette accumulée au fil des ans.

315 Môme chose pour l'autoroute 407, une route privée en Ontario qui a annoncé un déficit de 86 M\$ en 2004. Il faudra donc trouver d'autres sources de revenus à l'échelle régionale et je crois que ça a déjà été évoqué dans des documents complémentaires d'information.

320 Le péage ici, au Québec, a été aboli aussi pour des raisons d'équité. Il y avait du péage autour de Montréal, il n'y en avait pas ailleurs au Québec. Alors, j'espère que le gouvernement va en tenir compte pour tout autre projet, comme la 30 ou la 50, des endroits où il y a une alternative.

325 Il a été aboli également pour des raisons de sécurité et d'environnement. Ça ne s'applique pas dans ce cas-ci, parce qu'il y avait des guérites à l'époque et on avait vraiment un problème de sécurité l'hiver au niveau de l'environnement; les arrêts et départs fréquents, ça causait des problèmes au niveau de l'environnement et ça ne s'applique pas.

330 Et puis, oui, le péage peut effectivement aider à répartir le trafic. Quand les guérites ont été retirées au milieu des années 80, le trafic a augmenté de 30 % sur la 13 et la 15 notamment. C'est autant de véhicules qui passaient auparavant sur les ponts Viau, Dufresne, Lachapelle et LeGardeur.

335 Sur le partenariat public-privé, les PPP font partie de la solution envisagée par les gouvernements afin de réduire l'impact financier de tels projets d'infrastructures sur les finances publiques et pour ainsi accélérer leur réalisation. J'en conviens, mais il faudrait être prudent sur le choix de ces partenaires.

340 Ensuite, le mode de perception pour le péage est un système qui me semble assez lourd à mettre en place sur une aussi infime partie du réseau. En guise de comparaison, en Ontario, l'autoroute privée à une longueur de 108 kilomètres. Et qu'en sera-t-il des touristes et autres utilisateurs occasionnels?

345 Enfin, j'ai remarqué que le gouvernement s'est déjà assuré d'application du Code de la sécurité routière sur cette artère et qu'il y a des dispositions réglementaires concernant d'éventuelles hausses de tarif, ce qui a posé problème chez nos voisins ontariens.

350 Avant de conclure, je suggérerai même deux toponymes. Je sais qu'on est loin de la coupe aux lèvres, mais tout de même. Je parle du pont Pietro Rizutto, qui est un ancien sénateur qui avait fondé une grande entreprise de construction routière au début des années 60. Par ailleurs, le pont se situe à la hauteur du quartier Rivière-des-Prairies, c'est un endroit où on retrouve de nombreuses familles italiennes. Il y a quelques années, on avait songé débaptiser le pont Papineau pour lui donner ce nom-là, ce à quoi je m'étais opposé personnellement aussi.

355 Ensuite, Robert Bourassa, ancien premier ministre qui a contribué au développement de l'hydroélectricité au Québec, là encore, on parle de débaptiser l'autoroute Ville-Marie pour lui

donner le nom de Robert Bourassa. Le corridor emprunté par le projet de la 25 sert déjà pour le transport d'énergie électrique à haute tension, alors il y a aussi un lien intéressant à faire.

360 En définitive, un nouveau lien interrive dans le corridor projeté représenterait un atout important pour toute la région métropolitaine. N'oublions pas que le réseau autoroutier sert non seulement aux automobiles, aux motocyclettes et aux camions, mais également aux autobus urbains, interurbains et scolaires, aux véhicules de services d'utilités publiques (électricité, gaz, téléphone, câble). Et Dieu sait comme ça a été important pendant la crise du verglas de pouvoir accéder aux zones sinistrées. Et il sert également aux véhicules d'urgence: police, pompier, 365 ambulance.

Enfin, ce projet doit être considéré dans un plan d'ensemble qui doit tenir compte des schémas d'aménagement des MRC. Le projet de la 25, monsieur le président, n'est pas seulement un besoin mais une nécessité. Merci.

370

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, merci pour votre présentation. J'aurais une question.

375

En page 9 de votre mémoire, justement, tout à l'heure vous avez fait allusion au péage. Donc, vous avez manifesté une forme d'inquiétude, basé sur l'équité, à savoir est-ce qu'il y aurait d'autres routes qui seraient susceptibles de recevoir un péage et vous parlez beaucoup d'équité là-dessus.

380

J'aimerais ça vous entendre, que vous élaboriez un petit peu plus sur cette question-là.

**M. YVAN PAQUETTE :**

385

Le gouvernement, au milieu des années 80, avait décidé de doubler la tarification sur le péage qui est passé de 254 à 504, ce qui a fait en sorte qu'il y a eu un tollé de protestation, il y a eu un mouvement antipéage qui a été créé et ça a conduit éventuellement à l'abolition du péage sur les routes.

390

La question d'équité, évidemment le gouvernement s'était posé la question: \*On met du péage partout, pas seulement dans la région métropolitaine, ou on le retire partout.+ Le gouvernement avait décidé à ce moment-là de le retirer plutôt que de l'instaurer, par exemple, dans la région de Québec où on a une infrastructure routière comparable et où il n'y avait pas de péage.

395

Alors, sur la question de l'équité, c'est certain que, c'est ce que je dis, s'il y a d'autres projets, on entend parler de la 50 vers l'Outaouais, la 30 sur la Rive-Sud, il y a d'autres projets. Par exemple, l'aménagement de la 175 vers le Saguenay-Lac Saint-Jean. Par contre, dans ce cas-là, il n'y a pas d'autres alternatives, alors il n'y aurait pas lieu d'instaurer le péage à cet endroit. Mais c'est seulement d'en tenir compte dans les autres projets; sinon, il risquerait peut-

400 être d'avoir un autre mouvement antipéage qui serait créé à cause d'une iniquité par rapport aux autres régions du Québec.

**LE PRÉSIDENT :**

405 Très bien. C'était d'ailleurs la question complémentaire. C'était, dans l'hypothèse où la 25 se réalise et c'est la seule route qui devient à péage, il n'y a nulle part ailleurs où il y aurait du péage, la question que je me posais, c'est: croyez-vous effectivement que les gens pourraient en venir à ce moment-là à dire: \*Bien, on est les seuls qui payons. On veut arrêter de payer+?

410 **M. YVAN PAQUETTE :**

Possiblement. Mais quand même, le principe d'avoir une route à péage, c'est qu'il y ait une alternative. Alors, les gens auraient toujours le choix d'utiliser les autres voies; par exemple, le pont DeGaulle sur la 40 ou le pont Pie IX et ainsi de suite.

415

Alors, c'est le principe du péage de laisser cette alternative-là quand même, ce qui fait en sorte que ce soit vraiment les gens qui seraient intéressés; par exemple, la circulation de transit ou des gens qui auraient un intérêt particulier pour l'emprunter.

420 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Donc, vous souhaitez que, en quelque sorte, le gouvernement se dise: \*Ce serait bon de réfléchir à ça de façon un peu plus globale.+ On peut penser à des projets donc dans la région de Québec ou dans la région de Montréal, qui pourraient mériter aussi d'être

425

examinés pour qu'il y ait un péage là aussi. Donc, c'est votre position sur ce point-là.

**M. YVAN PAQUETTE :**

Vous savez, dans la grande région de Montréal, il y a, quoi, à peu près 5 G\$ de projets. Si vraiment tout était fait pour compléter le réseau routier, on parle de prolongement de la 13, la

430

19, la 25, ainsi de suite, il y en a pour 5 G\$ juste autour de Montréal, la 30 incluse.

Alors, c'est certain que le gouvernement n'a pas les moyens financièrement de tout les réaliser. Mais si le péage peut permettre d'accélérer la réalisation de certains travaux, alors, oui, ça peut être une alternative intéressante pour pouvoir en profiter.

435

**LE PRÉSIDENT :**

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

440

**M. YVAN PAQUETTE :**

Merci.

445 **LE PRÉSIDENT :**

Nous allons maintenant inviter monsieur Jean-Marc Robitaille du Regroupement pour le pont de la 25.

450 **M. JEAN-MARC ROBITAILLE :**

Alors, bonsoir, monsieur le président...

455 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir!

**M. JEAN-MARC ROBITAILLE :**

460 ... messieurs les commissaires et membres de la commission. Alors, permettez-moi d'abord de me présenter. Mon nom est Jean-Marc Robitaille et je suis président du Regroupement pour le pont de la 25. Je suis également maire de la Ville de Terrebonne et préfet de la MRC Les Moulins.

465 Monsieur Gilles Vaillancourt, vice-président du Regroupement et maire de Laval, ainsi que monsieur Pierre Gingras, vice-président du regroupement et maire de Blainville, sont retenus ce soir par leurs obligations à titre de maire. Mais nous avons le plaisir d'avoir avec nous monsieur James Infantino, vice-président du Regroupement pour le pont de la 25 et conseiller municipal pour l'arrondissement de Montréal-Nord.

470 **M. JAMES INFANTINO :**

Bonsoir.

475 **M. JEAN-MARC ROBITAILLE :**

Alors, comme vous le savez sans doute maintenant, le Regroupement pour le pont de la 25 est composé de 16 municipalités de la couronne nord et de 2 arrondissements de l'est de Montréal. Ensemble, nous représentons officiellement 850 000 personnes. Mais si on tient compte de la population de l'île de Montréal qui appuie en majorité, je vous le rappelle, le projet de parachèvement de la 25, mais dont les représentants élus préfèrent pour des raisons qui leur appartiennent la neutralité, on peut facilement estimer à au-delà de 1 million le nombre de gens au nom de qui nous parlons ce soir. C'est beaucoup de monde, vous en conviendrez.

485 Dans un sondage effectué récemment, 84 % de la population que nous représentons officiellement s'est dite en faveur du projet de parachèvement de l'autoroute 25. Et comme vous l'aurez remarqué, nous déposons ce soir une pétition de 25 000 noms pour la 25, selon un décompte fait la semaine dernière.

490 Je dépose par le fait même une annexe à notre mémoire, si vous me le permettez. Témoin de l'engouement pour ce projet, mais aussi de la lassitude de nos populations devant les délais, cette pétition continue de circuler. Au moment où on se parle, nous en sommes à près de 30 000 signataires.

495 Dans la campagne qu'il mène actuellement, le Regroupement pour le pont de la 25 peut également compter sur l'appui de plusieurs dizaines d'organismes qui voient tous un intérêt dans le parachèvement de l'autoroute 25. Qu'il s'agisse d'une plus grande efficacité pour l'économie, qu'il s'agisse de la compétitivité de la région de Montréal, de la qualité de vie des familles, d'une vie culturelle plus vigoureuse et de l'absence d'impact significatif pour l'environnement, nos  
500 partenaires souscrivent tous au principe du développement durable qui est à la base de notre message. Le parachèvement de la 25 est un projet économiquement souhaitable, socialement équitable et écologiquement responsable.

505 Je vais maintenant exposer brièvement les raisons pour lesquelles les membres du Regroupement pour le pont de la 25 portent un intérêt particulier à ce projet.

Le projet est économiquement souhaitable. D'abord, soyons clairs. Ce projet constitue dans les faits un parachèvement d'autoroute urbaine plutôt qu'un prolongement, malgré le titre du projet soumis à la commission. Sa réalisation permet l'aménagement d'un territoire situé presque au  
510 centre de l'agglomération métropolitaine et qui a souffert d'une mauvaise desserte routière, qui l'a nettement désavantagé dans la dynamique de développement des dernières décennies au profit de territoires souvent plus éloignés du centre. Le projet va permettre également de revitaliser et de diversifier le type de développement industriel, commercial, résidentiel que connaît l'est de l'île de Montréal ainsi que la couronne nord. Les bénéfices économiques seront donc très nombreux.

515 Le projet sera un antidote puissant à la congestion qui affecte le réseau routier métropolitain. On parle ici de 10 millions d'heures perdues et de 38 millions de kilomètres en trop parcourus. C'est plus que considérable. C'est tout à fait énorme. C'est du temps perdu qui ne produit aucune activité humaine profitable, que ce soit pour l'économie ou pour une meilleure  
520 qualité de vie.

Le projet permettra également la création d'emplois. De très nombreuses entreprises ont refusé d'investir dans le quadrant nord-est, en sachant qu'aucune alternative sérieuse et pratique n'existe à l'autoroute 40, la Métropolitaine, et redoutent les coûts des retards qui s'expriment en  
525 délais accrus et en pénalité. Et on n'a encore rien dit des entreprises déjà établies qui doivent inventer toutes sortes de stratégies pour éviter le tronçon de l'autoroute métropolitaine en empruntant des boulevards urbains non prévus pour accueillir cette circulation de transit. C'est tout l'est de Montréal, rappelons-le, qui paie pour cette situation.

530 Puisque la population ne cessera pas de grandir dans l'est et dans la couronne nord, la réalisation immédiate du projet coûtera beaucoup moins cher que sa réalisation future. Que ce soit pour un horizon 2005 ou pour un horizon 2015, l'autoroute 25 est nécessaire. La réaliser maintenant représente une importante économie peu importe les coûts reliés au projet.

535 Les bénéfices économiques sont tout aussi importants pour la population. En se basant sur les chiffres du CAA Québec pour l'utilisation des véhicules et ceux du ministère des Transports du Québec pour le kilométrage en moins qui sera parcouru, on en arrive à une économie de 3,15 \$ par trajet. En plus des bénéfices nets, cette donnée, notons-le, vient immédiatement

540 contrebalancer les craintes reliées à la possibilité qu'un péage, qu'on établit arbitrairement à 1 \$ ou 2 \$ par traversée du pont, soit dans les faits un frein à l'utilisation de l'infrastructure.

