

**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 7**

Séance tenue le 22 juin 2005, à 19 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 :	
SERGE RAYMOND	1
NORMAND LEGAULT	5
VILLE DE LAVAL	
GILLES VAILLANCOURT	11
REGROUPEMENT DES ENTREPRISES PARC INDUSTRIEL AUTOROUTE 25-LAVAL	
CHRISTIAN ÉLIE	28
STÉPHANE BOURGAULT ET MARIE-ÈVE ÉLIE	32
PIERRE GOBEIL.....	37
TABLE RÉGIONALE DE CONCERTATION DES AÎNÉS DE LAVAL	
GILLES FOURNIER	39
TABLE D'AMÉNAGEMENT DU QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE	
NORMAND ROBERT, DANIEL VANIER, PIERRE BRISSET	41
ÉCHANGE GARDIENNAGE DES MOULINS	
GENEVIÈVE PARIS.....	53
FÉDÉRATION DE L'UPA OUTAOUAIS-LAURENTIDES ET FÉDÉRATION DE L'UPA LANAUDIÈRE	
RICHARD MAHEU, GILBERT MATHIEU	56
FRANÇOIS CARON.....	63

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5

Mesdames et messieurs, bonsoir et bienvenue à cette troisième séance de la deuxième partie de l'audience publique qui se tient à Laval concernant le projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa.

10

Ce soir, nous allons poursuivre l'audition des mémoires de personnes qui désirent les présenter devant la commission. La façon que nous allons fonctionner, nous avons des personnes inscrites à notre registre, que nous allons appeler à tour de rôle. Ce que nous demandons aux gens, particulièrement dans le cas de mémoire volumineux, c'est de tenter d'en faire une synthèse à l'intérieur de 15 minutes et, suite à cela, s'il y a lieu, la commission pourra faire un échange en adressant quelques questions au présentateur du mémoire.

15

Je vous rappelle que la commission a pris connaissance, a lu l'ensemble des mémoires qu'elle a reçus. C'est pour ça que nous demandons aux gens de pouvoir en faire une synthèse et ceci, afin de pouvoir permettre à la douzaine d'intervenants qui va présenter des mémoires de pouvoir les présenter, surtout dans le cas des dernières personnes, à une heure pas trop tardive.

20

Alors, sans plus tarder, nous allons appeler la première personne qui est monsieur Serge Raymond. Bonsoir, monsieur!

25

M. SERGE RAYMOND :

Bonsoir!

LE PRÉSIDENT :

30

À vous la parole.

M. SERGE RAYMOND :

35

Merci. Monsieur Michel Germain, président, monsieur Jules Dufour, commissaire, et monsieur Mamadou Lamine Sane, commissaire, mesdames, messieurs, bonsoir! Mon nom est Serge Raymond, je suis résidant lavallois depuis 15 ans et président du Comité des citoyens de Val des Arbres regroupant près de 13 500 citoyens lavallois.

40

Dans un premier temps, je tiens à vous remercier de cette tribune afin de partager mon

opinion. Dans le cadre de ce projet, ma réflexion a été basée sur la question suivante: quel est le motif qui nous pousse à construire des ponts autour de l'île de Montréal?

45 Je vous présenterai donc trois sujets en quoi j'attirerais votre attention. Donc, le premier serait au niveau de la pollution, le deuxième au niveau de l'étouffement urbain de la Ville, le troisième pour l'isolement de la Ville par le progrès.

50 Au niveau de la pollution, comme vous le savez sans doute, l'automobile a fait son apparition au début du 20e siècle et, au départ, ce ne sont que les personnes les plus fortunées qui pouvaient s'en procurer une. Aujourd'hui, de plus en plus de gens ont accès à ce moyen de transport avec le nombre sans cesse grandissant de voitures. Des problèmes d'embouteillage surviennent.

55 Le fait qu'à tous les matins et au retour en fin de journées des milliers d'autos se suivent à la queue leu leu, que ce soit sur la 25, le boulevard Lévesque, le boulevard Henri-Bourassa, sur la 20 ou sur les autres grandes artères, soit pour y travailler ou toute autre raison, ça crée en sorte non seulement une pollution en gaz carbonique, mais également du temps perdu pour les automobilistes. Multipliez cette consommation en litres d'essence et en temps par le nombre de véhicules, et vous constaterez avec moi que cela est très dispendieux pour le contribuable et très polluant pour l'environnement.

60 Avec ce projet de prolongement, la congestion diminuera de beaucoup. Les automobilistes seront plus dispersés, ce qui amènera une circulation beaucoup plus fluide. Le parcours sera moins long en termes de kilométrage et de temps. La proportion de minutes consacrées sur les routes diminuera considérablement.

70 Grâce à la construction de ce pont, les gens auront entre autres plus de temps à passer avec leur famille et moins de minutes seront perdues inutilement. À la place de prendre une heure dans les embouteillages, les parents pourront prendre ce temps et le consacrer davantage à jouer avec leurs enfants. De plus, la sécurité des rues du nord-est de Montréal sera améliorée. En ce moment, les gens n'ont pas le choix d'emprunter les artères résidentielles et commerciales, car il n'y a pas d'autre chemin.

75 Au deuxième point, c'est l'étouffement urbain de la Ville. Durant ces congestions, le fait que les gens ne peuvent rentrer ou sortir aisément de Montréal est un problème en soi. Il y a tellement de voitures aux heures de pointe que les risques d'accident tant pour les piétons que pour les automobilistes augmentent énormément.

80 Si les gens désirent s'établir dans cette métropole afin d'éviter ces congestions, cela amènerait avec le temps le caractère de la surpopulation. Espérons qu'on ne pourra jamais les

entasser comme dans les pays asiatiques, par exemple. Ce ne sera pas en construisant ce genre d'habitation à condos multiples que l'on attirera des jeunes familles à Montréal.

85 Quels sont les palliatifs pour ces jeunes familles où le coût d'une maison, même d'un loyer, est prohibitif? À mon sens, ce schéma urbain est inacceptable dans le siècle aujourd'hui où nous prônons quand même les espaces verts.

90 Au niveau de l'isolement de la Ville par le progrès, le progrès pour moi me porte à croire à une certaine comparaison, tel un train qui souvent peut être comparé au TGV, le train de grande vitesse. Vous ne pourrez l'arrêter car il poursuit sa route. À mon avis, en ne fournissant pas des outils et les accessoires envers les citoyens de l'extérieur, la Ville va tout droit vers un isolement.

95 Les automobilistes et les compagnies de transport qui ne peuvent entrer ou sortir facilement de l'île, qui, somme toute, en analysant les coûts rattachés à cette mobilité restreinte, vont exiger un supplément pour se rendre sur l'île. Dans cette compétitivité accrue, les compagnies fournisseurs de produits ou services vont tenter de s'établir à l'extérieur de l'île de Montréal afin de minimiser leurs coûts. De plus, pour les employés, considérons que c'est un avantage. Donc, la métropole risquera de perdre à la fois les entreprises et les travailleurs.

100 En conclusion, je crois que l'île de Montréal devrait, au contraire, rendre plus accessible sa Ville aux citoyens, non seulement ceux de Montréal mais des banlieues également en permettant une circulation fluide pour inviter les grandes compagnies à s'y établir. Pour ce faire, on doit construire des routes et des ponts en améliorant le prolongement du réseau routier pour permettre, entre autres, l'intégration du transport en commun.

105 Si j'ai le choix de prendre un train ou un autobus le matin pour me rendre au boulot, et je n'ai pas la foulée des individus sur moi, sachez que j'en serai le premier à l'utiliser.

110 Il faut aussi regarder la réalité. Même en plein jour, vous n'êtes pas capable de circuler sur le boulevard métropolitain ou Décarie. Est-ce quand même normal? Je ne crois pas. Pour ces motifs, il est de plus en plus urgent que nos élus s'attellent à rendre l'île accessible et ce, le plus facilement possible pour qu'enfin Montréal devienne une ville où nous, les banlieusards et les propriétaires de compagnie de transport, ne vivent pas un cauchemar lorsque l'on doit s'y rendre, mais plutôt profiter de ses atouts.

115 En conséquence et pour ces motifs, je suis en accord avec le projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa d'une longueur de 7.2 kilomètres qui sera de type rural à Laval et de type urbain à Montréal, qui plus est, permettra de diminuer la congestion et sécuriserait aussi les rues de Montréal. Et ce grand chantier de

120 construction nécessiterait beaucoup de main-d'oeuvre. Merci.

LE PRÉSIDENT :

125 Merci pour votre témoignage. J'aurais une question. Vous parlez notamment de la qualité de vie. Dans les audiences qu'on a eues notamment à Montréal la semaine passée, aussi quelques citoyens sont venus ici même à Laval, hier ou cet après-midi, bon, il y a des gens qui nous parlent aussi disons la qualité de vie du centre-ville versus la circulation dense d'automobiles que nous avons dans le centre-ville. Ça fait que c'est un peu comme disons deux points de vue qui nous sont exprimés régulièrement, soit par les partisans du projet d'un côté et par les
130 opposants d'un autre côté.

Dans votre optique à vous, en tant que citoyen, de quelle façon on peut chercher à essayer de concilier les deux points de vue? Est-ce que c'est en disant, bien, on va essayer quand même de donner l'emphase sur le transport en commun dans le futur pour accroître la part
135 modale du transport en commun? Comment est-ce que vous voyez ça? Est-ce que vous voyez une opposition entre la banlieue et le centre-ville de Montréal? Ou on peut éventuellement réussir à travailler ensemble?

M. SERGE RAYMOND :

140 Bien, c'est sûr que je le verrais sur deux axes. Vous avez au niveau du transport routier pour les véhicules qui, eux, permettraient que ce soit plus facile de se transporter de Montréal-Laval, puis même de la Rive-Sud puis monter jusqu'à Laval sur la Rive-Nord. Et aussi de prendre peut-être l'intégration du transport en commun aussi qui serait quand même intéressant. Donc, ça
145 diminuerait sûrement les coûts au niveau du transport routier.

Au niveau de la qualité, c'est plus que je le mise plus sur le temps, monsieur Germain, c'est plus au niveau du temps que les gens puissent passer justement avec leur famille. C'est le temps des gens de l'est qui doivent s'en revenir vers Pie IX pour aller à Montréal. Donc, tout ce
150 temps-là qui est comme doublé, perdu, pourrait être justement récupéré de cette façon-là. Ça fait que ça pourrait être pallié à ce mode-là.

LE PRÉSIDENT :

155 Très bien. Je vous remercie.

M. SERGE RAYMOND :

160 Merci.

LE PRÉSIDENT :

Nous allons inviter monsieur Gilles Vaillancourt de la Ville de Laval. Est-il arrivé? Il n'est pas encore arrivé. Donc, nous allons revenir à monsieur Vaillancourt tout à l'heure.

165

Nous avons monsieur Normand Legault. Bonsoir, monsieur Legault!

M. NORMAND LEGAULT :

170

Bonsoir, monsieur le président!

LE PRÉSIDENT :

À vous la parole.

175

M. NORMAND LEGAULT :

Bonsoir, messieurs les commissaires, aussi. Je suis producteur agricole et puis je vais me permettre de lire mon document. J'en ai fait un résumé quand même parce qu'il était quand même assez imposant.

180

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase à la page 2: *Bien que l'on puisse (...)

185

Fin de la phrase à la page 7: (...) 6 250 hectares.+

Je pourrais vous remettre les documents, ce sont des annexes qui sont dans le projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement.

190

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

Je vous remercie de m'avoir permis d'en faire la présentation.

LE PRÉSIDENT :

195

Merci pour votre présentation. J'ai deux questions de mon côté. À la page 7 de votre mémoire, troisième paragraphe, vous dites:

200 *Considérant le dynamisme du secteur agricole, il faut compenser ces pertes de superficie dans le cadre du Plan de développement durable.*

205 Vous faites référence à des pertes de superficie attribuables à l'entrée de l'infrastructure de 45-46 hectares en zone agricole permanente du territoire de Laval. Pouvez-vous nous donner des précisions? Ça, ce sont des terres qui sont en zone verte actuellement d'après vous et qui feraient l'objet de transformation, d'une modification due aux travaux du prolongement de l'autoroute.

M. NORMAND LEGAULT :

210 Ce que j'ai compris – c'est une question que j'ai posée au promoteur – et c'est eux autres qui m'ont fourni le document en précisant qu'il y avait 45.99. Je présume que lors des premières consultations, on ne le retrouvait pas ce montant-là. Je ne sais pas s'ils ont été obligés de modifier en fonction des bretelles ou du circuit peut-être pour le transport des autobus. C'est qu'on précisait là-dedans, selon le promoteur toujours, qu'il y aurait 45.99 hectares qui est
215 présentement en zone agricole permanente. Je vous dis, c'est sous toutes réserves, c'est les documents qui ont été fournis par le promoteur.

LE PRÉSIDENT :

220 Parce que hier on a eu une rectification à ce sujet-là hier par un représentant du ministère des Transports, qui a apporté certaines nuances, que c'était des terrains qui étaient déjà en propriété du ministère des Transports et il nous a parlé de quelque chose comme de 14 hectares et éventuellement... c'était monsieur Venne, hier, on l'avait vu en première partie d'audience, peut-être que monsieur Venne pourra venir tantôt faire une précision sur ces hectares.

225 **M. NORMAND LEGAULT :**

Comme je vous dis, c'est selon les données du ministère là-dessus.

230 **LE PRÉSIDENT :**

235 Pour qu'on comprenne bien. Compte tenu de la rectification, je veux être sûr de bien comprendre effectivement ce qu'ils vous ont dit au mois de mai. Et, hier, monsieur Venne a fait une rectification sur des choses que moi j'avais dites. Ça fait que je pense que ça vaut la peine peut-être que monsieur Venne puisse revenir sur ce point-là en fin de soirée pour qu'on puisse comprendre.

M. NORMAND LEGAULT :

240 Je comprends très bien, parce que dans les documents d'origine de 2002, on ne retrouvait pas directement. On disait des terres qui étaient en culture, mais on ne disait pas nécessairement qui étaient en zone agricole permanente. C'est pour ça que je suis bien d'accord avec vous, s'il y a des précisions à apporter là-dessus, je vais bien les accepter.

245 **LE PRÉSIDENT :**

À savoir, est-ce que ça gruge la zone agricole ou pas, il faudrait que ce soit clair et sans équivoque.

250 **M. NORMAND LEGAULT :**

Je suis entièrement d'accord avec vous. Moi, j'ai compris comme quoi c'était en zone agricole permanente dans ce sens-là. Donc, il faudrait qu'ils fassent une demande au niveau de la Commission pour pouvoir l'utiliser dans le fond. C'est comme ça que je l'ai compris. C'est pour
255 ça que je l'ai écrit dans cette manière-là. S'il y a des corrections à apporter, je vais bien les recevoir.

LE PRÉSIDENT :

260 Parce que moi aussi, c'était dans mon esprit aussi, monsieur Venne avait fait une rectification. Ça fait qu'il pourra venir en fin de soirée pour me corriger encore.

Monsieur Dufour?

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

Merci, monsieur le président. Merci, monsieur Legault, pour votre présentation. Vous dites à la page 3 dans votre mémoire:

270 *Depuis toujours, l'urbanisation est l'impact négatif le plus important pour la pérennité pour le développement de la culture maraîchère.*

Est-ce que actuellement dans la zone agricole permanente, est-ce qu'il y aurait des pressions disons spéculatives sur certains terrains? Est-ce qu'il y aurait des terrains vacants? Il
275 n'est pas supposé en avoir, mais est-ce que ça se manifeste ou ça s'est manifesté au cours des peut-être derniers cinq ans?

M. NORMAND LEGAULT :

280 C'est sûr qu'il y en a toujours des pressions. Puis l'être humain étant ce qu'il est, il y en aura toujours. Moi, je faisais référence là-dedans, ça fait plusieurs générations que nous sommes producteurs agricoles, puis je sais que dans le quartier Saint-Michel et quartier Saint-Léonard, c'était le jardin des terres en production terre noire organique autrefois.

285 Et c'est en ce sens-là que j'expliquais quand même que l'urbanisation repousse toujours les producteurs plus loin que ce qu'ils avaient déjà. Parce que les terres les plus fertiles, même mes grands-parents cultivaient autrefois sur Côte-des-Neiges, puis c'était quand même déjà en partant plus productif que ce qu'on a présentement. Ça ne veut pas dire qu'on ne peut pas produire. On ne pourra pas produire plus loin. Mais à chaque fois, on s'en va dans des terres qui
290 sont en partant moins productives que celles d'origine. Et c'est pour ça que je l'exprimais dans le sens général. Mais je peux vous dire qu'il y a quand même des pressions.

C'est toujours intéressant d'aller dans des terrains où ce que, en partant, c'est moins cher acheter pour pouvoir faire des usages non agricoles. Mais on ne peut pas empêcher personne
295 d'acheter. On est dans un pays qui a une liberté, ça fait que n'importe qui peut acheter. Et une fois qu'il a acheté, bien, c'est de voir les desseins derrière, qu'est-ce qu'il veut en faire. Et c'est ça qu'on ne peut pas malheureusement contrer.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

300 D'accord. Merci beaucoup, monsieur Legault.

M. MAMADOU LAMINE SANE, commissaire :

305 Merci. Moi, je veux poser une question, dans votre mémoire à la page 5, vous avez noté ceci:

*Un protocole d'entente entre Ville de Laval et la MRC Laval et le Syndicat de l'UPA de Laval a été conclu pour éviter les contestations continues des promoteurs auprès de la
310 Commission de protection du territoire agricole du Québec. Ces demandes visaient des lotissements pour la constructions de projets résidentiels...*

En fait, ma question est qu'on aurait appris que l'entente a permis de préserver ces zones agricoles. Et je voudrais quand même que vous essayiez de nous expliquer si cette entente, en
315 fait, n'a pas atteint ses objectifs par rapport à ce que vous mentionnez ou bien vous l'avez interprété d'une autre manière?

M. NORMAND LEGAULT :

320 Non, j'interprète nullement d'une autre manière. C'est que malgré cette entente-là, je
veux vous faire comprendre qu'il y a quand même présentement plus de 4 000 hectares de terre
vacants pour la construction résidentielle, commerciale ou autre. Et les pressions sont quand
même toujours là pour faire des usages non agricoles en zone agricole.

325 Ce que je veux en venir, c'est important et c'était nécessaire à l'époque, cette entente-là.
Mais ce que je veux vous dire, c'est qu'on a déjà des demandes d'usages non agricoles en zone
agricole – j'en ai cité un cas, il en existe autres places aussi sur la CMM que je voulais vous
donner les documents – mais je veux dire que ce n'est pas parce qu'on a un protocole, que les
pressions ne seront pas là dans le futur. C'est ça qu'il faut être conscient aussi. Je ne sais pas si
330 ça répond à votre question?

M. MAMADOU LAMINE SANE, commissaire :

Oui, ça répond, merci.

335

LE PRÉSIDENT :

J'aurais une autre question. En page 11 de votre mémoire où vous parlez de la circulation
locale, montée Masson et la montée Saint-François, là vous semblez être plus préoccupé par
340 l'heure de pointe du soir. La pointe du matin, est-ce qu'il y a du débordement?

M. NORMAND LEGAULT :

À ma connaissance, en tout cas pour la montée Masson, je ne vis pas là, moi, je vis en
345 bordure de la montée Sainte-Marie, le débordement, il est beaucoup plus allongé qu'on ne le
remarque pas ou très difficilement. Et je peux vous dire par expérience, avec la venue de la 335
qui a été quand même un effet très positif côté La Cité, la circulation sur le boulevard des
Laurentides, bien, on remarque déjà que la congestion va jusqu'à la 440 déjà pour aller à Bois-
des-Filion. Et c'est pour ça que je me pose la question.

