

**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 6

Séance tenue le 22 juin 2005, à 13 h
Château Royal
3500, boulevard du Souvenir,
Laval

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 22 JUIN 2005	1
MOT DU PRÉSIDENT	1
LE PRÉSIDENT:.....	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :	
MATTHIEU LAMARCHE	1
LAVAL TECHNOPOLE	
PIERRE BÉLANGER	8
CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS(ES) LANAUDIÈRE	
RICHARD MARCOTTE, MARC VALADE.....	14
SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LAVAL	
JEAN-JACQUES BELDIÉ, PIERRE GIARD, PIERRE LAVIGUEUR	19
CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE LAVAL	
MANON CARON, MONIQUE HASCOAT	23
ÉQUITERRE	
SIDNEY RIBAU.....	34
JEAN-JACQUES LAPIERRE	44
ACTION DÉMOCRATIQUE DU QUÉBEC, RÉGION DE LAVAL	
FRANÇOIS GAUDREAU, JEAN ALLAIRE, GUY THERRIEN	48
CHAMBRE DE COMMERCE DE TERREBONNE	
STÉPHANE BERTHE	54
DROIT DE RECTIFICATION :	
MINISTÈRE DES TRANSPORTS	
JACQUES VENNE	57

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5

Mesdames et messieurs, bonjour et bienvenue à cette deuxième séance d'audience publique de la deuxième partie que nous faisons ici présentement à Laval. Nous allons continuer, bien entendu, l'audition des mémoires, donc poursuivre l'audition que nous avons débutée hier soir.

10

Petit rappel sur la procédure. Donc, la commission a lu l'ensemble des mémoires, et ce que nous demandons aux gens, dans le cas de mémoires qui sont plus élaborés, donc plusieurs pages, de tenter d'en faire une synthèse. Comme je vous dis, la commission a déjà pris connaissance, a fait la lecture de l'ensemble des mémoires. Donc, si on en fait une synthèse, ça va laisser quelques instants à la commission pour échanger avec vous sur votre mémoire. Bien entendu, dans le cas où le mémoire est une ou deux pages, ça ne pose pas de problème si les gens en font une lecture intégrale.

15

20

Donc, sans plus tarder, je vais inviter la première personne qui est inscrite à notre registre, qui est monsieur Matthieu Lamarche, à venir à la table des intervenants. Bonjour, monsieur.

M. MATTHIEU LAMARCHE :

25

Bonjour, monsieur le président, messieurs les commissaires. Alors, ça me fait plaisir d'être devant vous.

30

Je me présente. Je suis le citoyen Matthieu Lamarche, suivant la liste que vous aviez. Alors, je me présente à titre personnel. Je suis résidant de Laval depuis au-delà de 50 ans ou 54 ans et j'ai vu son développement, mais je me présente à titre personnel, je ne représente aucune association ni groupe spécifique.

35

Cependant, j'ai obtenu l'appui, enfin, un appui à ce que je vais présenter de plusieurs personnes que j'ai rencontrées de façon tout à fait informelle, des amis, des parents, des gens avec qui j'ai des activités. Enfin, j'ai obtenu comme ça 75 signatures sans faire de pression aucunement. Je n'ai pas fait de cabale ni rien.

40

Alors voici et qu'est-ce qui nous amène – je dis *nous+ parce qu'évidemment sans représenter officiellement, il y a des gens qui pensent comme moi – les raisons de notre intérêt pour ce projet.

Premièrement, c'est son effet nocif sur l'environnement, surtout en termes de l'augmentation de la pollution de l'air dans la région est de Laval et dans la région est de Montréal

45 causée évidemment par les émissions des automobiles additionnelles des gens qui en profiteront pour aller s'installer dans l'est de Laval et même plus au nord.

Et la seconde raison, c'est son effet éphémère – et c'est peut-être l'effet le plus important, à notre avis – son effet éphémère sur la réduction de la congestion sur les routes et sur les ponts qui relient Laval et Montréal, qui, en somme, est le principal objectif visé par le projet. On n'a
50 qu'à écouter les autres présentations, et c'est sûrement une préoccupation importante de tous ces gens-là, réduire la congestion.

Et je peux comprendre les gens parce que, chaque matin, je vois des kilomètres de long d'automobiles qui se suivent pare-chocs à pare-chocs. Alors, on peut les comprendre. Mais étant
55 donné que ça aura un effet éphémère, on en parlera tout à l'heure, on croit que ce projet-là, c'est un projet de développement non durable.

Quelle sera l'influence de ce projet sur l'environnement et sur la qualité de vie? Bien, malgré les affirmations contraires à l'occasion de ce projet d'un nouveau pont, l'expérience a
60 maintes fois démontré ici même à Laval que ce nouveau pont invitera les gens à venir s'installer dans cette partie est de Laval et même au-delà, vers le nord, Terrebonne, Mascouche et toutes ces régions-là. Bien sûr, ce n'est pas le seul facteur. Les gens aiment à s'installer à l'extérieur de la ville, mais un projet comme celui-là va sûrement inciter davantage de personnes, il n'y a pas
65 d'erreur.

Alors, en dépit des évaluations des futurs déplacements origine-destination sur ce prolongement et sur ce pont qui ont été effectuées par simulation, l'expérience passée et actuelle
70 permet d'affirmer que les futurs résidents de ces régions voyageront très majoritairement par automobile vers Montréal, et retour évidemment, pour toutes les mêmes raisons que des milliers de résidents de la couronne nord de Montréal le font déjà.

Montréal est le centre d'attraction de la région, il n'y a pas d'erreur, alors le travail, les sorties, les universités, etc., etc. Donc, c'est certain que ces gens-là vont voyager en automobile de préférence. Alors, tout ce flot d'automobiles additionnel ira rapidement en croissant
75 - l'expérience l'a prouvé - et viendra très tôt produire une pollution additionnelle de l'air dans la partie est de Laval et de Montréal, laquelle s'ajoutera à la pollution de l'air déjà très forte sur l'autoroute 25, 440 et l'autoroute 19. Alors, sûrement que la qualité de vie en souffrira dans cette région-là.

Un autre point à considérer, c'est que pour ces raisons-là et parce que ce projet ne
80 solutionnera que temporairement le problème de congestion sur les autoroutes en question, ce projet constitue une mauvaise solution et nécessite qu'on considère sérieusement d'autres solutions avant d'aller plus loin.

Quelle est l'action préconisée dans les circonstances? Pour toutes les raisons
85 mentionnées plus haut, il apparaît qu'en saine gestion administrative, il faille vérifier l'hypothèse de train de banlieue pour desservir cette région et permettre son développement durable cette fois-là.

90 Vérifications faites, aucune étude n'existe qui soit récente et exhaustive, effectuée dans le
contexte actuelle, qui permettrait une analyse comparative sérieuse entre le projet proposé et
l'alternative train de banlieue, seule autre alternative plausible.

95 Il y a un mois, je me suis présenté devant vous et j'ai posé la question, vous vous
souvenez, au ministère des Transports et à tout le monde: *Est-ce qu'il existe une étude
sérieuse, récente+ et tout ça. On m'a répondu par toutes sortes de belles démonstrations mais,
non, on en conclut qu'il n'en existe pas.

100 Cette étude devrait couvrir tous les aspects de la question: l'efficacité du transport des
personnes de l'est de Laval et de Montréal, de Mascouche, de Terrebonne, Repentigny,
LeGardeur et toute la région; transport des marchandises; développement de toute cette région;
environnement, pollution de l'air et sonore; qualité de vie; coûts de réalisation, l'entretien de ce
qui en sortira, que ce soit un pont ou des chemins de fer, et autres coûts afférents. Donc, il
faudrait que cette étude couvre tous les aspects de façon à ce qu'on puisse avoir une idée précise
105 de son importance.

Alors, quelle est la recommandation de ce mémoire?

110 Considérant le fait que, depuis 50 ans, on a toujours tenté de solutionner le problème de
congestion des accès entre Laval et Montréal et vice versa par la construction répétitive de
nouvelles routes et de nouveaux ponts: le pont Papineau, l'autoroute 19, le doublage du pont Pie
IX, l'élargissement du pont Pie IX original, l'autoroute 13 et ses deux ponts, l'élargissement du
pont Viau, l'autoroute 15 et ses deux ponts.

115 Considérant qu'à chaque fois, après quelques années, les mêmes problèmes de
congestion revenaient de plus belle, comme c'est le cas présentement, à cause de l'étalement
urbain induit par ces nouvelles routes et ces nouveaux ponts.

120 Considérant aussi que de telles additions de routes et de ponts se sont démontrées tout à
fait non appropriées pour solutionner de façon durable congestion, perte de temps, impatience
des automobilistes, pour pas dire plus.

125 Considérant de plus que ce surplus inévitable d'automobiles entraînera par le fait même et
à court terme une augmentation considérable de pollution atmosphérique et sonore dans toute
cette région.

130 Il nous apparaît donc nécessaire qu'une étude exhaustive et crédible, basée sur des
conditions actuelles et prévisibles, soit effectuée par des personnes compétentes en la matière,
fiables et libres de toute influence à ce sujet, couvrant tous les aspects mentionnés ci-haut, ceci
avant d'aller plus loin dans les démarches relatives à ce projet.

135 Cette étude permettra de faire une analyse comparative complète et impartiale sur tous les plans entre le projet actuel et l'alternative la plus plausible, c'est-à-dire train de banlieue, et de s'assurer par le fait même que les 380 M\$ prévus pour ce projet seront investis de la façon la plus rationnelle en vue d'un développement vraiment durable réduisant la congestion routière à long terme et la pollution atmosphérique et sonore, tout en permettant le développement de toute cette région, soit la partie est de la couronne nord de Montréal, à laquelle nous ne sommes pas opposés définitivement.

140 J'ajouterai ici un commentaire ou, enfin, une observation. Selon monsieur Élie Fallu, qui vient de quitter son poste de maire à Sainte-Thérèse, la plus belle réalisation de son mandat, c'est le train de banlieue reliant Blainville et Montréal, ce qui a permis le développement de sa ville en réduisant de beaucoup le temps de transport vers Montréal et retour. C'est un bulletin qui a été annoncé à la radio le 8 juin dernier à la suite de son communiqué de presse du 7 juin.

145 Alors, voilà mon opinion et celle de plusieurs autres personnes qui m'ont appuyé. Et je suis sûr que si je voulais faire de grosses campagnes et beaucoup de cabale, j'aurais sûrement beaucoup plus de signatures sur mon papier.

150 Alors, voilà, c'était ce que j'avais à vous présenter cet après-midi.

LE PRÉSIDENT :

155 Merci pour votre présentation. J'aurais une petite question. C'est justement dans votre conclusion. Vous dites:

Il nous apparaît nécessaire qu'une étude exhaustive et crédible, basée sur des conditions actuelles et prévisibles, soit effectuée par des personnes compétentes en la matière, fiables et libres de toute influence.

160 À qui vous pensez quand vous dites ça? Vous placez la barre relativement haute. Est-ce que des gens, à votre avis, au Québec, par exemple, seraient en mesure de produire l'étude que vous demandez?

165 **M. MATTHIEU LAMARCHE :**

Je ne saisis pas bien votre question. Vous me demandez si?

LE PRÉSIDENT :

170 Bien, en fait, *des personnes compétentes en la matière, fiables et libres de toute influence+, ce serait qui pour vous?

175 **M. MATTHIEU LAMARCHE :**

Je n'ai personne à mentionner, remarquez, mais ce sont des gens qui ne seraient pas sous influence politique ou sous influence économique, ou des grosses entreprises ou des fabricants ou des constructeurs de routes et tout ça. Quelqu'un qui ne serait pas influencé par tout ça.

180

Maintenant, évidemment, tout le monde vit dans la société et est sujet à des influences. Mais ce serait des gens qui seraient capables de demeurer indépendants, d'arriver à une conclusion impartiale. C'est ce que je sous-entends. Remarquez que je ne doute pas que quelqu'un fasse de la magouille dans tout ça. Je veux simplement m'assurer que ces gens-là feraient une étude impartiale. C'est tout ce que je veux dire. Je n'ai personne à viser dans tout ça.

185

LE PRÉSIDENT :

Ce serait la difficulté. Si on trouve un spécialiste dans le domaine, ça veut dire que cette personne-là gagne sa vie dans ce domaine-là; donc, ça veut dire qu'il y a des gens qui lui donnent des contrats, des choses comme ça.

190

Alors, c'est toujours la difficulté de trouver des personnes libres de toute influence, que ce soit dans le milieu des consultants ou même dans le milieu universitaire. On sait, les professeurs à l'université, bien, ils cherchent des contrats de recherche. Ça fait que c'est toujours difficile de trouver des gens libres de toute influence.

195

Mais effectivement, je pense que l'idée, c'est d'avoir des gens qui sont suffisamment professionnels, d'en trouver qui sont capables à ce moment-là de faire des évaluations le plus objectives possible.

200

M. MATTHIEU LAMARCHE :

Sans doute. Et puis je suis certain qu'on peut en trouver. Je suis certain qu'on peut en trouver.

205

LE PRÉSIDENT :

210 Sauf qu'étant donné qu'une telle étude, ça coûte de l'argent à faire, donc ce serait qui qui serait le mieux placé pour vous, d'après vous? La Communauté métropolitaine de Montréal? Ce serait qui qui supporterait l'étude?

M. MATTHIEU LAMARCHE :

215 Je n'ai pas d'opinion précise sur le sujet, mais j'imagine que ce sont des organismes gouvernementaux qui subventionneraient une étude comme celle-là, bien sûr, que ce soit le provincial ou que ce soit le municipal. Enfin, j'imagine que le provincial serait peut-être mieux placé, quoiqu'ils ont peut-être des opinions déjà sur le projet. Ils en ont sans doute, on l'a vu par le ministère des Transports.

220 Mais non, ce serait subventionné par ces gens-là. Mais de toute façon, il faudrait que les gens, qui seront là, soient capables de garder leur impartialité.

LE PRÉSIDENT :

225 Effectivement dans le cadre du gouvernement, par exemple, j'imagine que tous les spécialistes en transport ou, en tout cas, pratiquement tous les spécialistes en transport au gouvernement sont au ministère des Transports, effectivement. C'est toujours la difficulté de trouver un spécialiste à ce moment-là dans le gouvernement qui ne serait pas au ministère des Transports.

230

M. MATTHIEU LAMARCHE :

235 En tous les cas, je suis certain que ça peut être trouvé. Puis si on ne pouvait pas en trouver, on serait bien mal pris, parce que la société serait toujours dirigée par des gens qui auraient des intérêts quelque part. Enfin, c'est ce que je pense qui se produirait.

LE PRÉSIDENT :

240 C'est toujours la difficulté. Même du côté du BAPE, nous, on essaie justement lorsque les commissions sont formées, il y a toujours un processus de vérification qui est fait, en sachant, par exemple, est-ce que le membre qui ira sur la commission est susceptible de se retrouver en potentiel de conflit d'intérêt soit par lui-même par ses activités professionnelles, soit par son conjoint, donc on essaie autant que possible de... on fait le tour et on se questionne nous-mêmes.

245 Des fois, les liens ne sont pas évidents. On se donne des critères à ce moment-là pour être capable d'évaluer de façon objective un projet.

Par contre, au BAPE, nous ne sommes pas nécessairement des spécialistes dans la matière. C'est-à-dire, par exemple, ma formation est en hydrologie. Mais c'est la tendance au

250 BAPE, dans le sens que les commissions sont rarement formées de spécialistes parce que, souvent, on s'est aperçu que ce n'était pas nécessairement bénéfique.

Donc, les commissions du BAPE sont là pour essayer de voir le bon sens. À ce moment-là, on regarde l'ensemble des problématiques d'un dossier. Donc, on a une méthode de travail.
255 On n'est pas des spécialistes. Nous avons une méthode de travail et on essaie de faire à ce moment-là le rapport en fonction de ce qu'on constate de façon le plus impartiale possible.

M. MATTHIEU LAMARCHE :

260 Je pensais justement, quand vous me posiez la question, je pensais justement à vous autres. Je suis certain que vous tendez à être impartiaux autant que possible. Vous en avez des pressions, je suis certain, mais vous tendez à être impartiaux. D'ailleurs, on en a trouvé trois qui sont ici, et des gens qui sont capables de demeurer impartiaux.