545 Autre avantage pour la population, un accès à la propriété plus facile résultant d'un enrichissement des ménages et des coûts d'achat moindres pour une résidence dans l'est et dans la couronne nord.

550 En matière d'aménagement du territoire, la réalisation du projet permettra de bénéficier de grandes économies dû à la présence d'infrastructures ou d'équipements communautaires qui ne sont pas pleinement utilisés. Les parcs, les écoles de quartier, les cliniques ou hôpitaux actuels bénéficieront soit d'une clientèle nouvelle, soit d'un accès amélioré. Une circulation plus rapide et facile vers le centre de l'agglomération est un facteur reconnu de succès dans le maintien de la vitalité d'une agglomération.

555 Et pour clore ce premier volet sur le bénéfice économique du projet, il est ironique de constater que c'est la banlieue qui se bat pour la compétitivité de la région du Grand Montréal. Nous estimons, en fait, que la concrétisation d'une approche métropolitaine au développement urbain doit permettre de compléter la grille routière supérieure planifiée depuis longtemps afin de combler un désavantage historique vis-à-vis des autres grandes agglomérations nord-américaines, le fait de pouvoir disposer d'une rocade autoroutière permettant le contournement efficace de l'île de Montréal pour tous les déplacements à la fois de personnes et de marchandises qui ne devraient pas s'y retrouver.

565 En d'autres mots, c'est bien la banlieue qui est montée au front cette fois-ci pour permettre un projet qui fera en sorte que la région de Montréal bénéficiera des infrastructures nécessaires pour assurer son développement et donc sa compétitivité face à ses concurrentes nord-américaines, car le développement économique du Grand Montréal passe par le développement économique de ces banlieues. Il faut donc permettre à ces banlieues de contribuer au maximum à l'économie du Grand Montréal.

570 Ce projet est également socialement équitable. En plus des bénéfices économiques considérables, le parachèvement de l'autoroute 25 permettra aux populations de l'est et de la couronne nord de bénéficier d'une plus grande équité sociale.

575 Je vais rappeler brièvement à la commission ce que nous entendons par équité sociale. La population de l'est de Montréal et de la couronne nord que nous représentons estime qu'elle a droit aux mêmes bénéfices que les autres en termes d'infrastructures. Pourquoi faut-il attendre pour se rendre au travail et à la maison simplement parce qu'on réside à Laval, à Terrebonne ou à Anjou? Le centre et l'ouest de Montréal ainsi que la Rive-Sud ont leurs ponts et leurs autoroutes. Il est temps d'avoir les nôtres.

580 Pour plusieurs, la diminution du temps de déplacement signifiera plus de temps à consacrer à la famille et aux loisirs. Et pour plusieurs autres, la diminution du temps de déplacement permettra un plus grand accès à des emplois situés dans l'est de la métropole. Et tout le monde, sans aucune exception, bénéficiera d'une meilleure qualité de vie, que ce soit les



585 gens qui passeront plus de temps en famille, les gens qui trouveront de meilleurs emplois ou les gens de l'est de Montréal qui subissent, en raison du trafic, une qualité de l'air médiocre ainsi que du bruit et des odeurs associés à la circulation lente et ponctuée d'arrêts fréquents.

590 Finalement, c'est un projet écologiquement responsable. Tout projet de génie civil ou de développement urbain comporte des conséquences quant à l'environnement dans lequel il s'inscrit, et nous le savons. Mais nous voulons rappeler ce soir à la commission que dans l'expression «développement durable», il y a le mot «durable» et le mot «développement». Et contrairement à ceux qui s'opposent au projet, nous tenons compte de cette double réalité.

595 Il y a deux volets à cette problématique. Le premier concerne l'impact direct sur l'environnement. Or, selon le projet du ministère des Transports du Québec, il y aura une légère diminution des émissions de gaz à effet de serre, résultante directe de la baisse de la congestion. Le projet sera l'équivalent du retrait d'un minimum de 2 000 véhicules de la circulation. Pour ce qui est de l'émission de gaz à effet de serre, donc le projet constitue une solution plutôt qu'un problème.

600 Les autres questions environnementales directement soulevées par le projet consistent en la préservation d'espaces naturels et d'habitats uniques. C'est ce que visent les mesures de mitigation déjà prévues à la version actuelle du projet. La commission pourra peut-être préciser les mesures à prendre suite aux informations qu'elle aura recueillies en cours d'audience. Les membres du regroupement sont ouverts aux suggestions qui leur seront faites pour réduire les impacts du projet.

610 Il est très important de souligner ici que le projet respecte intégralement le territoire agricole métropolitain. Aucune parcelle située en zone agricole permanente ne sera sacrifiée pour sa réalisation, ce qui n'est pas fréquent pour un tel projet et mérite d'être souligné. Si on considère que le territoire de la région de la Communauté métropolitaine de Montréal est composé de 54 % de territoire agricole protégé, cela aide à comprendre que le projet se situe géographiquement près du centre et n'engendrera pas de consommation effrénée de territoires ou de sols agricoles.

615 Le deuxième volet s'attache aux impacts à plus long terme, ce qui nous ramène toute la question de l'étalement urbain. Il est temps de détruire de vieux mythes. D'abord, ce ne sont pas les ponts qui génèrent le trafic, mais bien les tendances lourdes de l'activité économique en milieu urbain, le taux de croissance du produit intérieur brut, le rythme d'enrichissement des ménages ou encore l'évolution des méthodes de livraison et de fabrication.

620 Un autre mythe également à détruire, l'étalement même de Montréal. Rappelons donc que le projet de parachèvement de l'autoroute 25 se situe géographiquement à une distance du centre-ville de Montréal en tous points comparable à celle de centres d'emplois importants de l'agglomération métropolitaine de Laval-Centre, l'aéroport Trudeau et la zone de raffinerie de Montréal-Est. Montréal n'est pas du tout étalée si on la compare à ses concurrentes nord-américaines. Enfin, Montréal est la deuxième moins étalée en Amérique du Nord. Voilà un fait que beaucoup de Montréalais ignorent, mais que beaucoup de banlieusards savent.

630           Soulignons, puisque c'est utile, que c'est le changement dans les habitudes de  
consommation de la population ainsi que l'évolution des techniques de propulsion automobile qui  
seront les seuls garants d'une diminution de la large utilisation de l'automobile dans les pays  
occidentaux. Une des avenues les plus prometteuses à cet égard est le jumelage du transport en  
commun et de la circulation automobile dans le cadre de ce projet.

635           Pour la première fois au Québec, un pont serait construit pour faciliter le transport des  
personnes et des marchandises en même temps qu'une voie réservée en site propre le serait pour  
l'autobus. En attendant, il ne sert à rien de se livrer à un combat où l'on force les gens à choisir.  
Rappelons que seule New-York est mieux desservie que Montréal en Amérique du Nord pour le  
640 transport en commun, et que la Ville de Paris, comme les autres grandes capitales européennes,  
est très bien desservie en matière de transport en commun.

645           Allez donc faire un tour à Paris. Vous verrez que c'est la ville de l'automobile. C'est bien  
simple, il n'existe aucun exemple dans le monde où l'accélération des investissements en  
transport en commun a freiné l'expansion du parc automobile.

650           En conclusion, monsieur le président, la population du territoire couvert par les  
municipalités ayant adhéré au regroupement attend depuis plus de 35 ans la solution à ces  
problèmes découlant de la congestion routière. Vous avez pris connaissance de notre sondage.  
Vous voyez les pétitions que nous déposons. Lorsque notre population est interrogée sur les  
problèmes de mobilité sur le territoire, elle mentionne trois fois plus souvent les problèmes de  
congestion qu'une déficience de services en transport en commun.

655           Le regroupement formé d'élus recommande donc à la commission chargée d'analyser ce  
projet de rendre un avis favorable à sa réalisation selon les paramètres présentés par le ministère  
des Transports du Québec. Cet avis serait conforme à une analyse effectuée en vertu des  
principes de développement durable qui stipule l'équilibre à privilégier entre les trois grands pôles  
de préoccupation que sont l'économique, le social et l'environnemental.

660           La croisade que certains mènent contre le projet doit céder le pas à une compréhension  
mieux appuyée des tenants et aboutissants de la croissance économique et des choix individuels  
que les individus sont appelés à faire à différentes phases de leur vie.

665           Est-ce qu'il faut s'élever contre la décision de Bombardier, ardemment souhaitée par la  
communauté montréalaise, de construire ses futurs avions à Mirabel plutôt qu'à Cartierville,  
décision qui entraînera inévitablement un boom immobilier dans ce secteur de la région  
métropolitaine? Poser la question, c'est y répondre.

670           Quant à la nature du projet, nous disons que le parachèvement de l'autoroute 25, qu'il soit  
ou non réalisé par la voie d'un partenariat public-privé, ne change absolument rien au fait que c'est  
le gouvernement du Québec qui demeure le responsable ultime des alternatives de déplacement  
pour les personnes et les biens. S'il devenait évident que le recours à une telle formule de

réalisation du projet risquait de retarder la décision, le regroupement n'hésiterait pas une seconde à rappeler au gouvernement ses nombreux engagements à cet égard.

675

En terminant, le regroupement tient à dire à la commission que la participation à un processus d'audience publique pour souligner les bons aspects d'un projet et tenter d'améliorer les autres aspects est une étape importante qui était attendue par les membres du regroupement. J'espérais donc vivement que la commission ne verrait pas son mandat handicapé par divers recours judiciaires pour l'empêcher de faire son travail.

680

Je vous remercie, monsieur le président, messieurs les commissaires, de votre attention. Et nous sommes disponibles, monsieur Infantino et moi-même, pour répondre à vos questions.

685

**LE PRÉSIDENT :**

Oui, allez-y.

690

**M. JAMES INFANTINO :**

J'allais simplement ajouter, vous êtes sans doute au courant, la semaine dernière on a eu des interventions de l'arrondissement de Montréal-Nord, Anjou, les divers centres locaux d'emploi, et Anjou et Montréal-Nord et aussi Chambre de commerce de Montréal-Nord, Chambre de commerce de l'est qui ont déposé des mémoires. Donc, je suis ici pour appuyer tous ces dépôts, aussi appuyer le regroupement et tout ce qui a été mentionné par notre président, monsieur Robitaille.

695

**LE PRÉSIDENT :**

700

Très bien. Nous vous remercions pour cette précision.

705

Bien entendu, monsieur Robitaille, la question qui me vient à l'esprit, la première question, c'est à l'effet, bon, la semaine dernière, vous avez pu voir, nous avons les audiences à Montréal. Monsieur Dauphin a fait une présentation au nom de la Ville de Montréal, qui synthétisait la position de la Ville face au projet.

710

En substance, la Ville avait reconnu que le projet était inscrit au projet de schéma d'aménagement de l'agglomération au sein de la CMM. Par contre, il a mentionné que l'ordre de priorité n'avait pas été établi et que Montréal, en plus de ça, a dit conséquemment que c'était une de ses dernières priorités. Il n'était pas contre le projet, mais il avait beaucoup d'autres projets qu'il voulait voir réaliser avant.

Votre réaction face à cette attitude de Montréal, ce serait quoi, en synthèse?

715

**M. JAMES INFANTINO :**

720 Monsieur le président, si vous me permettez, c'est question de priorité. Lorsqu'on parle de priorité, Montréal a 5, 10, 15 priorités évidemment. Mais pour nous de l'est, des arrondissements touchés, c'est-à-dire à peu près 225 à 250 000 citoyens de l'est qui englobe Montréal-Nord, Saint-Léonard, Anjou et évidemment Rivière-des-Prairies, notre priorité c'est le pont.

725 Donc, nous ne sommes pas... on n'irait pas à l'encontre de la construction de Notre-Dame. Nous sommes pour Notre-Dame. Nous sommes aussi pour les trains de l'est et tout mode de transport en commun. Par contre, notre priorité, c'est le pont de la 25. On croit que c'est un projet qui est exceptionnel, ça répond à tous les besoins au niveau de transport en commun.

730 Au niveau de transport de marchandises, nous avons un grand problème, vous savez sans doute. Depuis 1998, lorsque le parachèvement ou le prolongement de la 25, qui a commencé de la 40 jusqu'à Henri-Bourassa et ça, le trafic, tout le transport de marchandises descend sur Lafontaine, ce qu'on appelle le boulevard Lafontaine jusqu'à Henri-Bourassa, et Henri-Bourassa, dont il y a 24 000 citoyens, c'est un boulevard. C'est devenu une autoroute. Donc, c'est le gouvernement du Québec qui a désigné Henri-Bourassa comme étant une autoroute.

735 Donc, nous vivons présentement un désastre environnemental. On parle constamment de meilleure qualité de vie, un environnement sain. Et nous aussi, nous avons un grand problème dans l'est. Et je me demande, la question qu'il faut se poser, comment nous allons faire pour arrêter le transport des marchandises?

740 L'est de Montréal, ça se développe au niveau des industries, au niveau de population et comment allons-nous faire? Est-ce qu'on va arrêter le transport de marchandises? Est-ce qu'on va simplement dire: \*Bien, voilà, on n'en veut plus+? Il faut être réaliste. Je pense que ce qu'on tente de faire, nous dans l'est de Montréal, on est très fiers, certains de nous, de prendre, comment dirais-je, les mêmes objectifs, les mêmes priorités que Laval et la couronne nord.

750 Et donc, notre position est très claire. Il y a un problème, il faut trouver des solutions. Ça fait 30 ans qu'on est pour le pont de la 25. Finalement, on a un projet qui est valable, un projet qu'on peut répondre à plusieurs besoins au niveau du transport en commun, le transport de marchandises et la qualité de vie.

Je ne peux pas ajouter d'autre chose, parce que je pense que c'est le...

755 **LE PRÉSIDENT :**

Je demanderais votre coopération pour ne pas trop manifester, s'il vous plaît.