350

Je vois certains soirs, où ce qu'il y a eu entre autres quand le pont de Terrebonne a été
fermé à cause d'un pilier qui a été déplacé, il y avait une congestion épouvantable. Ça fait que je
me pose la question. On n'augmente pas le goulot mais on veut... c'est par fluidité. Et, moi, je
veux bien comprendre, puis je suis bien d'accord avec le projet, c'est pour augmenter la fluidité.

355

Est-ce qu'en faisant le pont pour l'heure de pointe du soir, est-ce qu'on va augmenter la

fluidité pour le retour? Si, selon moi, on ne réussit pas à en faire la démonstration, je n'en suis pas convaincu. Et malheureusement, je n'ai pas pu avoir les réponses là-dessus du promoteur.

360 **LE PRÉSIDENT :**

À ce stade-ci, c'est une crainte que les débordements s'accroissent avec la réalisation du projet.

365 **M. NORMAND LEGAULT :**

C'est inévitable. Je pense qu'il n'y a personne qui aime ça attendre. Moi, j'ai à utiliser le pont Papineau tous les matins, parce que je fais une cueillette du matin et je vais la livrer dans l'heure ou la demi-heure suivante. Puis je remarque, puis je tiens à vous préciser qu'à partir de bientôt la fête de la Saint-Jean-Baptiste à aller au premier lundi de septembre, la Fête du travail, il y a une fluidité vraiment beaucoup plus grande sur le pont Papineau.

Je peux comprendre que peut-être ça correspond avec une manière de fonctionner, mais je me demande, est-ce que ça ne serait peut-être pas mieux de travailler à diminuer l'achalandage et cela augmenterait la fluidité? Je ne peux pas parler du soir parce qu'à un moment donné, je travaille dans le champ. Mais, moi, je le vis à tous les matins.

Puis je peux vous dire qu'à partir de la semaine prochaine, je vais pouvoir passer à peu près avec 5 à 10 minutes d'attente sur le tablier ou rendu à Henri-Bourassa, comme les fins de semaine, contrairement à quand j'ai commencé vers le 15 de mai à faire mes livraisons, où ce que j'avais, comme je dis, si je ne partais pas à 6 h 30 dépendamment de ma cueillette, bien, là, j'étais pas capable de passer avant... des fois, ça me prend 45 minutes, une heure de circulation.

385 **LE PRÉSIDENT :**

Les vacances annuelles ont un impact, c'est ça.

390 **M. NORMAND LEGAULT :**

Les vacances scolaires. Un grand impact. Ça, je peux vous le dire tout de suite. Et c'est une manifestation de l'étalement urbain. On voit des autobus apporter des étudiants des écoles en bordure de Papineau. Je les vois déverser, écoute, on a le temps, on avance à une vitesse qui nous permet d'observer. Et c'est dans ce sens-là que je me demande, est-ce qu'il n'y aurait pas un moyen autre avant d'en arriver à faire le pont pour peut-être augmenter la fluidité et dans tous les sens. C'est ça mon questionnement.

LE PRÉSIDENT :

400 Très bien. Nous vous remercions pour votre mémoire.

Maintenant, nous allons inviter monsieur Gilles Vaillancourt de la Ville de Laval.

M. GILLES VAILLANCOURT :

405

Messieurs les commissaires, d'abord dans un premier temps, je vous remercie beaucoup de l'occasion que vous nous donnez de nous faire entendre sur ce projet, projet que nous attendons depuis très longtemps. Je m'excuse d'avoir manqué mon heure de rendez-vous et j'apprécie la flexibilité qui vous permet de m'accueillir un peu plus tard.

410

Je voudrais prendre quelques mots avant de rentrer dans le vif du sujet pour non pas contrarier mon bon ami monsieur Legault mais apporter certaines précisions.

415 La Ville de Laval, en 88, s'est entendue pour l'établissement, avec ses producteurs agricoles, d'une zone agricole à caractère permanent. Et, depuis 88, dans toute la région métropolitaine de Montréal et dans tout le Québec, c'est la seule ville qui n'a pas accepté les demandes de dézonage et qui n'a évidemment pas accompagné aucun promoteur qui s'est présenté devant la Commission. Quand il y a eu besoin de petits ajustements de zone, ça a toujours été fait de façon consensuelle.

420

Ce que j'ai entendu avant moi fait en sorte que je suis arrivé à comprendre que l'entente de 88, qui a établi une zone agricole à caractère permanent, qui nous a amenés éventuellement à former une corporation AGRIL, qui a fait l'acquisition de propriétés subdivisées en zone agricole permanente, remembre les terres et finalement donne des résultats intéressants. Et au cours des prochains jours d'ailleurs, j'aurai le plaisir d'annoncer, de concert avec AGRIL, l'acquisition de terres non cultivées en zone agricole qui seront retournées et c'est l'objet.

425

430 Deuxièmement, nous venons d'adopter une autre fois – et c'est la deuxième ou la troisième fois depuis 88 – notre schéma d'aménagement et j'ai fait des consultations publiques sur l'ensemble du territoire et, chaque fois, quand des gens se sont présentés en disant: *Mais vous maintenez la zone agricole dans son intégralité+, j'ai dit: *Oui, c'est notre décision et nous n'allons pas changer ça.+

435

Mais il faudrait aussi qu'on comprenne que le territoire blanc, je n'ai pas eu de demande des agriculteurs pour le reprendre et le rezoner vert. Et ce que j'ai entendu un peu avant moi m'a laissé entrevoir qu'il y a des gens qui, finalement, considéreraient que la zone agricole permanente devrait être agrandie de la zone blanche. On ne peut pas la calculer deux fois en

disant qu'il y a tant d'hectares de développement encore en zone blanche et prétendre qu'elle serait réservée à l'agriculture.

440

Ceci étant dit, si vous regardez aussi la statistique, et vous pourrez le constater au ministère de l'Agriculture, la production agricole à Laval n'est pas en diminution en termes de dollar exprimé, bien au contraire. Laval est toujours la capitale de l'horticulture et n'est pas à la veille d'être détrônée. Et je pense que le dossier que nous avons – et vous pouvez en parler avec la Commission de protection du territoire agricole – auprès d'eux fait en sorte que nous sommes à peu près la seule municipalité au Québec qui a respecté le plan qu'elle avait convenu avec ses agriculteurs et qu'elle ne l'a jamais triché.

445

Si vous me permettez maintenant, je vais revenir au projet. Ce projet s'inscrit dans une planification beaucoup plus vaste qui a été élaborée depuis de nombreuses années et vise tout simplement à compléter le réseau de transport de la grande région métropolitaine et à le doter des caractéristiques d'accessibilité et de performance compatibles avec les exigences de la réalité actuelle.

450

Depuis maintenant plus d'un mois, vous entendez diverses prises de position sur la pertinence ou la non-pertinence de compléter ce petit segment d'autoroute.

455

Je voudrais d'abord vous en tracer l'historique et de vous rappeler aussi sa pertinence.

À la fin des années 60 – et à la fin des années 60, on parle des années 68, 69 – le ministère des Transports du Québec a inclus dans son plan de transport de la région métropolitaine, le parachèvement de l'autoroute 25 afin de relier les tronçons déjà existants à Montréal et au nord de Laval.

460

Et dès le mois d'août 74, le gouvernement a exproprié les terrains requis pour les emprises nécessaires à la réalisation de ce projet et les autres emprises requises pour d'autres sections d'autoroute qui, elles, sont maintenant réalisées.

465

La Ville de Laval, qui a été créée en 65 – et finalement, la Ville de Laval, c'est la seule ville qui a été créée de façon récente, on a consolidé Sherbrooke, mais Sherbrooke était une ville existante, on a consolidé Longueuil, c'était une ville existante, mais il y a une seule ville au Québec qui a été créée dans le dernier siècle – la Ville de Laval a été créée en 65 et en 70, elle a adopté son premier schéma d'aménagement et, conséquemment, elle a tenu compte des décisions que les gouvernements avaient prises à la fin des années 60 et elle a inclus dans son schéma le réseau autoroutier que lui proposait le gouvernement.

470

475

Chaque fois que la Ville de Laval et la MRC de Laval ont fait à différentes étapes leur

révision de ces schémas, nous avons toujours tenu compte des propositions gouvernementales relativement au réseau autoroutier supérieur devant couvrir notre territoire.

480

La Ville a donc conçu son réseau interne en fonction du réseau supérieur que nous a proposé le gouvernement. Et c'est ainsi qu'à l'origine, nous n'avions que l'autoroute 15 qui existait au départ, mais que sont venues se rajouter l'autoroute 13, l'autoroute 19, la 440 qui rejoint la section nord de la 25 vers la 640.

485

Encore récemment, la Communauté métropolitaine de Montréal a adopté de façon unanime son projet de schéma métropolitain d'aménagement et de développement. Ce projet, qui est présentement en consultation auprès des citoyens, prévoit le prolongement de la 25.

490

D'ailleurs, autant le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal, produit par le MTQ en 2000, que le Cadre d'aménagement et d'orientations du gouvernement de la région métropolitaine de Montréal en 2001, que le règlement de contrôle intérimaire de la CMM en 2003 et son projet de règlement sur l'identification du réseau artériel métropolitain de la Communauté métropolitaine, ça a toujours inclus le prolongement de la 25 dans les orientations.

495

Les différents gouvernements, les différents ministres des Transports, qui ont déposé des plans de transport – et là, je pourrais remonter aussi loin que monsieur de Belval à l'occasion du gouvernement de monsieur Lévesque – qui ont déposé des plans de transport sur la région métropolitaine de Montréal, n'ont jamais fait disparaître ni enlever toutes ces sections proposées en ce qui concerne le territoire de Laval.

500

Récemment, le gouvernement a prolongé une partie de la 19 vers le nord, dans l'emprise de la 19, qu'il a modestement appelée la 335, mais ne nous leurrions pas, il s'agit bien du prolongement de la 19.

505

Le gouvernement a aussi prolongé le boulevard Pie IX en autoroute pour rejoindre la 440, de la même façon qu'il a prolongé Papineau sur notre territoire en autoroute.

510

Et je vous dirais que si on fait une comparaison avec la Rive-Sud, les Lavallois subissent un préjudice relativement sérieux, puisque leurs routes leur appartiennent toutes, à l'exception du réseau autoroutier. Ils ont donc l'obligation de faire circuler tout le monde chez eux d'abord et avant tout. Et que l'absence d'un lien important autoroutier... parce que si vous comparez entre autres avec son corollaire sur la Rive-Sud, le boulevard Taschereau est toujours entretenu par la province et le chemin qui mène... et vous avez deux autres routes provinciales qui sont encore entretenues par la province pendant que les Lavallois entretiennent toutes les autres routes qui

515

la traversent, à l'exception bien évidemment des autoroutes, ce que ne fait pas non plus Longueuil.

520 Aujourd'hui, il ne s'agit pas de construire une nouvelle autoroute. Il faut aussi rappeler que du côté de Montréal, on a prolongé la 25 de la 440 jusqu'à Henri-Bourassa. Les citoyens de Saint-Léonard, ceux de Montréal-Nord vivent actuellement une pollution supplémentaire, tout simplement parce que ce bout de route n'a pas encore été complété. Et allez demander aux gens de Montréal-Nord, ceux qui vivent entre autres sur Henri-Bourassa et sur les autres boulevards, 525 qui sont devenus en quelque sorte la voie de contournement, quelle situation ils vivent maintenant que Henri-Bourassa a été reliée et modernisée et reliée à ce bout d'autoroute.

 Alors, ce tronçon de quelque 7 kilomètres permettrait tout simplement de compléter cet ensemble routier essentiel à une circulation plus fluide, permettant de désengorger le réseau 530 métropolitain.

 Le tronçon dont il est question tire son origine des besoins de détourner de l'autoroute 40 un certain nombre d'automobiles, de camions qui se dirigent vers l'ouest et qui stagnent à cause des embouteillages. Et ça permettrait aussi à un certain nombre d'automobiles et de camions 535 venant du nord de transiter directement vers le sud sans avoir à engorger davantage le réseau montréalais, résidentiel en particulier, qui est déjà extrêmement surchargé.

 Selon nous, le projet à l'étude apporte des solutions à une situation que l'on peut constater tous les jours aux heures de pointe où des milliers d'automobilistes effectuent du surplace pendant 540 des périodes de plus en plus longues.

 La réalisation de ce projet permettrait des économies de temps, d'énergie, d'argent. On parle ici de 50 millions de kilomètres parcourus en moins à chaque année. C'est énorme. De 30 millions d'heures d'attente qui seraient éliminées. Imaginez-vous au niveau de la conciliation 545 travail-famille, les travailleurs qui perdent leur temps dans des embouteillages inutiles.

 Le temps perdu ne revient pas et il exerce une influence importante sur la vie des gens. L'objectif du projet est donc de le rendre fonctionnel, de soulager l'autoroute 40 et de donner à l'est 550 de Montréal, comme à l'est de Laval, et comme à l'est de la région nord, un réseau plus performant, et d'apporter finalement un traitement équitable par rapport à ceux qui habitent l'ouest de la région.

 Ça permettrait aussi de rendre plus fluides les grandes artères de l'île de Montréal en détournant, je vous l'ai dit, les camions qui sont actuellement en transit. 555

 La population en a vraiment besoin. Les entreprises en ont besoin. Toutes les données

dont nous disposons nous démontrent la nécessité de compléter ce travail entrepris il y a près de 40 ans.

560 Comme vous avez pu le constater à l'occasion de la présentation du mémoire du Regroupement pour le pont de la 25, le sondage effectué auprès de la population de tout le secteur est de la région métropolitaine démontre de façon non équivoque un appui massif, je dirais une demande pressante, au parachèvement.

565 Quand 87,6 % des résidents de la région de l'est de Laval, 85,4 % des résidents de la couronne nord-est et 82,9 % des résidents de l'est de l'île de Montréal se manifestent de cette façon, quand tous les élus représentant cette même population se déclarent en accord avec leurs commettants, on peut bien se demander quel genre d'appui supplémentaire il faut obtenir pour que leurs voix soient finalement entendues.

570 Ceux et celles qui ont choisi d'établir leur demeure ou leur entreprise dans ces régions ont droit aux mêmes services, aux mêmes opportunités que les autres citoyens. Ils doivent donc pouvoir bénéficier d'un traitement égal à celui qui est fait pour les autres secteurs, un traitement qui soit équitable.

575 Vous savez, présentement, quand je regarde la situation de Laval et de la Rive-Nord, nous avons des échanges économiques importants et sociaux importants avec la Rive-Nord. Et pour faire ces échanges-là, nous bénéficions toujours de 7 ponts dont un sera au cours des prochains mois modernisé et élargi, le vieux pont de Terrebonne.

580 Mais nous avons beaucoup plus d'échanges encore avec nos voisins du sud qui sont l'île de Montréal. Et pour ce faire, nous n'avons que 6 ponts. À l'évidence même, il en manque un.

585 Un pont, c'est un lien routier, c'est le passage d'un lieu à un autre, mais c'est surtout un moyen de communication entre des personnes, des entreprises, un moyen d'échange à la fois sur le plan social et sur le plan économique extrêmement important.

590 Depuis plusieurs années, tous les intervenants de la grande région de Montréal travaillent de concert pour que la région métropolitaine prenne sa place dans l'économie mondiale. Et nous avons là un projet qui justement permet l'intégration nécessaire à ce positionnement.

Est-ce que nous oublions que le parachèvement de la 25 vise d'abord à désengorger le réseau routier métropolitain et à désenclaver les secteurs habités dans l'est de cette même

595 région? Est-ce que toutes les rencontres, tous les discours sur l'importance de cette grande région ne doivent s'appliquer que d'une façon unilatérale?

600 Soyons clairs. Le parachèvement de l'autoroute 25 ne vise pas à mettre de côté toute initiative de transport en commun, bien au contraire. Nous sommes heureux de constater que le projet comporte maintenant des mesures qui vont favoriser les voies réservées, entre autres pour permettre aux gens de transiter vers Anjou.

605 Avec mes collègues du nord, nous soutenons et nous réclamons l'établissement de nouveaux services de trains de banlieue de Mascouche vers évidemment le métro Concorde. Mais il faut bien comprendre les gens. Ce train extraordinaire va faire en sorte que ceux qui travaillent dans l'est, si on les ramène au métro au lieu de leur faire parcourir 5 kilomètres pour les amener au pont Pie IX, on va leur en faire parcourir 8 de plus, donc 13 kilomètres et 8 autres de plus pour retourner vers l'est.

610 Alors, quand on regarde ça, on trouve ça intéressant et séduisant les stationnements incitatifs, le covoiturage et nous croyons fermement que le développement de la partie est de notre territoire va permettre à notre société de transport d'augmenter sensiblement les services que nous offrons dans le secteur.

615 Mais, cependant, tout intéressant et tout à fait souhaitable que puissent être ces améliorations importantes par la présence du transport en commun, je voudrais vous rappeler que 57 % des usagers des divers axes de transport ne font que transiter par Laval en direction de Montréal. 11 % seulement d'entre eux se dirigent vers le centre-ville. Alors, le train qui se dirige vers le centre-ville ne pourra régler que le cas de 11 % d'entre eux qui ont un problème de transport.

620 Il faut se rappeler que la région a des centres d'emploi extrêmement dynamiques et extrêmement définis. Et dans l'est, ça s'appelle Anjou, Saint-Léonard. Dans le centre, ça s'appelle Saint-Laurent, Dorval. Ça s'appelle Laval aussi qui a plus de 120 000 emplois et évidemment le centre-ville aussi. Alors, celui qui s'en va vers l'est, ça ne lui donne rien de s'en venir vers le métro. Il n'est encore pas prolongé vers Anjou. Et je ne pense pas que Montréal renoncerait à Notre-Dame pour favoriser d'abord et avant tout la réalisation du métro vers Anjou.

630 Quand on parle de routes et de transport en commun, il faut d'abord se rappeler que ça existe avant tout pour déplacer des travailleurs, des personnes vers des lieux d'emploi, des lieux de magasinage, des marchandises vers les marchés. Il faut se rappeler que le métro de Laval qui va ouvrir ses portes en 2007, et j'ai entendu l'argument: *Quel mauvais message à envoyer que de parler d'un pont au moment où on parle d'un métro+.

635 Je voudrais juste rappeler à ces gens-là que le métro, il est à 13 kilomètres du pont, puis
il y a des gens qui sont déjà beaucoup plus loin que ça, et qu'on ne peut pas leur imposer, au
bénéfice de la noblesse du geste, d'augmenter leurs déplacements inutilement vers des lieux vers
lesquels ils ne s'en vont pas.

640 Récemment, à l'occasion d'une journée de réflexion intitulée *Laval 2025+, parce qu'on
voulait voir quelles seraient les prochaines 20 années en termes de développement et que ça s'est
tenu ici à Laval, nous avons bénéficié d'une façon très actuelle du regard prospectif de plusieurs
spécialistes de grande réputation. Ceux-ci nous ont fait part de leur vision du développement des
régions, notamment en termes de tendances démographiques et socioéconomiques.

645 Ainsi, monsieur René Pelletier, sociologue, nous a démontré que lorsque comparée aux
autres municipalités québécoises, Laval connaîtra un taux de croissance de 17 % d'ici 2026. Une
situation qui nous place parmi les plus élevés au Québec.

650 Un tel constat a des conséquences réelles qui ne doivent pas être négligées, puisque la
disponibilité des ressources, la demande pour les produits, les services sont alimentés par les
tendances démographiques. Cette théorie est d'ailleurs à la base des réflexions effectuées par un
universitaire, David Foot, économiste reconnu et coauteur du livre *Entre le boom et l'écho+.

655 Dans son analyse de la démographie canadienne, monsieur Foot estime que la
population québécoise est plus âgée en moyenne que la population nord-américaine et qu'elle
ressemble plutôt au profil que l'on retrouve en Europe de l'Ouest.