265 Maintenant, quand on parle de quelqu'un ici pour, disons, diriger une étude comme celle-là, ce n'est pas nécessaire que la personne en responsable soit un spécialiste, mais c'est quelqu'un qui a un jugement, quelqu'un qui est capable de faire la synthèse de tout ce qui se dit, de tout ce qui se passe et d'organiser ça.

270 En fait, si j'ai bien compris, dans le cas du CHUM à Montréal, on a tenté de choisir des gens qui justement seraient capables de garder leur indépendance vis-à-vis... c'est certain qu'il vont avoir un tas de pression.

275 J'ai été en affaires moi-même, puis j'ai été à même d'acheter, de recommander de la machinerie pour des millions et puis je sais ce que c'est que de la pression. Mais il y a moyen de rester impartial.

LE PRÉSIDENT :

280 Très bien.

Monsieur Dufour.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

285 Merci, monsieur le président. Juste dans le même ordre d'idées, là, actuellement, il y a une consultation sur le Plan des transports pour Montréal et, pour l'ensemble de l'agglomération, il y aura quand même des consultations. Il est possible que vous fassiez part de votre idée de façon globale pour l'agglomération, votre idée d'une étude exhaustive.

290

M. MATTHIEU LAMARCHE :

Oui. C'est sûrement une chose à laquelle je penserais, oui, sûrement, oui.

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

Parce que nous, on peut vous écouter, on peut être peut-être d'accord aussi, mais faire une telle étude, ça prend une mobilisation d'une grande partie de l'agglomération.

300 **M. MATTHIEU LAMARCHE :**

On ira leur dire la même chose. On ajoutera peut-être d'autre chose si nécessaire.

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

D'accord, merci beaucoup.

M. MATTHIEU LAMARCHE :

310 C'est moi qui vous remercie, messieurs, et bon après-midi.

LE PRÉSIDENT :

315 Merci, monsieur Lamarche, pour votre mémoire.

Nous allons maintenant inviter monsieur Pierre Bélanger de Laval Technopole. Alors, bonjour, monsieur.

320 **M. PIERRE BÉLANGER :**

Alors bonjour, monsieur le président, messieurs. Je suis directeur général de Laval Technopole et je suis très heureux de contribuer à la réflexion en ce qui concerne la construction du pont dans l'est éventuel.

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

Fin de la phrase: *... avec des joueurs clés de la transformation alimentaire et de la distribution.+

330 Et dans le schéma d'aménagement, Laval a consacré et bloqué 30 % de son territoire au secteur agricole.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

335 **Début de la phrase: *Le survol de la croissance économique...)**

Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

340

Je vous remercie pour votre présentation. Vous parlez beaucoup justement de l'importance de construire un nouveau lien routier. Dans cette optique-là, je poserais la question suivante. Certaines personnes disent: *Bien, on voit, on construit de nouvelles infrastructures.+ On a entendu le mémoire précédent et, bon, ça entraîne, ça permet le développement

345

économique. On retourne à la congestion; là il faut une nouvelle infrastructure.

Est-ce que, dans votre esprit, c'est un cycle sans fin ou à un moment donné, on va dire: *O.K., on a suffisamment d'infrastructures+? Est-ce que c'est toujours à ce moment-là à tous les 10, 15 ans, on va construire un nouveau pont entre Laval et Montréal?

350

M. PIERRE BÉLANGER :

Il ne restera peut-être plus de place dans 10, 15 ans, mais ce que je pense... moi, je ne suis pas un expert en environnement, je suis un expert en développement économique. Il y a une autre chose que je sais, et tous les experts en développement économique s'accordent là-dessus, c'est qu'un circuit autoroutier intégré favorise la croissance des entreprises, favorise l'emploi, permet des diminutions de coûts - évidemment, j'en ai mentionné - mais permet aussi l'accès à un plus vaste bassin de main-d'oeuvre, donc un effet direct sur la rentabilité des entreprises.

355

360

En ce qui concerne la circulation des biens et des personnes, à l'heure actuelle, par exemple, sur la Rive-Nord, ce qu'on sait, quand même qu'on ajouterait des autobus, par exemple, pour faire les mêmes détours, on ne ferait qu'accentuer le problème présentement. Et je pense que le plan du pont dans l'est va permettre aux autobus d'y circuler. Malheureusement, les marchandises ne circulent pas par autobus et les autobus ne flottent pas non plus; conc, je

365

pense que le pont dans l'est s'inscrit dans une logique autant pour la population que pour les entreprises.

LE PRÉSIDENT :

370 Donc, par exemple, en audience, je me souviens qu'on parlait de la capacité du pont, disons du nouveau pont de la 25, c'était 50 000 usagers. Ça voudrait dire qu'on fait le nouveau pont. On va permettre à ce moment-là la croissance économique jusqu'à l'équivalent de 50 000 nouveaux usagers routiers désirant traverser, disons, la rivière des Prairies. Là, on va redevenir à saturation. Et là, ça veut dire que pour poursuivre le développement économique, il va nous
375 falloir un autre pont.

 C'est un peu ça que beaucoup... parce que vous comprenez que jusqu'à maintenant, on a entendu notamment la semaine dernière plusieurs mémoires qui sont venus nous faire état de cette problématique-là, qu'eux se disent: *Bien, est-ce qu'on va toujours continuer ça?+

380 C'est ça un peu les deux visions qui s'affrontent depuis le début des audiences. C'est ça, c'est dire: *Bien, on a besoin du pont pour faire du développement économique mais, en faisant du développement économique, on va entraîner des nouveaux besoins en transport dans 15 ans parce qu'on va revenir à saturation.+
385

 Donc, vous voyez, là il y en a qui disent: *Oui, il faut faire ça+, d'autres disent: *Non, il ne faut plus faire ça.+ Et c'est les deux grandes visions que l'on a actuellement qui s'affrontent en audience. Comment on va finir par réussir à reconcilier ça, à votre avis?

390 **M. PIERRE BÉLANGER :**

 Bien, premièrement, j'aimerais dire que Laval Technopole dépose un mémoire évidemment en faveur de la construction d'un pont, mais aussi en faveur de la complétion d'un réseau intégré autoroutier dans toute la région métropolitaine, parce que le développement
395 économique de Montréal, la Rive-Sud ou de Laval est interrelié.

 Il est clair aussi dans mon esprit de développeur économique que cet accès autoroutier là et ce pont aurait dû se faire il y a 20 ans. On a pris 20 ans de retard, minimum. Et par le fait même, la région métropolitaine de Montréal a pris beaucoup de retard par rapport à ses
400 concurrentes nord-américaines. Et la question à se poser: est-ce qu'on va continuer à accentuer le retard par rapport à nos concurrents nord-américains, les autres grandes agglomérations.

LE PRÉSIDENT :

405 Je comprends votre interprétation, c'est la congestion, c'est un symptôme ou, disons, une conséquence du succès du dynamisme économique, si je comprends ce que vous voulez dire.

M. PIERRE BÉLANGER :

410

Oui, c'est une conséquence. Mais actuellement, il faut être concurrentiel aussi. Je veux dire, il faut créer de l'emploi. Et je pense que le développement économique, c'est d'abord et avant tout de créer de l'emploi.

415

Pour créer de l'emploi, il faut attirer des entreprises. Pour attirer des entreprises, il faut qu'elles aient des conditions qui leur permettent d'être rentable; il faut qu'elles aient des conditions qui leur permettent d'accéder à une main-d'oeuvre plus facilement. Et c'est la circulation qui, bien souvent, va permettre l'accès à une main-d'oeuvre pour que ce soit...

420

Je l'ai mentionné plus tôt, 50 % des emplois à Laval, il y en a près de 120 000, sont occupés par des gens qui viennent de l'extérieur de Laval. Donc, ce n'est pas juste Laval. La fluidité, ça vient de Montréal, ça vient de Lanaudière, des Basses-Laurentides ou même un peu plus loin.

425

Est-ce que ça aurait un impact sur la croissance du nombre d'entreprises? Sûrement. Mais si on regarde la croissance économique, par exemple, de Laval, celle que je connais le mieux, au cours des 10 dernières années, qui a été une des croissances, sinon la croissance économique la plus importante au Québec, il est clair qu'il faut trouver une solution au problème d'engorgement de ses autoroutes et aussi de permettre l'interrelation plus facile entre les entreprises qui sont localisées à Laval, les entreprises qui sont à Montréal ou qui sont dans l'ouest de l'île.

430

Parce que Laval, c'est une économie de PME. Il n'y a pas de très grandes entreprises à Laval. Il y a 2 200 industries à Laval et ces entreprises-là, pour la plupart, j'ai parlé de 40 % qui exporte, mais il y a beaucoup de marchés locaux. Et par marchés locaux, j'entends, moi, la grande région de Montréal. Donc, il faut faciliter le service entre ces entreprises-là.

435

Alors, pour répondre à votre question plus directement, je ne saurais pas vous dire combien d'entreprises pourraient venir s'installer à Laval ou dans l'est de Montréal ou ailleurs à cause de ça, mais c'est clair qu'un réseau autoroutier intégré, aux dires de tous les experts en développement économique, est un point d'ancrage pour les entreprises.

440

LE PRÉSIDENT :

445

Très bien, je vous remercie.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

450

Merci beaucoup, monsieur Bélanger, pour votre présentation.

Vous avez insisté beaucoup sur les liens entre les différents pôles industriels de l'agglomération. Pourriez-vous nous donner une idée des liens, par exemple, de Laval Technopole avec le pôle de l'est de l'île et de la 20, par exemple?

455 Parce que la 20 est quand même, disons il faut utiliser la 20, donc il faut traverser. Donc, c'est un lien qui n'est pas facile. Avez-vous des exemples de ces liens fonctionnels entre les entreprises de Laval Technopole et autres dans ces deux pôles-là?

M. PIERRE BÉLANGER :

460 Oui. Je ne pourrais pas parler au nom des entreprises, bien sûr, mais je peux citer...

M. JULES DUFOUR, commissaire :

465 Une idée là.

M. PIERRE BÉLANGER :

470 Je peux citer en exemple, le secteur industriel, c'est certain qu'il y a des... par exemple, le secteur agroalimentaire à Laval, il y a beaucoup de distribution. Il y a beaucoup de transformation agroalimentaire. Il est clair que ces entreprises-là doivent atteindre la Rive-Sud. Je pense à Couche-Tard. Je pense, en fait, à plusieurs.

475 Prenons, par exemple, le secteur biopharmaceutique. Il y a des entreprises aussi sur la Rive-Sud qui sont en lien avec les entreprises de Laval, ne serait-ce que pour leurs essais cliniques dans le développement de produits. Donc, il y a des interrelations. Avec l'ouest de l'île de Montréal, c'est pareil.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

480 Des liens directs. L'autre question que je voulais vous poser: est-ce que vous pensez, étant donné que vous parlez de 40 % qui ont un marché international, en fait qui exportent, est-ce qu'il y a une tendance selon votre expérience à ce que ces entreprises entrevoient ou envisagent de s'installer plus près des sorties de Montréal, disons plus près vers les États-Unis ou les autoroutes vers les États-Unis ou vers l'Ontario, vers le reste du Canada? Est-ce qu'il y a cette
485 tendance actuellement?

M. PIERRE BÉLANGER :

490 Disons qu'en ce qui concerne les entreprises...

M. JULES DUFOUR, commissaire :

Ou les aéroports.

495

M. PIERRE BÉLANGER :

En ce qui concerne les entreprises lavalloises, remarquez qu'on n'est pas tellement loin des aéroports. Donc, il n'y a pas vraiment de problème de ce côté-là. La plupart des marchandises transitent par camion, par contre, et certaines, bien sûr, par avion. Mais je dirais que la question n'est pas de savoir si on a peur de perdre des entreprises qui restent installées plus près des États-Unis ou...

500

M. JULES DUFOUR, commissaire :

Excusez-moi, qui choisiraient.

505

M. PIERRE BÉLANGER :

Qui choisiraient, oui, c'est ça. Non, parce qu'on prend un soin très attentif à supporter le développement de l'exportation, supporter le développement des entreprises lavalloises et on a tendance à plutôt en attirer qu'à en perdre. Bien sûr, il y a des mouvements.

510

Mais il y a eu des cas, par exemple, où une entreprise s'est délocalisée non pas pour ces raisons, mais s'est délocalisée parce qu'il y avait peut-être un manque de fluidité de transport et elle a cherché ailleurs.

515

J'ai un cas dans la tête, je ne veux pas mentionner, mais c'était une entreprise très, très importante à Laval dans la transformation de l'acier et qui s'est délocalisée, qui avait besoin d'expansion et n'a pas trouvé son compte à cause de cet aspect.

520

M. JULES DUFOUR, commissaire :

C'est parfait, merci beaucoup.

525

LE PRÉSIDENT :

Merci pour votre prétention.

530

M. PIERRE BÉLANGER :

Merci beaucoup.

535

LE PRÉSIDENT :

Nous allons maintenant inviter messieurs Richard Marcotte et Marc Valade de la Conférence régionale des élus(es) de Lanaudière. Bonjour, messieurs, à vous la parole.

M. RICHARD MARCOTTE :

540

Merci, messieurs les commissaires. Je me présente, Richard Marcotte, président de la Conférence régionale des élus(es) de Lanaudière, région qui représente plus de 425 000 de population. Dans le sud de Lanaudière, 55 % y habite, c'est-à-dire près de 230 000 de population. Maire de Mascouche et aussi, depuis 24 ans, impliqué comme commissaire industriel, 14 ans maire, donc j'ai connu toute l'historique de la Rive-Nord en passant de Laval bloc nord jusqu'à aujourd'hui.

545

Pour notre part, l'ensemble des 63 municipalités de Lanaudière estime que la région a connu donc un développement majeur de ses parcs industriels au cours des années 90. On s'est vu aussi recevoir un nombre important d'entreprises, une croissance démographique aussi qui est établie comme peut-être la plus forte du Québec depuis les dernières années.

550

Le développement donc de Lanaudière dépend en partie aujourd'hui de notre capacité de répondre aux besoins de ces entreprises par l'ajout d'infrastructures adéquates. Et je voudrais peut-être aussi ajouter aujourd'hui, et aussi dans le respect d'une équité au niveau de la redistribution des grandes infrastructures du Grand Montréal.

555

La Rive-Sud, on le sait, depuis 25 ans, 30 ans, a eu une part exceptionnelle d'investissement d'infrastructures. La Rive-Nord, compte tenu des pourcentages de croissance, il est évident que ces infrastructures se doivent d'être mises à jour et respecter l'ensemble donc de cette équité-là parce que nous sommes des contribuables à part entière, de toute façon.

560

(L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

C'est l'essentiel de notre mémoire. On rappelle l'ensemble des interventions qui ont été faites historiquement par l'ensemble de la région.

565

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Nous vous remercions pour votre mémoire.

570

Avant de céder la parole à mon collègue, je voudrais faire seulement un petit commentaire au sujet des photographies. Je voudrais être bien certain pour les photographies, moi, ça ne me dérange pas que des photographies se prennent, mais je veux être certain que les gens, les intervenants qui viennent à la table sont d'accord à être photographiés. Ce n'est pas à la demande de la commission que les photographies se prennent. Je n'ai pas d'objection personnellement à ce qu'il s'en prenne, mais je voudrais être bien certain que les gens sont entièrement à l'aise de se faire photographier. On se comprend? Je m'adresse surtout aux photographes. Ça va? D'accord.

575

580

Donc, sans plus tarder, je donne la parole à mon collègue.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

585 Merci beaucoup, monsieur le président. Merci beaucoup, monsieur Marcotte, maire
Marcotte. J'aurais une question pour vous.

 Vous avez, en conclusion, parlé que le projet de la 25 doit être mené en conjonction avec
une approche favorisant l'utilisation du transport collectif, donc un transport collectif efficace.

590

 Je vous demande votre avis. Pensez-vous que le déploiement de tous les moyens qu'il
serait possible de développer, moyens de transport collectif, vous avez mentionné les trains de
banlieue, voies réservées, métrobus, covoiturage, peut-être taxi collectif, en tout cas toute une
série de moyens, pensez-vous que ça pourrait solutionner, du moins pour une grande période de
595 temps, le problème de la congestion? Est-ce que ça aiderait à la congestion? Quel est votre avis
là-dessus, même si vous êtes d'accord évidemment avec la construction de la 25.