760 Ma question, ce serait, à ce moment-là, de quelle façon on va faire l'arbitrage? C'est-à-dire que Montréal a sa liste d'épicerie, on pourrait dire. Vous, vous avez une liste qui est différente. De quelle façon la conciliation va se faire?

**M. JEAN-MARC ROBITAILLE :**

765 Monsieur le président, je vous rappellerais que la commission n'est pas ici pour analyser les projets de l'autoroute 30, l'autoroute Notre-Dame. La commission est ici pour analyser un projet, il s'appelle l'autoroute 25.

770 Alors, nous, on ne s'est pas offusqués du fait que Montréal, malgré qu'il ait intégré le parachèvement de l'autoroute 25 dans son schéma d'aménagement, et la Communauté métropolitaine qui a intégré le projet de l'autoroute 25 dans le projet de schéma métropolitain qui est présentement en audience publique également, alors on ne s'est pas offusqués de ça. C'est normal. Il y a plusieurs projets et je ne pense pas que personne ait été étonné d'apprendre que pour Montréal, que l'autoroute Notre-Dame venait en tête de priorité.

775 Mais je veux dire, si je comprends bien, la Ville de Montréal maintenant est composée aussi de l'ancienne Ville d'Anjou, Montréal-Nord et tous ces gens-là, et aussi, on fait partie de ce qu'on appelle un ensemble métropolitain. On appelle ça la Communauté métropolitaine de Montréal. On ne peut pas avoir deux classes de citoyens à l'intérieur d'un ensemble, qui aspirent d'ici 20-25 à avoir une communauté qui est attractive, qui est compétitive et qu'on vienne nous dire  
780 aujourd'hui qu'on va atteindre ces objectifs-là en ne complétant pas nos infrastructures. Bien, il va falloir qu'on m'explique comment on va arriver à faire ça.

785 Alors, on veut être compétitifs, on veut créer la richesse pour redistribuer la richesse et finalement, lorsqu'on a un projet intéressant qui va dans ce sens-là, on nous propose de l'abandonner et ça a comme résultante de créer la pauvreté pour partager la pauvreté.

790 Alors, moi, ce que je vous dis tout simplement, c'est que Montréal a ses priorités. On les comprend très bien et on les supporte aussi. Il faut bien le comprendre. Mais on est ici aussi pour regarder un projet qui s'appelle le pont de la 25 et qui concerne près de 1 million de citoyens directement sur une communauté métropolitaine qui en contient 2.5 millions.

**LE PRÉSIDENT :**

795 Vous comprenez, par contre, c'est que dans notre optique à nous, ce n'est pas la commission qui est en mesure de faire un arbitrage ou de proposer des ordres de priorités.

**M. JEAN-MARC ROBITAILLE :**

800 Vous avez tout à fait raison.

**LE PRÉSIDENT :**

Il faut que les gens soient conscients de ça. Et dans cette optique-là, les gens viennent présenter des mémoires, dont la Ville de Montréal. Ils viennent nous signifier cela. Parce que

805 disons que le mémoire de la Ville était décomposé en deux grands côtés, c'est-à-dire un côté qui  
était relatif à disons des préoccupations plus techniques ou environnementales, mais disons  
ponctuelles sur le territoire. Il y en avait un certain nombre d'identifiés.

810 Alors, la réaction de Montréal, ils disent: \*Bien, nous, on est prêts à s'asseoir avec le  
ministère des Transports pour regarder ces points-là, ces préoccupations spécifiques là.+ Et  
parallèlement à ça, bien, la Ville est venue nous dire: \*Bien, nous, c'est une de nos dernières  
priorités et on veut que d'autres projets se réalisent avant.+

815 Alors, on est pris quand même avec cette problématique-là. Les limites de la commission,  
bien entendu, sont axées sur le projet actuel. Ça, c'est très entendu. Mais parallèlement à ça,  
la commission donne des avis, essaie de voir s'il peut se dégager des pistes de consensus ou des  
éléments de rapprochement. Donc, c'est plus dans cette optique-là que la commission regarde:  
est-ce qu'il y a des pistes que l'on peut suggérer? Par exemple, est-ce que la CCM peut être un  
820 lieu, est-ce que l'arbitrage sur ce projet-là pourrait se faire au sein de la CMM? Est-ce que les  
gens ont confiance en la CMM, par exemple?

**M. JEAN-MARC ROBITAILLE :**

825 Monsieur le président, je vous répondrais que déjà, le projet de schéma métropolitain,  
qui est en audience publique également présentement, intègre clairement le projet de  
parachèvement de l'autoroute 25 dans le cadre d'une vision métropolitaine.

830 Pour ce qui est de la position de Montréal, nous autres, on l'a trouvée extrêmement  
honnête. C'est tout à fait honnête de dire que la priorité est pour l'autoroute Notre-Dame. On les  
comprend très bien. Alors, on n'a pas vu dans la position de Montréal une objection au  
parachèvement du pont de la 25. On a vu tout simplement Montréal exprimer ses priorités.

835 Et ce que je voulais tout simplement vous rappeler, c'est que, c'est sûr, nous, on est ici  
pour discuter du pont de la 25 qui concerne près de 1 million de population, qui à 84 % souhaite le  
projet et supporte le projet.

840 Alors, maintenant, quand vous parlez d'arbitrage, c'est bien sûr que la Communauté  
métropolitaine... d'ailleurs, ça a été créé pour ça, pour faire de la concertation, pour se parler.  
Vous savez, monsieur le maire Tremblay ne s'est jamais exprimé défavorablement, lui  
personnellement, sur le projet du pont de la 25.

845 Alors, nous autres, on est très confortables avec la position de Montréal. On pense que  
ce sont tous de bons projets nécessaires pour faire en sorte de rendre Montréal et la grande région  
métropolitaine attractive, compétitive avec une belle qualité de vie.

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

850 **M. JAMES INFANTINO :**

Si vous me permettez, monsieur le président?

855 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, allez-y.

**M. JAMES INFANTINO :**

860 J'ai réfléchi lorsque mon collègue vous a adressé la parole, à savoir votre rôle effectivement. Évidemment, il y a la logique. Vous avez entendu les pour et les contres. Vous pouvez mettre de l'avant un plan qui va répondre effectivement à tous les besoins des secteurs, disons Laval et le nord ainsi que la Ville de Montréal. C'est-à-dire que vous pouvez arriver avec une stratégie avec des paramètres bien encadrés de la situation: quels sont les besoins, qu'est-  
865 ce que ça prendrait pour avoir ce fameux pont.

Je pense que vous avez suffisamment d'éléments pour arriver à des suggestions. Et je crois que ça, c'est votre rôle, vous devrez le faire et vous allez arriver avec probablement une stratégie qui va être acceptée de part et d'autre.

870

Donc, je pourrais peut-être suggérer ça pour que vous puissiez analyser les besoins des deux côtés de la rivière et arriver avec une stratégie qui va probablement trouver une solution... arriver avec une solution qui va répondre aux besoins des deux communautés.

875 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

Oui, monsieur Dufour.

880

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Oui. Merci, monsieur le président. Monsieur Robitaille, je sais que vous allez revenir, je pense, tout à l'heure et il y en a d'autres qui vont venir aussi parler du territoire agricole sur l'Île Jésus, sur le territoire de Laval.  
885

Vous avez dit tout à l'heure qu'il n'y aura pas une perte effrénée de terres agricoles, mais vous semblez un peu craindre qu'il y aura des pertes de territoire agricole. Donc, la pression va être quand même assez forte sur ces terres une fois le pont construit puisqu'il y aura une plus grande accessibilité. Donc, les terrains vont prendre de l'importance. J'aimerais avoir votre...  
890

**M. JEAN-MARC ROBITAILLE :**

Oui.

895

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Je sais que vous allez en parler encore tout à l'heure, mais...

900

**M. JEAN-MARC ROBITAILLE :**

Oui. Bien, c'est un sujet qui nous interpelle régulièrement, que ce soit au niveau de la MRC, au niveau des villes.

905

Non, ce n'était pas le sens de mes propos. Le sens de mes propos, c'était de dire que ce projet-là, lorsque vous le regardez, n'affecte en rien ce qu'on appelle le territoire agricole protégé. Il se situe en zone blanche et non pas en zone agricole. Et lorsqu'on regarde dans les dernières années, il y a des demandes, il y a pratiquement un moratoire sur le dézonage agricole.

910

Alors, moi, je sais bien que ça fait 8 ans que je suis maire et à part quelques petits ajustements de forme, exemple pour passer une piste cyclable en milieu agricole, il n'y a pas eu d'empiétement zone agricole depuis... en tout cas, dans mon cas, depuis 8 ans que je suis maire, je n'en ai pas vu.

915

Alors, ce que je vous dis, c'est que le projet est en zone blanche et je ne crois pas, moi, qu'avec la dynamique existant à Laval, particulièrement à Laval, avec l'entente qu'ils ont avec l'UPA depuis des années, qui fonctionne très bien et qui a permis au secteur agricole vraiment de devenir un des secteurs économiques des plus intéressants et prospères pour la Ville de Laval, alors je ne pense pas que les inquiétudes soient partagées par les gens qui sont propriétaires des terres agricoles à Laval.

920

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

D'accord, merci beaucoup.

925

**M. JEAN-MARC ROBITAILLE :**

Merci, monsieur Dufour.

930

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, messieurs, nous vous remercions pour votre témoignage.

935

**M. JEAN-MARC ROBITAILLE :**

Merci beaucoup.



**LE PRÉSIDENT :**

940

Alors, nous allons maintenant inviter monsieur Gilles Lacroix du Syndicat de base de l'UPA de Laval. Bonsoir, monsieur Lacroix! Si j'ai bien compris, tout à l'heure madame Boutin est venue me voir au sujet que vous seriez aussi le porte-parole pour deux autres mémoires qui étaient prévus après le vôtre. Est-ce que c'est exact?

945 **M. GILLES LACROIX :**

Oui, mais sans qu'on empiète sur mon 15 minutes. Mais ça peut être bref ou on peut juste les déposer.

950 **LE PRÉSIDENT :**

C'est comme vous le voulez.

955 **M. GILLES LACROIX :**

Mon nom est Gilles Lacroix et je suis un producteur agricole à temps plein. La rédaction de ce mémoire est le fruit du travail du conseil d'administration du Conseil de base de l'UPA Laval et c'est ce qu'on va vous présenter immédiatement.

960 (L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

**LE PRÉSIDENT :**

965 Merci pour votre mémoire. J'aurais tout d'abord une petite demande de précision. En page 9, la référence n'est pas apparue en bas du mémoire. Est-ce que c'est un document de Claude Langlois que vous avez cité?

**M. GILLES LACROIX :**

970 Oui. Ce n'était pas moi qui avais proposé des propos aussi savants. C'est de monsieur Claude Langlois et monsieur... ça a été prononcé \*Montréal de ville banlieue à mégabanlieue+, c'est un texte présenté par Claude Langlois, urbaniste, au colloque \*Étalement urbain, les enjeux du centre Jacques-Cartier, 8 octobre 1992+.

975 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie. Maintenant, je vais passer notamment comme question à votre assurance, c'est-à-dire, comme vous l'avez dit à la fin de votre mémoire que dans votre cas le passé est garant de l'avenir, vous êtes satisfaits d'une entente que vous avez depuis plusieurs années avec la Ville de Laval. Par contre, il est possible que d'autres fédérations agricoles de l'UPA aient des craintes différentes.

980 Est-ce que vous proposez que votre modèle se répande dans toute la grande région de Montréal? Est-ce que c'est un peu le sens qu'on doit comprendre de la fin de votre mémoire?

985

**M. GILLES LACROIX :**

990 C'est-à-dire ici, à Laval, parce qu'on a eu à un moment donné vraiment des difficultés et on a choisi cette façon de faire, de travailler en collaboration avec notre municipalité afin de faire en sorte que le 30 % puisse être capable de continuer. Parce qu'on peut bien avoir la plus belle zone agricole au monde, mais si on n'a pas des mesures concrètes, on s'en va nulle part.

995 Et c'est pour ça, quand je vous disais tantôt, ces hommes et ces femmes qui ont choisi de faire ce métier-là, il faut qu'eux aussi trouvent une justification. On n'est pas juste des gardiens des terres et quand on en a de besoin, on les développe. Ce n'est pas ça qu'il faut faire. Il faut s'assurer que le 30 %, comme on a à Laval, mais qu'on mette des choses pour faire en sorte que les productrices et les producteurs vivent bien.

**LE PRÉSIDENT :**

1000 Si je comprends bien, vous souhaitez que votre modèle soit appliqué ailleurs, disons dans la région de Québec et même peut-être ailleurs au Québec.

1005 Oui, monsieur.

**M. ALAIN FORGET :**

1010 Alain Forget. Je suis le vice-président du Syndicat de base. Évidemment, le Syndicat de base de Ville de Laval a un modèle qui est peu répandu au Québec. En fait, les syndicats de base qui ont signé des protocoles d'entente avec des municipalités qui ont 17 ans d'âge, dans un respect intégral du protocole, sont plutôt rares. En fait, il n'y en a pas d'autres.

1015 Notre intervention, en termes de mémoire, c'est vous dire: voici, le pont de la 25 se trouve à toucher à notre territoire. Nous avons une entente qui fonctionne bien. Notre prétention serait de la mettre partout au Québec, cette entente-là, mais elle a été bâtie cette entente-là par des gens qui ont eu à un moment donné à faire un *deal* et on a décidé de développer 30 % du territoire agricole de façon intensive et permanente. Et à partir du moment où la municipalité a convenu qu'il y avait une zone agricole permanente et, comme toute autre activité économique, elle devait développer, bien, écoutez, 17 ans ont passé et c'est ce qu'on a produit, on a fait.