660 Il note cependant des différences appréciables pour la population lavalloise qui, à cause
de sa pyramide d'âge où les *boomers+ dans la quarantaine élèvent encore leurs enfants, ça se
rapproche plus du modèle que l'on retrouve actuellement au centre du Canada et aux États-Unis.
Et, dans une telle situation, il lui semble peu probable que l'on ait à faire face à une pénurie de
main-d'oeuvre alors que les villes centres devraient demeurer dynamiques.

665 En conséquence, il faudra trouver de l'emploi au cours des prochaines années pour les
jeunes qui arrivent sur le marché du travail. Les études de David Foot démontrent que l'Ontario
sera en mode d'embauche beaucoup plus que le Québec, mais démontrent également que Laval
ressemble plus au reste du Canada qu'au Québec en général et ça la place en meilleure position.

En fait, Laval est un peu comme la région 905 de Toronto: beaucoup de jeunes pourront

670 y être retenus si d'abord on crée de l'emploi pour eux. Et justement, à Laval, on crée des emplois.

675 Une récente étude effectuée par madame Nathaly Riverin, directrice de la Chaire d'entrepreneuriat Rogers-J.A. Bombardier des HEC Montréal, démontre que Laval occupe le premier rang en ce qui concerne l'activité entrepreneuriale des régions. En conclusion, ces études affirment que Laval se compare avantageusement au reste du Canada, alors que le Québec se maintient en dessous de la moyenne canadienne.

680 En fait, nous disposons ici des plus récentes données sur l'évolution démographique de la région, sur les perspectives qui s'offrent à nous et sur les orientations que nous devons privilégier pour assurer notre développement. Et, à Laval, ce développement se fera d'une façon importante, également dans l'est

685 Je constate que les arguments qui vous ont été présentés par les opposants au projet négligent cette réalité. C'est sûr que si on brandit encore les mêmes arguments qu'on brandissait il y a 20 ans, on peut encore peut-être faire peur aux gens, mais on fait souvent abstraction de leur intelligence et surtout de leur jugement.

690 On vous parle d'étalement urbain et de peur d'étalement urbain. Mais on oublie de vous dire que la région de Montréal se classe au second rang des villes de même importance en Amérique, juste en arrière de New York. En fait, dans les 27 régions métropolitaines nord-américaines, nous sommes la deuxième la plus densément peuplée. Et en termes d'utilisation du transport en commun, nous sommes également deuxième, immédiatement en arrière de New York.

695 Et je vous dirais et je vais vous faire faire un petit exercice. Tracez un cercle à partir du centre-ville de Montréal et vous allez vous rendre compte que la partie est de notre territoire est beaucoup plus rapprochée du centre-ville que ne l'est le simple Aéroport de Dorval. Et je vous le démontrerai à la fin, j'ai une carte qui va pouvoir vous le démontrer.

700 À l'occasion de cette conférence, nous avons pu bénéficier aussi de l'expertise d'un autre grand expert, de Joël Kotkins, reconnu comme spécialiste de l'évolution des centres urbains. Ses études lui permettent d'affirmer que dans l'aménagement des villes, les banlieues constituent aujourd'hui la vaste majorité des territoires d'agglomération, c'est-à-dire près de 93 % des espaces urbains aux États-Unis qui ont été développés au cours des 45 dernières années. Et ce phénomène n'est pas près de s'arrêter puisque, selon lui, l'accès à la propriété individuelle est une aspiration universelle.

705

710 Peu importe la ville analysée, aussi bien en Amérique du Nord qu'en Europe, qu'en Asie, la part des banlieues surpasse considérablement celle des villes dites centres. C'est à nous d'en planifier le développement nous assurant qu'il se fasse dans une perspective de densification du territoire et d'harmonisation de l'aménagement.

715 Kotkins affirme aussi que l'avenir des agglomérations d'aujourd'hui passe par l'amélioration des zones suburbaines. En effet, le fonctionnement et la prospérité des régions suburbaines exigeront toujours des investissements dans les infrastructures. Et ces investissements répondent aux besoins des citoyens.

720 Pour nous, le projet soumis par le ministère des Transports du Québec répond non seulement aux attentes de la population, mais tient aussi compte de l'avenir de notre ville dans un concept de développement d'abord durable.

725 Au-delà des considérations techniques, le pont de la 25 est un projet qui vise avant tout à combler les besoins des gens de l'est de la grande région métropolitaine. Et ces besoins prennent plusieurs formes. D'abord, pour certains, il s'agit d'obtenir un accès plus facile à leur lieu de travail ou leur lieu de vie. Donc la conciliation travail-famille, moins d'heures de déplacement.

730 Pour d'autres, le désengorgement des ponts et des artères urbaines collectrices du nord et de l'est de Montréal va redonner des rues résidentielles plus intéressantes aux gens qui les habitent déjà.

735 L'utilisation accrue du transport en commun, grâce aux voies réservées en site pour les autobus et les liens créés vers le métro, va venir compléter de façon intéressante et durable le projet.

740 L'accès au transport en commun pour certains quartiers via les nouveaux circuits qui desserviront l'est de la région métropolitaine, des économies de temps, des économies d'énergie et des économies d'argent, 50 millions de kilomètres de moins de parcourus, 30 millions d'heures de temps éliminées et je ne sais plus combien de milliers de tonnes de pollution évitées.

745 Pour d'autres, pensons notamment aux gens qui oeuvrent dans nos sociétés commerciales, nos sociétés industrielles, il s'agit de pouvoir travailler plus efficacement en réponse aux impératifs du contexte économique actuel.

Ça veut dire réduire les temps de parcours pour la livraison des matières premières et

des marchandises; avoir un accès à une véritable route de ceinture de la région métropolitaine permettant d'éviter les embouteillages chroniques; un meilleur accès au marché métropolitain assurant un accès facile à un bassin de main-d'oeuvre qualifiée; réaliser une expansion qui nécessite une meilleure utilisation routière.

750

Pour d'autres encore il s'agit de pouvoir adopter le style de vie qu'ils ont choisi, en marge des zones urbaines de forte densité.

755

Dans tous les cas, il est d'abord question de gens, il est d'abord question de besoins des gens. La Ville de Laval est donc favorable au projet de construction d'un pont en autant que toutes les mesures de mitigation requises pour maintenir en état le réseau hydrique, les milieux humides, la fosse marine, déterminées par la commission ou directement par le promoteur et approuvées par les autorités compétences soient prises par le promoteur durant les travaux.

760

Que l'engagement solennel de la MRC de Laval à l'égard du maintien de l'intégralité de sa zone agricole soit réaffirmé par la commission dans son rapport afin de rassurer les producteurs agricoles et tous les acteurs du milieu.

765

Et que le promoteur s'engage à effectuer la plantation d'arbres et d'arbustes dans les échangeurs en conformité avec le programme de renaturalisation des échangeurs que nous venons de mettre en place pour le réseau déjà existant.

770

Maintenant, vous allez me permettre de vous montrer tout simplement une petite carte qui parle par elle-même. Si vous me permettez de me déplacer.

LE PRÉSIDENT :

Oui, allez-y.

775

M. GILLES VAILLANCOURT :

780

Quand on prend le centre-ville de Montréal et qu'on trace un cercle, vous voyez que la zone qui pourrait éventuellement se développer est beaucoup moins loin que la simple entrée de l'Aéroport de Dorval. Alors, si on devait dire que ça, ça va causer de l'étalement urbain, c'est tout l'ouest de Montréal qu'il faudrait immédiatement arrêter de développer, parce que ce monde-là ici qui viendrait habiter ici, dans tous les cas, sera plus près du centre-ville et des grands équipements que Dorval vers l'ouest, et que toute l'Île Bizard vers l'ouest. Alors, Laval

s'arrête là où commence l'Île Bizard, mais quand vous êtes à l'Île Bizard, il reste encore très loin pour se rendre à l'ouest de Montréal.

785

Alors, si on veut parler d'étalement urbain, il faudrait être conséquent et il faudrait reconnaître qu'il n'y en aura pas dans ce cas-ci puisque ça va se situer à l'intérieur des premières couronnes.

790

Et, deuxièmement, Laval, quand vous regardez son développement récent, ce n'est plus un phénomène d'étalement urbain, c'est un phénomène de nouvelle densification urbaine. Nous avons aucune difficulté à atteindre 20 à l'hectare actuellement. Trouvez-moi d'autres endroits sur le territoire, surtout à partir de Dorval vers l'ouest, où vous approchez la moitié de ça.

795

Alors, je remercie messieurs les commissaires. Sans en faire un débat, je voudrais simplement, quand on regarde qu'une ville a toujours suivi les actes de son gouvernement dans la planification de son territoire, les engagements que prenaient les différents plans gouvernementaux, qui a toujours attendu les promesses faites par différents gouvernements à travers les ministres, nous ne sommes pas loin d'arriver à la conclusion que l'expectative légitime en droit pourrait même s'exercer.

800

Je comprends que ça ne touche pas votre juridiction et je voulais tout simplement le mentionner.

805

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Je vous remercie pour votre présentation. Vous avez sûrement pris connaissance la semaine dernière de la position du mémoire de la Ville de Montréal. Disons en ce sens, Montréal apportait deux grands groupes d'arguments.

810

Les arguments qui étaient relatifs à des préoccupations disons d'impacts ponctuels sur leur territoire, comme le ruisseau de Montigny, des choses comme ça, donc des choses qui peuvent se discuter à ce moment-là entre la Ville de Montréal et le ministère des Transports.

815

Parallèlement à ça, Montréal apportait des préoccupations plus stratégiques dans ses priorisations d'investissement en infrastructures de transport. Et là on comprend, bien entendu, on a vu hier le Regroupement pour le pont de la 25, etc., que les priorités ne sont pas les mêmes. Et c'est bien évident que dans un contexte du BAPE, par exemple, le BAPE n'est pas en mesure par lui-même de faire un arbitrage dans tout ça.

820

Et à plusieurs reprises, j'ai posé la question à savoir est-ce que la Communauté métropolitaine de Montréal était le véhicule...

M. GILLES VAILLANCOURT :

825

C'est un peu étrange, parce que le maire de Montréal et quatre de ses collègues, enfin huit de ses collègues siègent à la Communauté métropolitaine de Montréal, ils ont donc adopté le réseau artériel métropolitain dans lequel on parle du prolongement de la 25. Ils ont donc voté unanimement pour le règlement de contrôle intérimaire dans lequel évidemment le tracé de la 25

830

était. Ils ont donc voté unanimement avec nous sur le projet de schéma qui reconnaît la 25. Donc, entre les gestes que pose l'administration de Montréal et son discours, bon, Montréal ne dit pas qu'elle est contre, elle dit que ça devrait se faire une autre fois. Montréal n'a jamais été contre le métro de Laval. Elle était pour, d'abord qu'il ne se construisait point.

835

Nous sommes habitués ici à Laval à vivre avec le fait que Montréal s'objectera toujours à tous les projets devant toucher le territoire de Laval. Et je l'ai constaté et tout le monde, en fait. C'est public. Je ne révèle pas de grand secret.

840

Quand nous avons finalement convaincu le gouvernement, moi, j'avais signé une première entente avec monsieur Bourassa et, finalement, deux premiers ministres... non, trois premiers ministres plus loin parce qu'après monsieur Bourassa, il y a eu monsieur Daniel Johnson, ensuite il y a eu monsieur Parizeau, et ensuite monsieur Bouchard, trois premiers ministres plus loin, nous sommes passé à l'action.

845

Évidemment, les gens voulaient nous proposer tout simplement – et Montréal, ça, ça faisait son affaire – prenons la station Henri-Bourassa et établissons-là à Cartier. Donc, les problèmes qu'on vit à Henri-Bourassa, exportons les problèmes d'Henri-Bourassa à Cartier et, finalement, nous aurons fait une bonne affaire.

850

Bon, moi, j'avais dit à monsieur Bouchard: *Écoutez, ou le métro s'en vient directement jusqu'au centre de Laval devant le Cégep Montmorency ou vous le garderez. Les Lavallois ne vivront pas les inconvénients des autres.+ Et, finalement, on a signé une entente et le gouvernement a lancé les travaux.

855

Et là, j'ai eu des gens de Montréal qui sont venus me voir me disant: *Vous savez, il sera impossible de prolonger le métro aussi long que ça. Parce que vous ne connaissez pas ça, monsieur Vaillancourt, le métro.+ Et là, ils sont venus me dire qu'ils ne pouvaient pas le

860 prolonger plus loin que Cartier, parce que dans le fond, le gouvernement de Montréal voulait s'assurer que le métro n'irait jamais plus loin qu'à Cartier.

865 Et là, je les ai renvoyés, ces jeunes universitaires ingénieurs, j'ai dit: *Regardez, je ne sais pas quelle université vous a donné votre diplôme, mais ceux qui vous ont précédés au ministère des Transports...+, et en 78, monsieur Denis de Belval était ministre dans le gouvernement de monsieur Lévesque, était venu déposer à Ville de Laval un plan où on prolongeait le métro, non pas jusque devant le Cégep Montmorency, mais on le montait dans le prolongement du boulevard des Laurentides, on le tournait ensuite à la hauteur de Saint-Martin jusqu'au boulevard Chomedey et, ensuite, on le descendait pour aller rejoindre évidemment Saint-Laurent. Je disais: *Regardez, à l'époque, ils devaient faire des ingénieurs qui avaient du talent et de l'ambition. Pourriez-vous les retrouver et pourriez-vous finalement ne pas m'achaler avec ça.+
870

875 Bon, c'est sûr que Montréal a essayé par tous les moyens, quand le métro a été signé, de l'arrêter à Cartier. Mais il va se réaliser aujourd'hui jusqu'au centre-ville et il jouera un rôle extrêmement important dans le cadre de développement.

880 Bon, Montréal, si vous regardez CITM, le Comité intermunicipal de transport de Montréal, Montréal et le CITM vous a déposé un mémoire favorable. Monsieur Dauphin siège au CITM. Puis il a accepté le mémoire. Alors, quand est-ce que Montréal est contre le pont? Quand est-ce que Montréal est pour le pont? J'ai renoncé à le savoir. Je vous répéterais que, pour moi, je ne m'attends jamais à ce qu'un conseil de Montréal soit favorable à un pont venant vers Laval. Pas du tout.

885 **LE PRÉSIDENT :**

Nonobstant ça, donc, je dois comprendre que vous êtes confiant. C'est ça?

890 **M. GILLES VAILLANCOURT :**

Écoutez...

LE PRÉSIDENT :

Vous avez l'habitude.

895 **M. GILLES VAILLANCOURT :**

... si je n'avais pas confiance, qu'est-ce que je ferais ici? Si on a réussi avec 5.2

900 kilomètres de métro et trois stations, on devrait arriver à être capable de faire comprendre aux gens qu'il s'agit de compléter tout simplement un réseau. Il s'agit de permettre à une ville qui a toujours été obligée, quand elle dessine son réseau, de tenir compte des plans du gouvernement.

905 Écoutez, les terrains ont été expropriés en 74. On n'est pas en train de vouloir déplacer des populations. Les Lavallois ont payé très, très cher pour le bénéfice des Montréalais. Parce que quand le gouvernement a décidé qu'il devait faire Papineau pour désengorger Montréal, il a exproprié des citoyens de Laval, la rue Leblanc et d'autres rues. On a déplacé des citoyens pour faire une autoroute sur notre territoire. On a été des bons joueurs. On a compris que c'était important pour Montréal. On l'a accepté.

910 Quand le gouvernement a fait la même chose avec Pie IX, qui était une rue artérielle, qui a décidé de faire en autoroute pour rejoindre la 440, il a exproprié du monde. Il a déplacé des populations. Il a créé des corridors extrêmement difficiles, que les Lavallois ont accepté.

915 Quand le gouvernement a fait l'autoroute Montréal/Saint-Jérôme du temps de Maurice Duplessis, ils ont fait la même chose à Laval-des-Rapides. Ils ont exproprié du monde, déplacé du monde. Les gens de l'Île Jésus ont tous accepté ça. Puis, aujourd'hui, ça serait un drame qu'ils reçoivent un petit bout de route? Mais, diable! où sommes-nous rendus? Mais, diable! où sommes-nous rendus?

920

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Dufour.

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

Merci, monsieur Vaillancourt. J'aimerais vous demander, en fait, sur le potentiel industriel pour la Ville de Laval, pour l'ensemble du territoire, à un moment donné, comme on dit, le développement industriel a des limites, mais quel est le potentiel que vous voyez pour l'ensemble du territoire de Laval?

930

M. GILLES VAILLANCOURT :

935 Je fais tout simplement un retour en arrière. Il y a quelques années, nous avons acquis du gouvernement du Canada, en fait des Services correctionnels, 9 millions de pieds carrés de terrain excédentaire plutôt situés dans la partie est, pas tout à fait aussi à l'est que ça, mais dans la partie la plus est que nous avons. Et je vous dirais que ces terrains-là sont tous vendus

aujourd'hui, puis il s'en est vendu un autre 5 millions de pieds à côté qui est en train de se développer pour le bénéfice des industries.

940

Nous avons une capacité de développement. Nous cherchons à placer nos industries le plus possible le long des grands axes et les autoroutes, c'est le bon endroit pour les mettre. Ça évite évidemment d'avoir du camionnage qui s'en va dans les secteurs résidentiels. Deuxièmement, ces bâtiments-là font même des zones tampons contre le bruit pour les zones résidentielles qu'on va trouver un peu plus loin. Alors, dans l'est, il y a un bon potentiel de développement industriel, puis c'est important qu'on le fasse.

945

Je me souviens la première fois que j'avais rencontré monsieur Tremblay, monsieur Tremblay à l'occasion de son élection dans la semaine suivante, en lui disant: *Regardez, monsieur Tremblay. Moi, je suis un homme accommodant. On va travailler ensemble à la Communauté métropolitaine de Montréal, mais il y a un dossier sur lequel j'ai vraiment pas de marge de manoeuvre et sur lequel nous sommes très en demande, et c'est le pont de la 25.+

950

Bon, monsieur Tremblay m'a dit: *Regardez, monsieur Vaillancourt. Nous, nos terrains, ils sont trop chers.+ J'ai dit: *Regardez, monsieur Tremblay. Ce n'est pas votre volonté et ce n'est surtout pas en créant un monopole plus grand que vous allez faire baisser la valeur des prix des terrains de Montréal. Au contraire. Plus vous restreignez la compétition, plus les gens qui possèdent ces terrains-là pourront demander des plus gros prix.+ Et je disais à monsieur Tremblay: *Regardez, le pont de la 25, il n'existait pas il y a 40 ans. Il n'existait pas il y a 30 ans. Il n'existe pas encore. Puis, prenez une carte, prenez une photographie aérienne de la région il y a 40 ans. Regardez comment ça s'est développé au nord de Laval.+

955

960

Alors, ce n'est pas le pont de la 25 qui a fait l'étalement urbain. Il n'est pas encore construit. On ne peut pas le rendre coupable des péchés qu'il n'a pas encore faits. Il faut quand même être logique dans tout ça. Puis il s'agit tout simplement de relier un réseau qui a été conçu et dessiné par des gens qui ont eu un bon sens de la planification et qui n'ont pas hésité au début des années 70 à faire en sorte que le gouvernement devienne propriétaire des emprises.

965

Le gouvernement ne les a jamais vendues, je les en remercie. Ville de Laval n'a jamais changé son schéma et a toujours maintenu, parce qu'elle a toujours finalement écouté le gouvernement qui disait: *La route s'en vient.+

970

M. JULES DUFOUR, commissaire :

Très bien. Merci.

975

M. GILLES VAILLANCOURT :

Merci, monsieur.

980

LE PRÉSIDENT :

Une dernière question.