M. RICHARD MARCOTTE :

600

 Oui. Regardez bien, mon avis est simple sur deux points. Nous devons vivre le fait que
Montréal, c'est une île, c'est clair. Au niveau donc physique, au niveau d'accès, c'est
incontournable, on doit avoir des accès. Même si on a un train de banlieue, il faut que ça passe
sur un pont. Donc, c'est clair. Ça, c'est incontournable.

605

 D'autre part, si je compare depuis 25 ans, 30 ans, l'évolution de la Rive-Sud qui a eu son
mérite, qui avait beaucoup moins dans ce temps-là de contraintes juridiques ou de contraintes vis-
à-vis l'occupation du territoire, vis-à-vis aussi des règles du jeu environnementales, ils ont eu
quand même le privilège d'avoir réalisé des investissements qui, même aujourd'hui à la limite,
sont tout juste suffisants par rapport à son accès vis-à-vis de cette île-là qui s'appelle l'île de
610 Montréal. Et il y a une île aussi qui s'appelle l'île de Laval, que nous autres, on connaît bien.

615

 Alors, si vous regardez physiquement, d'une façon très, très, très froide, vous vous
rendez compte, sur la Rive-Nord, on n'a pas le même accès et la même disponibilité
d'infrastructures, et la croissance a perduré, a continué, et les gens, c'est-à-dire les citoyens,
ont voulu occuper le territoire qui s'appelle le territoire de Laval et de la Rive-Nord. Et
mathématiquement, si vous regardez l'ensemble des infrastructures fournies, on a un déficit. Et
je pense que vous le dire, le recrier, vous le dire, je pense que vous en êtes conscients de ça.

620

 Maintenant, nous, on se dit aussi, les conditions d'aujourd'hui modernes font que le
transport collectif en commun est quand même une loi incontournable à notre sens ou à mon sens
vis-à-vis l'évolution nord-américaine des villes ou particulièrement européenne aussi, pour ceux
qui ont... j'ai vécu cinq ans en Europe, je sais c'est quoi. Je peux vous dire que toutes les
grandes villes qui n'ont pas misé sur le transport aussi en commun...

625 Mais on a une particularité: on a deux îles à traverser. Ça exige des ponts. Alors donc,
pour nous, c'est interrelié cette chose-là. C'est évident qu'il y en a qui vont peut-être dire: *Bon,
on va jouer le débat. Financièrement, ça va être plus privilégié de favoriser A ou B.+ La situation
de la Rive-Nord exige qu'on se mette à niveau de la Rive-Sud pour avoir un équilibre économique,
une circulation, une fluidité.

630 Et avant, je me souviens très bien qu'on faisait des décrets pour empêcher... la Ville de
Montréal a déjà fait des décrets pendant X nombre d'années, plus de 20 ans, pour empêcher la
construction d'infrastructures sur le nord pour soi-disant dans le passé que c'était terrible de
pouvoir perdre du développement à Montréal. Moi, je pense qu'on n'est plus rendus là dans la vie
635 moderne d'aujourd'hui, on est absolument hors champ quand on raisonne comme ça.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

640 Vous venez de me dire, en fait, qu'il y a eu des contraintes majeures au développement
de cette partie-là du réseau des transports.

M. RICHARD MARCOTTE :

645 Tout à fait.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

Des raisons conjoncturelles.

650 **M. RICHARD MARCOTTE :**

Conjoncturelles et politiques.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

655 Ça explique beaucoup le retard.

M. RICHARD MARCOTTE :

660 Oui.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

Merci beaucoup.

665 **LE PRÉSIDENT :**

670 Ma question, moi, ce serait, outre la notion d'équité, ce serait quoi le... ici, vous dites un
seul objectif. Vous nous donnez un seul objectif. Pour les gens de Lanaudière, donc, le pont de
la 25, ce serait quoi l'objectif premier ou le but d'avoir le pont, un seul primordial?

M. RICHARD MARCOTTE :

675 Écoutez, il faut se placer entre 6 h le matin et 9 h 30 le matin ou inversement le soir pour
comprendre d'une façon incontournable que nous sommes dans la misère de nos infrastructures.
C'est évident que...

680 Moi, je vous dis, ce qui est malheureux, on a un fleuve à traverser pour lier Montréal
avec ses banlieues, que ce soit sur la Rive-Nord ou sur la Rive-Sud. L'histoire a fait que la Rive-
Sud a historiquement eu un avantage historique d'investissement et peut-être aussi facilitant
compte tenu du développement et des contraintes d'antan.

685 Mais aujourd'hui, je pense que les contribuables de la Rive-Nord ont payé, dans certaines
parties aussi de la Rive-Nord, beaucoup d'infrastructures dans le centre du Grand Montréal
métropolitain sans en avoir eu un bénéfice d'utilisateurs.

690 Exemple, si je prends le train, les contribuables de la MRC de l'Assomption, du sud de
Lanaudière, c'est 225 000 personnes, ont carrément payé les infrastructures de la Rive-Sud et de
l'ouest de la ville. Et historiquement, c'est 20 ans.

695 Alors, quand on dit l'équité, l'iniquité, il faut aussi qu'on regarde l'effort du contribuable.
Et je pense que la bonne question qui serait posée avec le pont ou le train, c'est est-ce que...
parce que l'expérience, on l'a en transport en commun. Les contribuables, quand on a ajouté des
équipements d'une façon substantielle à coup de 1 M\$, 2 M\$, on n'a jamais eu de critique
pourquoi ils ont eu des augmentations de taxes aussi sur ces services-là.

700 Donc, il faut faire attention que l'équité se traduit aussi par la volonté des citoyens à
obtenir, pour un prix qu'ils payent, des services.

LE PRÉSIDENT :

705 Si je comprends bien, pour les gens de Lanaudière, donc, le pont de la 25 et disons
parlons des trains de banlieue, donc, vous voulez les avoir pour permettre aux gens d'avoir une
meilleure fluidité et une meilleure accessibilité au coeur de l'agglomération montréalaise. Ce serait
ça qu'on pourrait dire.

M. RICHARD MARCOTTE :

710 Oui, tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Alors, je vous remercie.

715 **M. MARC VALADE :**

Si je peux me permettre, monsieur Germain.

720 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

M. MARC VALADE :

725 C'est sûr que notre mémoire et la position de Lanaudière sont aussi dictés par les impératifs de développement économique. Et quand on parle d'équité, on parle à ce sujet-là aussi. C'est-à-dire qu'il y a un parc industriel qui s'est développé, entre autres, dans le sud de la région.

730 Plusieurs intervenants économiques vous l'ont déjà dit, vous le répéterons, les éléments stratégiques de localisation d'entreprises tournent souvent autour des axes routiers et de leur accès à des couloirs qui sont importants au niveau du développement économique. Et ça, à ce niveau-là, on juge qu'historiquement on est passés à côté, permettez l'impression, à côté de la *track* pour diverses raisons historiques et politiques.

735 Mais d'autre part aussi, je voulais rajouter pour monsieur Dufour qu'on pense qu'il est possible de contrôler, rationaliser l'utilisation solo de l'automobile. Et ce n'est pas de revendiquer pour des raisons de développement économique un pont comme celui-là qui aurait dû être fait bien antérieurement. On ne peut pas aussi mettre en place avec cohérence, en même temps, des
740 mesures qui vont amener les gens à utiliser de façon plus rationnelle l'automobile.

Déjà dans la municipalité de Terrebonne, on a mis en place et appuyé régionalement et même financièrement une phase de parc incitatif pour amener les gens à utiliser un métrobus et un bout de voie réservée sur la 25 qui mérite encore d'être prolongée, et ce parc-là aussi d'être
745 amplifié puisqu'il est déjà utilisé presque à pleine capacité.

Déjà là, on sent que quand on met ces éléments-là à la disposition de la population, ils sont en mesure de voir les bienfaits de leur utilisation. Et on attend de l'AMT qu'on puisse déployer une deuxième phase dans ce sens-là. Si ça venait en même temps, ce serait tout à fait logique.

750 D'autre part, évidemment, un train de banlieue Laval jusqu'à Mascouche ouvrirait aussi tout une accessibilité au futur métro qui va aboutir ici. Et est-ce qu'il n'y a pas un meilleur incitatif aussi pour les gens qui vont vers le centre-ville, de penser pouvoir y aller sans utiliser leur automobile, et tous les inconvénients et coûts que ça suscite au niveau hebdomadaire?
755

On pense que ça, oui, effectivement c'est possible. Non seulement c'est possible, c'est nécessaire de le voir de cette façon-là dans une dimension de développement durable.

LE PRÉSIDENT :

760

Très bien. Alors, nous vous remercions.

M. RICHARD MARCOTTE :

765

Merci.

LE PRÉSIDENT :

770

Nous allons maintenant inviter messieurs Jean-Jacques Beldié, Pierre Giard et Pierre Lavigueur de la Société de transport de Laval. Alors, bonjour, messieurs et à vous la parole.

M. JEAN-JACQUES BELDIÉ :

775

Alors, monsieur Michel Germain, président de la commission, messieurs les commissaires, mesdames et messieurs, je suis Jean-Jacques Beldié, président de la Société de transport de Laval. Je suis accompagné de monsieur Pierre Giard, directeur général de la Société de transport de Laval et monsieur Pierre Lavigueur, directeur de la planification et du développement.

780

Alors, messieurs les commissaires, le prolongement de l'autoroute 25 aura des effets importants sur les services offerts par la Société de transport de Laval. La prise en compte de ces retombées par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement constitue la principale motivation de la STL dans le dépôt du présent mémoire.

785

Dans un premier temps, je présenterai sommairement les services actuels de la STL ainsi que les principaux projets définis à son plan stratégique 2004-2013. Puis les effets directs et indirects du projet, soit l'ouverture d'un nouvel axe de transport et la consolidation du territoire urbanisé de l'est de la Ville de Laval, seront décrits et évalués sous l'angle du transport en commun. Monsieur Pierre Lavigueur, directeur de la planification et du développement, présentera cette section.

790

795

La STL tient toutefois à déborder de son rôle habituel d'opérateur de réseau d'autobus; elle soumet sa réflexion sur les avenues qu'ouvre le projet, notamment au chapitre de la gestion de la demande en transport. En effet, le prolongement de l'autoroute 25 se distingue des projets autoroutiers habituels par la présence d'un péage. Selon la STL, ce péage est beaucoup plus qu'une contrainte économique ou une conséquence malheureuse de l'état des finances publiques.

Il offre une opportunité historique de gestion plus dynamique et plus efficace de nos grandes voies de circulation. Ce point sera développé au chapitre 4 du présent mémoire par monsieur Pierre Giard, directeur général de la société.

800

Je ferai ensuite la synthèse et la conclusion de notre intervention.

(LES INTERVENANTS FONT LA LECTURE DE LEUR MÉMOIRE)

805

Ceci conclut notre exposé. Je vous remercie de nous avoir entendus.

LE PRÉSIDENT :

810

Nous vous remercions pour votre mémoire. Nous aurions quelques questions. Est-ce que ce serait possible, parce qu'on en a plusieurs et le temps nous manque un peu, est-ce qu'on pourrait éventuellement vous envoyer des questions par écrit en rapport avec le mémoire?

M. JEAN-JACQUES BELDIÉ :

815

Ça nous ferait bien plaisir.

LE PRÉSIDENT :

820

Très bien. Donc, on pourra vous acheminer directement les questions.

M. JEAN-JACQUES BELDIÉ :

Ça nous fait plaisir.

825

LE PRÉSIDENT :

Parfait, c'est apprécié. Par contre, j'aimerais juste vérifier une information avec vous techniquement. Par exemple, en page 4, vous dites, par exemple:

830

En outre, environ 4 000 Lavallois utilisent quotidiennement les lignes de train de banlieue de Deux-Montagnes et de Blainville.

Ça, vous pourrez éventuellement nous fournir des précisions sur ces données-là?

835

M. JEAN-JACQUES BELDIÉ :

Oui. On a les données chez nous, surtout le train de Deux-Montagnes qui dessert cette clientèle-là, une grande partie de cette clientèle-là. Blainville a davantage de place dans le service des trains de banlieue.

840

LE PRÉSIDENT :

845 Parce que ce que j'essaie de voir, c'est qu'on a posé des questions déjà par écrit à l'AMT, là ils ne nous ont pas répondu exactement. Ils n'ont pas répondu à la question qu'on leur avait posée. Là, on les a relancés dans une question par écrit pour avoir justement des statistiques d'achalandage vraiment origine-destination, c'est-à-dire par exemple les gens donc de l'île de Laval qui prennent actuellement les trains de banlieue et qui vont vers Montréal, par exemple aussi des gens, disons, de la couronne nord qui vont prendre le train de Blainville, qui vont à Montréal mais qui n'arrêtent pas.

850 Donc, on ne veut pas savoir ceux qui arrêtent à Laval, mais vraiment ceux qui prennent, disons, de Blainville mais qui vont à Montréal. C'est de voir c'est quoi les volumes de transport. C'est pour ça, je me rabats un peu sur vous au cas où que la prochaine réponse de l'AMT ne répondrait pas encore à nos questions. C'est pour ça que je veux m'entendre avec vous pour vous
855 envoyer des questions.

M. JEAN-JACQUES BELDIÉ :

860 On va vous fournir ces chiffres-là. Si vous les voulez plus précis, on va vous les sortir et on va vous les fournir. Monsieur Lavigneur peut-être peut vous répondre.

M. PIERRE LAVIGUEUR :

865 C'est certain que, de toute manière, les enquêtes qui sont réalisées les plus exhaustives sont faites par l'AMT. Donc, les sources des données qu'on pourrait vous fournir sont aussi de l'Agence métropolitaine.

LE PRÉSIDENT :

870 C'est ça. Effectivement, peut-être vous pourrez nous donner les bons documents. C'est parce que là, on n'a pas eu, disons, la première fois la réponse à la question. On les a relancés, mais si on n'avait pas la bonne réponse, bien, là, on pourrait essayer de se tourner vers vous pour avoir certains éléments.

875 **M. JEAN-JACQUES BELDIÉ :**

Peut-être un exposé pour vous démontrer un petit peu l'achalandage de transport en commun qu'il y a à Laval.

880 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça. On essaie de dresser un portrait actuellement de ce qui se passe, disons à partir des données disponibles soit des années 98, de 2003 ou des données d'enquête indépendantes.

885

M. JEAN-JACQUES BELDIÉ :

Il y a des données plus récentes que ça, oui.

890 **LE PRÉSIDENT :**

C'est quoi le portrait actuel. C'est simplement ça qu'on veut avoir. Alors, je vous remercie. Donc, on pourra vous adresser des questions par écrit.

895 **M. JEAN-JACQUES BELDIÉ :**

Ça nous fera plaisir.

LE PRÉSIDENT :

900

Alors, merci beaucoup.

M. JEAN-JACQUES BELDIÉ :

905 Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

910 Alors, nous allons maintenant inviter mesdames Manon Caron et Monique Hascoat de la Conférence régionale des élus de Laval. Bonjour, mesdames. À vous la parole.

Mme MANON CARON :

915 Bonjour mesdames, messieurs les commissaires. D'abord, nous vous remercions de nous accueillir aujourd'hui pour vous présenter le mémoire de la Conférence régionale des élus de Laval et de la Commission régionale de développement de Laval que nous avons intitulé *Le pont dans l'est: une voie de développement durable pour Laval et le Grand Montréal*.

920 D'emblée, permettez-moi de me présenter. Je suis Manon Caron, directrice générale de la Conférence régionale des élus de Laval. Et vous aurez l'occasion de rencontrer le président, monsieur Gilles Vaillancourt, ce soir.

925 Et je suis accompagnée de madame Monique Hascoat, consultante à la CRÉ de Laval, et qui est surtout une personne qui a mené beaucoup de réflexion au cours des 10 dernières années en matière de développement durable, notamment avec la collaboration de l'Université du Québec à Chicoutimi. Cette collaboration a d'ailleurs tout récemment mené à la réalisation d'un premier guide pédagogique sur le développement durable destiné aux jeunes.

930 Comme vous avez pu le constater, nous avons inscrit notre mémoire dans une démarche de développement durable. Pourquoi? Je vous rassure, ce n'est pas parce que le ministre du Développement durable est dans notre région, ce n'est pas non plus parce que le développement durable est devenu *in* et que ça fait bien d'en parler, ce n'est pas non plus parce qu'on voulait se donner bonne conscience; c'est plutôt parce que le développement durable à Laval fait partie de nos réflexions depuis au moins 10 ans.