1020 Maintenant, est-ce que ça peut se faire dans d'autres fédérations, dans d'autres syndicats, très probablement. Ce n'est qu'une question de bonne foi des deux côtés.

**LE PRÉSIDENT :**

1025 Très bien, je vous remercie. J'aurais une question plus spécifique. Le ministère des Transports prévoit près du raccordement avec l'autoroute 25 actuelle et la 440, donc le ministère anticipe de devoir exproprier des terres agricoles, un certain nombre d'hectares. Je ne sais plus le chiffre exact.

1030

Votre position face à ça, est-ce que vous proposez, est-ce que vous souhaiteriez que le ministère des Transports compense pour la perte de la zone, c'est-à-dire réacquière, par exemple, d'autres terres qui sont en zone blanche limitrophe et les redonne en zone verte pour compenser, disons, l'utilisation permanente de terres agricoles à ce moment-là qui sont en zone verte actuellement?

1035

**M. GILLES LACROIX :**

1040

On n'a pas réfléchi à cette chose-là, mais je peux vous dire, de la part du ministère des Transports, qu'il est arrivé à l'occasion à Laval que ce même ministère a permis à des producteurs d'acquérir des résidus de terrain qui appartiennent au ministère des Transports. Et ce ministère des Transports là, il les a vendus à un coût agricole aux producteurs qui voulaient les acheter. Et ça, je peux vous dire que c'est très important. Et ça a l'air de rien, ça, mais quand un ministère respecte ça, cette façon de voir les choses, c'est très important. Il aurait pu le vendre pour la spéculation. Non, il l'a vendu à des agriculteurs qui, eux, ont consolidé leurs entreprises agricoles.

1045

1050

Si l'occasion se prête au niveau de la 25, si on peut faire la même chose, on est ouverts à ça. Et c'est ce genre de petites choses qu'on oublie tout le temps. On est toujours dans les grandes affaires. Mais nous autres, on vit sur une terre avec des problématiques quotidiennes. Et c'est pour ça qu'on est encore là 20 ans après, parce qu'on s'est occupé de ces petits problèmes-là.

1055

**LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Je vous remercie.

Monsieur Dufour.

1060

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

1065

Oui. Merci, monsieur le président. Merci beaucoup pour votre mémoire. Monsieur Lacroix, j'aimerais vous demander un peu, vous avez une grande connaissance de la zone, vous avez combien de producteurs? Vous avez parlé de 200 membres. Votre syndicat a 200 membres. Il y en a combien dans la partie de Laval qui va être affectés par le projet, c'est-à-dire qui va être près du projet, il y a combien de membres?

**M. GILLES LACROIX :**

1070 La zone est et la zone centre-est, c'est peut-être là où on trouve le plus de producteurs.  
On pourrait dire rapidement que c'est à peu près la moitié de notre membership qui est là, là.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

1075 Une centaine de producteurs.

**M. GILLES LACROIX :**

1080 Oui, oui. C'est important et c'est là que le territoire agricole est le plus vaste.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

1085 J'aimerais vous demander aussi dans le fil de cette idée-là quelle est la valeur moyenne  
d'une terre en mètres carrés ou en pieds carrés, la valeur moyenne?

**M. ALAIN FORGET :**

1090 Il y a eu un protocole d'entente suite à une contestation. Le Syndicat de base de Laval,  
au début des années 80, a contesté l'évaluation des terres. En fait, on fut le seul syndicat à  
contester les évaluations de terre à ce moment-là. Et à l'intérieur du protocole d'entente, il y a eu  
trois types d'évaluation différente des terres. Les terres dans l'est sont évaluées à quelque chose  
comme 5 000 \$ l'hectare, les terres du centre, donc Auteuil, sont aux alentours de 9-10-11 000 \$  
l'hectare et les terres de Sainte-Dorothée sont à 15 000 \$ l'hectare.

1095 **M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Donc, la valeur est assez élevée. C'est pour ça que...

**M. ALAIN FORGET :**

1100 La valeur, maintenant, bien des municipalités nous ont rejoints.

**M. GILLES LACROIX :**

1105 Excusez-moi. Encore là, on a contesté systématiquement toutes les entreprises agricoles  
de Laval. Ça a pris trois jours à la greffière, au niveau de la Cour, pour être capable d'écrire tous  
les noms. C'est tout le temps des affaires spéciales, mais ça nous a permis de faire en sorte  
qu'on a des valeurs qui sont des valeurs qui voisinent l'agriculture.

1110 Pas comme on a déjà connu, à 20 000 \$ l'arpent qu'on a déjà connu. Ça, ça ne marche  
pas. Parce que ce qui arrive, c'est que le ministère de l'Agriculture, lorsqu'il rembourse les

producteurs, le budget est toujours défoncé. C'est pour ça qu'on vous parle du pacte fiscal parce que, ça aussi, ça a une importance.

1115 **M. ALAIN FORGET :**

En fait, ça fait partie du protocole. Si votre question sous-jacente, c'est de dire parce qu'il y a une autoroute 25, parce qu'il y a un prolongement du pont, il va avoir une augmentation de la valeur des sols, à ce niveau-là ça fait partie du protocole d'entente et il y a déjà une évaluation de 5 000 \$ l'hectare qui couvre la région est de l'île.

1120

Maintenant, est-ce que ça, ça va être renégocié, bien, là, écoutez, il y a 17 ans d'expérience qui vous parle et ça se pourrait qu'il y ait des renégociations.

1125 **M. JULES DUFOUR, commissaire :**

En fait, ma préoccupation, c'était, évidemment si les terres avaient très peu de valeur, elles auraient pu donc être plus vulnérables à une urbanisation pour d'autres fins. Mais si les terres ont une grande valeur, à ce moment-là elles peuvent résister à la spéculation, puisque vous en parlez dans votre mémoire.

1130

**M. ALAIN FORGET :**

Il y a deux critères véritables qui font que le sol reste agricole. On a la Loi 90 qui a défini dans des paramètres assez stricts et il y a également le schéma d'aménagement de Ville de Laval. Et du moins si on prend... on va vous donner une expectative de temps, parce qu'un schéma d'aménagement, c'est renouvelable à tous les cinq ans mais, en moyenne, c'est sept ans, huit ans. Bien, il est très probable que dans les 10 prochaines années, il n'y aura pas de perte de vocation agricole sur le 30 % du territoire.

1135

1140

**M. GILLES LACROIX :**

Est-ce que vous me permettez d'ajouter d'autre chose aussi?

Il y a également la persévérance des pères et des mères qui possèdent les terres à Laval et qui, eux, croient en ce métier-là et qui n'ont pas peur d'essayer d'influencer positivement leurs fils et leurs filles à poursuivre ce métier.

1145

Hier, il y avait le lancement de la saison de Laval Technopole, la saison agricole. J'ai remis des documents, des certificats à 22 jeunes qui se sont formés en agriculture. Il n'y avait pas de ça, des jeunes qui se formaient en agriculture, il y a 20 ans. Il y en avait peut-être dans la production maraîchère mais, dans les autres productions, il n'y en avait pas. Et ça, on appelle ça du dynamisme, de l'entrepreneurship. Et ça, c'est très important. Et si on a la chance d'être capable de travailler avec notre municipalité, c'est très avantageux, je peux vous le dire.

1150

1155

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Je vous remercie beaucoup.

1160 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie pour votre mémoire.

1165 Concernant, bien entendu, les deux autres mémoires, peut-être nous en glisser un petit mot?

**M. GILLES LACROIX :**

1170 C'est des mémoires qui appuient tout simplement la position des productrices et des producteurs. Nous travaillons avec la Table de concertation qui, elle, voit à faire en sorte qu'on attire plus les gens vers nos entreprises agricoles.

1175 Pour ce qui est de Hortiparc, ça, c'est un organisme qui, lui, a la chance d'être suprarégional, on pourrait dire qui touche à toute la grande région métropolitaine et qui favorise le développement de l'horticulture ornementale. Et ces gens-là, on travaille avec eux et c'est des organismes qui nous aident à exceller dans notre métier.

**LE PRÉSIDENT :**

1180 Très bien. Alors, nous vous remercions.

**M. GILLES LACROIX :**

Merci.

1185

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, il est 20 h 50. Nous allons faire une pause de 15 minutes, nous allons reprendre donc à 21 h 05.

1190

**SUSPENSION DE LA SÉANCE**

\*\*\*\*\*

**REPRISE DE LA SÉANCE**

1195 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Lois Ann Parent. Bonsoir, madame.

1200 **Mme LOÏS ANN PARENT :**

Bonsoir! J'ai quelques photos à déposer, si je peux? Et j'ai quelques petits points que j'aimerais juste mentionner oralement.

(L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE).

1205

J'ai quelques photos. Là, il y a seulement quelques points que je voudrais... que je n'ai pas envoyés dans mon mémoire, mais numéro 1, il y a des gros camions. Étant donné que j'habite dans l'est toujours, je vois un peu qu'est-ce qui s'est passé depuis 40, 45 ans et, dernièrement, il y a beaucoup de camions et de transport sur Henri-Bourassa et Pie IX.

1210

Et comme il y en a d'autres qui ont déjà expliqué, c'est surtout de ces deux artères-là que les gens de Laval et de Terrebonne prennent pour se rendre dans l'est de Montréal et même prennent Henri-Bourassa pour aller prendre la 40 dans le coin de Ville d'Anjou. Et il y a aussi beaucoup, beaucoup de camions. Tous les camions, il y a un beau parc industriel est, il y en a plusieurs qui ne doivent pas prendre la 15 beaucoup plus à l'ouest, ils vont toujours prendre le pont Pie IX pour prendre Henri-Bourassa, ou Pie IX pour aller rejoindre la 40 vers l'est.

1215

Moi, j'ai déjà été prise dans le tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine il y a quelques années et je me dis toujours: \*Mon Dieu, si jamais il y a un désastre dans ce tunnel!+ Les gens qui habitent ce coin-là, il faudrait aller soit à Repentigny ou au pont Jacques-Cartier. S'il y avait la 25, ça donnerait toujours comme une route d'évacuation vers le nord pour tous les gens qui s'y trouvent.

1220

Moi, je trouve qu'avec un nouveau pont aussi, toutes les autos en attente, c'est sûr que l'atmosphère, comme il y en a d'autres qui ont mentionné, l'atmosphère, c'est sûr que ça va aider au lieu d'avoir des gens qui attendent.

1225

Moi, je sais que j'ai déjà essayé... moi, j'habite Saint-Vincent-de-Paul, je travaille à Pointe-Claire. Il y a des fois que je peux être sur un pont pendant 45 minutes. Et, dernièrement, depuis quelques années, sur le boulevard Lévesque – les photos vont vous le montrer – entre chez moi et le pont Pie IX, ça peut nous prendre 45 minutes. C'est – excusez l'anglicisme – *bumper to bumper*.

1230

Et c'est la même chose entre la 440 et le boulevard Lévesque sur la montée Saint-François, parce que les gens, qu'est-ce qu'ils font, c'est qu'au lieu d'attendre sur la 25 pour prendre soit le pont Pie IX ou le pont Papineau, ils vont entre les deux prisons et puis, encore là,

1235



c'est incroyable. Comme je vous dis, 5 kilomètres, souvent ça nous prend 45 minutes à une heure. Donc, c'est tous les gens de l'est qu'on est toujours pénalisés.

1240           Moi, j'ai pris le transport en commun pour me rendre au travail. J'ai parti à 5 h du matin, puis je suis arrivée au bureau à 8 h 20. Mais les derniers 6 kilomètres, j'ai pris un taxi parce que là, j'ai dit: \*Je suis déjà en retard, je vais prendre un taxi.+

1245           Moi, je trouve qu'une solution pour Montréal ou Ville de Laval, ça serait d'avoir une diminution de chauffage et d'air climatisé le soir et la nuit. Parce que je ne sais pas si ça pourrait aider, mais quand on regarde Montréal, le centre-ville, tout le smog et tout le chauffage qui se perd, ça doit sûrement aider l'atmosphère s'il y avait un règlement qu'on pourrait descendre la température de 5, 6 ou 7E à tous les soirs, puis les fins de semaine.

1250           Moi, j'ai trouvé, j'ai écouté un peu qu'est-ce que les gens de la Ville de Montréal ont dit la semaine passée à l'audience. Je trouve ça un peu – je comprends qu'on prêche toujours pour notre paroisse – mais je trouve que Montréal veut mettre le pont de côté pour développer tout leur territoire, avoir toutes les stations de métro à Ville d'Anjou et à Repentigny. C'est réellement ça ma pensée à eux.

1255           Moi, je trouve qu'avec le parachèvement du pont qu'on attend depuis 30 ans, ça serait réellement le temps maintenant, parce que les gens, on en a de besoin. Puis surtout dans l'est, quand on vit ça à tous les jours, on peut réellement voir qu'est-ce qu'on vit.

1260           Moi, je vais vous donner deux petites expériences personnelles. Ma petite fille de 16 mois, il y a quelques années, a pris son petit doigt dans une porte, O.K.? Le doigt, il pendait par un fil. Moi, j'étais plein de sang, ma petite fille était plein de sang. On a pris le boulevard Lévesque, il était peut-être 8 h 05, mais l'ambulancier, je vous jure qu'il a eu de la difficulté avec les autobus scolaires.