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

Merci, monsieur Vaillancourt, pour votre présentation. Moi, je voudrais savoir, parce qu'on a regardé votre schéma d'aménagement et on voudrait savoir quelle est la vision de développement urbain que vous préconisez dans toute la zone de cette autoroute 25?

990

M. GILLES VAILLANCOURT :

Tout à l'heure, je vous ai parlé que Laval bénéficie d'une densification de son urbanisation et il ne faut pas être un très grand gourou pour comprendre pourquoi il y a une extraordinaire opportunité actuellement. Laval a été formée à une époque où les *baby boomers+ étaient très jeunes, puis les *baby boomers+ à travers l'histoire ont toujours imposé leur modèle de développement. Quand ils ont voulu des bungalows, il a fallu leur bâtir des bungalows. Et pas seulement nous, tout le monde à travers le monde. Kotkins nous le dit: que ce soit en Asie, que ce soit en Europe de l'Ouest, c'est la même chose.

995

1000

Bon, mais ces mêmes *baby boomers+ arrivent à 60 ans et il y a un moment extrêmement important à capitaliser dessus et c'est ce que nous avons fait. Actuellement, ce qui nous a permis d'obtenir une meilleure densification et une moins grande utilisation du sol, c'est tout simplement, nous sommes la première ville qui s'est dotée d'une politique de subvention visant des jeunes couples avec un enfant qui veulent aller habiter dans les quartiers que les *baby boomers+ quittent. Les *baby boomers+ actuellement atteignent 60 ans. Ils s'en vont soit vers des résidences services, soit qu'ils achètent de beaux appartements de type condominium.

1005

Mais on s'assure, nous, et à la fin des 4 années, ça fait 4 ans que notre programme est en marche, c'est plus de 4 500 jeunes familles, probablement 5 000 familles à la fin de l'année qui auront bénéficié de notre programme de subvention pour aller acquérir une propriété existante dans les vieux quartiers.

1010

Pourquoi on fait ça? Pour deux raisons. Pour s'assurer qu'on ne perde pas du sol pour rien. On ne veut pas aller créer un nouveau quartier pendant qu'on en aurait un qui est en train de se désarter. Mais tout ça, ça nous permet de densifier de façon intéressante notre développement.

1015

1020 Alors, actuellement, et vous avez peut-être remarqué, l'année passée, une firme
d'analyse immobilière, qui disait que dans la région métropolitaine de Montréal, c'était Chomedey
– puis pour eux autres, Chomedey, c'est un peu plus grand que le quartier municipal de
Chomedey, parce que la délimitation qu'ils donnent, c'est entre l'autoroute 13 et le boulevard des
Laurentides – c'était l'endroit où il y avait eu le plus de mise en chantier d'appartements de type
condominium dans toute la région métropolitaine de Montréal.

1025 Alors, nous avons des stratégies qui nous permettent de densifier l'occupation du
territoire. Nous sommes conscients que la ressource sol, ça ne se renouvelle pas et nous voulons
l'utiliser au meilleur escient possible. Et ça va être la même stratégie qui va nous guider dans l'est.
1030 Nous allons avoir des mixtes de densité qui vont nous permettre d'avoir une densité beaucoup
plus intéressante.

Et, regardez, et je n'ai pas peur, vous pouvez venir avec les experts que vous voudrez,
les 10 dernières années de développement de Laval et vous voyez, la densité, ça va comme ça
et ça nous permet de préserver davantage les espaces verts.

1035 Et je le dis sans aucune forme de reproche: la forêt et le milieu humide, son premier
obstacle, son premier ennemi, c'est d'abord l'agriculteur, parce qu'il ne peut pas cultiver entre les
arbres. Et une chance qu'on a les agriculteurs, sinon on ne mangerait plus.

1040 Deuxième ennemi: c'est le bungalow, parce qu'il prend toujours plus d'espace au sol.
Alors, la densification qu'on obtient actuellement nous permet d'économiser des espaces et nous
permet de mieux protéger notre verdure. Alors, c'est un bénéfice qui est en train de devenir une
marque de commerce de notre ville et que nous exploitons habilement dans la mise en marché de
nos produits résidentiels.

1045 **M. MAMADOU LAMINE SANE, commissaire :**

Merci.

1050 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, monsieur Vaillancourt...

1055 **M. GILLES VAILLANCOURT :**

Je voudrais vous dire, monsieur le président...

LE PRÉSIDENT :

1060 Allez-y.

M. GILLES VAILLANCOURT :

1065 ... une petite réflexion en finissant comme ça. D'abord, vous remercier de votre écoute.
Vous savez, le gouvernement du Québec a autorisé la construction de 300 kilomètres d'autoroute.
Il va s'en construire une entre Chicoutimi et Québec. Il va s'en construire une autre entre Québec
et les Maritimes, en particulier le Nouveau-Brunswick. On va faire la 30, et la 30, c'est un
chantier beaucoup plus grand, beaucoup plus important qui, en plus, va traverser une zone
agricole, ce qui n'est pas du tout le cas ici à Laval. On va prolonger la 50.

1070 On va faire 300 kilomètres d'autoroute. Je n'ai pas encore vu de grosse bataille. Pourtant,
je connais l'Outaouais. Il y a des marais, des milieux humides de qualité, des forêts
exceptionnelles. C'est la même chose entre Chicoutimi et Québec. C'est la même chose entre le
Québec et le Nouveau-Brunswick. Sur la 30, j'ai hâte de voir comment ça va être traité la
1075 protection des marais, des milieux humides et l'intérêt commun.

Alors, voilà que pour 300 kilomètres d'autoroute, il n'y a pas de débat public, mais pour
7.1 kilomètres avec un petit pont, entre deux routes existantes, quelqu'un serait en train de
commettre un crime.

1080 Je pense qu'en 2005, le génie-conseil au Québec, le gouvernement du Québec, son
ministère des Transports... et je suis très heureux que tous les mouvements voués à
l'environnement soient venus vous alerter, nous permettant de nous assurer que tous les
éléments soient pris en considération et qu'on soit capables de réaliser ce projet-là dans le plus
1085 grand respect qu'on doit à l'environnement et dans les véritables notions de développement
durable. C'est le souhait le plus grand que j'ai. Je vous remercie beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

1090 Merci, monsieur Vaillancourt.

Nous allons maintenant inviter le Regroupement des entreprises du parc industriel de
l'autoroute 25 à Laval, son représentant monsieur Christian Élie à s'avancer à la table.

1095 **M. CHRISTIAN ÉLIE :**

Bonsoir, messieurs!

LE PRÉSIDENT :

1100

Bonsoir! Merci de me recevoir. Je suis ici pour vous présenter l'opinion d'un regroupement d'industriels lavallois dont les entreprises sont toutes situées à l'intérieur du parc industriel de l'autoroute 25.

1105

Comme vous l'avez mentionné au début, je ne répéterai pas exactement tout ce qui se trouve dans le document. Vous l'avez probablement lu. Je veux juste insister sur le fait qu'on parle ici principalement donc d'accessibilité, de fluidité du transport et puis que je voudrais vous sensibiliser au fait que la transformation du marché du détail et de la distribution dans les 15 ou 20 dernières années fait que nous sommes dans un marché de commodités beaucoup plus qu'on ne l'a été anciennement. C'est-à-dire que le phénomène Wal-Mart s'applique à l'ensemble du marché du détail en Amérique du Nord.

1110

1115

Donc, les entreprises que je représente souffrent toutes d'un irritant majeur en ce qui concerne le transport de la marchandise. Principalement en ce qui nous concerne, nous, nos clients nous envoient des camions qu'on doit charger et, de plus en plus, c'est un centre de dépenses important pour nos clients et pour nous-mêmes d'ailleurs, vu les salaires qui augmentent et le pétrole aussi qui augmente, et nous devons être donc de plus en plus efficaces.

1120

Les coûts de transport élevés font que nous sommes de moins en moins compétitifs sur le marché. Comme, par exemple, un conteneur qui vient de Chine et qui se rend en Californie coûte à peine plus cher qu'un camion de Montréal à Los Angeles.

1125

Nous avons aussi évidemment un problème au niveau des employés. Beaucoup de nos employés, dans les quelques dernières années, ont démissionné et, après sondage, on s'est rendu compte que certains d'entre eux ont trouvé d'autres emplois où l'accessibilité était plus aisée.

1130

Donc, nous cherchons une plus grande efficacité pour compétitionner. Chaque pourcentage de gain est des plus important. Un exemple en ce qui nous concerne. Nous fabriquons des produits finis et la marge de profit brut de nos clients il y a quelques années s'élevait à 45-50 % et sinon même 75 %. Aujourd'hui, la plupart de nos clients se prennent entre 24 et 30 % maximum. Nous nous adressons chez Pélican, principalement à des grandes chaînes de distribution et je crois que beaucoup de nos confrères du même parc industriel, que ce soit Couche-Tard au niveau de la distribution ou encore Uniboard qui s'adresse aussi aux grandes surfaces vivent les mêmes problèmes.

1135

On parle ici de la préservation de 2 300 emplois dans le parc industriel. Il y aura eu

1140 212 M\$ d'investissements de faits lorsque les 27 entreprises qui ont acquis des terrains auront fini de s'installer. Ces entreprises paient autant de taxes que celles de l'ouest de l'île qui jouissent d'un réseau plus efficace. À cela, il y a des gens qui m'ont dit que nous aurions pu nous établir aussi dans l'ouest de l'île. Nous aurions dans ce cas-là perdu la qualité de la main-d'oeuvre que nous avons depuis plus de 30 an à Laval et aussi, tant qu'à déménager, je suis aussi bien d'aller aux États-Unis parce que 80 % de notre marché s'y trouve.

1145 Nous investissons des sommes astronomiques pour maintenir notre compétitivité, surtout contre les pays d'Asie dont la Chine en particulier. Nous n'avons plus avantages du taux de change vis-à-vis des Américains qui sont de plus en plus compétitifs. Nous nous attendons donc à ce que les gouvernements fassent de même, se rendent compte que le réseau routier est aussi important que le développement technologique et qu'ils y investissent les sommes nécessaires. Et
1150 nous ne croyons pas que l'amélioration des services de transport en commun, même s'il est nécessaire, arrive à décongestionner le réseau à moyen terme.

Donc, on parle ici de rentabilité et de préservation d'emploi. Et il nous est très important d'avoir une accessibilité plus grande, une fluidité plus grande.

1155 Alors, ça résume en gros notre mémoire. Nous ne sommes pas ici pour faire de la planification urbaine, mais il me semble qu'il est évident que cet axe routier serait un grand apport à l'ensemble du réseau. Merci.

1160 **LE PRÉSIDENT :**

Nous vous remercions pour votre présentation. Vous avez donné un portrait, une origine, à ce que je comprends, dans l'introduction des 27 entreprises ou des 27 projets que vous avez dans le parc industriel. Ce qui m'a frappé, c'est qu'on parle de 9 projets. Bon, il faut bien
1165 comprendre, on parle de projets qui s'implantent dans le parc industriel qui est à Laval pour ces 27 projets-là? Parce qu'ici, vous faites référence à 9 projets qui sont indiqués Montréal-Est en incluant Montréal-Nord, Anjou et Saint-Léonard. Est-ce que vous pourriez nous parler un petit peu plus de ces 9 projets?

1170 **M. CHRISTIAN ÉLIE :**

Écoutez, je ne suis pas en mesure de vous en parler. Ceci était confidentiel avant que le sujet, que le BAPE soit en marche. Donc, je n'ai pas tous les détails, parce qu'étant donné que chaque entreprise a sa propre... ce sont des sujets confidentiels sur lesquels je ne peux pas
1175 développer. Probablement que la Ville de Laval en sait beaucoup plus que moi là-dessus.

LE PRÉSIDENT :

1180 Ce que je dois comprendre, ce sont des entreprises qui sont de Montréal, qui viennent s'implanter à Laval.

M. CHRISTIAN ÉLIE :

1185 Effectivement.

LE PRÉSIDENT :

C'est ça que je dois comprendre.

1190 **M. CHRISTIAN ÉLIE :**

Effectivement.

LE PRÉSIDENT :

1195 Je voulais bien comprendre si c'était le cas.

Monsieur Dufour.

1200 **M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Quelle est la capacité de votre parc industriel, ce nouveau parc industriel, sa capacité?

M. CHRISTIAN ÉLIE :

1205 La capacité, bonne question. Je ne pourrais pas vous répondre à ça, je suis un représentant des gens d'affaires. Je pense que Laval encore devrait pouvoir y répondre. Je ne connais même pas toutes les limites du parc industriel. Alors, écoutez, moi, je n'ai pas le temps de m'occuper de ces choses urbaines.

1210

M. JULES DUFOUR, commissaire :

D'accord. Pas de problème. Merci.

1215 **M. CHRISTIAN ÉLIE :**

Ça va?

LE PRÉSIDENT :

1220

C'est bien. Nous vous remercions pour votre présentation.

M. CHRISTIAN ÉLIE :

1225 Je vous remercie beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

1230 Nous allons maintenant inviter mesdames Stéphanie Bourgault et Marie-Ève Nadeau.

Mme STÉPHANIE BOURGAULT :

Bonjour, monsieur le président, messieurs les commissaires!

1235 **LE PRÉSIDENT :**

Bonsoir, mesdames!

Mme STÉPHANIE BOURGAULT :

1240 Je m'appelle Stéphanie Bourgault. Je suis résidente, citoyenne de Laval. Marie-Ève Nadeau, citoyenne de Montréal. C'est le fait que le MTQ présente son projet comme du développement durable qui nous a fait sourciller et nous a amenées à déposer notre mémoire, dont voici un bref résumé.

1245 Tout d'abord, permettez-moi de vous rappeler la définition du développement durable proposé par le ministère de l'Environnement.

1250 *Le développement durable vise à répondre aux besoins essentiels du présent, sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs. Il est donc basé sur des principes d'équité, non seulement envers les générations futures, mais envers les générations actuelles, quel que soit leur lieu d'origine. Ces trois objectifs sont le maintien de l'intégrité de l'environnement, l'amélioration de l'équité sociale et l'amélioration de l'efficacité économique.*

1255 Au-delà de la question de la circulation et du réseau routier, le MTQ ne tient pas compte d'une foule d'impacts potentiels d'ordres économique, environnemental et social. Leur cadre

1260 d'analyse linéaire exclut ces effets, ainsi qu'une vision à plus long terme. 10 ans, c'est effectivement bien peu sur une échelle générationnelle. D'autant plus, les analyses basées sur des prévisions ne laissent aucune place aux imprévus. Ne pensons qu'à l'échec de l'aéroport international de Mirabel.

1265 Une autoroute est une infrastructure lourde qui a des effets à long terme qui se répercutent bien au-delà du corridor évalué par l'étude d'impact. La 25 rehaussera l'accessibilité du nord-est de la région métropolitaine favorisant ainsi l'étalement urbain.

1270 Je vous lis la conclusion de notre mémoire. Suite à notre réflexion, nous en arrivons à la conclusion suivante: le prolongement de l'autoroute 25 ne constitue aucunement un projet durable. Privilégier les déplacements d'automobilistes solos ne peut d'aucune façon rencontrer les objectifs du développement durable. Sur une courte période, les avantages sont indéniables. Mais à plus longue échéance, nous devons faire face aux mêmes problèmes: une nouvelle congestion du réseau et de nouveaux projets d'autoroute pour les contrer.

1275 Les interventions visant à rendre le réseau autoroutier plus fluide ne font que favoriser l'expansion de la région métropolitaine en accroissant l'accessibilité des secteurs périphériques situés toujours de plus en plus loin du centre de Montréal. Il faut changer la façon de faire et valoriser les transports durables. Les transports collectifs doivent être considérés sur un même pied d'égalité et non seulement comme une mesure accessoire servant à soulager le réseau autoroutier.

1280 Il faut repenser la façon de planifier nos choix modaux car ils ont un impact direct sur l'environnement dans lequel nous vivons. Pour y arriver, il faut augmenter l'efficacité des transports en commun et y investir davantage. Ils doivent être efficaces, rapides et conviviaux, sinon les gens continueront à opter pour la voiture.

1285 Une planification sur 10 ou même 20 ans nous paraît suivre une stratégie électorale plutôt qu'une option de développement durable et il importe d'avoir une vision à long terme impliquant les générations futures. Il faut déborder du cadre des statistiques et des modèles prévisionnels actuels. Tout n'est pas quantifiable et les impacts vont au-delà des simples statistiques sur les flux des voitures. Une approche strictement en termes de circulation est foncièrement déficiente.

1290 **LE PRÉSIDENT :**

1295 Merci pour votre présentation. J'aurais une question pour vous. Étant donné qu'un des thèmes que vous développez étant l'étalement urbain, vous parlez d'infrastructures de transport. Par exemple, si on peut voir la carte que nous avons là, par exemple le train de banlieue qui

1300 est à l'étude, Mascouche, par exemple, est au-delà de la rivière des Mille-Iles, ça veut dire par exemple qu'une infrastructure de transport en commun dont l'origine serait Mascouche, donc qui est assez loin du centre-ville de Montréal, cette infrastructure-là, si elle s'implante à Mascouche aura un effet structurant. C'est-à-dire, elle va entraîner du développement urbain à cet endroit-là qui est quand même assez loin du centre-ville de Montréal.

Alors, votre position face à ça, c'est quoi en fonction de l'étalement urbain?

1305 **Mme MARIE-ÈVE NADEAU :**

1310 Nous, on croit que justement le parachèvement de l'autoroute 25 accroît la dépendance à l'automobile. Déjà que dans le nord-est de la région métropolitaine, on compte les taux de motorisation les plus élevés dans la région, donc, à ce moment-là, on favorise un développement comme typiquement de banlieue où le résidentiel est ségrégué du commercial, où on doit absolument recourir à l'automobile pour se déplacer. Le train de banlieue aurait au moins le mérite de diminuer ce volume de déplacements automobiles là en accroissant un peu la part modale du transport en commun.

1315 **LE PRÉSIDENT :**

1320 Donc, ça, ce n'est pas tant l'étalement urbain que plutôt le déplacement, ce que les gens appellent le déplacement pendulaire – c'est un terme à la mode – entre le lieu d'habitation et le lieu de travail. Vous préférez à ce moment-là qu'il soit fait en transport en commun. Donc, l'étalement urbain devient quand même secondaire, si je comprends votre explication.

Mme MARIE-ÈVE NADEAU :

1325 Les autoroutes sont probablement le mode de transport qui ouvre le plus grand territoire à l'urbanisation comparativement au train de banlieue. Donc, c'est sur ce point-là.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Dufour.

1330

M. JULES DUFOUR, commissaire :

1335 Merci pour votre mémoire. Vous parlez de perspective à long terme, qu'il faut planifier, il faut faire des simulations, il faut planifier à très long terme. En général, on parle de 25 ans, si on parle du long terme. Est-ce que vous allez au-delà de ça? Est-ce que dans votre pensée, dans votre mémoire, vous pensez à... Parce que c'est difficile d'aller au-delà de 25 ans.

Mme STÉPHANIE BOURGAULT :

1340 C'est sûr qu'on peut difficilement faire des prévisions, mais il faut quand même tenir en
compte que l'impact va se refléter sur plusieurs années. Qu'on pense, par exemple, à la 13,
c'est encore en train de changer. Il y a du développement qui se fait à une vitesse folle. Je pense
qu'il y a une nouvelle entreprise qui pousse à chaque semaine. Moi, j'habite dans la région près
de Sainte-Dorothée. Puis c'est ça, l'impact amené par les structures autoroutières se fait vraiment
1345 sur une longue période.

Mme MARIE-ÈVE NADEAU :

1350 Puis on sait que le MTQ dans ses prévisions tient uniquement compte des effets sur la
circulation routière et sur le réseau routier métropolitain, alors qu'il y a un foule d'autres impacts
qui sont associés à ça, comme on précisait dans notre mémoire.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

1355 D'accord, mais ce que je voulais, en fait on réfléchit ensemble aussi, c'est qu'il est bien
difficile de pouvoir prendre des décisions qui vont répondre à des besoins précis sur 30 ans, 40
ans. Ça devient extrêmement difficile, à moins de... il faut quand même régler certains problèmes
qui sont à court terme.