935 À preuve, les partenaires socio-économiques de la région ont intitulé leur premier plan stratégique réalisé en 1995 *Vers un carrefour de développement durable*. Il faut dire alors que le développement durable était plutôt perçu sous l'angle de l'environnement naturel et urbain, bien qu'on y abordait aussi certaines préoccupations à l'époque reliées à la qualité de vie.

940 Mais en 1999, lors de la réalisation du deuxième plan stratégique quinquennal à Laval, les partenaires de la région ont ressenti le besoin d'aller plus loin dans leur réflexion afin de mieux cerner le concept de développement durable et d'en saisir les différentes applications.

945 Pour la première fois alors, la région s'est dotée d'un cadre conceptuel qui met en lumière les trois aspects du développement durable que sont le viable, le vivable et le supportable ou, si

vous préférez, le développement économique, le développement social et le développement environnemental.

950 Ce deuxième plan stratégique intitulé *Cap sur le développement durable* allait donc beaucoup plus loin dans la prise en compte des trois dimensions, notamment pour assurer un développement harmonieux et cohérent du territoire.

955 En conclusion, pour la région de Laval, le développement durable, ce n'est pas une mode, mais bel et bien un concept susceptible de guider ses actions.

960 C'est en quelque sorte un développement logique, basé sur un processus d'analyse des besoins et des impacts, et un processus dynamique de développement qui la plupart du temps fait appel à des compromis pour assurer le développement optimum d'un territoire ou d'une communauté donnée.

En matière d'analyse, cette démarche peut mener à trois résultats: on réalise le projet, on rejette le projet ou on le réalise avec des correctifs dans l'une ou l'autre de ces dimensions.

965 En ce qui nous concerne, l'analyse du pont dans l'est nous amène à la troisième situation, c'est-à-dire que c'est un projet qui doit être réalisé avec des correctifs, notamment sur le plan environnemental.

970 À cet effet, je vous rappelle que pour la région de Laval, le développement durable doit être vu comme un développement qui autorise une croissance économique, qui permet la satisfaction des besoins sociaux et qui tient compte de la qualité de l'environnement.

975 Dans ce contexte, le projet du pont dans l'est a été analysé, dimension par dimension, en lien avec les besoins des individus, des communautés et du marché tant local, régional que suprarégional.

980 L'aspect viable ou l'aspect économique du projet. Plus particulièrement sur le plan économique, nous avons regardé si le projet du pont correspondait à un besoin de développement reconnu par les principales instances mandatées en matière de planification du développement économique de la région métropolitaine de Montréal.

985 Notons qu'au cours des 10 dernières années, de nombreux travaux de planification stratégique ont été réalisés. Plus spécifiquement, la CMM s'est vue confier le rôle de doter la région métropolitaine d'une vision de développement, d'un plan de développement économique et d'un schéma métropolitain d'aménagement et de développement. Voyons ce qu'en disent ces partenaires.

990 Tout d'abord la CMM, qui regroupe 63 municipalités et près de la moitié de la population du Québec, dans sa vision intitulée *Cap sur le monde*, la CMM veut devenir un des principaux centres intermodaux en Amérique du Nord tout en prenant le virage du transport collectif.

995 La CMM considère que la région métropolitaine est une plaque tournante des échanges commerciaux avec le coeur industriel de l'Amérique du Nord et que la croissance des échanges internationaux constitue une opportunité pour le Grand Montréal, dans la mesure où on saisit cette opportunité, en améliorant les infrastructures routières et en investissant davantage pour maximiser la fluidité dans nos réseaux de transport.

1000 Entre autres, selon la CMM, le réseau routier doit être complété pour assurer la mobilité des marchandises et permettre une meilleure fluidité de la circulation. Dans son projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement, elle a prévu la finalisation de la rocade autoroutière métropolitaine et le raccordement de l'autoroute 25.

1005 À Laval, les deux exercices de planification stratégique, réalisés par l'ensemble des leaders de la région, ont fait valoir la nécessité de voir au désengorgement du transport routier et du transport des marchandises par le parachèvement de la 25 et de son raccordement à l'autoroute 440.

1010 Au niveau de l'industrie, le Comité interrégional pour le transport des marchandises, lequel regroupe l'ensemble des intervenants du domaine du transport, conclut également en la nécessité de compléter le réseau de voies de contournement sur l'île de Montréal, dont la voie de contournement par le prolongement de l'A-25 et de l'A-440.

1015 Au niveau des agriculteurs à Laval, même son de cloche, les producteurs agricoles ne manifestent aucune crainte envers cette construction. Au contraire, ce projet représente pour les membres de l'UPA de Laval une réponse à un réel besoin sur le plan économique.

1020 Bref, l'analyse des divers travaux produits depuis les 10 dernières années par les instances mandatées en matière de planification et de développement économique démontre qu'il existe un large consensus sur la nécessité de compléter les réseaux autoroutiers de la grande région métropolitaine et notamment le prolongement de l'A-25 jusqu'à l'A-440.

1025 Mais au-delà de ça, on s'est aussi demandé si le pont dans l'est pouvait contribuer à d'autres bénéfices économiques, notamment ceux reliés à la diminution de la congestion routière dans le Grand Montréal.

1030 De façon à apporter une contribution positive à l'analyse du projet, la CRÉ de Laval a fait réaliser une étude indépendante portant sur l'actualisation, dans le cadre du projet en question, de l'étude sur les coûts de la congestion routière dans la région métropolitaine de Montréal publiée par le ministère des Transports en 2004.

En utilisant la même méthodologie que le MTQ, l'étude de Zins Beuchesne et Associés en arrive à estimer le bénéfice économique global lié au projet et à éclater en diverses composantes ce bénéfice.

1035 Les bénéfices socio-économiques identifiés sont de trois catégories: les bénéfices de temps, de coût d'utilisation des véhicules et de coût d'émission polluante émise par les véhicules.

1040 Ainsi, selon l'étude de Zins Beuchesne, l'ensemble des coûts évités par la réalisation du projet du pont dans l'est génère un bénéfice dû à l'économie d'heures hors congestion, un bénéfice causé par la diminution de la congestion et un bénéfice lié à la réduction du nombre de kilomètres parcourus estimé à un total de 211 M\$ par année, à l'horizon 2016.

1045 L'étude fait donc ressortir que le pont de l'A-25 permettra de réduire la congestion routière actuellement observée entre Montréal et la Rive-Nord. Cette réduction s'avère particulièrement importante si l'on considère qu'elle constitue plus de 25 % de l'ensemble de la congestion routière de la grande région de Montréal, qui était évaluée à 800 M\$ dans une étude réalisée par le MTQ en 2004.

1050 En bref, le pont dans l'est, ce n'est pas une lubie des Lavallois, mais une nécessité reconnue pour le développement économique de la grande région métropolitaine par les acteurs chargés du développement métropolitain.

1055 Maintenant, si on regarde l'aspect viable, sur le plan social, on s'est demandé si le projet du pont dans l'est pouvait constituer un apport dans l'amélioration de la qualité de vie des résidents de l'est de Laval et du Grand Montréal, parce qu'on parle de développement durable.

1060 Alors, là, on a constaté plusieurs choses. Que ce soit au niveau des services de santé, que ce soit au niveau de la formation ou que ce soit au niveau de l'emploi, plus de 50 % de la population de Saint-François, de Duvernay Est et de Saint-Vincent-de-Paul consomment leurs services hors Laval et principalement sur l'île de Montréal.

1065 À titre d'exemple, au niveau scolaire, au-delà de 60 % des élèves qui ont complété leur 5e secondaire dans les écoles de l'est de Laval iront poursuivre leurs études collégiales dans un Cégep de l'île de Montréal. Au niveau universitaire, pas besoin de vous dire que c'est en grande majorité que les étudiants de l'est de Laval doivent se rendre sur l'île de Montréal.

1070 Au niveau de l'emploi, 50 % des emplois dans le Grand Montréal sont situés à l'extérieur de l'île de Montréal et sont disséminés partout en périphérie, autant à l'est qu'à l'ouest. Par ailleurs, c'est au-delà de 50 % des travailleurs des autres régions que Montréal qui quittent leur région le matin pour aller travailler. Il est clair que le marché de l'emploi est interconnecté dans le Grand Montréal et c'est en toute logique que le réseau autoroutier devrait aussi être interconnecté.

1075 Plus particulièrement dans l'est de Laval, une récente étude de l'organisation spatiale des déplacements domicile-travail, publiée par la Table métropolitaine de Montréal, démontre que la population de l'est de Laval se dirige majoritairement vers l'est de Montréal et vers la Montérégie pour leur travail. De la même façon, ceux qui travaillent dans l'est de Laval arrivent principalement de la Montérégie et de l'est de Montréal.

1080 Ainsi, ce n'est pas étonnant de lire dans un mémoire écrit par l'Association des citoyens de Saint-François que:

1085 *Ceux-ci se considèrent depuis longtemps comme particulièrement isolés dans la pointe est de l'île de Laval, en fait dans un genre de ghetto géographique accentué par les aléas de la circulation automobile et par un transport en commun trop local, fermé aux débouchés plus rapides et adaptés à la grande région. Ainsi, il faut prévoir 45 minutes en automobile pour se rendre dans l'est de Montréal, alors qu'avec un pont ce serait 10 minutes et seulement 21 minutes pour se rendre sur la Rive-Sud.*

1090 Écoutez, la conciliation travail-famille, on en parle beaucoup en ce moment. Le temps, c'est devenu une denrée rare. Et en conséquence, il est évident que d'améliorer le transport dans l'est de Laval, c'est d'améliorer la qualité de vie des résidents de ce secteur.

1095 Je vous rappelle à cet effet que dans l'étude de Zins Beuchesne pour le compte de la CRÉ de Laval, on peut constater que l'essentiel de l'économie générée au chapitre de la congestion par la construction du pont dans l'est, soit 88 %, 186 M\$, découle d'une économie de temps réalisée par les usagers du réseau routier. Cela signifie qu'au-delà de sa valeur économique, le temps récupéré par les usagers permet une meilleure conciliation travail-famille-études et, par conséquent, influencera de façon notoire la qualité de vie des familles de l'est de Laval et du Grand Montréal en général.

1100 Montréal est une région de destination, que ce soit pour la santé, les études, la culture, l'emploi. Et en conséquence, tout le monde devrait pouvoir en toute équité s'y rendre, que l'on provienne de l'est ou que l'on provienne de l'ouest du territoire où actuellement l'est de Laval est enclavé.

1105 Pour ceux qui objectent que le pont dans l'est pourrait permettre un développement à la fois résidentiel et industriel de l'est de Laval, nous, on répond à cela que c'est tant mieux. Parce que l'est de Laval est quand même dans le noyau de l'agglomération métropolitaine et ça correspond à la volonté des intervenants montréalais aussi, d'une certaine façon, de développer de façon prioritaire les endroits qui bénéficient déjà d'infrastructures et de services. Consolider l'est de Laval, c'est consolider un secteur qui est déjà développé et ce n'est pas de l'étalement urbain. Il s'agit plutôt de densifier un secteur qui est déjà développé pour permettre de rentabiliser les structures existantes.

1115 Et je pense que là-dessus, la STL vient de bien nous le démontrer.

Au niveau environnemental maintenant, qui est une dimension aussi importante que les précédentes en matière de développement durable.

1120 D'entrée de jeu, on sait que le projet de pont dans l'est ne touche à aucun des écosystèmes forestiers exceptionnels identifiés par le ministère des Ressources naturelles en territoire lavallois et qu'il ne nécessitera aucune expropriation ou dézonage agricole.

1125 Bien sûr, il serait illusoire de penser qu'un projet d'une telle envergure ne puisse avoir aucun effet sur l'environnement naturel et on sait que les milieux humides sont susceptibles d'être touchés. Mais en même temps, on sait qu'il y aura aussi des effets positifs sur l'environnement

1130 qui vont être générés par le pont dans l'est, notamment par la réduction de la congestion routière. Mais plus important, on sait en plus que le transport en commun utilise les mêmes voies que le transport des marchandises. Pour nous, le pont dans l'est peut donc aussi être vu comme une opportunité d'améliorer l'efficience et l'efficacité du transport en commun dans l'est de Laval et de Montréal, comme on l'a vu précédemment avec la STL.

1135 Mais je pense que plus important encore, le pont dans l'est devrait être une opportunité d'asseoir autour d'une table à la fois les acteurs du développement économique et le milieu de l'environnement pour trouver des solutions novatrices pour minimiser au maximum, voire éliminer les impacts sur l'environnement, parce que c'est ça un processus de développement durable. C'est un processus constructif qui vise à bonifier les projets, quand on considère que ces projets sont importants pour l'amélioration de la qualité de vie et qu'ils répondent à un véritable besoin de développement de la communauté. Et on ne peut pas faire fi des besoins économiques, parce que c'est ce qui assure la survie d'une communauté.

1140 Et à cet effet, nous avons quelques recommandations. Entre autres, nous recommandons que les préoccupations émises par les participants lors des séances d'information soient prises en compte et qu'à cette fin, les modifications proposés par le ministère des Transports pour atténuer les impacts sur le milieu naturel soient apportées.

1150 Que la piste multifonctionnelle soit maintenue tel que prévu au projet initial ou qu'une solution alternative soit proposée pour relier l'est de Laval à Montréal par souci d'équité entre les divers secteurs de Laval et pour favoriser le développement de modes de déplacement alternatifs au transport automobile.

Que l'aménagement des échangeurs s'intègre dans le projet de naturalisation des bretelles d'autoroute initié par la Ville de Laval.

1155 Que le promoteur qui assumerait l'exploitation de ce projet mette en place des mesures d'atténuation du bruit en vue d'atteindre les seuils prescrits par le ministère des Transports.

Que soit aménagé un parc de stationnement incitatif afin de bonifier le volet environnemental du projet.

1160 Et que des experts du domaine environnemental soient invités à contribuer à la bonification de l'aspect environnemental du projet pour en faire un véritable projet de développement durable.

1165 Voilà donc nos recommandations. Nous vous remercions de nous avoir écoutées.

LE PRÉSIDENT :

1170 Nous vous remercions pour votre mémoire. La première chose que j'aimerais vous demander, vous avez référé à l'étude de Zins Beauséne. Cette étude-là, on l'a vue, plusieurs personnes en ont référé jusqu'à maintenant. Ça, c'est vous qui avez commandé l'étude?

Mme MANON CARON :

1175 Oui. C'est la Conférence régionale des élus, oui. Je pourrais vous en remettre une copie.

LE PRÉSIDENT :

1180 Oui, j'aimerais ça.

Mme MANON CARON :

Je l'ai ici avec moi.

1185 **LE PRÉSIDENT :**

Merci pour la copie. J'aurais un autre petit point. À la fin, si on passe sur vos recommandations, juste une précision à apporter sur une de vos recommandations lorsque vous dites:

1190

Que le promoteur qui assumerait l'exploitation de ce projet mette en place des mesures d'atténuation du bruit en vue d'atteindre les seuils prescrits par le ministère des Transports.

1195 Je dois préciser que jusqu'à maintenant, il y a plusieurs commissions du BAPE, en fait l'ensemble des commissions du BAPE qui ont eu affaire à des problématiques de bruit, ces commissions-là, règle générale, l'ensemble des commissions ont recommandé plutôt les normes de l'Organisation mondiale de la santé qui étaient plus restrictives. C'est une des positions récurrentes des commissions du BAPE. Jusqu'à maintenant, à chaque fois le ministère des Transports dit qu'il en prend bonne note.

1200

1205 Je voulais simplement vous souligner ce point particulier là. Si la commission fait des avis sur le bruit, ne soyez pas surpris si ce n'est pas les normes du ministère des Transports qui sont retenues. Comme je vous dis, la tradition au BAPE, c'est vraiment les normes de l'Organisation mondiale de la santé, qui sont différentes, plus sévères que celles appliquées actuellement par le ministère des Transports.

Oui, monsieur Dufour.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

1210

Juste un commentaire. Merci pour votre présentation. J'ai un commentaire. En fait, vous êtes les premiers à parler de densification de cette zone-là. Et quand on observe très bien ce qui s'est passé avec le temps dans les dernières décennies, c'est évident que cette partie-là est restée rurale ou restée utilisée par les horticulteurs ou d'autres producteurs.