1265           Ça nous a pris, mon doux, une éternité et l'enfant, ma petite fille, elle hurlait, moi, je pleurais, les ambulanciers, on était tous là, j'ai trouvé que c'est des petites choses comme ça – bien, des petites choses, pour moi c'est une grande chose – mais c'est des choses comme ça qu'on se dit: \*Mon doux, si jamais il y avait quelque chose de très grave qui arriverait à Saint-François, complètement dans l'est, s'il y a du trafic, c'est incroyable.+

1270           Moi, je sais que mon époux était un grand malade, il est décédé d'ailleurs. Quand on a pris une ambulance, la 25 était congestionnée. On s'en allait seulement qu'à Cité de la Santé. La 25 était complètement congestionnée, boulevard Lévesque aussi. Il y avait encore des autobus scolaires. J'aurais bien aimé avoir le pont qui pouvait peut-être m'amener à Maisonneuve-Rosemont beaucoup plus rapidement. Il est décédé quelques jours après.

1275           Comme ça, c'est tout des choses qu'on vit depuis 40 ans et les gens qui viennent... moi aussi, je suis pour l'environnement. Comme je vous dis, j'ai essayé d'aller au travail, souvent je prends le métro pour aller en bas de la ville. D'ailleurs, je ne comprends pas pourquoi la Ville de

1280 Montréal a complètement fermé le stationnement qu'il y avait à Henri-Bourassa et Berri. Tout le monde de Laval prenait le transport en commun. Là, c'est beaucoup plus difficile, on est obligés d'aller peut-être un peu plus vers le sud pour stationner.

1285 C'est pour ça que, messieurs, je trouve que le pont, il faut réellement l'avoir. Il faut penser aux jeunes qui partent et qui vont travailler à tous les jours. C'est sûr que les jeunes, la semaine passée qui ont parlé que tout le monde, on dirait qu'il faudrait retourner avec des chevaux, puis prendre les femmes puis les retourner dans leur cuisine, c'est sûr qu'il y a plus d'autos, c'est normal. Je veux dire, moi, ma fille, des fois si elle veut aller en bas de la ville, des fois elle va dire: \*Maman, je vais prendre l'autobus+ mais il y a d'autres fois, elle dit: \*Est-ce que  
1290 je peux avoir l'auto, maman?+ C'est sûr que je vais dire: \*Oui, Mélanie, prends mon auto.+

Comme ça, c'est facile de dire vivre à Montréal, c'est parfait. Moi, je veux avoir le choix de vivre à Laval. Je suis bien à Laval. J'ai rien contre ça que les gens vivent à Montréal, mais d'avoir un groupe, vivre à Montréal, on ne peut pas. Quand on élève des familles, je préfère  
1295 vivre à Laval. Il y en a d'autres aussi qui préfèrent vivre à Terrebonne. Mais c'est réellement le temps pour l'économie de toute la couronne nord.

Et surtout avec le parc industriel, je ne sais pas si vous connaissez réellement l'est de Laval, mais il y a un très grand parc industriel tout près de l'ancienne prison Saint-Vincent-de-Paul.  
1300 Mais il y a des camions qui rentrent et qui sortent, puis ils prennent tous la 440, puis ils prennent tous la 25. Ils prennent le pont Pie IX. Ils n'iront pas jusqu'à la 25 comme j'ai dit tantôt pour revenir. Ils prennent Henri-Bourassa, Pie IX. Je le sais, je les suis souvent le matin et le soir au retour. Je les vois.

1305 Je vous remercie beaucoup, messieurs, de m'avoir donné l'occasion de m'exprimer.

**LE PRÉSIDENT :**

1310 Merci, madame, pour votre témoignage.

Nous allons maintenant inviter monsieur Jean-Laurier Lamarche.

**M. JEAN-LAURIER LAMARCHE :**

1315 Bonsoir, monsieur le président!

**LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir!

1320 **M. JEAN-LAURIER LAMARCHE :**

1325 Bonsoir, messieurs les commissaires! Moi, j'ai une présentation en PowerPoint. Disons qu'à titre de citoyen de Laval-des-Rapides, à titre de personne éprouvant depuis 20 ans des problèmes pulmonaires liés notamment au smog et à la poussière, à titre de citoyen ordinaire, observateur de l'impact de l'accroissement planétaire des gaz à effet de serre, à titre de citoyen soucieux du bien-être et de la santé physique et mentale de ses semblables avec un esprit critique vis-à-vis les questions touchant aux biens communs, dont l'environnement, je désire exprimer certaines réserves concernant le pont dans l'est.

1330 L'automobile est ici pour durer. Il n'est pas question de vouloir la supprimer. Il ne faut pas cependant qu'elle nous conduise à un cul-de-sac ni qu'elle congestionne nos hôpitaux et tue notre planète. L'automobile est ici pour durer. Il est possible de coexister avec elle.

1335 Comme on voit maintenant, *Alerte au smog*, ça arrive assez fréquemment que quand on se promène sur l'autoroute métropolitaine, on voit cette affiche-là maintenant, ce qu'on ne voyait pas.

1340 Comme me l'expliquait si bien quelqu'un à Hydro-Québec, on devrait s'attarder davantage à la pollution automobile qu'à Hydro-Québec. Une voiture arrêtée mais dont le moteur est toujours en marche génère autant de pollution que 100 automobiles qui sont en mouvement. D'abord, parce qu'on mesure la pollution en grammes d'équivalent CO<sub>2</sub> par kilomètre parcouru et puis que quand une voiture n'avance pas, ça prend beaucoup de temps pour franchir un kilomètre.

1345 Il y a aussi un autre problème et c'est le moteur à explosion. Un moteur à explosion, c'est fait pour fonctionner à plein régime. À plein régime, la compression de gaz dans un moteur à explosion, c'est un plein volume de mélange qui entre dans le cylindre et qui est comprimé dans le cylindre, et puis quand il est comprimé, il y a un réchauffement diabatique du gaz, qui fait en sorte que ça peut faire explosion avant même que la bougie d'allumage ne se déclenche. Alors, 1350 c'est réglé pour que ce problème-là n'arrive pas et puis, quand on arrive à d'autres moments où on met moins de mélange, la chaleur du mélange monte moins et la combustion se fait moins bien et on a des problèmes de pollution.

1355 L'ozone et le dioxyde d'azote contenus dans les gas d'échappement sont capables de modifier chimiquement les protéines en suspension dans l'air, transformant un acide aminé, la tyrosine, en nitrotyrosine. Ce sont les bouchons qui polluent.

1360 Bref, c'est à Montréal et à Laval qu'il y a des bouchons, et c'est Montréal et Laval qui polluent. Ailleurs au Québec, ça va mieux. Et c'est aussi ailleurs que sur les îles urbaines de Laval et de Montréal qu'il faut favoriser le développement des autoroutes.

1365 Dans l'avis de projet qui a été présenté par le MTQ, le MTQ justifie son projet par l'ampleur des volumes de véhicules sur l'autoroute 40 et sur l'autoroute 25 entre le pont-tunnel et l'autoroute métropolitaine. Et bien, vous voyez ici comment il a prévu qu'il n'y aurait presque pas d'impact sur le pont-tunnel Hippolyte Lafontaine, d'après sa propre étude. Il n'y a rien.

1370

Moi, d'après moi, ça va en contradiction ces deux documents-là, puis l'avis de projet du MTQ est incomplet, inconsistant et incohérent. Si jamais on construit le pont dans l'est, il va y avoir beaucoup plus d'impact au niveau du pont Hippolyte Lafontaine que ne le prévoit ce diagramme.

1375

Dans son avis de projet aussi, on écrit: \*Amélioration des conditions de circulation des autres axes routiers majeurs entre l'île de Montréal et Laval+ et, entre parenthèses, on cite la route 125, les autoroutes 19, 15 et 13. Je me pose la question: qu'est-ce que Montréal a à faire avec la route 125, les autoroutes 19, 15 et 13?

1380

Ensuite de ça, on parle du déchargement de l'autoroute 40 entre les autoroutes 25 et 15. Mais l'échangeur qui a été proposé, il se dirige du mauvais côté. Il se dirige plutôt vers Terrebonne. Alors, ça, ici, on voit le pont de la 25 et l'échangeur ne s'en va pas vers la 15 mais plutôt vers Terrebonne. L'échangeur se dirige du mauvais côté.

1385

On lit aussi: \*Amélioration de la sécurité routière et rééquilibrage de la circulation sur le réseau autoroutier dans son ensemble+. Cela ne fonctionne pas, il faut développer ailleurs que là. Ça va développer davantage la Rive-Nord est et c'est comme se tirer dans le pied que de faire ce projet-là.

1390

On lit aussi: \*Amélioration de la desserte en transport en commun entre la Rive-Nord est et l'île de Montréal+. Vous voyez combien dense est la circulation autobus dans le coin. Un autobus, la 901, dans une direction le matin, puis le même autobus 901 en direction inverse le soir. Puis l'autobus 25 qui circule à toutes les demi-heure. Il n'y a pas de quoi construire un pont pour ça.

1395

On lit aussi: \*Amélioration des conditions de circulation routière entre la Rive-Nord est et l'île de Montréal. Cela contribuera à développer davantage la Rive-Nord est+. C'est le Québec qu'il faut développer mais ailleurs qu'à cet endroit où la circulation est déjà condamnée à aller de plus en plus mal.

1400

Le MTQ écrit: \*Amélioration de la sécurité routière et rééquilibrage de la circulation du réseau autoroutier dans son ensemble+. Comment le MTQ peut écrire une telle chose? L'exercice consiste plutôt à déverser à Laval, qui est un cul-de-sac, le trop plein de Montréal qui est lui aussi un cul-de-sac.

1405

En dernier item, le MTQ avoue amélioration de la desserte des villes limitrophes du territoire de la CUM. CUM, ça n'existe plus mais c'était ça qui existait à l'époque. Oui, on cherche à promouvoir la spéculation foncière. On accentuera ainsi l'étalement urbain et les problèmes de bouchon.

Et puis la conclusion du MTQ, c'est le lien autoroutier est particulièrement important pour le développement économique à l'intérieur d'une stratégie de développement avec retombées

1410 importantes sur le dynamisme économique. Sa réalisation permettra à Laval et aux régions des  
Laurentides et de Lanaudière d'être reliées à Montréal.

En vérité, en vérité, moi, je vous le dis, le vrai développement économique doit être  
durable et ne doit se faire ailleurs que là.

1415 Kyoto, c'est vrai, puis on ne se rend pas compte que c'est une nouvelle donne. On n'en  
parle pas, on l'oublie. C'est très important, puis les experts l'affirment, puis qu'il y a consensus  
sur les problèmes des gaz à effet de serre. Et puis on doit en tenir compte.

1420 Alors, moi, je propose un plan B. Le plan B, à mon sens, il est facile. Le problème  
principal, c'est de se rendre compte qu'il faut développer ailleurs. Montréal et Laval, ce sont des  
bouchons. Il faut qu'on puisse les contourner et développer les régions. On ne s'en sort pas. Et il  
faut le faire en mettant de côté les intérêts économiques personnels des promoteurs.

1425 Par contre, travailler à Laval et rester à Laval, il n'y a pas de problème. Il n'y a pas de  
problème non plus à travailler à Jonquière et à vivre à Jonquière. C'est agréable de travailler à  
Saint-Hyacinthe. Drummondville affiche des performances économiques extraordinaires. La  
synergie est très bonne entre Sherbrooke et le Saguenay. La route 55 y a contribué pour  
beaucoup. La route 55, c'est celle-là qui est ici.

1430 J'ai travaillé à Valleyfield tout en demeurant à Côteau Station. C'était bien agréable. J'ai  
travaillé à Arvida, c'était parfait. J'ai travaillé à Saint-Jude, c'était numéro 1. J'ai travaillé au  
centre-ville de Montréal, tout en demeurant à Laval, et c'était l'enfer. Et c'est sans raison. Ça n'a  
pas de raison d'être cet enfer-là.

1435 Développer des liens autoroutiers en dehors de Montréal, tout en créant une ceinture de  
routes libérant Montréal et Laval, c'est cela la solution.

1440 Développer la 50, pas nécessairement ici entre Lachute et Hull, mais aussi entre Lachute  
et Joliette et peut-être même jusqu'à Québec, puis avoir un pont ici pour aller à Ottawa  
directement aussi, quels beaux projets! On obtiendra à coup sûr de l'argent du fédéral.

1445 On pourra développer l'aéroport de Mirabel qui pourra endurer le bruit qui sera généré par  
les Airbus A380, qui est un bruit qui sera au moins dix fois plus élevé que pour le Airbus A330.  
On va libérer Dorval et on limitera quelque peu les embouteillages dans l'ouest. On créera des  
emplois en région à Sainte-Scholastique et dans la région. On créera une autoroute directe entre  
Ottawa et Québec. Mirabel, ça aura peut-être coûté cher, des milliards de dollars mais ça vaudra  
au moins le coût de mettre Mirabel en fonction. Beaucoup de monde en profitera et quelle  
amélioration de la qualité de vie.

1450 On pourra développer l'autoroute 30 entre Sorel et Rigaud. Cela libérera Montréal de toute  
la circulation de transit entre l'est et l'ouest. Cela permettra de développer ces régions et de créer  
une synergie entre elles.

1455            Débloquer Montréal vers la banlieue, c'est urgent. La 25 est toujours bloquée aux heures de pointe. La 13 est toujours bloquée aux heures de pointe. La 15 est toujours bloquée aux heures de pointe, quel cauchemar! Dépêchons-nous, c'est urgent.

1460            Et maintenant, il y a aussi le train de banlieue. Développer le train de banlieue, quelle bonne idée! Les infrastructures sont là. Le train, c'est confortable. Il y a de l'espace, c'est agréable. On peut ajouter autant de trains que nécessaire et véhiculer ainsi autant de personnes qu'on veut à la fois.

1465            Avec un peu de leadership et de volonté politique, on peut même électrifier les trains et améliorer encore plus le confort. Avec le transport en commun allant à Mirabel, de Mirabel jusqu'à Montréal – les lignes de chemin de fer sont en noir – il sera facile aux voyageurs d'aller au centre-ville directement par transport en commun, ce qui n'est même pas possible présentement à partir de Dorval.