Mme STÉPHANIE BOURGAULT :

1360 Oui, mais quand même, nous, ce qui nous a frappées, c'est qu'en fait dans l'étude
d'impact présentée par le MTQ, on fait des prévisions pour 2006, 2016. On nous dit que ça
n'augmentera pas le nombre de voitures, ça changera rien. En fait, on prend seulement
1365 l'infrastructure actuelle, puis la demande actuelle. Probablement qu'on la bonifie un peu, mais,
en tout cas, on a l'impression qu'il n'y a pas eu une réflexion à plus long terme qui a été faite.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

1370 D'accord. C'est ce que vous souhaitez.

Mme STÉPHANIE BOURGAULT :

Oui.

1375

M. JULES DUFOUR, commissaire :

Merci beaucoup.

1380

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Sane.

M. MAMADOU LAMINE SANE, commissaire :

1385

Les périodes de simulation qui ont été retenues par le MTQ, vous dites que ça n'entre pas dans les périodes qu'on peut considérer comme du développement durable. Les 25 ans que vous cherchez, les 50 ans, c'est-à-dire la différence générationnelle ou c'est quoi? Je voudrais que vous m'expliquiez un peu ça.

1390

Mme STÉPHANIE BOURGAULT :

Bien, c'est certain que pour faire un modèle de prévision, bon, les prévisions étant ce qu'elles sont, plus le modèle est sur du long terme, plus les risques d'erreur sont grands. Par contre, si on veut vous parler de développement durable, il ne faut pas penser seulement à la génération actuelle qui va profiter de cette autoroute-là, mais penser aux gens dans 20 ans qui vont se retrouver avec un nouveau problème de congestion, puis avec un problème similaire à celui de maintenant.

1395

1400

M. MAMADOU LAMINE SANE, commissaire :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1405

Nous vous remercions pour votre présentation.

Mme STÉPHANIE BOURGAULT :

1410

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1415

Alors, nous allons faire une pause d'environ 15 minutes. Il est maintenant 20 h 35, nous allons reprendre à 20 h 50.

SUSPENSION DE LA SÉANCE

* * * * *

REPRISE DE LA SÉANCE

1420

LE PRÉSIDENT :

1425

Alors, monsieur Gobeil je vais vous céder la parole dans quelques instants, mais c'est pour vous indiquer cependant que nous allons terminer la soirée à deux personnes, notre collègue Jules Dufour avait déjà pris depuis un certain temps un engagement. Il est originaire du Saguenay, il réside au Saguenay et il avait un engagement pour demain matin à Petit-Saguenay qu'il avait contracté il y a déjà au-delà d'un mois et demi. Alors, étant donné qu'il fallait qu'il soit là à 9 h demain matin, il a quand même 5 heures de route à se taper, 5 à 6 heures de route, on ne voulait pas qu'il se perde en pleine nuit dans le parc des Laurentides, ça fait qu'on l'a laissé partir plus tôt.

1430

Alors, sur ce, je vais donner la parole à monsieur Gobeil pour qu'il puisse nous présenter son mémoire.

1435

M. PIERRE GOBEIL :

Je vous remercie.

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE).

1440

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1445

Merci pour votre présentation. Il y a un élément de votre mémoire que j'aimerais que vous développiez un peu, c'est celui où vous n'êtes pas d'accord au sujet du transport urbain via autobus. Sera-t-il local ou express? N'étant pas originaire de Laval ni de la région de Montréal, j'ai de la misère un peu à comprendre votre préoccupation face à l'autobus dans ce secteur-ci. Est-ce que vous pouvez nous l'expliquer parce que vous dites: *S'il est express, pourquoi ne pas l'insérer...+

1450

M. PIERRE GOBEIL :

1455

Le plan principal, c'est parce que vous avez seulement que deux voies dans chaque direction qui rentrent sur le territoire de Laval. Mais si vous avez un service d'autobus, le service d'autobus, est-ce qu'il va être à l'extérieur de cette zone-là ou bien à l'intérieur? Moi, je préférerais qu'on inclue cette voie-là pour les autobus que ce soit local ou bien express dans cette emprise-là.

1460 **LE PRÉSIDENT :**

Dans l'emprise de la 25.

1465 **M. PIERRE GOBEIL :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

1470 Je comprends. Donc, une voie additionnelle pour que ce soit express. C'est ça votre inquiétude. C'est que l'autobus se mélange avec le trafic. Vous voulez qu'il soit...

M. PIERRE GOBEIL :

1475 Oui, parce que des fois, il arrive à un moment donné, il tourne à gauche, il s'en va. Puis le soir, c'est le sens contraire.

LE PRÉSIDENT :

1480 Comme on peut le voir en ce moment sur la 25 existante.

M. PIERRE GOBEIL :

C'est ça, oui.

1485

LE PRÉSIDENT :

Puis ça, c'est une préoccupation. Pourvu que l'autobus, par exemple, soit à sens contraire.

1490

M. PIERRE GOBEIL :

Oui.

1495 **LE PRÉSIDENT :**

C'est ça que je voulais comprendre. Et, aussi, vous dites que vous êtes originaire du quartier Duvernay. Par rapport sur l'île de Laval – je vois que la carte n'est plus ici, tantôt nous

1500 avions une carte de l'île de Laval – mais le quartier Duvernay, c'est à quel endroit ça exactement par rapport à l'est?

M. PIERRE GOBEIL :

1505 Le quartier Duvernay, c'est à la hauteur du boulevard Auteuil et boulevard de la Concorde. On va prendre l'axe est-ouest et nord-sud, c'est où ce qu'il y a le centre d'achat. Il y a le centre d'achats là. Le centre de Duvernay, ça part de l'axe du boulevard Leblanc, puis ça va jusqu'un peu jusqu'à la 25.

LE PRÉSIDENT :

1510 Je vois. Je me posais la question à quel endroit c'était. Alors, nous vous remercions pour votre mémoire.

M. PIERRE GOBEIL :

1515 Merci.

LE PRÉSIDENT :

1520 Nous allons maintenant inviter la Table régionale de concertation des aîné(e)s de Laval, monsieur Gilles Fournier. Bonsoir, monsieur! À vous la parole.

M. GILLES FOURNIER :

1525 Bonsoir, messieurs les commissaires! Il me fait plaisir d'agir au nom de la Table régionale de concertation des aîné(e)s de Laval.

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE).

1530 **Début de la phrase à la page 2: *Les aîné(e)s de Laval (...)**

Fin de la phrase à la page 5: (...) leur vie décevement?+

1535 Ici, je fais une parenthèse. Je m'insurge contre l'approche de la Ville de Montréal qui s'objecte au pont en prétextant que c'est la 30 qui va servir de voie de contournement de la Métropolitaine. Et ici, je vous amène au 14 de juin, lorsqu'il y a eu l'inondation du rond point l'Acadie et, à ce moment-là, qu'est-ce qui s'est passé dans Laval? La 440 est devenue la voie de contournement. La 440 était débordée de voitures en direction de la 25. Les Ontariens qui avaient une carte, puis qui voyaient la 25, croyaient qu'ils avaient affaire à une autoroute, et

1540 bien, ça a été congestionné durant des heures, durant la moitié de la journée parce qu'ils sont arrivés à la 25, puis il n'y avait pas d'autoroute.

1545 Il y aura d'autres événements comme l'inondation du 14 juin. Je ne souhaite pas que ce soit une inondation, mais ça peut être un camion qui prend feu, mais ça ne sera certainement pas la 30 qui servira de contournement quand il arrivera une catastrophe sur l'île de Montréal.

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

Merci.

1550 **LE PRÉSIDENT :**

Merci pour votre présentation. Du côté de vos membres, par exemple, est-ce que vous anticipez que les gens soient des utilisateurs fréquents du pont de la 25?

1555 **M. GILLES FOURNIER :**

Pardon? J'ai mal compris.

1560 **LE PRÉSIDENT :**

Dans le cas de vos membres, les membres de votre regroupement, est-ce que vous anticipez qu'ils seront ou qu'ils seraient des utilisateurs fréquents du pont de la 25, s'il se réalise?

1565 **M. GILLES FOURNIER :**

Je peux vous dire que ceux qui sont dans l'est vont le faire, parce que, imaginez-vous, quand on est pris pour passer sur Pie IX et que je vois de chaque côté, moi, les gens qui demeurent là, puis qui sont obligés de respirer le monoxyde de carbone avec les véhicules qui sont stationnés un en arrière de l'autre, ça prend une éternité à traverser, quand je vois des enlignements d'une heure et demie et qu'on me dit qu'au nom de l'environnement, on ne fera pas la 25, il y a quelque chose qui ne va pas dans la mathématique de tout cela. Mais j'ai quand même 19 ans d'expérience dans le problème et je ne comprends pas ce genre d'obstination.

1570 **LE PRÉSIDENT :**

1575 Donc, vous, vous parlez des embouteillages qui sont à l'arrivée des ponts, par exemple, du pont Pie IX?

M. GILLES FOURNIER :

1580

Mais qui se continuent, monsieur, jusque sur Pie IX, jusqu'au métropolitain. Toute cette population-là qui vit dans l'est de Montréal, ils sont obligés de respirer cela. Ils ont raison de se plaindre. Je ne comprends pas qu'après avoir fait toutes les dépenses qui ont été faites pour amener la 25 où est-ce qu'elle est rendue, qu'on ne la termine pas. Parce que quand même,

1585

traverser un pont, ça ne détruit pas tant que ça l'environnement quand on sait comment s'y prendre, parce que, moi, j'étais en ingénierie de l'environnement, on est capable de faire des piliers dans l'eau sans tout contaminer.

LE PRÉSIDENT :

1590

Et si je comprends bien la fin de votre recommandation, vous n'êtes pas en faveur du péage?

M. GILLES FOURNIER :

1595

Bien, écoutez, si c'est la solution, on ne s'objectera et il faudra quand même être prudent dans les négociations qui vont avoir lieu avec l'entreprise privée. C'est un contrat à long terme, c'est un contrat qui est compliqué, j'en sais de quoi. Puis je peux vous dire que, d'autre part, il y a des endroits où ça a bien fonctionné. Le fameux pont dont on parle en France depuis quelque

1600

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Nous vous remercions pour votre présentation.

1605

M. GILLES FOURNIER :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

1610

Alors, nous allons maintenant inviter la Table d'aménagement Hochelaga-Maisonneuve, monsieur Daniel Vanier, monsieur Normand Robert et monsieur Pierre Brisset. Bonsoir, monsieur!

1615

M. NORMAND ROBERT :

D'abord, Daniel Vanier, qui est recherchiste pour la Table d'aménagement du quartier,

1620 Pierre Brisset qui est aussi spécialiste principalement au niveau de l'ingénierie et de l'urbanisme, et moi-même, Normand Robert.

1625 La Table d'aménagement de quartier, pour faire ça court, on est un regroupement de citoyens volontaires et aussi un regroupement de certains organismes communautaires et certaines institutions.

1630 On avait d'abord déposé un mémoire vendredi dernier, on avait envoyé ça à madame Boutin. J'imagine que vous l'avez reçu. C'est un document qui s'appelle: *Transport urbain, environnement et santé humaine, du global au local en passant par la rue Notre-Dame+. En fait, c'est un document qui a été élaboré principalement par monsieur Ugo Lachapelle, en collaboration avec Céline Martin, Marie-Ève Millar, Isabelle Mime, et tout ça sous la direction de Donna Mergler et de Laurent Lepage qui sont tous deux professeurs à la direction du CINBIOSE, Centre de recherche interdisciplinaire sur la biologie, la santé, la société et l'environnement et aussi de la Chaire d'étude sur les écosystèmes urbains.

1635 Alors, on vous a remis ça, c'est une étude qui a pris un peu plus de trois ans à élaborer. C'est une étude qu'on a produite, qu'on a rendue officielle vendredi dernier et on tenait à ce que ce soit déposé, parce que dans les faits, cette étude-là, ça pourrait s'appliquer à à peu près tous les projets d'autoroute en milieu urbain, tel que le projet en fait du prolongement de la 25.

1640 Alors, je laisserai la parole à Daniel et je la reprendrai un peu plus tard.

M. DANIEL VANIER :

1645 Bonsoir! Aujourd'hui, on vous remet un document d'une dizaine de pages qui est au fond notre position, le volume 2 du mémoire, qui est au fond notre position officielle sur le projet de prolongement de l'autoroute 25. On s'excuse du délai mais vu qu'on faisait le lancement vendredi, on a eu pas mal d'ouvrage ces derniers temps, puis on est des bénévoles, donc ça a été difficile de rendre le document avant ça.

1650 Donc, je vais passer par l'introduction: les mirages du MTQ. Le ministère des Transports du Québec est un spécialiste des solutions mirages. Ce ministère insinue que grâce au prolongement de l'autoroute 25, les Lavalloises et les Lavallois ainsi que les résidentes et les résidents de la MRC des Moulins sauveront du temps et de l'argent car ils n'auront plus à prendre le pont Pie IX qui est souvent congestionné.

1655 Cependant, les représentants du MTQ ne vous ont pas avertis de la situation en aval du futur pont de l'autoroute 25. Les quelques minutes que vous aurez sauvées en modifiant votre

itinéraire, vous risquez de les perdre sur le territoire de Montréal à cause d'une surcharge de capacité dans le tronçon de l'autoroute 25 entre l'autoroute Métropolitaine et le tunnel Hippolyte Lafontaine, sur l'avenue Souigny, et sur la rue Notre-Dame entre Dickson et la rue Papineau. On connaît bien la rue Notre-Dame, c'est dans notre quartier Hochelaga-Maisonneuve.

On est membre de la Coalition pour l'autoroute 25, on a repris les 10 bonnes raisons pour s'opposer au projet de prolongement, mais cependant, suite au rapport qui a été publié vendredi par le CINBIOSE et la Chaire des écosystèmes urbains de l'UQAM, nous avons ajouté 7 autres bonnes raisons pour s'opposer au prolongement de l'autoroute 25.

La première raison qui est, je pense, la plus primordiale et même qui devrait être la première dans tout, c'est la question de la santé des populations riveraines de ce corridor routier – qu'on parle de Mascouche, Terrebonne, jusqu'au centre-ville de Montréal – est menacée.

Le volume 1 de notre mémoire explique très bien par sa revue de littérature scientifique les risques à la santé des populations riveraines vivant à proximité d'infrastructure routière de cette importance. Notre document complète les données récentes rendues publiques par la Direction de la santé publique de Montréal lors de la première partie de cette audience.

Même si les rapports conjoints du CINBIOSE et de la Chaire des écosystèmes urbains de l'UQAM étudient plus particulièrement l'impact sur la santé des populations riveraines d'Hochelaga-Maisonneuve, les données scientifiques présentées s'adressent à toutes les résidentes et tous les résidents vivant à proximité d'autoroutes, de routes et d'artères urbaines fortement achalandées, qu'ils vivent à Laval, à Québec ou à Hull.

Deuxième point, deuxième raison pour s'opposer: une étude d'impact irrecevable et inacceptable. La directive du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs indique clairement que le promoteur de ce projet doit effectuer une étude sur la santé des populations, au moins une revue de la littérature scientifique. La TAQHM soutient que cette étude d'impact est irrecevabilité et inacceptable et que le ministère de l'Environnement aurait dû refuser ce rapport à cause de cette lacune majeure.

C'est-à-dire qu'on l'a vu durant les audiences, puis c'est moi qui avais posé la question, on a vu durant l'audience que le ministère n'a pas fait son travail, le ministère des Transports, le promoteur n'a pas fait son travail là-dessus. Et je déplore également que le ministère de l'Environnement n'ait pas exigé qu'une telle étude soit faite.

Troisième raison: protéger l'intégrité de l'écoterritoire du ruisseau de Montigny ou la coulée verte du ruisseau de Montigny et des marais à Laval. La situation des espaces naturels dans l'est de Montréal est critique. Il nous reste seulement quelques vestiges dont l'écoterritoire du ruisseau de Montigny.

En prenant connaissance de l'étude de l'herpétofaune et de l'avifaune produite par la Ville de Montréal, nous avons été agréablement surpris par la diversité des oiseaux présents dans ce milieu. L'étude en question touchait seulement le segment du ruisseau dans l'écoterritoire. Nous

1705 avons appris que les quatre îles abritent des arbres centenaires et que le pic à tête rouge, une espèce susceptible d'être désignée vulnérable et menacée par le ministère des Ressources naturelles et de la Faune du Québec, a déjà niché sur ces îles, il y a quelques années.

1710 Donc, c'est un point important. Puis, on trouve aussi qu'il y a une chance unique pour Montréal et même Laval d'avoir un projet. On pourrait protéger aussi les marais du côté de Laval, puis faire en sorte une chance unique de faire une mise en valeur de ces deux territoires-là, de ces deux espaces naturels là de chaque côté des rives de la rivière des Prairies, puis qu'il y ait un genre de bateau passeur ou un genre de centre d'interprétation de la nature qui pourrait faire le lien entre les deux rives et entre les deux villes.

1715 14) Nuisances pour les futurs utilisateurs de l'écoterritoire du ruisseau de Montigny. Le bruit généré par le lourd trafic sur le prolongement de l'autoroute 25 risque de déranger les futurs utilisateurs de l'écoterritoire. Ça, c'est un point, je pense, qui est intéressant à soulever. Il y a aussi le point que l'autoroute en tant que telle, le prolongement de l'autoroute 25 va créer un effet barrière aussi à Montréal.

1720 C'est-à-dire qu'il va y avoir comme conséquence de limiter les déplacements des personnes dans certains secteurs d'un quartier et les activités sociales dudit quartier, modifiant ainsi les conditions de vie des résidentes et des résidents. Ces barrières peuvent avoir des impacts sur la santé physique (les déplacements évités), et mentale sur le réseau de support social.

1725 L'avant-dernière bonne raison qu'on voulait mettre en évidence, la rentabilité de ce projet pour un promoteur privé est liée à l'étalement urbain à Laval et à la MRC des Moulins. Selon un document déposé par le promoteur, 42 000 véhicules par jour sur le futur pont n'offriraient pas les conditions idéales de rentabilité pour un entrepreneur privé. Il faudrait viser au-delà de 60 000 véhicules par jour sur le futur pont pour que le promoteur commence à rentrer dans son argent.

1730 La Table d'aménagement se pose la question suivante: quel intérêt aurait un promoteur privé dans le pont de l'autoroute 25, s'il n'y a pas d'induction du trafic? Pour notre groupe, il est clair que l'étalement urbain dans l'est de Laval et dans la MRC des Moulins est nécessaire à la rentabilité de ce projet.

1735 Dernier point: absence de transparence dans les contrats de partenariat public-privé. Le

1740 MTQ a annoncé durant cette audience qu'il y aurait des clauses commerciales secrètes entre le
ministère et le promoteur privé. Il y a de forts risques que le gouvernement du Québec devra
investir dans ce projet, soit sous forme de subvention, de loyer annuel et de prêt sans intérêt. Si
des deniers publics doivent être consacrés à ce projet, les clauses commerciales secrètes n'ont
pas lieu d'être dans le contrat avec le promoteur privé.

1745 Les clauses commerciales secrètes nous inquiètent. Le promoteur privé peut exiger que
le gouvernement et les municipalités limitent leur investissement dans le transport collectif de cette
région, un concurrent qui risque de devenir compétitif si le prix du litre d'essence augmente d'une
manière substantielle.