1215

Et lorsque vous parlez d'occupation du territoire, il s'agit bien de densification. Et je pense que jusqu'à un certain point, vous avez raison, mais c'est la première fois qu'on le mentionne. On parle surtout d'étalement à ce moment-là urbain et jusqu'à un certain point, ce serait le cas.

1220 Alors, je vous remercie de cette présentation.

Mme MANON CARON :

Ça fait plaisir.

1225

LE PRÉSIDENT :

J'aurais une petite question pour vous. En page 7, vous parlez du péage, le coût du passage qui contrôle l'achalandage.

1230

Ce coût devrait être contrôlé par l'État de manière à préserver les effets positifs attendus du projet sur la décongestion des axes avoisinants.

Hier soir, on a eu l'occasion d'avoir deux... en tout cas, il y avait des résidants du secteur Saint-François dans la salle, dont des personnes sont venues présenter des mémoires devant la commission, et on leur a posé la question suivante: *S'il s'avérait que, par exemple, le projet se fait. 5 ans plus tard, on constate que le seul péage qui existe au Québec, c'est celui du pont de la 25.+ Alors, les gens avaient tendance à réagir de la façon suivante: *Bien, si on est les seuls à payer, ce serait inéquitable.+

1240

Vous, votre réaction à cette possibilité-là, que peut-être que si ça ne faisait pas boule de neige, le péage, et que le péage soit enlevé éventuellement suite à des pressions politiques des citoyens, ce serait quoi votre perception à ce sujet-là?

1245

Mme MANON CARON :

Moi, j'ai appris beaucoup de la présentation de la STL tout à l'heure sur toutes les nouvelles méthodes de contrôler le flux de circulation sur un pont. Ce sont quand même des méthodes modernes, des méthodes de développement durable.

1250

Quand on dit que le pont, par exemple, pourrait être gratuit pour le covoiturage, quand on demande à ce que ça puisse être possible, je pense qu'il va falloir y aller avec des mesures comme celle-là.

1255

C'est sûr que les citoyens de l'est éventuellement, peut-être dans 5 ans ou dans 10 ans, vont dire: *Comment ça se fait que nous, on paie le pont, alors que le reste du Grand Montréal ne paie pas le pont?+ C'est des questions qui vont peut-être être amenées.

1260 Chose certaine, c'est qu'on sait très bien que s'il n'y a pas un partenariat public-privé dans ce projet-là, on va difficilement pouvoir réaliser un projet de cette envergure-là.

1265 Donc, je pense que les citoyens sont conscients aussi qu'actuellement, ils perdent beaucoup d'argent aussi à faire des détours. On l'a vu. Quand ça prend 45 minutes pour aller à Montréal parce qu'il faut faire le détour vers l'ouest, ou bien payer pour traverser le pont, c'est quand même une économie d'essence aussi pour eux. Je ne suis pas si sûre que ça va représenter un coût à la longue pour eux. Mais je comprends que c'est une question qui n'a pas une réponse unique.

LE PRÉSIDENT :

1270 C'est parce qu'une fois que le pont est construit, là les gens peuvent changer d'attitude au courant des années, comme je vous dis. Mais à votre avis, est-ce qu'on ne devrait pas examiner l'expérience du pont de la 25, par exemple, et en fonction de ça, le ministère des Transports pourrait dire: *On va étendre le péage à d'autres endroits stratégiques au Québec+? C'est parce qu'on peut voir...

Mme MANON CARON :

1280 Oui, mais là, c'est un pont privé. C'est un partenariat public-privé qu'on construit. Donc, c'est un projet qui est fait par le privé. Et en conséquence, c'est sûr que c'est un pont qui va être payant. Je ne sais pas si on va pouvoir dans 5 ans, 10 ans dire: *Ce n'est plus un projet privé, on va cesser de payer pour traverser le pont.+

1285 Étendre la mesure à d'autres, moi, je me dis toujours: *On va voir dans 10 ans ce que ça va être.+ Il y a 10 ans, on parlait que Montréal, ce serait le phénomène trou de beigne, qu'il n'y aurait plus personne à Montréal. Ce n'est pas du tout le phénomène auquel on assiste aujourd'hui. On sait qu'au niveau de la démographie, un des plus grands défis qu'on a dans les 10 prochaines années au Québec, c'est d'assurer la démographie. On va faire face à un vieillissement accéléré de la population, on va faire face à une pénurie de main-d'oeuvre. On se demande comment on va assurer la population de demain.

1290 Je ne suis pas convaincue, moi, que dans 10 ans, on va avoir un phénomène de congestion routière comme on peut l'anticiper à partir seulement des 10 dernières années. Je pense qu'au contraire, si on se fie à toutes les données qui sortent sur la démographie, on ne s'en va pas vers une croissance démographique. Alors, moi, je pense qu'on s'en va plutôt vers une stabilité de la démographie. Et le pont dans l'est, bien, c'est une façon de régler une partie importante du problème qu'on a dans le Grand Montréal actuellement, qui est le fait qu'on n'a pas de voie de contournement.

1300 Entre autres, moi, je me demande, quand on va rénover le Métropolitain d'ici cinq ans, par où les gens vont passer s'il n'y a pas de voie de contournement dans le Grand Montréal? Il y a d'autres problèmes qu'on va devoir relever autres le fait d'avoir accès à Montréal pour les résidents

1305 de l'est. Mais moi, je pense que d'ici 10 ans, il va y avoir une stabilisation, moi, je pense, du transport, parce que les projections démographiques nous amènent à dire qu'il va y avoir pénurie de main-d'oeuvre dans les 10 prochaines années.

LE PRÉSIDENT :

1310 Mais vous convenez quand même que le ministère des Transports pourrait lui-même opérer des péages ou pourrait même...

Mme MANON CARON :

1315 Il l'a déjà fait.

LE PRÉSIDENT :

... prendre une structure existante et la privatiser à ce moment-là.

1320 **Mme MANON CARON :**

Il l'a déjà fait.

LE PRÉSIDENT :

1325 C'est ça, on l'a déjà fait. Donc, toutes les options m'apparaissent ouvertes.

Mme MANON CARON :

1330 Il l'a déjà fait. Ça, c'est politique comme question. Moi, je peux difficilement... ça, ça va être des choix politiques en fonction des problématiques qu'il y aura dans ces années-là, c'est bien sûr.

LE PRÉSIDENT :

1335 Disons, parce que c'est ça, on réagissait un peu au mémoire effectivement de la STL qui, eux, considèrent le péage comme un outil très intéressant de gestion, le péage électronique, on se comprend, pas le péage traditionnel comme nous avons au Québec dans les années 80, comme un outil potentiel très intéressant de gestion de la demande. Donc, peut-être que ça vaudrait la peine de l'étendre à quelques autres endroits au Québec. C'est un peu ça qu'on regardait, cette perspective-là.

1340

Mme MANON CARON :

1345 Il pourrait être expérimenté dans cet endroit-là.

LE PRÉSIDENT :

1350 Surtout dans une optique d'équité, peut-être que s'il y en a un sur la Rive-Nord, il en faudrait un sur la Rive-Sud, ou il en faudrait un dans l'ouest si dans l'est il y a un péage.

Mme MANON CARON :

1355 Ou que la 30 soit payante ou que... oui.

LE PRÉSIDENT :

C'est sûrement des questions qui vont surgir. Alors, je vous remercie pour votre mémoire.

1360 **Mme MANON CARON :**

Ça fait plaisir.

LE PRÉSIDENT :

1365

Pour l'étude, très bien, je vous remercie. Alors, nous allons faire une pause de 15 minutes. Nous allons recommencer à 15 h 10.

SUSPENSION DE LA SÉANCE

1370

REPRISE DE LA SÉANCE

LE PRÉSIDENT :

1375

On va recommencer la séance avec monsieur Sidney Ribaux de Équiterre.

M. SIDNEY RIBAUX :

1380

Bonjour, monsieur le président!

LE PRÉSIDENT :

1385

Bonjour!

M. SIDNEY RIBAUX :

1390

Messieurs les commissaires! Merci de l'opportunité pour exprimer le point de vue de Équiterre sur le projet de prolongement de l'autoroute 25, vous rappeler brièvement que Équiterre, c'est une organisation qui a un mandat panquébécois.

1395

Nous avons 3 000 membres répartis à travers la province, dans toutes les régions du Québec. Nous rejoignons annuellement environ 300 000 personnes par nos différents programmes éducatifs, par nos publications, par des visites à domicile, par des conférences et par des activités de sensibilisation dans les événements de tous genres.

Nous avons développé quatre programmes d'éducation: un sur le commerce équitable, qui est un volet international de nos activités, un autre sur l'efficacité énergétique, un sur l'agriculture écologique et un sur le transport écologique. Dans toutes les activités que nous

1400 menons, nous visons à amener les citoyens, citoyennes à poser un geste concret pour le développement durable, pour l'environnement ou pour l'équité sociale.

1405 Je vous donne un exemple du genre de projets qu'on a menés pour vous donner une idée du travail qu'on fait à Équiterre. Nous avons mis sur pied des projets qu'on appelle agriculture soutenue par la communauté, où on met des producteurs agricoles directement en lien avec des citoyens en milieu urbain, qui leur permet d'acheter de la part des citoyens des produits locaux certifiés biologiques à un coût moindre, qui permet aux fermiers de développer une nouvelle forme de mise en marché, en fait qui garantit la vente de leurs produits, donc qui réduit leur risque.

1410 Et on a lancé ces projets-là, il y a une dizaine d'années, avec une ferme, une cinquantaine de partenaires. Donc les gens qui consomment, on les appelle des partenaires. Et on a maintenant un réseau d'une centaine de fermes à travers le Québec qui alimentent plus de 20 000 personnes par cette formule. Donc, Équiterre dans cette formule agit comme entremetteur, comme agence de communication, si on veut, pour les fermiers, pour leur permettre d'entrer directement dans des liens d'affaires avec des consommateurs.

1420 Donc, on a cette particularité à Équiterre d'être un groupe environnemental mais ne pas en être un, d'être un groupe qui fait de la coopération internationale sans être un groupe de coopération internationale. On a vraiment une triple mission, celle de développer des solutions. Et on a parlé un peu aujourd'hui déjà, et dans le cadre de ces audiences, de développement durable, et bien, on s'efforce vraiment d'amener les gens à poser des gestes qui vont dans le sens du développement durable.

1425 Évidemment, pour demander à des gens de poser des gestes individuels, on doit aussi s'assurer qu'au niveau collectif, les gestes vont dans le même sens. C'est pour ça qu'on est ici aujourd'hui. C'est pour ça qu'on participe à chaque année, à plusieurs débats de ce type pour amener des solutions au niveau collectif qui vont dans le sens du développement durable.

1430 Dans ce sens-là, j'aimerais ça dire quelques mots en réaction aux propos qui ont été tenus par le Regroupement pour le pont de la 25 hier, et qui vont m'amener tout naturellement à parler des différents enjeux qu'on a soulevés dans notre mémoire.

1435 On prétend que ce projet de la 25 est souhaitable au niveau économique, au niveau écologique et qu'il serait équitable. Vous comprendrez, compte tenu de notre mission, qu'on a été interpellés par cette prétention du Regroupement pour le pont de la 25, puisqu'on ne partage pas évidemment ce point de vue là et on ne partage pas du tout cette conception du développement durable. On ne peut pas faire du développement durable, on ne peut pas dire que n'importe quel projet relève du développement durable. Sinon, le développement durable va être vidé de son sens.

1440 Ce qu'on appelle... la prétention du regroupement, de cette présentation, en anglais on dit *green washing* ou mascarade écologique. Je vous donne la définition de l'Office québécoise de la langue française: c'est une opération des relations publiques...

1445 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Ribaux, excusez-moi. Ce que je voudrais éviter, c'est que... dans les procédures du BAPE, on dit qu'il existe un droit de rectification, c'est-à-dire des gens peuvent réagir à des mémoires, des positions prises par des participants, mais ce n'est uniquement que sur des points factuels. Donc, c'est-à-dire quelqu'un aurait dit: *Il y en avait 200+, *Non, il y en a 950+.

Là, vous êtes en train de réagir à un mémoire précédent. Et par équité, c'est-à-dire si je vous laisse faire, par exemple, ça voudrait dire qu'il faudrait que je laisse les gens du regroupement réagir à vos propos et, là, ça pourrait mener à une spirale sans fin.

C'est pour ça que je vous demanderais de vous confiner à votre mémoire. Parce que nos règles de procédure demandent aux gens de ne pas réagir aux propositions ou aux positions des autres participants. Je vous demanderais votre collaboration.

1460 **M. SIDNEY RIBAUX :**

Alors, laissez-moi simplement vous dire que, dans le cadre de ce projet, on a apporté toutes sortes de points de vue sur le développement durable et qu'à notre avis, le point de vue, la définition du développement durable est extrêmement importante pour nous, elle fait partie de ce débat et, dans le cadre de cela, on aimerait reprendre un certain nombre de points qui font de ce projet, à notre avis, un projet qui ne relève pas du développement durable.

D'une part, au niveau de l'équité, est-ce que ce projet-là est équitable? À notre avis, il ne l'est pas, puisqu'il n'offrira pas un choix réel aux citoyens de l'ensemble de l'agglomération montréalaise.

Quand on parle d'équité, il faut penser aux gens qui ont accès à différents modes pour se déplacer. On pense aux jeunes, on pense aux personnes âgées, on pense aux personnes à très faible revenu partout dans la région, notamment à Laval, notamment à Lanaudière, qui seront désavantagés par un investissement public qui favorisera des déplacements en automobile au détriment des déplacements en transport en commun. Parce qu'il faut bien comprendre que chaque investissement qu'on fait est un investissement qu'on ne fait pas ailleurs.

Est-ce que ce projet-là aura des impacts écologiques? Il est clair, à notre avis, qu'il en aura et on développera un petit peu plus là-dessus. Mais il a été démontré, à notre avis, clairement que le projet en augmentant de 150 000 voitures à terme, le nombre de déplacements dans la grande région de Montréal aura des impacts au niveau de la pollution de l'air, aura des impacts au niveau de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre, détruira des centaines d'hectares de terres qui sont présentement cultivées à des fins agricoles et favorisera un développement axé sur le développement de l'automobile.

1490 Ce projet-là, à notre avis, est irresponsable d'un point de vue économique parce qu'il s'agit d'une dépense publique. On n'a pas les chiffres exacts, mais on fait une évaluation à 345 M\$ qui ne sera pas utilisé pour améliorer le service de transport en commun, que ce soit à Laval ou que ce soit à Montréal ou que ce soit dans d'autres régions de la grande région métropolitaine, qui ne sera pas non plus investi pour améliorer l'état des routes au Québec.

1495 C'est un projet qui, à notre avis, est irresponsable, puisqu'il mettra de la pression sur le système de santé déjà fragilisé en empirant les maladies reliées à la qualité de l'air, dont la Direction de la santé publique a fait grand état, et en ayant un impact aussi en favorisant le développement d'un aménagement résidentiel et industriel axé sur la voiture, qui défavorisera les déplacements actifs et donc qui favorisera l'obésité dans la société.

1500 Je reviens un petit peu au lien entre le travail d'éducation du public qu'on fait et le travail qu'on fait aujourd'hui de vous présenter ce mémoire. Je ne résume pas en détail. Vous avez reçu une copie du mémoire, vous avez l'ensemble de notre argumentation et de nos préoccupations.

1505 Mais évidemment, quand on fait la promotion, par exemple comme on le fait dans notre dossier, sur le transport écologique, pour lequel d'ailleurs on a remporté un prix Phénix récemment, qui a été reconnu par nos pairs en termes de projet d'éducation du public, et on fait la promotion donc de la marche, du vélo, du transport en commun, du taxi, du partage de voiture, du transport en commun interurbain évidemment, et bien, évidemment, on atteint des limites dans des campagnes de marketing social qu'on peut faire ou dans les projets d'éducation qu'on peut faire lorsque les infrastructures n'y sont pas. Et c'est dans ce sens-là qu'on intervient aujourd'hui.