1470            Le rail est déjà là en place pour faire tout ça. Et on peut aussi aller à Lachute. On peut aller à Saint-Antoine, on peut aller à Terrebonne, à Mascouche, à LeGardeur, Repentigny, l'Assomption. On développe ainsi des secteurs déjà occupés par une population, et c'est à cette population qu'on rend service et non pas à des promoteurs avides.

1475            En ce qui concerne le métro, trois nouvelles stations de métro viendront s'ajouter à celles de la ligne orange. Le problème avec une ligne de métro, c'est sa capacité limitée. Il y a un problème avec le métro. En effet, les quais de métro ont une longueur limitée et ne peuvent desservir que 9 wagons à la fois: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9. La cadence d'un métro: toutes les deux minutes ou deux minutes et demie ne peut être amélioré, et il est là le problème à l'infini du développement d'une ligne de métro.

1480            En raison des trois futures stations de métro à Laval, on prévoit faire arrêter une rame de métro sur deux à la station Henri-Bourassa, tandis que les autres pourront se rendre jusqu'à Laval. Cela allongera les temps d'attente qui passeront de deux minutes et demie à cinq minutes en territoire de Laval. Il aurait été possible d'allonger les quais de la nouvelle station à une longueur correspondant à 18 wagons plutôt que 9, d'agrandir le quai de la station Berri-UQAM de la même façon, de décider que les métros provenant de Laval desservent une station sur deux en alternance. Il est possible aussi d'ajouter d'autres lignes de métro parallèles aux premières.

1490            Il serait cependant préférable de décentraliser. On doit décentraliser. Pour Kyoto, on doit décentraliser. Notre modèle urbain ne pourra se développer à l'infini, ad nauseam avec la présente philosophie.

1495            Cesser d'aller travailler à Montréal. Au-delà du développement des divers transports, il reste un point essentiel à tenir compte: c'est la qualité de vie. Cette qualité de vie est brimée par l'automobile. Elle est brimée aussi par le transport en commun, cher, bondé, exténuant, avilissant, engourdissant. Le style de vie que nos élus ont forgé pour nous ne convient plus.

1500

L'étalement urbain, la nécessité des automobiles qui est son corollaire, la nécessité de travailler beaucoup d'heures pour les payer ces automobiles-là est un deuxième corollaire, et tout ça ne fonctionne plus. Avec Kyoto, ce n'est plus acceptable. Avec les problèmes de santé engendrés par l'auto, par l'inactivité, par la pollution, ce style de vie n'est plus acceptable. Obésité, maladie d'Alzheimer, cancer du colon et du sein, diabète du type 2, tout ça c'est relié à l'inactivité.

1505

Non donc à cette autoroute qui pourrait se remplir instantanément après son inauguration et assurer aux PPP des entrées d'argent rapides, abondantes, garanties et perpétuelles. Non donc à l'autoroute 25. Oui plutôt au développement durable. Merci.

1510

**LE PRÉSIDENT :**

Merci pour votre témoignage. Monsieur Dufour?

1515

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Merci, monsieur le président. Merci, monsieur Lamarche, pour votre présentation. Quand j'ai lu la première fois votre mémoire, je me demandais pourquoi vous recommandiez la réalisation d'autres projets autoroutiers en dehors de Montréal.

1520 **M. JEAN-LAURIER LAMARCHE :**

Oui.

1525 **M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Là, j'ai compris davantage avec votre exposé. En fait, vous prônez tout simplement, bien sûr, la décentralisation, une politique de décentralisation.

1530 **M. JEAN-LAURIER LAMARCHE :**

Il va falloir qu'on change de... Je n'ai pas les solutions, mais c'est un problème de société, puis on doit tous y réfléchir. Puis on doit trouver des solutions où on peut travailler où on reste.

1535 **M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Je pense que votre message est clair et je pense que nous l'avons bien reçu. Merci beaucoup.

1540 **M. JEAN-LAURIER LAMARCHE :**

Merci.

**LE PRÉSIDENT :**

1545 Merci pour votre présentation.

Alors, nous allons maintenant inviter monsieur Alain Bouchard. Il n'est pas ici ce soir?

Maintenant, nous allons passer à monsieur Jean-Marc Robitaille de la MRC Les Moulins.

1550

**M. JEAN-MARC ROBITAILLE :**

Rebonsoir, monsieur le président!

1555 **LE PRÉSIDENT :**

Rebonsoir!



**M. JEAN-MARC ROBITAILLE :**

1560

Bonsoir, messieurs les commissaires! Alors, vous devez bien faire ça parce que j'ai décidé de revenir une deuxième fois. Je vous remercie beaucoup de m'avoir donné cette opportunité de me présenter et, cette fois-ci, je le fais à titre de préfet de la MRC Les Moulins. La MRC Les Moulins, il faut le rappeler, comprend les villes de Terrebonne dont je suis maire, et la

1565

Ville de Mascouche. Alors, je vais vous exposer dans les prochaines minutes la position des membres du conseil de la MRC Les Moulins à l'égard de ce dossier très important pour nous.

1570

Je vais d'abord vous rappeler quelques chiffres. Vous savez, pour en avoir pris connaissance plus tôt, que le sondage effectué dans l'est et dans la couronne nord de Montréal a montré un taux d'appui de la population de 84 % au projet. Ce qu'il faut savoir, c'est que cet appui grimpe à 88 % en moyenne sur les territoires de Terrebonne et de Mascouche, avec des pointes à 90 % dans certains secteurs. Quand on avait ces notes-là à l'école, on était bons.

1575

Alors, vous savez aussi que sur le seul territoire de la Ville de Terrebonne, nous avons amassé plus de 10 000 signatures en quelques jours pour ce projet. Nous avons également amassé 10 000 signatures pour l'implantation d'un train de banlieue. Je les dépose à l'instant à la commission et je reviendrai sur ce sujet dans les prochaines minutes.

1580

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Je vous remercie de nous avoir permis de s'exprimer sur le point de vue des élus de la MRC Les Moulins et je demeure disponible pour vos questions. Merci beaucoup.

1585

**LE PRÉSIDENT :**

Merci, monsieur Robitaille, pour votre présentation. Donc, dans votre mémoire, il y a un élément qui revient souvent, effectivement, c'est la question du train de banlieue et de l'autoroute 25.

1590

Ce que j'aimerais préciser avec vous, ce qu'on avait compris des explications du ministère des Transports en première partie des audiences, effectivement, monsieur Venne du ministère des Transports nous avait entre autres décrit qu'actuellement, la capacité de l'autoroute 25 existante sur l'île de Laval, en pointe du matin, est pratiquement à saturation, de ce que je me souviens de l'explication qu'il nous avait dite.

1595

Par contre, la 440, donc en s'en allant vers le centre-ville de Laval, disons, la 440 en direction est le matin, elle, elle a de la capacité. Disons que c'est ce que je comprenais de l'explication du ministère. En pointe du matin, c'est qu'il y aurait un transfert, à ce moment-là, de circulation des ponts de Laval, en provenance des gens de Laval entre autres et ces gens-là se dirigeraient sur la 440 à ce moment-là vers l'est pour venir prendre le pont de la 25.

1600

Dans le cas de Terrebonne, la MRC Les Moulins, par exemple, les gens à ce moment-là, les usagers, la 25 étant déjà en saturation, les gens seraient portés, les usagers existants

1605 seraient portés à prendre le pont de la 25 eux aussi. Par contre, il n'y aurait pas d'ajout de capacité additionnelle possible, étant donné que le ministère ne prévoyait pas élargir, par exemple, à 3 voies la 25 en direction sud, donc la 25 existante.

1610 Et la compréhension que j'avais du dossier, c'était que le moyen éventuel, c'est-à-dire pour accroître disons le nombre de résidants, donc de gens qui résident sur la MRC Les Moulins mais désirant travailler à Montréal, c'était le train de banlieue Mascouche. Est-ce que c'est votre compréhension du dossier également?

**M. JEAN-MARC ROBITAILLE :**

1615 Oui, parce que nous, de toute façon, ce qu'on disait, dans ce débat-là, il était toujours étonnant de voir ceux qui sont contre le projet tenter de convaincre l'opinion publique à l'effet qu'avec le développement du transport en commun, on pouvait régler tous les problèmes.

1620 Je l'ai dit précédemment dans l'autre présentation, dans toutes les grandes villes, qu'elles soient en Amérique du Nord ou en Europe, qui ont développé des réseaux de transport en commun assez élaborés, ce n'est pas vrai que ça réduit le parc automobiles. Vous avez juste à aller à Paris et ce n'est pas vrai.

1625 Alors, à partir de ce moment-là, c'est de la pensée magique et ça, ça fait fi de la réalité. Nous, on pense que compléter un réseau autoroutier pour tous les motifs que nous avons mentionnés, en termes de développement économique, d'efficacité et de tous ces motifs-là, je pense que c'est pleinement justifiable.

1630 Par contre, il ne faut pas faire l'erreur aussi, ce n'est pas parce qu'on est en faveur du pont de la 25 qu'on est contre le développement du transport en commun. Alors, on est en faveur du développement du transport en commun, on le souhaite également, mais on sait fort bien que ce n'est pas en pénalisant les gens, puis en les faisant attendre sur des autoroutes à brûler de l'essence inutilement, qu'on va les motiver à utiliser le transport en commun.

1635 Par expérience, on sait fort bien que des investissements massifs dans le transport en commun pour en augmenter l'efficacité, l'accessibilité et la qualité, ça a été ça les moyens que nous avons pris au fil des dernières années pour augmenter l'utilisation du transport en commun.

1640 Et je rappelle à la commission que les dernières statistiques qui ont sorti récemment nous démontraient que pour la première fois, l'an dernier, il y a eu augmentation supérieure pour l'utilisation du transport en commun, contrairement à l'augmentation du parc automobiles. Mais, là, ceux qui tentent de faire croire que c'est en \*jammant+ les autoroutes puis en empêchant les gens de circuler avec fluidité qu'on va les motiver à prendre le transport en commun, ce n'est pas la façon.

1645 Alors, à ce moment-là, pour nous, on se dit que les deux moyens ne sont pas en compétition, mais ils sont vraiment complémentaires. C'est ces deux choses-là ensemble qui vont

permettre de remettre de la fluidité, un peu plus de fluidité sur l'ensemble du réseau, éviter qu'on brûle de l'essence pour rien et pour permettre aussi de diminuer les temps d'attente.

1650

Alors, à ce moment-là, je pense que c'est une position, je veux dire, qui est très claire de notre part, ce n'est pas parce qu'on est pour le pont de la 25, qu'on est nécessairement pour l'automobile. On pense que le transport en commun est une très grande partie sinon la majeure partie aussi de la réponse.

1655

L'autre question aussi, j'entends tout le temps parler de l'étalement urbain. Il y a une remarque que je veux faire. On veut concentrer les centres d'emploi vers le centre de l'agglomération. On veut tout mettre au centre, mais on n'est pas capables de se donner les moyens pour être capable de faire véhiculer les gens efficacement vers le centre. Alors, quand on me parle d'étalement urbain, lorsqu'on rapproche les milieux industriels et les milieux de travail près des lieux de résidence, ça aussi, c'est une partie de la réponse. En termes d'aménagement.

1660

Alors, à ce moment-là, arrêtons de penser que les banlieues, c'est le problème. La banlieue fait partie de la solution. Une ville comme Terrebonne a 332 ans d'histoire. On n'est pas un accident de parcours et on a 100 000 de population, 10e ville en importance au Québec et 4e ville en importance dans la région de Montréal. Alors, on a un bassin de main-d'oeuvre intéressant pour les entreprises situées sur le territoire de Montréal. Mais quand ces entreprises-là décident de quitter Montréal pour se rapprocher justement de leur main-d'oeuvre, alors, là, il y a d'autres enjeux qui rentrent en ligne de compte.

1665

1670

Alors, moi, ce que je vous dis, c'est le transport en commun, oui. Le pont de la 25, oui. Mais en matière de planification urbanistique, alors lâchons l'étalement urbain comme s'il ne devait plus rien se passer dans les couronnes. On ne pourra pas aller à contre-courant de ce qui se passe partout ailleurs dans les grandes villes nord-américaines.

1675

Mais qu'on permette à un moment donné une planification stratégique qui permette de ramener les lieux d'emploi près des centres de la main-d'oeuvre, où se situe la main-d'oeuvre, bien c'est une façon d'éviter que les gens soient obligés de prendre des autoroutes, puis prendre du transport en commun pour se rendre vers le centre de l'agglomération. Ça fait partie de la solution, ça aussi.

1680

#### **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Mais pour juste faire une petite précision, donc pour vous, le train de Mascouche, est-ce qu'il est essentiel pour vous pour le développement de votre MRC?

1685

#### **M. JEAN-MARC ROBITAILLE :**

Oui. Puis pas juste pour le développement. C'est vraiment parce qu'on se dit, nous, il y a une clientèle pour le train de banlieue. De toute façon, les études ont été faites là-dessus, puis je pense que c'est un projet qui est gagnant. Les gens attendent ce projet-là, souhaitent ce projet-là. Ça veut dire qu'en plus de la clientèle qui prend l'autobus, vous avez une forte clientèle que le

1690

1695 moyen de transport en commun, l'autobus, ne leur convient pas mais le train de banlieue leur convient. Alors, d'augmenter l'utilisation du transport en commun par l'implantation du train de banlieue, c'est l'autre partie de la réponse aussi.

1700 Alors, nous, on n'a jamais, par contre, prétendu et on ne croit pas que juste le train de banlieue va solutionner le problème. Les deux vont ensemble de paire et les deux se complètent. Les deux sont complémentaires, si on veut se donner un réseau avec de la fluidité, puis désengorger nos réseaux routiers. Alors, si vous faites juste une solution, le train de banlieue, puis vous êtes capable d'affirmer aujourd'hui que ça va régler le problème de congestion, c'est bien de valeur, on n'y croit pas.

