

**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 1

Séance tenue le 13 juin 2005, 19 h
Le Château Classique
6010, boulevard des Grandes Prairies
Saint-Léonard

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 13 JUIN 2005.....	1
MOT DU PRÉSIDENT	1
LE PRÉSIDENT:	1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

VILLE DE MONTRÉAL

CLAUDE DAUPHIN, ALLAN DE SUZA, MARC BLANCHET	1
--	---

GROUPE EN RECHERCHE URBAINE HOCHELAGA-MAISONNEUVE

PIERRE BRISSET	14
----------------------	----

PATRICE GODIN.....	23
--------------------	----

DIRECTION DE SANTÉ PUBLIQUE DE MONTRÉAL

RICHARD LESSARD, LOUIS DROUIN	30
-------------------------------------	----

JEAN LAPALME	40
--------------------	----

PARTI VERT DU QUÉBEC,

XAVIER DAXHELET, SYLVAIN CASTONGUAY	45
---	----

SERGE DESROCHES	54
-----------------------	----

MICHEL AUBIN	62
--------------------	----

ASSOCIATION HABITAT MONTRÉAL,

PATRICIA CLERMONT, FRANÇOIS GAGNON.....	64
---	----

EDOUARD RAYMOND	74
-----------------------	----

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 (LE PRÉSIDENT FAIT LA LECTURE DE SON DISCOURS)

Début de la phrase à la page 2 : « Mesdames et messieurs, bonsoir (...) »

Fin de la phrase à la page 3 : « (...) disponible à l'arrière de la salle. »

10 La Commission a reçu jusqu'à maintenant plus de 80 mémoires, dont une quarantaine seront présentés ici même à Montréal. Je vais demander à chaque présentateur de mémoire de limiter leur intervention à environ 15 minutes afin de nous permettre d'échanger avec eux.

15 Alors soit dit en passant, la Commission a lu les mémoires, lira tous les mémoires avant la présentation. Donc ce que nous demandons aux gens, c'est de faire une synthèse des positions. Dans certains cas, des mémoires de deux pages, on comprend que les gens puissent les lire, dans certains cas nous avons reçu des mémoires très volumineux, donc même qui peuvent atteindre 40, 50 pages, donc nous demandons aux gens de pouvoir en faire une synthèse.

20 (LE PRÉSIDENT POURSUIT LA LECTURE DE SON DISCOURS)

Début de la phrase à la page 3 : « J'aimerais aussi rappeler (...) »

Fin de la phrase à la page 3 : « (...) à la présentation des mémoires. »

25 Je vais maintenant inviter le premier intervenant à prendre place, qui est la ville de Montréal. Alors Monsieur Dauphin, bonsoir. Alors je vous laisse la parole, vous pouvez aussi présenter les personnes qui vous accompagnent.

30 **M. CLAUDE DAUPHIN :**

Avec plaisir. Alors Monsieur le président Germain, Monsieur le commissaire Sane, Monsieur le commissaire Dufour, les membres de votre équipe, alors il me fait plaisir de vous présenter les personnes qui m'accompagnent.

35 À votre droite et à ma gauche, monsieur Allan De Suza qui est maire de l'arrondissement Saint-Laurent et qui est responsable aussi, au niveau du comité exécutif de la ville de Montréal, de tous les dossiers environnement et développement économique.

40 À ma droite et à votre gauche, monsieur Marc Blanchet, qui est directeur transports au sein du Service des infrastructures du transport et de l'environnement.

45 J'aimerais saluer monsieur Gilbert, qui est directeur Montréal MTQ, monsieur Nguyen au niveau de Laval, chef de service, et monsieur Mercier qui est chargé de projet de l'autoroute 25. Qu'il me fasse plaisir aussi. Monsieur le président, de signaler la présence de notre président, votre président du BAPE, monsieur Cosgrove qui est ici, qui nous fait l'honneur d'être ici avec nous ce soir.

50 Alors, Monsieur le président, brièvement, depuis la création de la nouvelle ville de Montréal, le 1^{er} janvier 2002, et suite au sommet de Montréal de juin 2002, la nouvelle ville de Montréal s'est dotée de plusieurs plans d'actions, plans stratégiques en différents domaines et nous nous servons effectivement de ces plans stratégiques là pour évaluer l'ensemble des projets qui touchent la nouvelle ville de Montréal.