1750 Je vais laisser la parole à Normand pour la deuxième partie.

M. NORMAND ROBERT :

1755 Comme le démontrait l'étude ou la présentation du ministère des Transports, l'ouverture
d'un robinet supplémentaire du trafic de transit aura un impact direct sur évidemment la quantité
d'automobiles qui vont passer sur la rue Notre-Dame.

1760 La loi 34 qui a été adoptée par le gouvernement du Québec en 2003 confie à la Ville de
Montréal la responsabilité du développement économique local. En fait, c'est la CDEST, qui est
une corporation de développement économique communautaire, qui a reçu le mandat d'élaborer
un plan d'action en vue d'assurer ce développement économique local.

1765 La CDEST a largement consulté un grand nombre d'intervenants de tous milieux pour en
arriver à identifier deux objectifs majeurs dont un, le premier: maintenir et améliorer la qualité de
vie comme facteur attractif au plan économique et social. Et c'était pour la CDEST essentiel pour
en assurer le maintien de la population et le développement des quartiers de l'arrondissement
Hochelaga-Maisonneuve-Mercier.

1770 Le deuxième objectif était d'accroître la richesse collective. Alors, on sait que – et ça, par
expérience pour le quartier Hochelaga-Maisonneuve – des chars qui passent, ça amène
difficilement une richesse supplémentaire ou une richesse locale.

1775 La CDEST identifiait aussi des principes directeurs de ce développement-là, dont un qui
est une perspective de développement durable. Le développement économique sur le territoire de
Mercier-Hochelaga-Maisonneuve doit s'inscrire dans une perspective de développement durable,
prenant en compte la préservation et la mise en valeur de l'environnement naturel, culturel et
social sur lequel s'appuie le développement économique.

1780 On entend par développement durable un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Et ça, c'est une définition qui a été retenue par la Commission mondiale de l'environnement et du développement qui est la Commission Brundtland.

1785 La conclusion qu'on en fait - et ça, je ne vous ferai pas lecture de l'étude que vous avez déjà dans les mains au niveau de la santé, qui démontre très clairement que le quartier Hochelaga-Maisonneuve, compte tenu de l'impact des autoroutes qui l'entourent, a fait en sorte depuis un certain nombre d'années que ce quartier-là soit un laboratoire principalement pour les compagnies pharmaceutiques pour tester des médicaments et tester des types d'interventions auprès d'une population qui ne bouge pas beaucoup, c'est-à-dire qui déménage mais dans le quartier, et qui loge une population qui est lourdement handicapée par des phénomènes de pollution et des phénomènes de bruit.

1790 Alors, en conclusion, on ne peut que dire non au prolongement de la 25, c'est-à-dire pour les 17 bonnes raisons évoquées auparavant dans ce court mémoire et surtout pour les impacts sur la santé des populations riveraines vivant à proximité de ces infrastructures routières décrits dans le volume 1 de ce mémoire, celui que vous avez reçu vendredi.

1800 La TAQ demande au gouvernement du Québec d'investir plutôt de 400 M\$ dans le transport collectif à Laval et à la MRC des Moulins, et en particulier dans des voies réservées en site propre pour les ponts Pie IX et Papineau-Labelle plutôt que de le consacrer au prolongement de l'autoroute 25.

1805 On invite évidemment par le fait même les Lavallois et les Lavalloises à dire non à ce type de développement avant de se retrouver avec plus d'enfants malades, plus d'enfants handicapés pour la vie et avec une espérance de vie égale aux résidents d'Hochelaga-Maisonneuve qui est évidemment pas un objectif à souhaiter à personne.

LE PRÉSIDENT :

1810 Merci pour votre présentation. Monsieur Vanier, vous voulez ajouter quelque chose? Ça va? Alors, vous comprenez, votre mémoire, on n'a pas pu le consulter pour voir si on avait des questions. Il y a quand même beaucoup d'éléments que vous apportez.

1815 Pour ce qui est du rapport ici de *Transport urbain, environnement et santé humaine*, du global au local en passant par la rue Notre-Dame, si j'ai bien compris, nous allons pouvoir en faire le dépôt. Ça veut dire que vous nous donnez la permission de pouvoir diffuser le rapport, il n'y a aucun problème.

M. NORMAND ROBERT :

1820 Il est à vous.

LE PRÉSIDENT :

1825 Bien entendu, nous allons en prendre connaissance de façon détaillée, tout comme votre mémoire. Je pourrais peut-être essayer d'éclaircir quand même certains points.

1830 Il y avait un point dans les points que vous avez ajoutés, vous aviez déjà les fameux 10 points dont on avait déjà pu prendre connaissance il y a un certain temps, alors dans les 11 points, il y en avait un tout à l'heure, pour le ruisseau. Vous revenez souvent avec le ruisseau de Montigny. Et là, ce que j'ai compris, dans les écoterritoires, ce n'était pas évident au début, je me suis aperçu au courant de l'audience, surtout en première partie, que la perception sur les écoterritoires montréalais a évolué.

1835 Notamment, c'est que là dans le fameux écoterritoire qu'on a, à un moment donné, dans la limite, on a un bloc appartements de, je ne sais pas, 15 étages qui est en plein dans l'écoterritoire. Ensuite de ça, je croyais que, par exemple, les îles avaient été acquises par la Ville de Montréal. On s'est rendu compte que ça n'était pas le cas, et que non seulement ce n'était pas le cas, mais est-ce que certaines de ces îles-là étaient encore susceptibles éventuellement de recevoir un développement domiciliaire de haute densité.

1840 Votre réaction face à ça, c'est quoi votre image des écoterritoires pour la Ville de Montréal? J'aimerais ça vous entendre sur ça.

M. DANIEL VANIER :

1845 Personnellement, puis aussi au nom de la TAQ, je peux répondre à votre question. C'est que les écoterritoires, si vous regardez une carte des écoterritoires sur l'île de Montréal, vous allez vous apercevoir d'une chose. On a actuellement dans l'est de Montréal seulement un parc nature à Pointe-aux-prairies qui a été constitué de bouts de terrains, carrément de bouts de terrains, avec quelques boisés d'importance et de valeur écologique importante. Je prends, entre
1850 autres, le boisé Héritage, je prends également en compte le boisé de la Chapelle de la réparation. Ça a tout été rattaché par un couloir qui passait à côté de la station d'épuration des eaux de la Communauté urbaine de Montréal, de la Ville de Montréal maintenant.

1855 Donc, on a réussi à faire un parc nature avec des bouts de terrains pris un peu partout, puis de faire ça comme un lien. L'écoterritoire du ruisseau de Montigny, ça serait le troisième territoire naturel, espace naturel dans l'est de Montréal à préserver. Vous avez aussi le boisé

d'Anjou qui serait important mais qui a été, je pense, acquis, mais qui n'a pas été encore développé en tant que tel, faute de moyen financier pour la Ville de Montréal.

1860

Mais l'écoterritoire ruisseau de Montigny, il a une qualité. Le ruisseau, je ne sais pas si vous avez regardé les photos, le ruisseau est magnifique. Même si c'est un terrain qui est en quand même en friche, il y a quand même une frênaie rouge là et la Ville de Montréal a l'intention d'acquérir les quatre îles. Et je pense que c'est un projet, c'est vrai, qui date de début des années 90, fin des années 80, mais à Montréal, ça prend toujours beaucoup de temps avant de faire de quoi.

1865

Mais il y a aussi un point important. À côté des terrains, à l'ouest des terrains, il y a le Cégep Marie-Victorin qui a un grand espace vert alentour, puis il y a aussi l'Institut de Rivière-des-Prairies, un institut hospitalier qui a des terrains privés aussi verts qui sont là. Donc, tout ça ferait l'écoterritoire. Donc, tout ça serait comme mis en valeur avec des partenaires et tout ça.

1870

Et, pour nous, dans l'est, c'est important parce qu'on n'en a pas beaucoup de territoires, d'espaces naturels, à côté de l'ouest de l'île qui, eux autres, ont l'île Bizard, le Cap Saint-Jacques, qui ont même des territoires agricoles qu'ils veulent préserver en parc écoagricole. Nous autres, c'est à peu près les derniers éléments d'espaces naturels, les derniers vestiges qu'on a. C'est pour ça qu'on met une importance là-dessus.

1875

Mais, avant tout, mon message et le message du mémoire de la TAQ, c'est la question de la santé humaine. Ce n'est pas juste les poissons, ce n'est pas juste les oiseaux. On n'est pas des écolos à gogo, on est des citoyens, des citoyennes d'un quartier qui actuellement en arrachent avec toute la question de la pollution de l'air et de la pollution sonore provenant des axes routiers qui traversent notre territoire.

1880

1885

LE PRÉSIDENT :

Justement, en fonction des axes routiers, c'est une préoccupation qui revient souvent. Par exemple, si la Ville de Montréal est pour accroître le nombre de stationnements dans le centre-ville, le message qui est envoyé, c'est lequel à ce moment-là?

1890

M. NORMAND ROBERT :

Écoutez, là-dessus, on va se battre sur nos territoires, puis on tend de faire renverser certaines décisions. La question de la transformation de la rue Notre-Dame en autoroute, c'est une décision qui a été prise par le gouvernement libéral fin des années 60, début des années 70, ce qui a fait en sorte que dans notre quartier, il y a eu 1 200 logements qui ont été démolis et, depuis ce temps-là, les terrains n'ont jamais été réaffectés à autre chose sinon qu'une petite

1895

1900 piste cyclable le long d'une rue qui, en 1970, recevait 6 000 véhicules par jour et aujourd'hui, on en reçoit 90 000 par jour.

Ce 90 000 par jour là tue présentement plus de jeunes et de personnes âgées qu'il y a d'accidents sur l'ensemble du territoire de l'est de Montréal. Alors, il faut prendre le temps d'y penser avant de se permettre d'augmenter le nombre de véhicules qui passent là ou même de penser à une réaffectation autre que ce qu'il y a actuellement.

1905 **LE PRÉSIDENT :**

1910 Peut-être que je me trompe, mais dans ma compréhension, à ce stade-ci, que le pont de la 25 se fasse ou pas, si par exemple d'ici disons les 10 prochaines années, le nombre de stationnements augmente vraiment dans le centre de l'agglomération de Montréal, mais près du centre-ville, ça veut dire que c'est plus ça, dans mon esprit, qui serait susceptible d'augmenter la circulation, le trafic sur la rue Notre-Dame. Alors, il me semble que c'est ça le facteur déterminant pour moi.

1915 **M. NORMAND ROBERT :**

Tout à fait. Mais on compte sur des instances comme, par exemple, le BAPE pour intervenir sur ce sujet-là et faire en sorte de limiter les dégâts ou même les empêcher, si possible.

1920 Dans les faits, il y a eu en 2003 une commission du BAPE sur la question de l'autoroute 25 et, à cette époque, le BAPE a très bien dit au gouvernement du Québec: *Écoutez, allez refaire vos devoirs, parce que le projet d'autoroute que vous proposez là...+, qui était une autoroute encaissée qui évidemment amenait une augmentation du nombre de véhicules qui passaient là, résolvait le problème de fluidité du trafic pour un maximum de 5 ans à partir du début de la construction.

1925 Et ça, quand on regarde l'ensemble des développements au cours des 30 dernières années sur la rue Notre-Dame où on est passé de 6 000 véhicules par jour à 90 000 véhicules par jour, effectivement, à chaque fois qu'on a aménagé la rue Notre-Dame, à chaque fois qu'on a permis une plus grande fluidité, tout ce que ça a eu comme conséquence, c'est une augmentation de véhicules qui l'utilisaient.

1930 Et ce que ça a comme conséquence directe, et ça, ce n'est pas que pour la rue Notre-Dame, c'est pour l'ensemble des voies qu'on a sur le territoire de l'île de Montréal, comme on

1935 peut le voir aussi à l'échelle internationale dans l'ensemble des villes, c'est-à-dire que plus on permet, plus on offre de service à du véhicule solo, évidemment plus il y en a.

1940 Et ce que ça amène comme conséquence, entre autres pour un quartier comme Hochelaga-Maisonneuve qui est enclavé entre deux parcs industriels, le fleuve, c'est-à-dire la rue Notre-Dame et une côte, et bien, ça sert de quartier éponge à un trafic de transit qui déborde de façon continue. Alors, on vit de façon continue un stress, un stress qui en plus est agrémenté de pollution.

1945 Quand j'étais jeune, on se faisait un plaisir de passer, par des belles températures comme on a vu aujourd'hui, on se faisait un plaisir de s'asseoir sur le balcon, de voir les enfants se promener dans la rue, jouer, jouer sur le trottoir. On connaissait nos voisins, il y avait de l'entraide qui était là, qui existait et qui était là en continu.

1950 Et avec le fait que, de plus en plus dans nos quartiers, on vit une situation de trafic de transit, et bien, cet espace social, cet espace de collaboration, cet espace d'entraide, cet espace de connaissance de notre environnement, connaissance de nos voisins a été de plus en plus diminué. De plus en plus, les gens se sont isolés dans leur maison, sortent de moins en moins, on connaît de moins en moins nos voisins.

1955 D'ailleurs, la dernière étude qui a été faite là-dessus le prouve radicalement. Et ça fait en sorte que, oui, une chance qu'on retrouve des organismes communautaires, des milieux communautaires où on peut rebâtir ce tissu social nécessaire pour permettre que la ville soit encore vivable et que la ville soit encore agréable à vivre.

1960 Mais, au départ, il faut que l'environnement de nos milieux directs puisse permettre à nos enfants de pouvoir vivre décemment, vivre dans un environnement sécuritaire, vivre dans un environnement vivable où on n'est pas obligés constamment de penser à leur sécurité, et les ramener continuellement à la maison, les tenir enfermés dans nos maisons comme de plus en plus on se ramasse à faire.

1965 Alors, il faut redonner la ville à ceux qui la marchent. Il faut redonner la ville à ceux qui la vivent. Et il faut faire en sorte que le tissu urbain, dans les milieux urbains grandement concentrés, qu'on puisse leur donner la chance de se régénérer et, en même temps, d'être un attrait pour les nouvelles générations qui poussent, évidemment empêcher le plus possible cet étalement urbain vers la banlieue.

1970 Parce que dans les faits, les jeunes familles aujourd'hui, à partir du moment où ce que tu as un petit peu d'argent, tu as un petit peu les moyens, évidemment tu vas chercher à aller

1975 ailleurs que dans le milieu urbain concentré comme dans les quartiers Hochelaga-Maisonneuve-Mercier et autres, parce que, dans les faits, ce milieu-là n'offre pas ce tissu urbain, cette qualité de vie qui était là à l'époque, qui était là quand j'étais jeune, à cause principalement et entre autres de l'automobile qui a pris, qui prend de plus en plus de place.

1980 Alors, on offre de plus en plus de place à l'automobile puis, en même temps, bien, on permet l'étalement urbain, parce qu'en contrepartie on n'a pas le choix. Il faut que quand tu élèves une famille, qu'on puisse leur offrir un milieu de vie intéressant.

LE PRÉSIDENT :

1985 J'ai déjà demeuré dans le quartier Rosemont et lorsqu'on me parle de densification, j'ai de la misère à imaginer comment on pourrait densifier l'habitation dans le quartier Rosemont. Et aussi, j'essaie de voir si la Ville de Montréal dit, par exemple: *Mon objectif, c'est de viser, je ne sais pas, 8 % d'espaces verts mais autres que parc, c'est-à-dire d'espaces de conservation+, comment je fais pour concilier tout ça si je veux densifier, si je veux augmenter à 8 % l'espace vert? Comment on va réussir à Montréal à tout concilier ces objectifs-là?

1990

M. NORMAND ROBERT :

1995 Écoutez, la rue Notre-Dame, ils ont démoli, en 1972, 1 200 logements. Ça a mis à la porte, renvoyé ailleurs dans les autres quartiers en périphérie et aussi dans les banlieues plus de 8 000 personnes.

2000 Ce que ça a eu comme conséquence directe, c'est la mort de la rue Notre-Dame qui était une rue commerciale fort active et qui donnait des emplois à plusieurs centaines de personnes. Ça avait aussi une incidence, non pas uniquement sur la rue Sainte-Catherine mais sur l'ensemble du quartier en termes de relation sociale et aussi relation économique.

2005 Alors, on a mis fin à cette qualité de vie là, et ce que ça a fait dans le quartier, c'est que ça a juste offert aux citoyens la pauvreté, une pauvreté qui sévit depuis 1972, qui ne cesse de se dégrader. Puis la seule façon qu'on trouve pour remplacer cette pauvreté-là, c'est par une gentrification qui s'implante principalement au nord du quartier, parce qu'il n'y a personne qui veut vivre au sud du quartier.

2010 Alors, qu'est-ce qu'il faut? Selon la Table d'aménagement de quartier, il faut repenser la ville en redonnant aux citoyens un milieu agréable à vivre. Pour ce qui est des investissements qui doivent être faits, ils doivent être faits principalement dans le transport en commun de façon

à diminuer la quantité d'autos solos, offrir aux citoyens une alternative à l'automobile solo, une alternative intéressante. On ne parle pas d'autobus à gazoline comme on a aujourd'hui.

2015 Au Québec, on a des compagnies qui sont exemplaires à l'échelle internationale pour la production de moyen de transport efficace, moderne, qu'on vend à l'extérieur. On investit lourdement, fortement, on subventionne largement ces entreprises-là pour leur permettre d'être concurrentielles sur le marché international, pour être capable de vendre des équipements. Et qu'est-ce qu'on fait en contrepartie?

2020 On achète, nous autres, des autobus souvent qui viennent d'ailleurs. On achète du pétrole qui vient d'ailleurs pendant qu'on produit de l'électricité quand, dans les faits, on pourrait produire des équipements ici, on pourrait utiliser notre électricité, on pourrait diminuer l'impact de la pollution, puis offrir aux citoyens une démocratisation du transport pour permettre aux personnes âgées, permettre à toutes les personnes qui n'ont pas nécessairement les moyens de s'acheter une automobile, qui n'ont pas le goût nécessairement de s'acheter une automobile de pouvoir se déplacer quand même dans un milieu urbain qui serait d'une qualité supérieure à ce qu'on peut leur offrir actuellement.

2030 Et, nous autres, ce qu'on dit, c'est que si le ministère des Transports tient absolument à son lien autoroutier entre la 25 et la 720, s'il y tient absolument, il faut qu'il soit en tunnel à grande profondeur sous le quartier, sur une longueur de 2.8 kilomètres, de façon à éviter que le quartier serve d'éponge pour le trafic de transit et afin de permettre une réaffectation des espaces le long de la rue Notre-Dame. Ce qui a été démolé en 1972, remettre en fonction ces espaces-là, reconstruire ces espaces-là, remettre la rue Notre-Dame, son originalité de Chemin du roi, humaniser la rue Notre-Dame, de façon à permettre aux citoyens de se réapproprier les lieux.

2040 Et là, on pourrait facilement loger 8-10 000-12 000-15 000 personnes. Alors, ça, c'est de l'étalement urbain de moins. C'est du monde de plus en ville qui permettrait de relancer la dynamique de la rue Sainte-Catherine, redonner des centaines d'emplois à des citoyens du quartier et permettre de relancer une partie du sud du quartier.

LE PRÉSIDENT :

2045 Très bien.

M. DANIEL VANIER :

J'aurais peut-être un petit élément à ajouter, monsieur le président. C'est que le

2050 message qu'on veut vous envoyer aussi, c'est de ne pas juste étudier un segment du prolongement de l'autoroute 25, le segment de 7 kilomètres, mais il faut également étudier tout le corridor routier et les conséquences aussi que ça va avoir sur toute l'infrastructure routière de Montréal. Et je pense que ça, c'est un point important.

2055 Et également dans le cadre du développement durable, il ne faut pas oublier qu'il y a un principe de précaution à appliquer et je pense que la Direction de la santé publique de Montréal, avec sa présentation pendant la première partie de l'audience, a très bien démontré qu'il fallait que ce principe-là s'applique. Merci.