1705 Et l'inverse est aussi vrai. Le pont de la 25 ne viendra pas tout régler. Le transport en commun est l'autre réponse. Et la troisième, je ne reviendrai pas dessus.

**LE PRÉSIDENT :**

1710 Très bien. Je vous remercie.

Monsieur Dufour.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

1715 Merci, monsieur le président. Vous affirmez à la page 5: \*Nous prenons l'engagement de continuer à investir massivement dans le transport en commun...+ même sans la 25. Est-ce que vous pourriez être plus précis sur cet engagement?

**M. JEAN-MARC ROBITAILLE :**

1720

Écoutez, nous, on a posé des gestes assez significatifs dans les dernières années où on était équipés, je vous donnerais comme exemple, d'autobus qui étaient... dont la qualité était discutable. Alors, du jour au lendemain, lorsqu'on a décidé de prendre une autre direction et d'offrir un moyen de transport avec des autobus beaucoup plus efficaces, confortables et

1725

accessibles, on a vu une progression extrêmement importante de l'utilisation du transport en commun par les citoyens de la Ville de Terrebonne et de la Ville de Mascouche.

Alors, finalement, ça venait confirmer cette théorie que nous, on a pu valider, à l'effet que les gens ont pris le transport en commun parce qu'il était efficace, parce qu'il était confortable, parce qu'il était accessible. Pas parce qu'ils étaient, comme on dit, dans les files d'attente sur les autoroutes.

1730

Alors, nous, ce qu'on dit, c'est que c'est un succès chez nous et il faut poursuivre. Et, d'ailleurs, on revendique ce train-là depuis 10 ans. Toutes les études ont été faites, tous les tests ont été faits. Et nous, on attend avec impatience aussi ce dossier-là.

1735

Alors, pour nous, on dit, les deux ensemble, ça apporte la réponse efficace à remettre ce qu'on appelle de la fluidité sur le réseau. Et à diminuer l'utilisation de l'automobile. La diminution de l'utilisation de l'automobile passe également par un transport en commun accessible et efficace.

1740

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Et pour être plus précis, sur le plan du financement, jusqu'à quel point vous avez des moyens pour...

1745

**M. JEAN-MARC ROBITAILLE :**

Écoutez, les gens sur leurs comptes de taxes chez nous, ils paient pour ça. Puis même celui qui n'utilise pas le transport en commun va payer pour ça. Puis il ne s'en plaint pas. Parce que moins d'autos sur l'autoroute, bien, lui, je veux dire, ça lui donne plus de fluidité sur l'autoroute.

1750

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

D'accord. Merci beaucoup.

1755

**M. JEAN-MARC ROBITAILLE :**

1760 C'est comme le péage. Le péage, c'est la même chose. Les gens se posent des questions sur le péage. Ce n'est pas une question d'équité, le péage. Le péage, c'est parce que si vous voulez vous payer une infrastructure, aujourd'hui avec les moyens limités du gouvernement, c'est une partie de la réponse.

1765 Maintenant, on peut le voir aussi le péage comme étant un incitatif à ne pas utiliser l'automobile, puis à utiliser plus le transport en commun aussi. Il y a bien des façons de voir ça.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

1770 Je vous remercie beaucoup.

**M. JEAN-MARC ROBITAILLE :**

1775 Ça me fait plaisir, monsieur Dufour.

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, nous vous remercions pour votre présentation.

1780 **M. JEAN-MARC ROBITAILLE :**

Merci, monsieur le président! Bonne fin de soirée.

**LE PRÉSIDENT :**

1785 Alors, nous allons inviter maintenant l'Association des citoyens de Saint-François, monsieur Jacques St-Jean. Bonsoir, monsieur St-Jean. Il me semble que vous nous avez remis une nouvelle version de votre mémoire.

1790 **M. JACQUES ST-JEAN :**

Oui, avec quelques petites modifications que nous avons faites aujourd'hui. Nous avons remis deux copies en arrière, monsieur le président.

1795 (L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

C'est ce que j'avais à vous livrer comme message, monsieur le président. C'est l'opinion des citoyens qui vivent dans l'est de Laval.

1800 **LE PRÉSIDENT :**

1805 Alors, nous vous remercions pour votre mémoire. Il y aurait des petites précisions que j'aimerais obtenir. En page 6 de votre mémoire, vous dites, peut-être que vous avez la source à portée de la main, ça va m'éviter de la chercher, je n'avais pas encore réussi à mettre la main là-dessus, vous dites:

*Une étude d'achalandage évaluée à 3 000, dès le début, les futurs utilisateurs de ce train de banlieue.*

1810 Est-ce que vous l'avez en tête, par hasard, la référence à cette étude?

**M. JACQUES ST-JEAN :**

1815 Moi, je ne l'ai pas en tête là.

**LE PRÉSIDENT :**

1820 C'est ça, je vais regarder peut-être, si vous ne l'avez pas, je vais regarder sur le site de l'AMT si je peux l'avoir.

**M. JACQUES ST-JEAN :**

Oui. Sinon, je pourrais vous la faire parvenir. Je ne l'ai pas en tête.

1825 **LE PRÉSIDENT :**

Étant donné que je vous voyais la mentionner, je me disais peut-être vous l'avez pas loin.

**M. JACQUES ST-JEAN :**

1830 On va vous la faire parvenir, monsieur.

**LE PRÉSIDENT :**

1835 Dites-moi la source simplement, puis à ce moment-là on va se débrouiller.

**M. JACQUES ST-JEAN :**

1840 D'accord, ça me va.

**LE PRÉSIDENT :**

1845 Ce serait apprécié. Un autre petit point que j'aimerais comprendre. À la page 5 de votre mémoire, vous dites:

*Les nombreux avantages à réaliser ce projet sont évidents, détournement vers Laval et la couronne nord en pleine expansion d'une bonne partie du trafic routier de Montréal.*

1850 Si j'ai bien compris, c'est que vous parlez du trafic qui est sur l'île de Montréal, qui pourrait sortir plus facilement.

**M. JACQUES ST-JEAN :**

1855 Sur la Métropolitaine et d'autres rues perpendiculaires comme le boulevard Décarie, entre autres, si on diminue l'intensité là. Si on l'augmente à cause d'un pont, on va sûrement diminuer ailleurs. C'est le gros bon sens qui nous le dicte.

**LE PRÉSIDENT :**

1860 Ce point-là, je voulais bien comprendre que c'était bien ça que vous disiez.

1865 Un autre élément aussi. La question du péage, si on revient au péage, étant donné les gens de la pointe de l'île, autrement dit de Laval, est-ce que ces gens-là pourraient se sentir discriminés s'ils étaient éventuellement les seuls de la région de Montréal à devoir payer un péage? Parce que vous donnez l'exemple ici:

*Ainsi, il faut prévoir 45 milles en automobile pour se rendre dans l'est de Montréal, alors qu'avec un pont, ce serait aux alentours de 10 minutes,*

1870 autrement dit que vous dites dans votre mémoire. Le péage, les gens de votre coin le voient comment?

**M. JACQUES ST-JEAN :**

1875 Présentement, on le voit comme un soulagement, parce qu'on va pouvoir voyager plus rapidement. Il est sûr qu'après trois, quatre ans, on doit s'imaginer que si les gens de l'est payent pour un péage et que la province paye pour un pont, et elle a payé pour d'autres ponts, il faudrait peut-être arriver à répartir équitablement les péages un peu partout dans la province.

1880 Ce n'est pas de mon ressort, c'est du ressort du gouvernement provincial. Mais on ne peut pas pénaliser une population indéfiniment. Mais au début, ce serait très bien vu dans le secteur est qu'on puisse payer pour traverser, pour sauver du temps surtout. Parce que comme vous le voyez, de 45 minutes, on tombe à 10 minutes de déplacement. Alors, ceux qui prendraient les anciens ponts qui existent présentement, ce serait plutôt les retraités, les gens  
1885 moins pressés. Ceux qui sont plus pressés le matin et soir prendraient sûrement le nouveau pont.

**LE PRÉSIDENT :**



1890 Mais on peut comprendre éventuellement, si vous étiez les seuls dans la région, même au Québec, à avoir un péage, on peut penser que certains d'entre vous ne seraient pas trop contents de la situation après quelques années. On peut penser ça.

**M. JACQUES ST-JEAN :**

1895 Bien, après un certain temps, on se poserait sûrement... moi, je me poserais des questions. Les contribuables que je connais se poseraient les mêmes questions. On ne peut pas pénaliser une partie, alors que l'ensemble jouit des mêmes avantages sans avoir de frais supplémentaires.

1900 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, monsieur Dufour.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

1905 Merci, monsieur le président. Monsieur St-Jean, vous dites à la page 6, vous écrivez, en parlant du projet de train de banlieue:

1910 *Il est donc impératif que ce train de banlieue soit intégré dans le processus de construction du pont de l'autoroute 25.*

En fait, est-ce que vous pensez que ce serait bon que ce soit construit en même temps? Est-ce qu'il y aurait des avantages à réaliser ces deux projets-là en même temps? C'est ce que j'aimerais savoir de votre part.

1915

**M. JACQUES ST-JEAN :**

1920 L'idéal, ce serait de le faire en même temps. Si la finance manque, il y a une priorité, nous allons prioriser la demande du pont avant de prioriser le train. Si on était capable dans un plan d'ensemble de le faire en même temps, et bien, on soulagerait également davantage le boulevard Métropolitain et le côté de Montréal et on accélérerait les déplacements. Il y aurait encore moins de voitures sur le pont, puisqu'il y en a qui prendrait le train, d'autres la navette. Ça avantagerait, ça rendrait la circulation beaucoup plus fluide à ce moment-là.

1925 **M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Mais ça ne rendrait pas l'autoroute 25 non nécessaire, en d'autres mots, avec le train de banlieue. Les deux seraient...

1930 **M. JACQUES ST-JEAN :**

1935 Non, elle est nécessaire. Nous sommes dans une génération où il y a beaucoup de voitures, je ne pense pas que ça diminue tellement, puis aussi le transport routier par camionnage ou autre chose qui vont utiliser considérablement le pont sur la 25. D'autant plus qu'il va contourner des voies plus urbanisées à Montréal. Donc, c'est peut-être plus facile de déplacement et moins dangereux pour certains transports de marchandise.

**M. JULES DUFOUR, commissaire :**

1940 Merci beaucoup.

**LE PRÉSIDENT :**

1945 J'aurais une petite dernière question pour suite d'une référence. En page 4, vous faites état de récents rapports de firmes spécialisées qui font état de la baisse en importance de Montréal par rapport à Toronto surtout à cause des problèmes d'infrastructures de la région de Montréal.

1950 Éventuellement, est-ce que vous auriez des références à nous donner sur ces études-là?

**M. JACQUES ST-JEAN :**

1955 On s'est inspirés, lorsqu'on a réfléchi là-dessus, de certains articles faits, comparatifs entre Montréal et Toronto. Une des choses qu'on mentionnait, c'est que les infrastructures étaient moins complètes à Montréal qu'à Toronto et que ça pouvait influencer le développement.

1960 Ce n'est peut-être pas le seul critère, il peut y avoir des critères, mais on sait que la base de tout développement économique, ce sont les routes. Si vous n'avez pas de routes, il suffit d'aller dans certains pays pour voir où ils n'ont pas de routes, l'économie ne marche pas fort. Il faut qu'on puisse faire des échanges entre différents secteurs.

1965 Toronto est mieux munie que nous présentement. Ils sont peut-être plus peuplés aussi, c'est une autre affaire. Mais ils se sont dotés immédiatement eux autres dans le passé, il y a 15, 20, 30, 40 ans, de structures beaucoup plus efficaces et plus nombreuses que nous avons ici.

**LE PRÉSIDENT :**

1970 Très bien. Je vous remercie. Si éventuellement vous avez une référence à nous donner, ce serait apprécié également dans ce cas-là.

**M. JACQUES ST-JEAN :**

Oui, on va essayer de vous donner ça.

1975 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, nous vous remercions pour votre mémoire.

**M. JACQUES ST-JEAN :**

1980

Merci beaucoup, messieurs.

**LE PRÉSIDENT :**

1985

Je voudrais vérifier si monsieur Alain Bouchard est ici ce soir? Il n'est pas ici.

Maintenant, je vais passer à monsieur Marcel Renaud.

**M. MARCEL RENAUD :**

1990

Bonsoir, monsieur le président. Bonsoir, messieurs les commissaires.

**LE PRÉSIDENT :**

1995

Bonsoir, monsieur!

**M. MARCEL RENAUD :**

2000

Je demeure dans la partie est de Saint-François, au bout de la rue Marcel-Villeneuve, peut-être à 2 milles du futur pont, j'espère le futur pont.

2005

Est-ce que, monsieur le président, vous avez été voir les lieux Roger-Lortie? Vous verriez en quel état les terres sont. Il y a à peu près 2, 3 pouces de terre; puis la balance, c'est de la roche, c'est du galet. Et là, ça a été ouvert cette affaire-là. Ils ont fait la rue Roger-Lortie pour aller rejoindre le nouveau pont. Puis il n'y a absolument rien qui enlève... il n'y a pas un pouce de terre agricole qui s'en va, à peu près pas. Puis la *swamp*, le trou à maringouins qu'il y a du côté nord de Marcel-Villeneuve, ça, ils ne touchent pas à ça.

2010

Ça fait que j'aimerais... ce serait une bonne chose si vous alliez voir les lieux, puis vous allez remarquer, en fait, que c'est du roc qu'il y a, ce n'est pas de la terre agricole. Il n'y a rien qui pousse là-dedans.