1515 La construction de l'autoroute 25, au-delà de la forme spécifique du projet qu'on ne connaît pas, la dimension de son achalandage, du prix du péage qu'on ne connaît pas, mais même si on avait l'ensemble de ces détails-là, à notre avis soulèvera deux grandes problématiques: d'une part, va exercer une pression énorme sur le territoire agricole évidemment immédiat à Laval, mais aussi dans l'axe continu de l'autoroute 25 dans la région de Lanaudière; et favorisera, par ailleurs, un étalement urbain axé sur la voiture avec toutes les conséquences que ça peut amener.

1520 Dans ce sens, pour nous, à Équiterre, compte tenu de la répartition de nos membres, c'est clair que ce débat n'est pas un enjeu entre Lavallois d'une part et Montréalais d'autre part, entre banlieusards d'une part et habitants du centre-ville d'autre part. C'est vraiment un débat à savoir comment on veut développer la grande région métropolitaine, comment voulons-nous développer, oui, le centre de l'agglomération, mais aussi ses régions périphériques.

1530 Il n'est pas vrai de dire qu'on ne peut développer uniquement sous une seule forme en région périphérique. Je crois que vous avez eu des représentations notamment de l'organisme *Vivre en ville* à ce sujet, au niveau des formes qu'on pourrait imaginer dans des régions périphériques.

1535 C'est dans ce sens-là que nous amenons l'intervention contre le projet. Si on axe l'aménagement du territoire dans l'est de Laval autour d'un projet autoroutier, il est clair que la vaste majorité, 95 % des déplacements qui vont découler de cet aménagement-là se feront en voiture solo.

Je vous cite, à ce titre, une citation de l'Agence métropolitaine de transport qui dit:

1540 *L'investissement dans les infrastructures routières se traduit non pas par la réduction de la congestion, mais par l'augmentation du volume de la circulation automobile, ce qui précisément explique que la congestion ne soit pas réduite. Par conséquent, si on cherche quelle peut être la fonction de ce type d'investissement, c'est du côté de l'incitation à une motorisation accrue et à l'utilisation plus intensive de l'automobile qu'il faut regarder.*

1545 Autrement dit, dans la construction de cette autoroute-là, on va faire face à un phénomène d'induction de la circulation, on va faire face à un phénomène de construction de nouveaux aménagements, comme je vous disais tout à l'heure, qui vont favoriser les déplacements en automobile.

1550 Dit autrement, il n'y a, à notre avis, aucune grande ville au monde qui a réussi à réduire les problèmes de congestion routière en construisant plus de routes ou en élargissant les routes. Inévitablement, on revient toujours au même point.

1555 Entre 1998 et 2003, le taux de motorisation de la grande région de Montréal, comme vous le savez, a augmenté de 10 % le nombre de déplacements de 4.7 %, alors que la population a accru de seulement 3 %. Or, à notre avis, ce projet-là va accentuer cette tendance-là.

1560 Il y a des conséquences évidemment importantes, je n'entrerai pas dans tous les détails, mais il y a des conséquences qui ont déjà été soulevées devant vous au niveau de la santé publique, au niveau de la sécurité routière, au niveau évidemment des gaz à effet de serre qui, à notre avis, seront impactés par la construction de ce pont.

1565 Je vais essayer d'aller un petit peu plus vite, je vais sauter quelques sections. Je vous soulignerais peut-être, une des argumentations dans le cadre de ce débat a été autour du fait que pour ceux qui prétendent que le pont n'aura pas un impact significatif sur la congestion routière ou la circulation automobile, on prétend aussi que, par ailleurs, l'enjeu de la pollution atmosphérique et les gaz à effet de serre sera réglé par la technologie, donc par une amélioration de l'efficacité énergétique des voitures.

1570 Or, cela fait près de 25 ans que les voitures au Québec ont un taux d'efficacité énergétique qui est à peu près à 10 litres au 100 kilomètres et qui n'a pas progressé. Et en fait, il y a eu des progressions dans le temps, auparavant, au niveau des moyennes d'efficacité énergétique des voitures en Amérique du Nord. Mais 10 litres au 100 kilomètres, c'était l'efficacité énergétique du *model T-Ford*, donc une des premières voitures qui a été conçue en série au

1575

début du siècle. Donc, au niveau des avancées technologiques, je ne crois pas qu'il faut avoir trop d'espoir d'un point de vue de l'impact environnemental.

1580 On vient juste au Canada de démontrer qu'on est incapable de réglementer l'efficacité énergétique des voitures. Donc, il y a eu une entente qui a été signée entre le gouvernement fédéral et les manufacturiers, mais une entente qui n'est pas contraignante d'un point de vue légal. Par ailleurs, même si...

1585 Et ce que l'industrie nous dit, c'est que pour changer le type de voiture qu'ils produisent leur prendrait entre 7 et 15 ans. C'est d'ailleurs un des principaux arguments qu'ils amènent pour dire qu'on ne peut pas du jour au lendemain se mettre à produire des voitures hybrides plus efficaces, plus petites, etc.

1590 Or, même si dans 15 ans on avait une flotte de véhicules qui était entièrement composée de Smart et de Prius, qui sont parmi les voitures les plus efficaces présentement sur le marché, disons qu'on avait une consommation moyenne de 5 litres au 100 kilomètres, si la progression de la motorisation se maintient et si le type de développement qu'on préconise dans le projet actuel se poursuit, l'augmentation du nombre de véhicules risque d'avoir complètement compensé et annulé l'augmentation de l'efficacité, et on se retrouvera au même niveau problématique tant au niveau
1595 de la pollution atmosphérique que, par exemple, des gaz à effet de serre.

À notre avis, donc, la seule solution qu'on peut apporter à l'enjeu de la congestion routière, à l'enjeu de la mobilité des citoyens et des citoyennes tant de Laval, tant des couronnes au nord, est d'investir davantage dans le transport en commun. Et à ce titre, on fait nôtres les propositions que nous avons participé à développer avec un ensemble d'acteurs au niveau du transport en commun.

1605 Il y a un certain nombre de projets qui ont été proposés, je crois que vous avez vus, qui incluent, par exemple, la voie réservée prolongée sur le pont de la Pie IX, le train de banlieue de l'est de Montréal-l'Assomption, le train de banlieue de Mascouche, un développement autour évidemment du métro de Laval qui est déjà en construction.

1610 À notre avis, ces différents projets pourraient amener une capacité de 34 400 usagers, au coût d'environ 145 M\$ supplémentaires aux frais déjà encourus pour le métro évidemment, donc un coût beaucoup moindre que ce qu'on envisage présentement pour les investissements dans la 25.

1615 Alors, sur ce, j'ajouterais peut-être simplement, au-delà de ces propositions-là que vous avez, je concluais là-dessus, je pense que je reprendrais quelques propos d'une des présentations précédentes, si vous me permettez, de la STL, pour faire un petit peu de chemin sur la question du péage. Et on a soulevé la question, dans le fond, est-ce que la 25 pourrait être un projet *pilote+ de péage en vue éventuellement de l'étendre à d'autres, étant donné effectivement les bienfaits, d'une part, de ce mode de gestion de la circulation, l'impact intéressant sur la congestion routière.

1620

À mon avis, c'est clair, et les études qu'on a regardées à ce sujet-là, le travail qu'on a fait sur ces questions-là, c'est clair que la question du péage, c'est sans doute la solution à la congestion routière. C'est une question de tarification d'offre et de demande toute simple.

1625 On sait que dans certaines études américaines, il y a jusqu'à 5 ou 7 % du trafic en période de pointe, qui sont des gens qui n'ont pas besoin de se déplacer en période de pointe et pour qui un péage va avoir un impact important au niveau du choix de se déplacer entre 7 h et 9 h ou à 9 h 30, par exemple. Donc, il y a des effets, surtout quand on parle d'un péage différencié dans le temps, qui sont intéressants.

1630 Or, si on veut avoir un impact sur la congestion routière, la question, c'est est-ce qu'on doit dépenser des centaines de millions de dollars pour construire un pont pour le tester ou est-ce qu'on ne pourrait pas plutôt le tester sur un pont existant ou d'ailleurs sur l'ensemble des ponts.

1635 Ce qui serait non seulement gratuit, puisqu'il y a déjà des ponts de construits autour de Montréal évidemment, mais ce qui aurait pour effet de générer des revenus immédiatement, tant pour l'entretien du réseau routier qui en a de besoin, que pour l'amélioration du système de transport en commun. Pour les gens qui ne souhaiteraient pas payer le péage, bien, on pourrait développer des alternatives comme nous en avons mentionné.

1640 C'est tout pour notre présentation. Merci.

LE PRÉSIDENT :

1645 Merci pour votre présentation. Monsieur Dufour.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

1650 Oui, merci beaucoup. J'aimerais aller à la page 19 de votre mémoire, où vous parlez de la réalisation des aspects financiers, des finances publiques et vous parlez que le MTQ devra déboursier entre 70 % et 90 % des investissements nécessaires à la réalisation de l'ouvrage. J'aimerais savoir d'où proviennent ces données que vous avez utilisées. Est-ce que c'est une hypothèse ou c'est basé sur une étude ou sur un document que vous avez consulté?

1655 **M. SIDNEY RIBAUX :**

Je relis le passage. À ma connaissance, je pourrais vous revenir parce que ça a été un travail d'équipe, la rédaction du mémoire, mais, à ma connaissance, c'est un estimé puisqu'on n'a pas les chiffres qui proviennent du ministère des Transports.

1660 **M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Parce que ça a quand même attiré mon attention, étant donné qu'on n'a jamais su combien serait la participation du public ou du privé. Alors, je...

1665

M. SIDNEY RIBAUX :

Je pourrais vous revenir là-dessus pour voir si on a une référence plus précise, mais à mon avis... je vous reviens. Je peux vous répondre par courriel.

1670

M. JULES DUFOUR, commissaire :

Merci beaucoup.

1675

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Ribaux, pour la page 27, le tableau que vous présentez, le tableau, nous l'avons retrouvé dans au moins, je crois, trois autres mémoires, si ce n'est pas quatre autres mémoires.

1680

M. SIDNEY RIBAUX :

Oui, tout à fait.

1685

LE PRÉSIDENT :

Et la question que je me posais, c'est que, par exemple si on prend, en deuxième ligne, le train de banlieue de l'est de Montréal, l'Assomption, on dit: *achalandage en pointe du matin, 2016, 8 600 usagers+. Mais lorsqu'on regarde les données de l'AMT, c'est qu'on se rend compte qu'il y aurait environ plus de 6 000 de ces usagers-là qui seraient déjà sur l'île de Montréal. Donc, le train a plusieurs gares quand il part de Repentigny, et la majorité de ses usagers donc sont déjà sur l'île de Montréal.

1690

1695

Et je me demandais ici de quelle façon on pouvait comparer le projet de la 25. Parce que souvent la comparaison se fait en disant: c'est des gens qui sont à l'extérieur, disons, de l'île de Montréal en pointe du matin, qui traversent sur l'île de Montréal. Alors que là, on a, par exemple, le train de banlieue, il y aurait quelque chose comme seulement, disons, 2 000 usagers, autour de ça, 2 200 qui seraient à l'extérieur, donc dans le secteur de Repentigny, et non 8 600.

1700

Ça veut dire que ça peut devenir difficile de comparer les deux projets à ce moment-là, si on veut regarder l'alternative transport en commun et la comparer au projet de pont de la 25.

M. SIDNEY RIBAUX :

1705

Moi, je vous donnerais quelques éléments de réponse. Premièrement, on ne va pas rentrer dans un débat de chiffres au niveau des prévisions de l'Agence métropolitaine de transport, on va se fier aux chiffres qu'eux vont nous donner à ce niveau-là.

1710 Premièrement, il y a un enjeu au niveau des infrastructures de transport, à notre avis, qui est extrêmement important au niveau de la structuration de l'aménagement urbain. Dans le fond, le coeur de notre mémoire, c'est de dire, si on construit ou on prolonge des infrastructures autoroutières, on envoie un message très, très clair à des développeurs immobiliers, à des gens qui souhaitent s'installer au niveau industriel, à des gens qui se cherchent une maison, par exemple, que le mode de déplacement privilégié pour ces nouveaux développements-là sera la

1715 voiture. Parce que, dans le fond, on axe un développement autour d'une autoroute plutôt que de l'axer autour d'un train de banlieue.

Alors, je vous dirais que le sens de cette proposition-là, c'est davantage de dire: bon, bien, s'il y a des besoins de déplacements, essayons de voir qu'est-ce qu'il y a présentement sur

1720 la table qu'on pense qui est réalisable et qui va envoyer ce message qu'on souhaite développer la métropole comme la plupart des documents d'orientation des agglomérations du gouvernement du Québec, du gouvernement canadien à un autre niveau, le préconisent.

À partir de maintenant, le nombre exact de personnes qui vont venir des différentes

1725 municipalités, écoutez, ça, il faudrait poser la question aux autorités compétentes qui, eux, ont les modèles pour faire... on n'a pas de modèle à Équiterre pour faire tourner à savoir exactement de où vont venir les utilisateurs de futures infrastructures de transport en commun. Mais pour nous, c'est clair que si on construit un train de banlieue, on envoie un message à ces gens-là que c'est autour de ces infrastructures-là qu'on souhaite faire ce développement-là.

1730 C'est la réponse que je pourrais vous donner présentement.

LE PRÉSIDENT :

1735 Votre position est claire que vous voulez faire du transport en commun une priorité. Mais vous avez pu voir, tantôt vous étiez là un peu avant, on a discuté avec les gens de la Société de transport de Laval, soit essayer d'avoir des données. J'ai fait un petit rappel, en passant, aux gens de l'AMT. L'important, c'est d'essayer d'avoir pour nous, à ce stade-ci, le portrait le plus juste possible. On va essayer de se concentrer quand même sur la pointe du matin.

1740 Alors, c'est pour ça qu'on va essayer de configurer un tableau le plus exact possible pour avoir le meilleur portrait, disons, des enjeux liés à la mobilité des personnes. Donc, c'est évident que c'est une préoccupation de la commission, c'est de voir clair à ce stade-ci quel est le nombre de personnes qui traversent les ponts vers Montréal actuellement et quels sont les

1745 potentiels offerts par le transport en commun, effectivement. Alors, la commission veut vraiment voir clair sur cet aspect-là. Soyez assurés qu'on va l'examiner.

Mais je voulais juste vous indiquer un peu déjà de façon préliminaire, par exemple, pour les 8 600 usagers, il y avait une nuance à faire. C'est le même chiffre exactement qu'on a au total,

1750 mais il y aurait comme, je ne me souviens plus le chiffre exact, comme 6 200 sur l'île de Montréal, disons, et 2 400 qui sont à Repentigny et LeGardeur. Alors, c'était juste pour faire la différence.

1755 Donc, ça se peut que si la commission fait un tableau dans son rapport, qu'on pourrait arriver avec des chiffres différents, mais ils ne sont pas vraiment différents. On arrive au même total, sauf que là on est en train de désagréger les chiffres.

M. SIDNEY RIBAUX :

1760 Je comprends. Puis évidemment, les citoyens de l'est de Montréal ont aussi besoin de modes de déplacement. Ils font partie de ce débat-là aussi.

LE PRÉSIDENT :

1765 C'est un enjeu pour eux aussi, exactement. Mais on va essayer de faire la discrimination par rapport l'est de Montréal, disons, Lanaudière et Laval, on va essayer de voir le portrait des déplacements. C'est simplement ça. Je vous remercie. Alors, nous vous remercions pour votre présentation.

1770 **M. SIDNEY RIBAUX :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1775 Alors, nous allons maintenant inviter monsieur Jean-Jacques Lapierre. Alors, à vous la parole.

M. JEAN-JACQUES LAPIERRE :

1780 Alors, bonjour, messieurs. Bonjour, mesdames. Alors, mon nom est Jean-Jacques Lapierre. Je suis conseiller municipal ici à Laval et résidant à Laval, je suis originaire de Montréal-Nord, mais c'est à titre personnel que je viens présenter cet exposé.

1785 Alors, écoutez, la famille était propriétaire, à l'époque, de l'île Lapierre où va se construire le pont, et nous étions propriétaires aussi de l'ancienne terre où est l'Hôtel de ville de Montréal-Nord et où étaient les terrains situés au 4315 et 4301, boulevard Gouin Est, donc la rivière qui touche à la rivière des Prairies. C'est pour vous dire que j'ai passé ma jeunesse là. Et mes parents, mes grands-parents étaient de l'île Jésus. Donc, on connaît assez bien la problématique et le site de la rivière.