2060 **LE PRÉSIDENT :**

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

2065 Nous allons maintenant inviter madame Geneviève Paris de Échange gardiennage des Moulins. Bonsoir, madame! À vous la parole.

Mme GENEVIÈVE PARIS :

2070 Bonsoir, monsieur le président, monsieur le commissaire! Merci de nous donner une tribune pour nous entendre, mais merci surtout de le faire avec autant d'intérêt. Qu'on soit une ville ou un simple citoyen rempli de bonne volonté, c'est la première fois que je participe à une audience comme ça, puis je trouve ça très enrichissant.

2075 Notre organisme est un organisme communautaire qui a pour but, à travers ses actions, de rehausser la qualité de vie des citoyennes et citoyens qui résident dans la communauté de la MRC des Moulins. Notre organisme regroupe une centaine de familles, donc on représente environ 399 personnes. Donc c'est en toute humilité qu'on vous présente un mémoire.

(L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE).

2080 En conclusion, on n'arrêtera pas le projet, nous n'avons pas de boule de cristal. Mais on peut faire notre possible pour le gérer. Nous ne retournerons pas en arrière, utilisant des carrioles tirées par des chevaux. Par contre, les solutions non polluantes connues devront être mises de l'avant parallèlement. Un transport en commun à prévoir, mettre l'accent là-dessus. Les autos non polluantes, il y a des brevets qui ont été achetés, on le sait, on n'a pas le contrôle de tout. Des petites autos, des petites voies qui pourraient être pour les petites autos comme les Smart ou les Mini ou ce qui s'en vient au solaire, éventuellement.

2085 Il y a peut-être une possibilité de maximiser sur les voies d'accès, tout ça. Puis on

2090 promeut l'achat local, puis ça nous donnerait, je suis certaine au niveau économique, de meilleures possibilités.

LE PRÉSIDENT :

2095 Très bien. Nous vous remercions. La question que j'aurais, c'est vous avez choisi de vivre à Terrebonne?

Mme GENEVIÈVE PARIS :

2100 Oui.

LE PRÉSIDENT :

2105 Et la question que j'aurais, c'est pourquoi vous n'avez pas choisi de vivre sur l'île de Montréal, sans être indiscret.

Mme GENEVIÈVE PARIS :

2110 Le prix.

LE PRÉSIDENT :

Donc, c'est vraiment le prix du logement qui est un facteur déterminant.

2115 **Mme GENEVIÈVE PARIS :**

Oui.

LE PRÉSIDENT :

2120 Et, à ce moment-là, avez-vous fait une évaluation? Vous avez cherché éventuellement des logements dans l'île de Montréal ou une propriété?

Mme GENEVIÈVE PARIS :

2125 Oui.

LE PRÉSIDENT :

2130 Vous avez rapidement conclu que c'était hors de portée.

Mme GENEVIÈVE PARIS :

Oui. J'habitais en condo à Rivière-des-Prairies. On a vendu pour s'en venir à Terrebonne.

2135

LE PRÉSIDENT :

Donc, c'est votre choix. Et les gens que vous représentez, j'imagine qu'il y a beaucoup de gens qui ont décidé de choisir Terrebonne à cause justement des prix.

2140

Mme GENEVIÈVE PARIS :

Même raison, oui.

2145

LE PRÉSIDENT :

Donc, c'est-à-dire l'alternative d'éventuellement retourner à Montréal n'est pas envisageable parce que les propriétés, j'ai cru comprendre en regardant encore dernièrement les statistiques, à Québec même le prix des résidences a augmenté beaucoup depuis deux ans, mais ce que je lisais, c'était pire encore à Montréal.

2150

Mme GENEVIÈVE PARIS :

Oui.

2155

LE PRÉSIDENT :

Donc, ça voudrait dire que les propriétés à Montréal seraient de plus en plus hors de portée de la classe moyenne, on pourrait dire.

2160

Mme GENEVIÈVE PARIS :

Définitif.

2165

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Sane.

M. MAMADOU LAMINE SANE, commissaire :

2170

Merci pour votre présentation. Moi, je voudrais savoir en quoi ce projet-là pourrait avoir un impact positif sur la conciliation famille-travail. Est-ce que vous pouvez plus élaborer sur cette question? Je cherche à saisir ce lien-là.

2175

Mme GENEVIÈVE PARIS :

2180

Oui. Actuellement, dans nos familles, maintenant avec les congés parentaux et tout ça, il y en a qui prennent le congé parental. Donc, on essaie aussi de maximiser pour créer un noyau familial. Quand on parle de solution durable, je pense que la famille, c'est le noyau des solutions durables pour plusieurs problèmes que la société peut vivre.

2185

Puis de pouvoir concilier travail-famille, si on parle du pont actuellement, bien, c'est comme une goutte dans l'océan, oui, ça va aider, mais ce n'est pas tout. Ça ne va pas régler les problèmes instantanément. Mais, définitivement, ça va aider pour que les gens aient plus de temps, on en a parlé tantôt. Puis collectivement, pour une société dans le futur, bien, ce n'est pas de penser un pont pour un pont. Il faut le visionner ce pont-là. Il faut être visionnaire aussi avec d'autres solutions alternatives, complémentaires.

2190

M. MAMADOU LAMINE SANE, commissaire :

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2195

Nous vous remercions pour votre mémoire.

Mme GENEVIÈVE PARIS :

2200

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2205

Nous allons maintenant inviter la Fédération de l'UPA Outaouais-Laurentides et Fédération de l'UPA Lanaudière, monsieur Richard Maheu et monsieur Gilbert Mathieu. Bonsoir, messieurs!

M. RICHARD MAHEU :

2210 Bonsoir! Monsieur le président, au nom de la Fédération de l'UPA Outaouais-Laurentides et de Lanaudière, je vous remercie de nous donner l'opportunité de nous faire entendre au sujet du prolongement de l'autoroute 25.

2215 Il faut avoir une vision plus grande et plus large que rien que Ville de Laval. L'UPA est ici pour manifester son opposition au projet. Il va à l'encontre du développement durable car il provoquera inévitablement l'étalement urbain.

2220 Selon un rapport d'Environnement Canada, la prolifération des banlieues contribue à la détérioration des centre-villes, au niveau social, à la hausse des taxes, à l'engorgement des routes, à la détérioration de la qualité de l'air, à la destruction des habitats et à la perte des terres agricoles.

Or, c'est la perte des terres agricoles occasionnée par l'étalement urbain qui préoccupe particulièrement l'UPA dans ce dossier.

2225 L'agriculture est une activité économique d'une importance majeure pour la province. Sur le territoire de la CMM seulement, l'agriculture représente des investissements de 1,25 G\$, des revenus à la ferme de 338 M\$ et 6 800 emplois. L'industrie agroalimentaire, qui découle de l'agriculture sur le territoire de la CMM, représente 143 000 emplois, une activité de 17 G\$, soit 49 % de l'activité agroalimentaire du Québec. Sur le territoire de la CMM, un emploi agricole génère 21 emplois agroalimentaires.

2230 L'étalement urbain a comme effet de soustraire les meilleures terres agricoles dans une zone qui jouit des meilleures conditions en termes de potentiel agricole à cause de la qualité des sols, les conditions climatiques, la proximité des marchés.

2235 Le ministère des Transports confirme que le prolongement de l'autoroute 25 aura pour effet de soustraire... tantôt, j'étais ici au début de la soirée, on m'a dit peut-être pas 45, il faut que ce soit 0 hectare de la zone agricole verte permanente, comme monsieur le maire l'a dit tantôt, à Laval. Les bonnes terres agricoles de la zone agricole permanente, on y tient.

2240 Nous savons que dans la réalité, l'étalement urbain engendré par le projet se manifestera jusqu'à la troisième couronne nord de Montréal. En février 2005, le ministère des Transports écrivait sur son site Internet au sujet du prolongement de l'autoroute 25:

2245 *Le prolongement de l'autoroute 25 pourrait, en l'absence de mesures restrictives d'aménagement du territoire, provoquer un développement urbain dans le secteur est de l'île de*

Laval. Le projet devra être soutenu par un cadre d'aménagement régional qui contribuera et orientera de façon rigoureuse le développement de cette partie du territoire.

Version 28 février 2005.

2250

Même le ministère de l'Agriculture craint à l'étalement urbain. Il n'y a pas rien que nous, producteurs agricoles. La pression foncière causée par l'étalement urbain est déjà un phénomène qu'on ne peut nier sur la couronne nord de Montréal. Au cours des 20 dernières années, le territoire a perdu des superficies variant de 6 à 36 % des terres agricoles.

2255

La pression de l'étalement urbain amène inévitablement de la spéculation foncière. Or, ce qu'il y a de plus déstructurant pour l'agriculture, c'est l'incidence de la spéculation. Les terres agricoles en zone périurbaine sont souvent possédées par des non-agriculteurs qui acceptent parfois de louer aux producteurs, mais ça arrive fréquemment qu'ils les laissent pousser en friche.

2260

Ceci représente des pertes nettes pour l'activité agricole. Sur la couronne nord de Montréal et dans la MRC de Laval, le pourcentage des terres agricoles propriété des non-agriculteurs est de 29 %, ce qui est beaucoup plus élevé que la moyenne provinciale qui est alentour de 16 %.

2265

L'UPA reconnaît que l'étalement urbain et surtout la construction domiciliaire est une source de financement importante pour les municipalités et fait partie de leur plan de développement. Cependant, lorsque nos élus se préoccupent du développement, l'agriculture est presque toujours exclue. L'importance qu'elle représente pour l'économie locale, régionale et provinciale est très souvent sous-estimée et les espaces verts sont souvent considérés comme des réserves d'urbanisation à plus ou moins long terme. La ville est presque toujours développée au détriment de la zone agricole et forestière. Soyez donc un peu imaginatifs.

2270

2275

Je ne suis pas un expert, mais je constate qu'on répète sans cesse les mêmes façons de faire. On construit une autoroute pour régler un problème de transport. Moi, je vous jure, on fait l'autoroute, c'est vrai qu'on dit souvent qu'on va concilier travail-famille, à condition qu'il y ait pas plus de familles qu'il y en a présentement. On va gagner du temps. Les 2, 3, 4 premières années, c'est sûr et certain qu'on va gagner du temps. Dans 10 ans, ça va en prendre une autre.

2280

Il s'agit d'un cercle vicieux qu'il faut briser une fois pour toutes et changeons les mentalités. Dans un contexte de développement durable, le prolongement de l'autoroute 25 questionne bien plus loin que le problème de l'étalement urbain.

2285 Une société ne peut se priver de son agriculture pour devenir dépendante des sources d'approvisionnement externes pour se nourrir. Ceci va à l'encontre de plusieurs des principes fondamentaux du Plan de développement durable du gouvernement du Québec dont l'équité sociale, l'efficacité économique, la protection du patrimoine culturel, la préservation de la biodiversité.

2290 Je vous remercie, monsieur le président, de nous avoir accordé le privilège de faire valoir notre point de vue. Merci.

LE PRÉSIDENT :

2295 Merci pour votre mémoire. Donc, on peut voir que ce qui vous préoccupe beaucoup donc, c'est les pressions qui peuvent se faire éventuellement sur la zone agricole. Mais si je comprends le sens de votre mémoire, par exemple, le train de banlieue de Mascouche, je ne sais pas, si ça permet éventuellement la construction ou l'implantation de disons 900 citoyens à Mascouche, dans ce cas-là, ça veut dire qu'il y aurait du développement urbain provoqué par un projet de transport en commun. Donc, ça veut dire que vous voyez d'un mauvais oeil l'implantation d'un train de banlieue, à ce moment-là, parce que ça augmenterait les possibilités de développement à Mascouche, par exemple.

M. RICHARD MAHEU :

2305 On nous fait accroire que si on fait le pont, les gens vont arriver plus vite à la maison, O.K.? Il va y avoir autant d'étalement urbain de faire le pont. Si le train passe... les gens présentement au lieu d'être en voiture, ils vont être dans le train. J'ai juste à regarder mon territoire dont le train de banlieue Deux-Montagnes-Montréal. Je prends le train quand je vais à Montréal. Il y a du monde dedans. On n'a pas demandé un autre pont.

LE PRÉSIDENT :

2315 Par contre, lorsque je regarde les données, par exemple, prenons Deux-Montagnes, malgré l'implantation du train de Blainville, par exemple, on regarde les données statistiques sur les ponts, l'achalandage n'a pas baissé sur les ponts. Donc, ça veut dire que j'ai plus de monde qui traverse au total, si je cumule les ponts et je cumule le train de banlieue. Au total, j'ai plus de monde que j'en avais avant. Ça veut dire qu'il y a un effet structurant.

2320 Je m'en vais à Deux-Montagnes, à la station Deux-Montagnes, c'est toutes des maisons neuves qui sont là et sont toutes greffées autour de la station. Donc, ça veut dire que la station s'est installée là, les maisons sont venues après. Donc, ça veut dire qu'il y a eu un effet structurant. On ne parle pas de transfert modal, à ce moment-là. C'est-à-dire des gens qui

2325 étaient en automobile qui sont passés au train si des maisons sont neuves à côté de la gare de Deux-Montagnes.

M. GILBERT MATHIEU :

2330 Le problème, ce n'est pas qu'on ne veut pas voir personne, c'est qu'on n'a jamais de garantie que le territoire agricole va rester intégral. Que les milieux zonés blancs se remplissent, c'est quasiment un voeu qu'on souhaite. Mais c'est le débordement en zone agricole qui est inquiétant. Puis c'est la volonté des dirigeants de la préserver. Ils nous disent ça au micro. Ça fait chic. Les gens sont contents d'entendre ça. Mais quand arrive le temps, ce n'est pas ça qui se passe.

2335 Comment se fait-il que quand il y a des demandes de dézonage, les dirigeants municipaux, les MRC, ils disent jamais non. L'UPA s'arrangera avec ça. C'est eux autres qui auront l'odieux de dire non. On passe pour les méchants. Tout le monde a de quoi manger aujourd'hui. Personne s'en doute. Mais quand on demande la préservation du territoire agricole, 2340 ce n'est pas pour aujourd'hui, c'est pour l'avenir. Pas l'avenir dans 5 ans, l'avenir tout le temps.

2345 Quand on parle du territoire ici qui est dans un secteur privilégié au niveau des sols, au niveau du climat, en Abitibi, ça ne les inquiète pas le pont de la 25. En Gaspésie non plus. C'est pas dangereux pour eux autres. Mais pour cultiver, ils n'ont pas le climat qu'on a. Ils n'ont pas la qualité des sols qu'il y a autour de Montréal. C'est cette inquiétude-là qu'on a, de voir ces sols passer aux mains de développeurs, d'investisseurs. C'est inscrit dans le mémoire, 29 % leur appartient.

2350 Venez faire un tour à Terrebonne, on va vous en montrer des terres où ce que les branches allongent tout le temps. Il y a des gens qui voudraient les cultiver, mais les acheteurs de ces terres-là, ça leur fout rien que les taxes soient chères, ils vont finir par les rentabiliser. Il y a des secteurs qui appartiennent à des développeurs, ça fait 25 ans. Ça ne leur fait rien pantoute. C'est ça qui nous inquiète. Le message qui devrait être lancé par les dirigeants est de dire: *N'y 2355 pensez pas, ça sera jamais zoné blanc.+ C'est ça qu'on n'entend pas puis c'est ça qui est inquiétant.

M. RICHARD MAHEU :

2360 Parce que de l'autre bord, il ne faut pas oublier, seulement 2 %, 2 % du Québec est cultivable. Il y en a pas 25 %. Il y a 2 % du Québec qui est cultivable. Ça fait qu'il en reste plus beaucoup.

M. GILBERT MATHIEU :

2365 L'inquiétude vient aussi du fait... regardez, vous allez faire, je ne sais pas si c'est vous qui faites l'épicerie chez vous, le marché...

LE PRÉSIDENT :

2370 Oui, c'est moi.

M. GILBERT MATHIEU :

2375 ... regardez les produits sans nom qu'il y a dans les magasins. Ils ne sont pas obligés de dire d'où ça vient. Quand Niblett fait une aubaine pour son blé d'inde en canne, regardez ce qu'il y a à côté, c'est un produit sans nom. Il est un petit peu moins cher. Il profite de la publicité que l'autre fait. Il n'est pas obligé de dire d'où il vient. Ça vient des Indes, arrosé avec des produits ici qu'on n'a pas le droit. On se conforme à ces réglementations-là au niveau environnemental. Quand les gens achètent, ils y pensent même pas. Puis nous autres, quand on le fait, il faut se restreindre à toutes ces exigences.

2380

Comment se fait-il qu'il y a des cultures qui sont complètement disparues? La betterave à sucre, il s'en faisait, il ne s'en fait plus du tout. Ça coûte moins cher la faire venir d'ailleurs.

2385 L'inquiétude qu'on a dans l'avenir si, près de la population comme on l'est ici, on ne cultive plus, on a bâti ça, ça a été payant, il y a quelques investisseurs qui se sont bourrés les poches – je vous dis ça en termes un peu vites – on est dans un pays capitaliste, on ne peut pas blâmer ces gens-là de vouloir faire des profits. Le climat politique est comme ça. Mais c'est à nos dirigeants à les protéger ces sols-là. C'est ça qu'aujourd'hui, on vient demander. Regardez la politique provinciale dans ce domaine-là, on commence à relâcher et laisser ça aux MRC. Pourquoi? C'est parce qu'ils en veulent. Ils ont de quoi faire avec. Ils sont prêts.

2390

Dans la MRC des Moulins, il vient de se faire des transactions. Ce n'est pas des producteurs qui ont acheté les terres. Vous allez me dire: *Oui, mais le producteur, il l'a vendue.+ C'est bien sûr. Quand le voisin t'offre 100 000 \$ de moins, tu as un développeur qui arrive, paf! il paye. Pourquoi? On le devine.

2395

LE PRÉSIDENT :

2400 Par contre, quand on regarde les capacités résiduelles sur la 25 en direction sud en pointe du matin, il en reste un peu de capacité. Mais si je prends, par exemple, le dossier de

Bombardier, Mirabel, qui peut créer 5 000 emplois potentiels qu'on a entendu dans les nouvelles, bien ça veut dire que le projet peut-être le plus inquiétant, à ce moment-là, c'est peut-être celui de Bombardier. S'il y a 5 000 personnes qui viennent s'installer dans la région de Mirabel, ça va prendre de la place, ça.

2405

M. GILBERT MATHIEU :

Savez-vous comment est-ce qu'il y a de zone blanche dans Mirabel, dans la couronne nord? Aux alentours de la CMM? Des milliers d'hectares. S'ils veulent les remplir, on s'objecte pas. Mais c'est que quand il s'agit de les remplir ou de placer ces employés-là, c'est comme si ceux qui avaient les terres les avaient pas à la bonne place, t'sais. Il faut en acheter d'autres. C'est ça l'inquiétude.

2410

Les gens qui les ont, ils savent quoi faire pour les faire bâtir. Je pourrais vous donner des noms. On n'en nommera pas, mais je pourrais vous en donner qui en ont des terres, puis qui... bon. C'est bien plus facile à vendre en lots que de cultiver dessus. D'abord, ceux qui les achètent connaissent à peu près rien à la culture. Je parle des développeurs. Je ne voudrais pas tous les mettre dans le même panier non plus. La seule chose qu'ils connaissent, c'est que c'est plus payant de la vendre en lots que de se lever le matin, puis d'aller semer.

2415

2420

M. RICHARD MAHEU :

Mais comme mon confrère a dit, tantôt vous avez parlé des emplois dans une autre MRC ou quoi que ce soit, mais est-ce que en tant que producteur agricole qui reste 2 % du territoire qui est cultivable, on dirait que c'est nous qui sommes mal placés. Pourtant, les terres, c'est les meilleures terres. Si on fait de l'agriculture aujourd'hui, on est peut-être un peu fous sur les bords, il faut être passionné, sauf que sur l'autre côté, si je suis producteur agricole, je suis la 11e génération qui est producteur agricole, qui a vécu aussi une expropriation par une route. Ça fait qu'on sait de quoi qu'on parle. Quand un chemin s'en vient, le développement s'en vient aussi. Puis c'est ça qui nous fait peur.