**LE PRÉSIDENT :**

2015

Oui, effectivement, monsieur Venne nous a fait faire une visite de terrain, il y a environ trois semaines, où on a pu remarquer qu'à certains endroits, le roc était affleurant.

**M. MARCEL RENAUD :**

2020 À la surface.

**LE PRÉSIDENT :**

2025 Dans d'autres endroits, bien, il y avait des terrasses, on pouvait voir que le sol était plus épais. Mais par endroit, le roc, on le voulait, le calcaire était affleurant.

**M. MARCEL RENAUD :**

2030 Quand ils ont fait Marcel-Lortie, ils ont été obligés de dynamiter. Puis pour dire, le pont de la 25, moi, je suis d'accord à 100 %, parce que pour éviter la pollution qu'on a à tous les matins...

2035 Je ne sais pas si vous écoutez la radio le matin? Pie IX est bloqué, Papineau est bloqué, pont Viau est bloqué, tout le monde. Même la 13 est bloquée. Ça fait que je pense que ça aiderait à désengager.

2040 Parce que depuis au moins 50 ans que je reste à Saint-François, on n'a à peu près jamais eu de routes neuves. Puis ce qui est dommage, c'est que le provincial fait des belles autoroutes, puis on arrive dans des entonnoirs quand on arrive dans les grandes villes. Ça fait qu'à un moment donné, il va falloir que ça débloque. Mais je pense qu'il commence à être temps.

2045 Moi, je suis d'accord avec le maire de Terrebonne et je suis d'accord avec monsieur St-Jean parce qu'il est temps. Ce n'est plus du luxe qu'on ait un pont pour traverser à Montréal, parce que ça n'a pas d'allure.

Mon mémoire est fini.

**LE PRÉSIDENT :**

2050 C'est bien. J'aurais une petite question pour vous. Le péage, est-ce que ça vous fatigue, ça, éventuellement?

**M. MARCEL RENAUD :**

2055 Bien, écoutez, tout le monde de Saint-François sont prêts à payer 1 \$ de péage pour traverser à Ville d'Anjou.

2060 Moi, si vous regardez, je demeure au bout de Marcel-Villeneuve, qui est le boulevard 440 avant ça. Là, je suis obligé d'aller revirer à Saint-Vincent-de-Paul. Là, je fais un U-Turn, puis je reviens complètement à Hippolyte-Lafontaine, ce qui n'a pas de maudit bon sens. Ça, c'en est de la pollution, ça. Quand on arrive à l'heure de pointe le matin, ça n'a pas d'allure comment est-ce que...

2065 Je suis bien prêt à payer 1 \$, moi. Mais pourquoi, une petite question, pourquoi, moi, je paierais 1 \$ quand Québec, on leur a fait des belles autoroutes à tous ces fonctionnaires-là à Québec et ça ne leur a pas coûté une maudite cent, puis c'est nous autres qui a contribué aussi, là. Tu sais, pourquoi les fonctionnaires de Québec paieraient rien pour leurs autoroutes? Et vous savez qu'à Québec, il y en a des autoroutes, puis on n'a pas eu peur d'en faire des autoroutes. Puis nous autres, à Montréal, il faut payer pour tout.

2070 Une petite parenthèse aussi. C'est que si vous allez aux États-Unis, vous allez payer pour les autoroutes, puis vous ne chiez pas. Ça fait que tout le monde paye pour les autoroutes puis, à ce moment-là, ils vont avoir de l'argent pour financer le réseau routier. Au lieu de mettre ça sur ceux qui ne prennent jamais l'autoroute, tu sais. Ils mettent ça sur le pétrole aujourd'hui. Mais ils auraient été mieux de laisser le 504 ou le 254 dans le temps sur l'autoroute 15, les autres autoroutes, au lieu de l'enlever. Ça, ça a été une décision politique. Ça n'a pas été rentable pour la province parce qu'ils nous ont mis ça sur le gaz, et on paye bien plus sur le gaz. C'est mon opinion.

2080 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie. Étant donné que monsieur Bouchard n'est pas là ce soir, donc ça fait de l'intervention de monsieur Renaud la dernière pour la soirée.

2085 Maintenant, il y aurait monsieur Venne du ministère des Transports ou le ministère des Transports voudrait faire une rectification sur des choses que j'ai dites tout à l'heure.

2090 Alors, monsieur Venne, vous pouvez vous avancer. Bien entendu, lorsqu'on parle du droit de rectification, ça comprend aussi ce que les commissaires peuvent dire. Alors, monsieur Venne, je vous cède la parole.

**M. JACQUES VENNE :**

2095 Bonjour, monsieur le président. Bonjour, messieurs les commissaires. Trois précisions simplement, pas des rectifications majeures.

2100 Lorsque vous avez posé une question au Syndicat de base de l'UPA de Laval, qui était: \*Est-ce qu'il va y avoir effectivement des expropriations supplémentaires en terre agricole permanente, en zone agricole permanente+, vous posiez la question, mais en disant qu'il y aurait des expropriations supplémentaires de l'ordre de 14 hectares.

2105 Ce qu'il faut comprendre, c'est qu'il n'y a pas d'expropriations en zone agricole permanente supplémentaires. Le ministère des Transports, dans les années 70, a acquis les terrains et va se servir de ces terrains-là en partie pour réaliser la bretelle d'accès 25 direction sud vers la nouvelle 25, ainsi que de modifier légèrement le tracé du rang Haut ou Bas Saint-François de façon à permettre l'accès de la 25 nord vers la 440 ouest.

2110 Donc, lorsque ces aménagements-là vont avoir été faits, comme vous ont confirmé les gens de l'UPA, par des règlements internes au gouvernement, il peut y avoir rétrocession ou vente des terrains avec tous les règlements que ça comporte, droit de premier choix et tout ça. Mais les terrains qui vont devenir excédentaires par la suite vont pouvoir être remis en culture avec les agriculteurs, soit si les terrains sont enclavés, différentes méthodes qui sont employées. Ça fait que c'est pour ça, il n'y a pas d'expropriations en zone agricole permanente supplémentaires. Premier point.

2115 Deuxième point. En ce qui concerne un mémoire qui a été déposé par un citoyen, monsieur Lamarche, ce que j'aimerais qu'on précise, c'est que le schéma de l'échangeur entre la 25 et la 440, c'est le schéma qui avait été utilisé lors des présentations en 2002, lors des soirées d'information.

2120 Ce qu'il faut comprendre, c'est que le nouveau projet, le projet modifié du ministère, ce n'est plus l'échangeur que monsieur Lamarche a présenté pour les gens qui étaient dans la salle, et aussi ça répond à un de ses arguments qui disait que, effectivement, on devait privilégier en bonne partie le style rocade, c'est-à-dire 25 vers la 440, et 440 vers la 25, ce que le nouvel échangeur fait suite à des propositions qu'il y avait eues en 2002 par les intervenants.

2125 Enfin, le dernier point. Lorsque vous avez parlé aux gens de la MRC des Moulins et que vous avez posé la question en ce qui concerne la saturation de la 25, j'aimerais apporter la précision que c'est une saturation qui existe à l'heure de pointe du matin. Donc, la période de pointe reste encore disponible en partie aux extrémités de la période de pointe.

2135 Et c'est pour ça qu'on disait que la circulation qui était, disons, simulée pour 2016 pouvait être supportée par l'autoroute 25 pour la période de pointe avec potentiellement un léger débordement. Et que le ministère des Transports, quand j'ai fait la présentation, je n'ai pas insisté sur le train de banlieue mais plutôt sur le transport en commun sur la voie réservée sur accotement pour compléter cet axe-là, et que le ministère des Transports insistait sur l'utilisation, plutôt que d'élargir l'autoroute 25, l'utilisation de cette voie réservée là qui sert aussi aux VTOE, qu'on appelle communément VTOE, qui sont des véhicules à taux d'occupation élevé, 3 et plus.

2140 Et dans une des réponses aux questions qu'on a apportées pour la commission, on a expliqué qu'effectivement, actuellement, à l'heure de pointe, la 25 en direction sud supportait des débits de l'ordre d'à peu près 4 600 véhicules pour une heure et que la voie réservée supportait des débits variant de 3 à 400 véhicules pour cette même heure-là pour les véhicules à taux d'occupation élevé, incluant les autobus. Donc, on a parlé de congestion, mais à l'heure de pointe, avec une possibilité d'extension pour la période de pointe.

**LE PRÉSIDENT :**

2150 C'est ce que j'avais compris aussi. En tout cas, de mémoire, quand j'avais pris mes notes, je voulais mentionner que je parlais vraiment en heure de pointe. le matin. Donc, c'est ma compréhension des choses.

2155 Pendant que je vous ai, là vous parlez de la fameuse voie réservée, actuellement, donc entre, disons, Terrebonne en s'en allant vers à ce moment-là la 25 et la 440, là elle est discontinuée. Ça fait qu'on a un bout, de mémoire... on est passés tantôt. On s'est en venu par là. On a passé par la 40, autrement dit. Après ça, on a descendu pour venir se loger ici à Laval. Donc, on la voyait la fameuse voie. On la voit. Tout d'un coup, oup! il n'y en a plus. Donc, on voit que lorsqu'on s'approche, autrement dit lorsqu'on prend le tournant et on embarque vraiment sur ce qui est appelé la 440, on ne le voit plus.

2160 Est-ce que c'est une illusion ou elle est vraiment discontinuée? Est-ce qu'elle est en continu actuellement? Elle part de où et elle voit jusqu'où cette voie réservée là actuellement?

2165 **M. JACQUES VENNE :**

2170 La voie réservée pour autobus et VTOE qui arrivent de Terrebonne, on va la prendre en direction sud, elle débute au niveau du boulevard des Seigneurs, au niveau du stationnement incitatif à Terrebonne, au nord de la rivière des Mille-Îles. C'est une bretelle d'accès strictement réservée aux autobus, mais aussi la bretelle d'accès des Seigneurs qui, elle, est une bretelle pour automobile, se joignent sur le pont Lepage dans la troisième voie, le pont qui a été élargi par l'AMT en collaboration avec le ministère des Transports v'là quelques années, de façon à permettre justement une meilleure fluidité pour tous les véhicules, incluant les véhicules à taux d'occupation élevé et les autobus.

2175 Sur l'île Saint-Jean, il y a relâche de la voie réservée, parce qu'effectivement les autobus sortent et on peut reprendre pour le pont. On parle de relâche, c'est-à-dire que pour les échangeurs actuels, il y a des relâches au niveau, parce qu'on n'avait pas nécessairement l'emprise nécessaire pour réaliser complètement la troisième voie.

2180 Mais à partir du boulevard des Mille-Îles, les autobus et les véhicules à taux d'occupation élevé continuent sur l'accotement jusqu'au niveau de l'échangeur avec la 440 et l'avenue Marcel-Villeneuve. Et à ce moment-là, on a un gain de voie sur l'autoroute, la 25 jonction 440, si on veut, au niveau de Marcel-Villeneuve. Ce qui fait que là, à ce moment-là les autobus entrent dans la circulation parce qu'il n'y a plus de congestion à ce niveau-là.

2185 Quand on parle de relâche, quand on dit que la voie réservée fait relâche, c'est qu'il faut permettre au mouvement d'insertion et de sortie des véhicules dans les échangeurs ici, ce qui nous permet à ce moment-là, autant au niveau de l'île Saint-Jean que du boulevard des Mille-Îles, de permettre une meilleure circulation, une meilleure fluidité et aussi une sécurité pour ces véhicules-là.

2195 Parce que si on avait une entrée avec, on parlerait de 1 800 à 2 000 véhicules, il n'y aurait pas de possibilité d'avoir des VTOE sur l'accotement. Parce qu'à ce moment-là, l'entrecroisement serait beaucoup trop élevé, la convergence ou la divergence serait trop élevée, il y aurait des dangers.

2200

Il faut rappeler aussi que ce projet-là, ça a été mis en place par un projet pilote et qui fait l'objet de surveillance accrue du ministère de façon à s'assurer, et l'AMT, que tout fonctionne. Il y a des taux de délinquance pour les usagers. C'est évident que partout où on fait des VTOE, il y a de la délinquance. Mais quand même, il y a des vérifications par la police et ça permet d'assurer une certaine sécurité dans cette voie-là.

2205

En direction nord, quand vous arrivez, c'est la même chose. À l'échangeur de Marcel-Villeneuve, quand la troisième voie se termine, parce qu'il y a une perte de voie à gauche au niveau de l'échangeur, l'accotement devient une voie réservée pour autobus et VTOE en période de pointe du soir. Il y a relâche au niveau du boulevard des Mille-Îles. Sur les ponts, on a une troisième voie, relâche au niveau de l'île Saint-Jean, et les autobus peuvent quitter pour aller au stationnement incitatif par la sortie du boulevard des Seigneurs. Et immédiatement au nord du boulevard des Seigneurs, il y a un rétrécissement, c'est-à-dire que les gens qui se sont servi de la voie réservée pour les VTOE sont obligés de revenir sur le 2 voies pour continuer vers la 640.

2210

Ça va?

2215

**LE PRÉSIDENT :**

Ça me va. Je vous remercie.

2220

**M. JACQUES VENNE :**

Merci beaucoup.

2225

**LE PRÉSIDENT :**

Alors, ceci met fin à cette séance d'audience. Alors, je vous invite à suivre les travaux de la commission demain après-midi à compter de 13 h. Nous allons poursuivre la présentation des mémoires.

2230

Alors, sur ce, il est maintenant 22 h 30, alors je vous souhaite une bonne fin de soirée.

\*\*\*\*\*

2235

Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

Et, j'ai signé :

2240

\_\_\_\_\_  
**LISE MAISONNEUVE, s.o.**