1790

Je ne cacherai pas que je favorise d'emblée la construction du pont dans l'est. Historiquement, les voies de communication ont toujours été des créneaux de succès et du développement économique de nos sociétés.

1795 Rappelons-nous le Grand Tronc. Rappelons-nous même que l'Acte d'union, le fameux Acte d'union, comment c'était important. Rappelons-nous que le Haut-Canada avait développé

1800 des voies de communication articulées qui avaient assuré sa prospérité et sa suprématie économique par des voies d'accès importantes pour l'époque. Alors, par l'Acte d'union, le Bas-Canada devait partager les coûts de cet acte engendrés par cette heureuse initiative.

1805 L'histoire prouve que tout regroupement social enclavé a beaucoup de difficulté à assumer son développement économique. Que l'on essaie de protéger une situation empirique ou d'un territoire mal développé comme l'est de Montréal, c'est surprenant. Alors, pourquoi ne pas créer une synergie, créer une nouvelle dynamique qui pourrait améliorer le développement de toute une société et non pas uniquement d'un petit territoire.

1810 Ceci est donc un bref résumé pour justifier sur le plan économique la venue du pont. La situation environnementale, elle est plus importante pour moi. Écoutez, ça ne sera pas si long que ça.

1815 Je loue le travail des environmentalistes qui, honnêtement et bien éclairés, viennent défendre leur vision. Bravo! Par contre, je note que plusieurs environmentalistes alertent, disons connaissent très mal leurs dossiers ou sont très mal éclairés. Ils émettent souvent des propos émotifs trop souvent irrationnels. Ça me fait penser à celui qui craignait de ne pouvoir circuler avec ses vaches sur la 25. Alors, depuis que je suis jeune, je n'ai jamais vu beaucoup de monde promener leurs vaches en laisse sur la 25.

1820 Il y a aussi ces mercenaires de l'environnement qui sont payés pour être contre. Ils sont là pour, moyennant gages, pour recevoir visibilité, considération, même pour recevoir des gages. Alors, ceux-là, je les fustige. Souvent, on utilise aussi des propos démagogiques.

1825 Messieurs les commissaires, je suis né à Montréal-Nord. Notre famille a toujours été de grands protecteurs de l'environnement. Par exemple, notre famille était propriétaire de l'île Lapierre où va passer le pont. L'île Lapierre est située à peu près à 5 ou 6 milles en aval du pont Pie IX.

1830 Nous avons exploité cette île comme site de villégiature. Nous puisions également le bois nécessaire à chauffer cinq familles de notre île; on partait de la rivière des Prairies, on transportait le bois à Montréal-Nord. Un chaland nous permettait, je vous ai donné une photo, le chaland nous permettait de traverser les voitures en été. Et j'ai été le dernier à traverser des voitures en aval de l'île. Ça, on était les derniers.

1835 Lorsqu'on a vendu l'île vers 1955, les nouveaux propriétaires ont immédiatement obtenu une permission du gouvernement provincial de faire un pont de terre à cet endroit. C'est épouvantable sur le plan environnemental. Écoutez, ils ont fait un pont de terre qui bloquait le lit de la rivière à cet endroit. Je n'en reviens pas.

1840 La famille a toujours été consciente de l'environnement. Tout à l'heure, je vous parlais du 4301 et 4315, boulevard Gouin. Alors, à cet endroit, nous avons toujours conservé le terrain tel quel. Et il y a environ 10 ans, on nous a forcés à exproprier ces terrains-là et puis là, ils ont envahi, ils ont pris du terrain, ils ont volé du terrain à la rivière.

1845 Je pense que, à un moment donné, les environmentalistes, peut-être qu'ils sont mal éclairés. Le vrai problème de l'environnement est peut-être que l'on a volé du terrain tout le long de la rivière sur le côté sud un peu partout. On a volé des centaines de milliers de pieds carrés à la rivière.

1850 Je vous le cite, par exemple, le premier qui avait fait ça, c'est le propriétaire de Beaver Asphalt qui avait construit une maison, qui avait volé une couple de 100 pieds à la rivière. Et puis à la rue Balzac, vis-à-vis ensuite le 4325, boulevard Gouin, on a volé des centaines de pieds là. Et puis tout le long de la rivière, on a volé des centaines de pieds à la rivière.

1855 Et quand j'étais jeune, j'allais au Collège Laval, on pouvait traverser la rivière sur la glace. Les autos pouvaient traverser. Les chevaux pouvaient traverser. Alors maintenant, on ne peut plus le faire. Le lit de la rivière qui était ça de large, maintenant il est rendu beaucoup plus étroit. Alors, le courant d'eau est beaucoup plus rapide; alors, il n'y a pas possibilité que la glace prenne.

1860 Alors, c'est épouvantable de voir ça. Et puis en plus, on a bloqué, imaginez-vous, à l'île Lapierre où vous voyez le chaland, on a bloqué ça par un pont. Le véritable problème se situe là. Écoutez, tout ce qu'on peut avoir volé, c'est effrayant.

1865 Le véritable problème ici se situe dans le déversement des égouts. On a déversé des égouts un peu partout. Encore actuellement, le surplus des égouts de Montréal se déverse encore dans la rivière. Passé à un certain moment donné, il y a un débit qui se déverse dans la rivière actuellement. Alors, le problème environnemental se trouve là.

1870 Écoutez, moi, j'étais trop jeune pour connaître le pont. Le pont Pie IX, je pense que c'est en 1938 qu'il est arrivé, de même que le barrage. Ça n'a jamais nui à l'environnement dans notre coin. Lorsqu'on parlait des fosses d'esturgeon, la fosse d'esturgeon véritable qui existait à l'époque, c'était en arrière du 4315, boulevard Gouin. J'ai pris, monsieur, des esturgeons de 47 livres. Or, c'était là. Et lorsqu'on a fait le remblai de la rivière, les esturgeons ont changé de place. Ils se sont trouvé un autre endroit, donc en amont de l'île Lapierre.

1875 Et puis je constate que les poissons à un moment donné, lorsqu'on les déplace un petit peu, on les perturbe, ils se trouvent un autre endroit. Comme nous autres un petit peu les humains, lorsqu'on a une maison qui est perturbée, qui passe au feu, on se trouve un autre endroit; les poissons, j'ai remarqué qu'ils font la même chose.

1880 Et naturellement, par exemple, en amont de l'île Lapierre, il y avait de l'achigan. Et l'achigan était là, et puis on a remarqué que naturellement le lit de la rivière, vous savez, a amené du sable, l'achigan a dû se déplacer. L'achigan s'est déplacé ailleurs.

1885 Alors, c'est ça. Alors, moi, pour vous dire que je favorise le pont naturellement. Parce que sur le plan économique, c'est absolument nécessaire. Sur le plan environnemental, je pense qu'à un moment donné, on déplace le problème. Le véritable problème n'est pas dans le pont.

1890

Ce n'est des piliers de pont qui vont empêcher l'eau de passer, qui vont créer cet environnement-là néfaste. Je crois que qu'on récupère ce qu'on a volé à la rivière. On a volé tellement des terrains, des centaines de milliers de pieds carrés et, ça, c'est épouvantable.

Ceci dit, messieurs, je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

1895

On vous remercie pour votre témoignage. Effectivement, lors de notre visite, on a pu voir le long du boulevard Gouin, ça avait été systématiquement remblayé au courant des années, on pouvait voir ça. Et du côté effectivement aussi des égouts, il y aurait des sédiments contaminés autour de l'île Lapierre aussi. Alors, donc, selon toute vraisemblance, ce serait soit des égouts sanitaires qui débordent en temps de pluie, ça pourrait être une des causes, ou carrément des égouts aussi pluviaux.

1900

Par contre, lorsque vous avez mentionné que les poissons vont ailleurs, vous l'avez illustré vous-même, vous l'avez imagé, vous dites: *Ça s'est remblayé pas mal+, sauf que ça veut dire que *l'ailleurs+ est en train de rétrécir. Un jour, les poissons n'auront peut-être plus d'endroit où aller?

1905

M. JEAN-JACQUES LAPIERRE :

1910

Vous permettez?

LE PRÉSIDENT :

Oui, allez-y.

1915

M. JEAN-JACQUES LAPIERRE :

Alors, le fait d'avoir bloqué le lit de la rivière par l'île, si vous voulez, où est l'île, a fait qu'il y a moins de circulation d'eau. Alors, le remblai, le sable s'est ramassé en amont de l'île Lapierre et puis les poissons...

1920

Et ce n'est pas d'aujourd'hui, ça. Quand je vous dis que l'achigan, c'est vers les années 55 que l'achigan a quitté. Et là, il n'y avait pas rien, il n'y avait pas encore le pont. L'achigan a quitté parce que naturellement la rivière change, le niveau de la rivière change. Il y a toutes sortes d'éléments qui font que ça se modifie. Alors, les poissons se modifient. Comme l'esturgeon, il a changé d'endroit, mais il s'organise assez bien.

1925

Moi, ce que j'en sais pour avoir été toujours sur le bord de la rivière, il y avait le vieux Sylvio L'Archevêque qui faisait la traverse vis-à-vis la rue L'Archevêque, il avait un cœur aussi grand qu'il sacrait, et croyez-moi qu'il sacrait bien. Alors, Sylvio L'Archevêque était un pêcheur émérite, il connaissait très bien le poisson et qui connaissait tous les endroits, et lui suivait à un

1930

moment donné les endroits où le poisson changeait, où le poisson allait frayer ailleurs pour toutes sortes de raisons qu'on méconnaissait.

1935 Il me disait à un moment donné: *Tu vois que la fraie des poissons ne se fait plus à cet endroit, se fait ailleurs cette année.+ On ne savait pas pourquoi. Et à ce moment-là, il n'y avait pas véritablement de changements majeurs. Il n'y avait pas eu, dans les années 50, 55, il n'y avait pas eu de changements majeurs à ce moment-là.

1940 Alors, dans la petite histoire, à un moment donné, de Montréal-Nord et de l'île Jésus, on s'aperçoit qu'il y a eu des changements naturels, qui ne sont pas nécessairement... il y en a qui sont naturels, il y en a qui sont causés aussi par le remblai. Mais les poissons sont toujours assez bien organisés dans ce coin-là. Et c'est plutôt les égouts, le déversement des égouts qui a été épouvantable, vous savez. Parce qu'à un moment donné, un peu partout, il y avait un déversement abusif d'égouts un peu partout sur la rivière.

1945

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Nous vous remercions pour votre témoignage.

1950

M. JEAN-JACQUES LAPIERRE :

Ça vous va, messieurs? Je vous remercie beaucoup. Vous êtes bien gentils.

1955

LE PRÉSIDENT :

Merci. Nous allons maintenant inviter monsieur François Gaudreau de l'Action démocratique du Québec.

1960

M. FRANÇOIS GAUDREAU :

Bonjour!

LE PRÉSIDENT :

1965

Bonjour!

M. FRANÇOIS GAUDREAU :

1970

Je suis accompagné de monsieur Jean Allaire, figure connue de Laval, ainsi que de monsieur Guy Therrien.

Alors, je ne sais pas si on vous a remis le résumé du mémoire? On trouvait que c'était peut-être un peu long. Alors, on a procédé à un résumé.

1975

LE PRÉSIDENT :

Nous avons seulement une copie, bien entendu. Nous allons la conserver précieusement. Nous allons vous laisser aller.

1980

M. FRANÇOIS GAUDREAU :

D'accord.

1985

(L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

LE PRÉSIDENT :

Merci pour votre présentation. Peut-être une petite précision à la fin justement.

1990

Pour ce qui est de la portée du mandat du BAPE, bien entendu, dans la méthodologie d'évaluation des impacts sur l'environnement, les hypothèses de rechange, donc les solutions de rechange sont toujours utilisées effectivement pour comparer: est-ce que la solution proposée est celle de moindre impact, tout en rencontrant les objectifs visés.

1995

Donc, juste pour faire une précision au point de vue méthodologique. Donc, normalement le BAPE va suivre ces aspects-là, bien entendu, également lorsqu'il analyse des dossiers.

2000

M. FRANÇOIS GAUDREAU :

Tout à fait.

LE PRÉSIDENT :

2005

Oui, monsieur Allaire.

M. JEAN ALLAIRE :

2010

Je rajouterais seulement quelques mots, monsieur le président, messieurs les commissaires. Lorsqu'on regarde la géographie de la Ville de Montréal et Laval, on s'aperçoit que les gens qui viennent de Terrebonne ou complètement de l'est sont pris dans un dilemme. Et ce dilemme ne sera pas résolu même avec du transport en commun qui va être, à mon avis, incomplet.

2015

Déjà, les trains ne fournissent pas. Je ne dis pas que ce n'est pas nécessaire. C'est nécessaire. Et les trains ne fournissent pas ou bien ils ne vont pas à un endroit qui est pratique pour les gens pour aller travailler. Ils arrivent, comme vous le savez, dans le centre de la ville.

2020 Alors, les gens qui travaillent dans l'est de la Ville de Montréal vont continuer à prendre leur voiture s'il n'y a pas d'autres solutions.

2025 Or, vous allez me dire, la solution, ce n'est peut-être pas d'augmenter les voitures. Peut-être pas, mais vous ne pourrez pas forcer les gens à ne pas se servir de leur voiture, avec la culture que nous avons à Laval et un peu partout, si à un moment donné il n'y a pas des stationnements incitatifs qui sont organisés par la Ville de Montréal aux têtes de métro, entre autres, pour justement que les gens traversent le pont mais n'aillent pas dans le centre de Montréal.

2030 Personnellement, je prenais dans le passé ma voiture pour aller au métro Henri-Bourassa. Il y avait un stationnement qui était là. Il n'était pas très bien entretenu, on a su par la suite pourquoi parce qu'ils l'ont annulé. Mais je laissais ma voiture là, je sautais dans le métro. Pourquoi? Parce qu'il y avait un stationnement incitatif à cette tête de métro.

2035 Mais si la Ville de Montréal, qui ne veut pas ci, qui ne veut pas ça, continue à fermer des stationnements incitatifs plutôt que d'en ouvrir, ils vont continuer à avoir des voitures en nombre incalculable en plein milieu de Montréal avec toute la pollution que ça va produire.

2040 Alors, moi, je suis inquiet quand on parle seulement d'amélioration du transport en commun. Je suis 100 % pour l'amélioration du transport en commun. Mais c'est un tout, ces choses-là. Et les gens qui vont venir de l'est de Laval ou Terrebonne – pas Repentigny parce qu'ils arrivent par l'autre côté – ils vont prendre le pont, et Montréal doit réaliser qu'elle doit mettre des stationnements incitatifs aux têtes de métro ou autour des ponts pour éviter une affluence dans le centre de Montréal, qui constitue une pollution aggravée.

2045 Je suis très déçu de voir que la Ville de Montréal ne fait que dire non et ferme même, et a fermé, entre autres, le stationnement incitatif derrière la station de métro Henri-Bourassa. C'est très décevant, très décevant.

2050 **LE PRÉSIDENT :**

2055 C'est ça, effectivement, on a pu voir tout à l'heure même encore avec la présentation de la STL, la Société de transport de Laval nous a montré des images origine-destination de ses propres enquêtes, on pouvait voir que les gens de Laval viennent d'une multitude d'endroits pour aller, par exemple, dans l'est de Montréal. Là, on ne parle pas du centre-ville, mais on voyait que les points, les sources, les origines sont très dispersées sur l'île et les destinations le sont tout autant, ce qui fait que c'est évident que, même si on essayait d'agréger ça, on a 10, peut-être 15, 20, 25 points d'origine et on a 20, 25, 30 points de destination aussi. Alors, ça devient effectivement très complexe à gérer par une solution unique. On s'en rend bien compte.

2060 Effectivement aussi sur le stationnement, je ne veux pas blâmer Montréal, mais c'est certain que si le nombre de stationnements s'accroît dans le centre-ville de Montréal, ça veut dire que le signal, c'est-à-dire *je veux plus d'automobilistes+. Si je rajoute 1 000 stationnements d'ici

les 5 prochaines années, la conclusion que j'en arrive, c'est que je veux 1 000 automobilistes de plus dans le centre-ville. Sinon, je ne rajouterais pas des stationnements.