2425

2430

C'est sûr, tantôt le fameux 45 hectares qui n'a pas l'air d'être clair, c'est-tu 45? C'est-tu 30? C'est-tu 20? Nous autres, les informations qu'on a eues au ministère des Transports, c'était 45. Peu importe. C'est pas juste le fait de cette petite portion-là. C'est tout l'effet d'entraînement. C'est ça qui est le risque. Parce que, à ce que je sache, c'est pas la seule place qui est bouchée au Québec, puis à Montréal. Les autoroutes, le matin, sont toutes bouchées. Puis je ne pense pas qu'elles vont toutes déboucher d'un coup parce qu'il va y avoir le pont de la 25 là.

2435

2440 **LE PRÉSIDENT :**

2445 C'est ce qu'on comprend également sur la problématique. Mais on comprend, je crois, très bien votre inquiétude globalement. C'est une région qui est en développement, la région de Lanaudière ou de Mirabel, il y a plein de projets. Je peux comprendre l'inquiétude de vos membres.

2450 Bon, la région de Québec, je connais mieux ça, surtout la Beauce, disons. La pression est moins forte et on se comprend. Mon beau-père, c'est un *gentleman farmer+. Il avait acheté une terre à Saint-Isidore qui appartenait au grand-père de sa femme. Bien, lui, c'est le voisin qui cultive cette terre-là depuis au-delà de 30 ans, mais cette terre-là n'est pas susceptible, en tout cas même dans les 50 prochaines années, de faire l'objet d'une pression dans le développement urbain. Alors, on a un contexte très différent ça veut dire, disons, sur la Rive-Sud de Québec, par rapport à ce qu'on peut avoir ici dans les couronnes de Montréal, effectivement. Je peux comprendre votre inquiétude.

2455

M. RICHARD MAHEU :

2460 Parce qu'il est clair aussi, puis je suis bien placé pour en témoigner, on est quand même assez logiques. Parce que juste vous donner un exemple, tantôt, on disait que le pont de la 25, ça fait longtemps qu'il est promis, ça fait longtemps qu'il est sur la planche à dessin. Dans mon territoire, l'autoroute 50, ça aussi ça fait longtemps que c'est sur la planche à dessin. Ça fait longtemps, O.K.? Mais on en est venu à un accord avec le ministère des Transports pour avoir un tracé, puis donner notre accord.

2465 Ça veut donc dire que quand c'est raisonné et que ça a un moindre impact, on est capables de dire oui. Sauf que, pour nous, le pont de la 25, c'est sûr et certain, les 3-4 premières années, c'est vrai qu'on va arriver plus vite à la maison pour manger un bon repas. Mais après, on va arrêter à d'autres places pour prendre notre repas, parce qu'elle va être comme toutes les autres, congestionnée, j'en suis convaincu.

2470

LE PRÉSIDENT :

Messieurs, merci pour votre témoignage.

Alors, nous allons maintenant inviter monsieur François Caron.

2475

M. FRANÇOIS CARON :

2480 Bonsoir, monsieur le président! J'aurais avant toute chose, je suis un peu mal à l'aise de vous demander ça, mais si on peut prendre une petite pause, s'il vous plaît, avant que je vienne témoigner.

LE PRÉSIDENT :

Vous avez besoin d'une petite pause?

2485

M. FRANÇOIS CARON :

Oui.

2490

LE PRÉSIDENT :

Alors, pas de problème. Nous allons faire une pause de cinq minutes.

SUSPENSION DE LA SÉANCE

2495

* * * * *

REPRISE DE LA SÉANCE

M. FRANÇOIS CARON :

2500

Merci. Bonsoir, monsieur le président! Bonsoir aux membres de la commission! J'ai commencé par intituler mon mémoire: *Le projet 2005 de l'autoroute 25: en retard d'un siècle+.

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

2505

Début de la phrase à la page 1: *J'aimerais avant toute (...).

Fin de la phrase à la page 6: *(...) du promoteur, le MTQ.+

2510

Je vais vous le résumer. À l'embouchure du ruisseau de Montigny, on pense qu'il n'y a pas d'embouchure parce que le ruisseau est canalisé mais, oui, finalement, il se jette dans la rivière des Prairies. Il y a un petit parc qui n'est pas gros. C'est un enjeu local. Mais le pont va passer dans une bonne partie du parc, puis va complètement défaire l'enjeu paysager. C'est un parc qui est fréquenté beaucoup par les retraités des tours. Si vous connaissez le coin un peu à Montréal-Nord, Rivière-des-Prairies, il est beaucoup fréquenté par les retraités qui sont dans les tours de retraités dans le fond. Ça serait une perte, quant à moi. Je veux dire, c'est très local mais c'est significatif si l'emprise du pont n'est pas repensée complètement, par exemple.

2515

2520

Ensuite, je ne comprends pas comment ça se fait que le MTQ adjoint jamais des trottoirs sur ses ponts autoroutiers. Parce que, par exemple à Laval, monsieur Vaillancourt parlait de 13 kilomètres, moi j'avais estimé ça à 11 kilomètres. Mais il y a 13 kilomètres entre deux ponts, puis on part d'un bout de l'île, si on circule mettons à vélo, à pied ou en tout cas n'importe comment d'autre qu'en voiture, il y aura pas de trottoir avant le pont Pie IX. Il faut absolument

qu'ils pensent à ajouter un trottoir ou une passerelle quelconque en parallèle du pont parce que, écoutez, il n'y a pas que les autos à mon sens.

2525 (L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE).

2530 Donc, je recommande que la commission demande au ministre de rejeter le projet séance tenante dans sa forme actuelle, sinon le gain de Laval et Rive-Nord sera la perte de l'est de Montréal. Continuons de réfléchir au progrès que nous voulons et agissons en ce sens, au lieu de subir le projet que des gens qui veulent notre bien tentent de nous imposer.

2535 Je remercie la commission d'avoir bien voulu entendre ma requête, et je vous en saurai gré d'y donner suite à la satisfaction de plus en plus de citoyens payeurs de taxes de la région de Montréal.

LE PRÉSIDENT :

2540 Merci beaucoup pour votre présentation. Moi, j'aurais peut-être une question qui est en page 3 de votre mémoire sous la rubrique *Enjeux de trafic+, dans lequel vous faites état:

... de l'étalement urbain sur la Rive-Nord ne commandera pas à court terme l'élargissement du pont de la rivière des Mille-Îles à Terrebonne qui est continuellement congestionné à l'heure de pointe.

2545 Ça me semble être effectivement une problématique dans le sens que le ministère des Transports nous dit qu'il n'envisage pas d'accroître la capacité de la 25 existante à Laval. Donc, ça veut dire, ce que j'en comprends, si on n'élargit pas le pont à Terrebonne, si on n'élargit pas non plus la 25 en direction sud du moins, ça veut dire qu'en pointe du matin, il ne pourra pas y avoir énormément plus de véhicules qui vont passer qu'à l'heure actuelle.

2550 Donc, dans cette optique-là, si c'était clair qu'il n'y avait pas d'élargissement, ça voudrait dire que des risques d'augmentation majeure de trafic en provenance de Terrebonne ne se matérialiseraient pas. Qu'est-ce que vous pensez de cette situation-là?

2555 **M. FRANÇOIS CARON :**

2560 Moi, premièrement, monsieur le président, je suis d'avis qu'on amène une capacité nouvelle, qu'elle soit de 2 voies, 4 voies, 8 voies, mais on amène une capacité nouvelle. J'embarquerai pas nécessairement dans le trafic généré puis le trafic induit, parce que je ne comprends pas tout à fait les concepts, mais ce que j'en comprends, moi, c'est que si on a de

l'offre, il va avoir de nouvelles voitures. Il y a des gens qui vont changer de mode. Puis, présentement, on ne peut pas dire que le transport en commun est parfaitement efficace sur la Rive-Nord. Bon, je le prends plutôt du côté de Montréal-Saint-Jérôme. Je n'embarquerai pas dans ces détails-là. On ne peut pas dire que c'est le plus efficace au monde.

2565

Mais ceci étant dit, côté de Laval Rive-Nord, moi, j'ai l'impression que ça va occasionner plus de trafic encore parce que les gens vont changer de mode, vont nécessairement, s'il y a une offre, s'ils ont une perception de gain de temps, ils vont laisser faire la distance. Il y a des gens qui vont utiliser leur voiture, qui vont délaissé le transport en commun.

2570

Tous les effets qui s'ensuivent, bon, l'effet de serre, le smog qu'on voit. Je veux dire, ce n'est peut-être pas un phénomène qui va être extraordinairement étendu à Montréal, mais on va avoir certainement un smog localisé dans ce coin-là, qui va sûrement être aggravé, surtout quand on connaît les *readings+ de la station 50 – excusez, je me trompe peut-être de chiffre – mais le fameux *reading+ de la station au coin de la 25 et de la 40.

2575

LE PRÉSIDENT :

L'échanger 25-40, oui.

2580

M. FRANÇOIS CARON :

À Anjou.

2585

LE PRÉSIDENT :

Oui, l'échangeur Anjou.

M. FRANÇOIS CARON :

2590

Ça peut juste empirer. Puis les études le disent. On a une offre nouvelle, ça va être bloqué dans une question de quelques années. Il faudra élargir ou il faudra transférer de mode. Transférer de mode, ça veut dire mettre des trains de banlieue ou en tout cas, à très court terme, mettre des autobus.

2595

LE PRÉSIDENT :

Mais je reviens toujours aussi, à plusieurs reprises, je reviens toujours avec la même

2600 question. S'il y a plus d'autos sur l'île de Montréal, ça veut dire que c'est parce qu'il y a plus de places pour les stationner sur l'île de Montréal.

M. FRANÇOIS CARON :

2605 En principe, je ne sais pas s'ils poursuivent encore leur politique, mais moi, je me souviens, parce que c'est dans le cadre de la mémoire, fin des années 80, début des années 90, je ne sais pas si la Ville continue à poursuivre cette politique-là, mais dans le temps, ils voulaient sortir le stationnement sur rue pour l'envoyer dans les nouvelles constructions en parking souterrain. Mais, dans leur optique, c'était pour avoir de la fluidité dans les grandes artères.

2610 Mais même encore, ça ne peut pas fonctionner, parce que ça prend quand même du stationnement sur rue. Ce n'est pas tout le monde qui va payer 7-8-15 \$ pour aller 15 minutes, une demi-heure faire une commission dans le centre-ville, t'sais. Ça va prendre toujours du stationnement sur rue. Puis, le problème, c'est que les autos arrivent de partout.

2615 Là, on parle de l'autoroute 25, mais on ne parle pas du West Island, on ne parle pas de la Rive-Sud qui sont aussi en croissance. Ça fait qu'au centre-ville, ça peut juste – si on a de l'offre de service qui amène au centre-ville – ça peut juste être pire. Moi, je ne pense pas qu'en disant qu'en accroissant...

2620 D'ailleurs, il y a une politique que je suis certain, par exemple. C'est qu'ils veulent réduire les parkings extérieurs. Ça, je suis convaincu, vous en avez certainement entendu parler. Ils veulent réduire les parkings extérieurs, puis les parkings, pas sauvages, mais plus ou moins illégaux.

2625 **LE PRÉSIDENT :**

Sans permis.

M. FRANÇOIS CARON :

2630 Ils veulent une occupation de sol beaucoup plus dense. Ça fait que moi je ne pense pas que la problématique du parking, une offre de parking va aider à décongestionner Montréal. Je pense qu'on va errer, vous puis moi. Puis le ministre.

2635 **LE PRÉSIDENT :**

Bien, disons qu'à ce stade-ci, je dois admettre que je suis encore un petit peu perplexe.

2640 Il y avait une question qui avait été posée à l'origine par un participant à l'audience, un qui participe souvent aux audiences du BAPE, monsieur Burcombe, sur le nombre de stationnements qu'il pouvait y avoir, en tout cas, au moins dans le centre-ville de Montréal, ce qu'on entend comme centre-ville, et là, la réponse a l'air à être difficile. Soit qu'il n'y a pas de comptabilisation, je ne sais pas trop. Je me suis dit spontanément, si on sait combien il y a de stationnements illégaux, je veux dire, on doit bien savoir combien il y en a de légaux aussi.

2645 **M. FRANÇOIS CARON :**

Ah! ça, c'est garanti, oui.

2650 **LE PRÉSIDENT :**

Ça me chicote. J'avoue que ça me chicote un petit peu. Moi aussi, monsieur Burcombe a levé ma curiosité. J'aimerais bien ça savoir combien qu'il y a de stationnements dans Montréal, dans le centre-ville d'affaires, combien il y en avait il y a 10 ans, puis combien il va y en avoir dans 2 ans, puis dans 4 ans, au total. Effectivement, ça m'intrigue, je l'avoue.

2655

M. FRANÇOIS CARON :

Me permettez-vous de dialoguer trois secondes avec vous, s'il vous plaît?

2660 **LE PRÉSIDENT :**

Pardon?

2665 **M. FRANÇOIS CARON :**

2665

De dialoguer un peu? Parce que sur le parking, si c'est une interrogation qui chicotait beaucoup de monde, pourquoi que la Ville de Montréal n'a pas répondu? Ils ont sûrement un chiffre. Il y a quelqu'un quelque part qu'il faut qui pose la question, entre vous puis moi là, monsieur le président. Comment ça se fait que la Ville n'aurait pas répondu spontanément? Parce que c'est un enjeu pour eux autres. Moi, je ne veux pas faire... je ne veux pas *peddler+ pour eux autres, mais câline, c'est eux autres qu'il faut qu'ils répondent à ça.

2670

LE PRÉSIDENT :

2675

Ça m'intrigue, je l'avoue.

M. FRANÇOIS CARON :

Oui, voilà.

2680

LE PRÉSIDENT :

Bien, vous voyez en tout cas, la question reste effectivement très complexe. En tout cas, on va voir qu'est-ce qu'on obtiendra comme données, effectivement. Si on l'a, tant mieux.

2685

M. FRANÇOIS CARON :

Bien, tant pis, quant à moi. Tant pis si on n'a pas la donnée. On serait peut-être mieux de la connaître que de la laisser passer. Mais, moi, je ne l'ai pas, excusez-moi, monsieur le président, je ne la connais pas.

2690

LE PRÉSIDENT :

Très bien.

2695

M. FRANÇOIS CARON :

C'est une perception. J'ai fait, pas une mise en garde, mais une mise au point au début. C'est une perception.

2700

LE PRÉSIDENT :

Je pense que ça va aller. Je vous remercie pour votre présentation.

2705

M. FRANÇOIS CARON :

C'est moi qui vous remercie, monsieur le président, monsieur le commissaire.

LE PRÉSIDENT :

2710

Alors, ceci était la dernière présentation de mémoire, ce qui va clore la partie publique de l'enquête de la commission, du travail de la commission. Bien entendu, la commission va poursuivre ses travaux pour remettre son rapport au plus tard le 16 septembre. Je vois monsieur Vanier qui s'avance. Vous voulez avoir le mot de la fin, monsieur Vanier?

2715

M. DANIEL VANIER :

Pas nécessairement, mais je veux répondre à une de vos questions existentielles.

2720 **LE PRÉSIDENT :**

Oui?

2725 **M. DANIEL VANIER :**

Le stationnement à Montréal. Alors, il a été publié la semaine dernière, jeudi dernier, à l'Hôtel de ville de Montréal un portrait diagnostique en vue du futur Plan de transport de Montréal. Ce document-là. Et on parle du stationnement dans la section 4.3. Il y a des données de la page 37 à la page... ils en parlent quand même assez longuement, jusqu'à la page mettons 43. Donc, ils ont des données. Peut-être pas l'évolution comme vous voulez voir du centre-ville au cours des 10 dernières années, mais ils ont des données quand même intéressantes, qu'on n'avait pas auparavant. Et ils ont aussi des résolutions aussi dans le sens de peut-être diminuer les offres de stationnement au centre-ville. Merci.

2735 **LE PRÉSIDENT :**

Bon, bien, très intéressant. Je vous remercie de l'information. Pour la référence exacte, on va pouvoir la prendre en note. Oui?

2740 **M. DAVID THERRIEN :**

David Therrien, Ville de Montréal. Le document en question, on pourrait vous en faire parvenir des copies. C'est ce qui a été présenté publiquement jeudi passé. C'est la deuxième étape du Plan de transport. Par contre, le chiffre précis que vous demandez n'est pas dans le document. Il n'y a pas eu de relevé détaillé fait du stationnement au centre-ville depuis 95.

C'est un dossier très actif présentement et c'est un enjeu important pour la Ville, et il y a des projets pilotes en ce moment sur les relevés. Par contre, on a quand même trouvé d'autres méthodes d'estimation des places qui satisfait nos besoins à l'étape où on en est rendu dans le Plan de transport.

2750 **LE PRÉSIDENT :**

Je vous remercie beaucoup de l'information. Je me doutais que je susciterais une petite réaction en parlant du stationnement. Alors, je vous remercie. J'ai appris avec l'expérience avec monsieur Venne. C'est pour ça.

Maintenant, ceci met fin bien entendu à la partie publique de l'audience. Ici, j'ai un petit bilan que je peux faire. Ici, nous avons eu à Montréal 38 mémoires présentés et déposés, et

2760 une présentation verbale. À Laval, nous avons eu 29 mémoires présentés ainsi que 2 mémoires
verbaux, ce qui fait au total, nous avons eu 93 mémoires qui nous ont été déposés et il y en a eu
67 de présentés. Et à cela, on ajoute 3 mémoires verbaux. Alors, pour ceux qui veulent retenir la
participation à ce stade-ci.

2765 Alors, comme je disais tout à l'heure, nous allons maintenant poursuivre nos travaux, la
commission, donc ce qu'on appelle plus d'étape privée. Bien entendu, il va y avoir sûrement des
questions encore une fois que la commission va adresser par écrit, des réponses aussi que la
commission va obtenir. Alors, malgré que la commission maintenant, il n'y a plus vraiment de
partie publique, par contre, toute l'information, tous les documents que la commission va encore
2770 recevoir vont être rendus publics et mis dans les centres de consultation du BAPE, locaux et
permanents, ainsi que sur le site Internet de la commission à l'adresse du BAPE.

Alors, tout ce qui est questions, réponses, sera publié, le principe étant que les
commissions travaillent essentiellement avec la même information accessible. Donc, c'est
2775 possible, bien entendu, qu'on fasse une bibliographie dans notre rapport, mais les gens,
normalement, ça va être une bibliographie de documents qui sont accessibles par un moyen ou
un autre. Mais l'important, c'est que les gens puissent savoir avec quels documents et quelle
information la commission a travaillé pour arriver à ses constats et ses avis.

2780 Alors, sur ce, je vais fermer la séance. Je vous remercie de votre participation. C'est très
apprécié. Encore une fois, les gens ont mis beaucoup d'effort dans leur mémoire, ce qui est très
apprécié, ce qui facilite le travail de la commission. Et je remercie encore une fois aussi la
contribution des personnes-ressources qui étaient ici également, qui nous ont fourni des
compléments d'information. Et je vous souhaite enfin une bonne fin de soirée. Je remercie
2785 également les membres de l'équipe de la commission qui nous ont supportés pour ces audiences.
Merci et bonne soirée.

2790 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe judiciaire, certifie sous mon serment
d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes
sténographiques prises par moi au moyen du sténomasque, le tout conformément à la Loi.

ET J'AI SIGNÉ:

2795

LISE MAISONNEUVE, s.o.

2800