2065

Mais par contre, des fois ça peut être parce que Montréal est régie aussi par des impératifs de compétition à dire: *Bien, là, si je n'autorise pas l'édifice à bureau suivant, il va aller se bâtir ailleurs.+ Donc, la situation est effectivement très complexe pour essayer de dire de quelle façon on en vient à conditionner l'usage de l'automobile ou au moins essayer d'avoir des solutions diversifiées, effectivement.

2070

M. JEAN ALLAIRE :

Si vous me permettez, monsieur le président, vous ne forcerez pas les gens à ne pas aller à Montréal s'ils n'ont pas un moyen pratique de ne pas aller dans le centre de Montréal. C'est clair dans mon esprit, moi. C'est clair.

2075

Les gens de Saint-François, qui veulent aller travailler à Rivière-des-Prairies, sont obligés de passer par Pie IX ou Papineau, puis avec la circulation que vous connaissez. Et ça, ça produit une pollution extraordinaire. S'ils traversaient immédiatement et qu'il y avait une place pour stationner pour aller dans le centre de Montréal, ils ne se serviraient pas de leur voiture. Et les gens qui vont dans l'est de Montréal traverseraient immédiatement sur la 25 et seraient rendus où ils travaillent en faisant beaucoup moins de kilométrage, produisant de la pollution d'autant.

2080

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Une petite question sur le péage. J'aimerais vous entendre plus précisément sur le péage. Parce que dans la page 4 de votre mémoire, la partie longue du mémoire, vous dites que c'est au gouvernement de décider de la tarification et des modalités de réalisation.

2090

Mais dans quelle optique vous voyez que le gouvernement devrait... à ce moment-là, si le gouvernement intervient, par exemple, sur la tarification, ce serait quoi la tarification idéale? Est-ce qu'il devrait moduler ça effectivement en fonction des heures de pointe, le gouvernement imposerait en disant: *À l'heure de pointe, tu charges plus cher. Dans les heures creuses, tu charges moins cher+? Dans quelle optique vous dites ça?

2095

M. FRANÇOIS GAUDREAU :

2100 Pas nécessairement. Ce qu'on veut s'assurer, c'est que le gouvernement soit capable de contrôler ou donner des bornes de contrôle. Parce qu'on ne peut pas laisser injustement un entrepreneur décider du tarif qu'il va facturer sur le pont. Il faut trouver le juste milieu.

2105 Évidemment, je ne connais pas l'achalandage, je n'ai pas ces statistiques-là, je ne suis pas ingénieur non plus, mais il reste qu'il faut s'assurer d'avoir un certain contrôle, de pas permettre à l'entrepreneur d'avoir toute latitude. C'est surtout ça qu'on voulait mentionner.

LE PRÉSIDENT :

2110 Un genre de grille tarifaire, à ce moment-là.

M. FRANÇOIS GAUDREAU :

2115 Tout à fait, une variable qui lui permettrait de réaliser un bénéfice pour couvrir ses frais. Mais il faut quand même qu'il y ait des barèmes pour encadrer l'entrepreneur.

LE PRÉSIDENT :

2120 Et aussi j'avais une question, mais vous avez répondu, sur le transport en commun. Donc, vous dites c'est clair, c'est essentiel, la solution doit être globale et non uniquement axée sur un pont.

M. FRANÇOIS GAUDREAU :

2125 On ne peut pas procéder juste à un pont. C'est-à-dire qu'il y a tellement de choses présentement, on parle de la 30, de la 50, on parle de l'autoroute 25. On parle de plein de choses. C'est toujours par petits bouts, on ne complète jamais rien. Il faut permettre de compléter ces projets-là jusqu'à la fin et il faut s'assurer que le projet soit global.

2130 On parlait du pont de l'autoroute 13 qui pratiquement tout de suite après son ouverture était congestionné. Oui, mais ils ont juste ouvert le pont de la 13, ils n'ont rien offert de services supplémentaires. Il faut offrir des services supplémentaires.

2135 On parle du train de banlieue de Mascouche, qui est un élément important. On parle d'offrir un meilleur transport en commun. Il faut permettre aux autobus d'avoir accès à ce pont-là aisément, facilement pour que les gens sentent qu'on s'occupe du transport dans ce coin-là, dans l'est, surtout dans l'est de Laval.

2140 Évidemment, les ponts sont congestionnés par les gens de la Rive-Nord et on ne pourra pas empêcher le développement ou l'étalement urbain, appelez-le comme vous voulez, mais on ne pourra pas empêcher le développement de la Rive-Nord. Il y a plusieurs contraintes qui font

que les gens vont s'installer à l'extérieur de Montréal, principalement les coûts d'acquisition de maison, les coûts de terrains, les coûts de sécurité, plein de choses. Alors, on ne pourra pas empêcher l'étalement, mais il faut s'assurer d'offrir le maximum d'accessibilité à Montréal pour réduire les temps d'attente sur les ponts, c'est incroyable.

2145

LE PRÉSIDENT :

Oui, monsieur Allaire.

2150

M. JEAN ALLAIRE :

Juste pour terminer sur l'autoroute 13, parce que ça revient comme un mal de dent et on en parle tout le temps. Il ne faut jamais oublier, parce que j'ai vécu, dans une vie antérieure, j'ai vécu les soubresauts de la 13 qui maintenant est bloquée à la 640. Or, la 13 était destinée à aller jusqu'à Mirabel. Alors, vous connaissez la suite. Ça devait faire la jonction avec la 50 et, pour toutes sortes de raisons, je ne veux pas m'étendre là-dessus, ça a été bloqué.

2155

Alors, tout bloque à la 640, c'est clair. Alors qu'on ne vienne pas nous dire toujours la 13, la 13 comme si c'était quelque chose qui est **act of God**. C'était un cas de force majeure. Ça a été fait. Parce que ça a été arrêté, ça a été arrêté par les gouvernements.

2160

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Alors, nous vous remercions pour votre présentation.

2165

M. FRANÇOIS GAUDREAU :

Merci beaucoup.

2170

M. JEAN ALLAIRE :

Merci bien.

LE PRÉSIDENT :

2175

Alors, nous allons maintenant inviter monsieur Stéphane Berthe de la Chambre de commerce de Terrebonne. Alors, bonjour monsieur et à vous la parole.

M. STÉPHANE BERTHE :

2180

Bonjour, monsieur le président, messieurs les commissaires.

(L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

2185

LE PRÉSIDENT :

Merci pour votre présentation. Vous êtes de la région de Terrebonne. Est-ce que vous pourriez nous donner des exemples, par exemple, des relations d'affaires ou commerciales ou industrielles qu'il peut avoir entre la région de Terrebonne, Montréal-Est et aussi la Rive-Sud. Est-ce qu'il y a beaucoup d'interaction du côté de Terrebonne avec ces deux secteurs-là en particulier?

2190

M. STÉPHANE BERTHE :

Exactement, il y a plusieurs interactions entre les commerçants de Terrebonne, de Lanaudière, ainsi qu'avec l'est de la Ville de Montréal, ainsi que toute l'île de Montréal au complet. Même avec la Rive-Sud, il y a plusieurs partenariats. Et puis il y a plusieurs secteurs d'activités de transport qui se fait entre les rive nord et puis rive sud en passant par Montréal aussi. Je n'ai pas les chiffres exacts, malheureusement, de...

2195

2200

LE PRÉSIDENT :

Par exemple, Terrebonne, c'est quoi les principaux centres d'activités? Qu'est-ce qui se fabrique à Terrebonne, par exemple, qui serait susceptible d'être livré à Montréal-Est ou être livré sur la Rive-Sud, par exemple?

2205

M. STÉPHANE BERTHE :

On a un secteur qui développe présentement de hautes technologies et on a un secteur aussi de l'acier qui est très favorable à Terrebonne, dans le nouveau parc industriel Terrebonne Ouest, qui se trouve être des grosses entreprises d'acier qui font du transport, qui doivent passer par Montréal pour aller livrer surtout leur marchandise aux États-Unis. Donc, il y a un gros transport qui se fait de ce niveau-là de la couronne nord, de Terrebonne vers les États-Unis, qu'on se doit de passer et avoir une facilité de traverser vers les États-Unis aussi.

2210

2215

LE PRÉSIDENT :

Donc, les entreprises à ce moment-là vont au-delà de la Rive-Sud, donc vont passer par Lacolle, par les États-Unis. Donc, vous considérez que la 25 permettrait de sauver du temps.

2220

M. STÉPHANE BERTHE :

2225 De rejoindre la boucle, exactement. Puis si je peux parler en considération en connaissance de cause, j'ai une entreprise de transport et de messagerie. Donc, on fait du transport entre la Ville de Terrebonne, Laval, Montréal. On a calculé, grosso modo, qu'on pourrait sauver nous autres mêmes, mon industrie à moi, ma compagnie, entre 200 et 250 kilomètres par jour, qu'on peut sauver par jour de transport. Donc, je fais entre 20 et 30 transports entre Laval, Montréal et puis Terrebonne.

2230 **LE PRÉSIDENT :**

Vous faites de la messagerie.

2235 **M. STÉPHANE BERTHE :**

Messagerie transport.

LE PRÉSIDENT :

2240 Vous pouvez aller à Terrebonne, le centre-ville ou...

M. STÉPHANE BERTHE :

Exactement. Donc, je parle en connaissance de cause.

2245 **LE PRÉSIDENT :**

C'était ça, je voulais voir si vous aviez des petits exemples comme ça à nous donner.

2250 **M. STÉPHANE BERTHE :**

C'en est un.

LE PRÉSIDENT :

2255 Une photo vaut 1 000 mots, comme on dit souvent.

M. STÉPHANE BERTHE :

Exactement.

2260

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Dufour.

2265 **M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Merci, monsieur le président. Il y a combien d'entreprises dans la zone immédiate de Terrebonne, d'entreprises? Et qu'est-ce qui incite les entreprises à s'installer à Terrebonne actuellement ou dans les dernières années?

2270

M. STÉPHANE BERTHE :

Surtout l'acquisition de terrain qui est moins coûteux qu'à Montréal. Donc, on donne des ressources. On donne des infrastructures aux entreprises qui viennent s'installer à Terrebonne. Donc, on leur donne du soutien. Donc, eux autres, par l'entremise aimerait bien avoir un soutien aussi en infrastructures routières aussi à ce niveau-là. Donc, nous autres, on peut leur fournir tout ce qui est infrastructures terrains, ainsi de suite, sauf qu'il reste au gouvernement de donner son aval pour le prolongement de la 25, pour qu'on puisse boucler la boucle.

2275

2280

M. JULES DUFOUR, commissaire :

Il y a combien d'entreprises dans votre zone immédiate qui sont installées dans le parc industriel?

2285

M. STÉPHANE BERTHE :

D'entreprises ou de petites PME ou de travailleurs autonomes, on parle d'à peu près 800 à 1 000 industries qui sont situés à Terrebonne, Mascouche, Lanaudière.

2290

M. JULES DUFOUR, commissaire :

Merci.

2295

M. STÉPHANE BERTHE :

Très bien. Alors, nous vous remercions pour votre présentation.

2300

M. STÉPHANE BERTHE :

Merci infiniment.

LE PRÉSIDENT :

2305 Alors, ceci met fin aux présentations de l'après-midi. Nous avons monsieur Venne du ministère des Transports qui désire faire une rectification. Alors, nous allons inviter monsieur Venne à se présenter à la table des intervenants. Et soit dit en passant, je suis soulagé, monsieur Venne ne désire pas faire une rectification sur des choses que j'ai dites.

2310 Allez-y, monsieur Venne.

M. JACQUES VENNE :

2315 Ce n'est pas grand-chose. Simplement une question que vous avez posée au responsable de Technopole de Laval...

LE PRÉSIDENT :

Oui.

2320 **M. JACQUES VENNE :**

2325 ... vous aviez parlé de saturation à 50 000 véhicules par jour sur le pont, afin d'en venir à une question qui était: *Est-ce qu'on va être obligé de construire des ponts à tous les 10, 15 ans pour satisfaire à cette demande-là, compte tenu que le ministère envisage une saturation du pont à 50 000 véhicules.+

2330 Simplement une correction là-dessus, c'est que le ministère prévoit par ses simulations un débit journalier moyen annuel de l'ordre de 48 à 62 000 véhicules dans ses simulations à 1 \$ pour 2016, et non pas une saturation du pont.

2335 Quand on parle de saturation, strictement, c'est au niveau du débit horaire. On parle de capacité de la route, donc une autoroute à 4 voies, 2 voies par direction, va supporter de l'ordre de 4 400 pour un 2 voies et de 6 900 pour un 3 voies débit/horaire. C'est dans ce sens-là simplement qu'on voulait apporter une rectification pour pas faire penser aux gens qu'effectivement le ministère envisage le pont déjà à saturation en 2016.

LE PRÉSIDENT :

2340 On se comprend bien, je me souviens très bien, monsieur Gilbert avait parlé d'une capacité d'autour de 100 000 véhicules par jour pour le pont, dans ces alentours-là que monsieur Gilbert avait mentionné. Ce que je voulais illustrer, c'est que c'était ça, actuellement à l'ouverture, on prévoit autour de 50 000; mais après ça, au-delà de ça, j'allais plus loin en disant est-ce que...

2345 Parce que vous avez assisté aux audiences comme nous. Encore ici même, à Laval ou à
Montréal, les gens arrivent toujours: *Bien, c'est un cycle.+ Et certains disent: *Bien, c'est un
cycle sans fin qui a débuté avec l'invention de l'automobile et qui va se poursuivre tant qu'il y aura
plus de véhicules.+ Donc, on a quand même deux visions qui s'affrontent. Est-ce qu'il y aura
2350 d'autres ponts qui vont se construire sur la rivière des Prairies? C'est la question sous-jacente à
plusieurs mémoires, vous conviendrez de ça.

M. JACQUES VENNE :

2355 Oui. Simplement pour rappeler que le pont, on le prévoit à péage. Donc, l'augmentation
dont on parle, il faut aussi que le design de l'autoroute qui vous est proposé puisse permettre
d'atteindre ce niveau-là.

2360 Et il faut quand même comprendre que le ministère des Transports vise deux points
précis, c'est un effet direct sur les autres ponts, comme on vous l'a montré dans la présentation,
mais aussi de se garder une marge de manoeuvre. C'est-à-dire que ce pont-là va servir en tout
temps de soupape de sûreté.

2365 Au moment où il va arriver un accident ou un incident majeur sur les autres ponts, c'est
avec justement cette tarification-là, cette fluidité-là qui va assurer sur le pont, par rapport aux
autres ponts, qui va se permettre effectivement d'avoir une soupape qui va lui permettre à ce
moment-là de dévier le trafic pour ce moment-là précis.

2370 C'est dans ce sens-là qu'on vous dit qu'il n'est pas de l'intérêt du ministère des Transports
d'amener ce pont-là à capacité en aucun temps. Et le péage va servir à régulariser ce débit
journalier moyen annuel.

LE PRÉSIDENT :

2375 Est-ce que ce pont-là, autrement dit, pourrait servir, par exemple, pour les véhicules
d'urgence, s'il y a des véhicules ambulanciers qui doivent franchir ce pont-là?

2380 Donc, étant donné que votre objectif, vous nous dites, c'est de maintenir une fluidité par
la modulation du péage, ça voudrait dire qu'il y aura toujours une certaine fluidité acceptable sur
ce pont-là, même en période de pointe, sauf s'il y a un accident, bien entendu. Mais en situation
normale, on s'attend à une fluidité.

2385 Ça voudrait dire que des véhicules d'urgence pourraient avoir une bien meilleure
assurance de pouvoir franchir rapidement la rivière des Prairies que par rapport aux autres ponts
où il y aurait toujours de la congestion à l'heure de pointe.

M. JACQUES VENNE :

Effectivement.

2390 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, ça pourrait être utilisé, réservé comme ça.

2395 **M. JACQUES VENNE :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

2400 Je vous remercie pour la précision.

M. JACQUES VENNE :

Merci.

2405

LE PRÉSIDENT :

Alors, ceci met fin à la séance de cet après-midi. Je vous rappelle que nous allons poursuivre nos travaux ce soir à compter de 19 h. Alors, entre-temps, je vais vous souhaiter un bon dîner et nous nous revoyons tout à l'heure.

2410

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.

2415

Et, j'ai signé :

2420 _____
LISE MAISONNEUVE, s.o.