55 À titre d'exemple, on s'est doté, en septembre 2004, d'un Plan d'urbanisme de la ville de Montréal, le premier Plan d'urbanisme avait été adopté en 1992 sous l'administration Doré, donc sous l'administration, dis-je, Tremblay, on s'est doté d'un Plan d'urbanisme en septembre 2004, Plan d'urbanisme que nous avons l'obligation de confectionner puisque notre loi constitutive créant la nouvelle ville de Montréal nous obligeait d'adopter un Plan d'urbanisme avant le 31 décembre 2004.

60 Donc ce Plan d'urbanisme est la référence en matière d'aménagement et de mise en valeur du territoire de Montréal et à titre d'exemple en matière de transport, le Plan d'urbanisme priorise le transport en commun et tout mode alternatif à l'auto solo.

65 Deuxième plan que nous avons adopté, Monsieur le président, ce fut le Plan stratégique et Plan d'action en développement économique de Montréal, qui a été adopté en novembre 2004, dont mon collègue Allan De Suza en était le principal instigateur. Et une des priorités de ce Plan, Monsieur le président, est de valoriser les terrains vacants et les zones industrielles de l'Est de Montréal. La Ville veut donc redynamiser tout le secteur de l'Est de Montréal qui, comme vous le savez, est très contaminé comme zone industrielle.

70 Un troisième plan maintenant, qui est phase d'élaboration, c'est le Plan de transport. C'est une première; ce sera la première fois que la Ville de Montréal va adopter, dans les prochains mois, son premier Plan de transport.

75 Nous avons déjà décidé que la vision stratégique de ce Plan de transport et des objectifs de ce Plan de transport se veulent comme suit, c'est-à-dire que nous voulons évidemment un Montréal agréable, un Montréal prospère sur le plan économique, tout en respectant son environnement. Et pour ce faire, nous voulons réduire la dépendance envers l'automobile et miser plutôt sur le transport en commun et les transports actifs.

85 Un autre plan, Monsieur le président, c'est le Plan stratégique de développement durable qui, celui-ci, a été adopté en avril 2005 et se dégagent dix orientations, dont quatre plus prioritaires que les autres, et je n'en mentionne que deux pour les fins du temps imparti ce soir : premièrement, améliorer la qualité de l'air et réduire les gaz à effet de serre et, deuxièmement, assurer la qualité des milieux de vie résidentiels pour les Montréalais et les Montréalaises.

90 Donc il faudrait, pour nous, analyser tout le projet de parachèvement de l'autoroute 25 en fonction de ces différentes orientations adoptées unanimement par le conseil de Ville de Montréal.

95 Un autre plan, Monsieur le président, c'est la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels auxquels mon collègue De Suza a également participé de plein fouet comme instigateur. En résumé, c'est que ça va nous donner un instrument qui veut que le développement ne se fasse pas au détriment de la nature.

100 Donc quel est l'intérêt de la Ville de Montréal face à ce projet? Vous comprendrez que le parachèvement de l'autoroute 25 dans sa majorité passe sur le territoire de Montréal; la Ville évidemment n'a pas été impliquée au niveau de l'élaboration et de la planification du projet qui est devant nous, Monsieur le président. Alors c'est sûr qu'on n'a pas eu la chance de faire valoir les intérêts de la ville de Montréal dès le début du processus.

105 Nos préoccupations maintenant, alors une des premières préoccupations c'est au niveau de la modification de l'offre de transport entre Laval et Montréal. Selon les prévisions du Ministère, c'est qu'il y aurait une réaffectation de débit pour l'équivalent d'environ 4 800 véhicules/heure en période de pointe du matin, c'est-à-dire qu'on pourrait dégager le pont Pie-IX d'à peu près 15% de son débit actuel et nous dégagerions également à peu près 20% du débit actuel au niveau du pont Papineau.

110 Alors, une des suggestions que nous faisons, si jamais le gouvernement du Québec décidait, comme vous le mentionniez tantôt, d'aller de l'avant, c'est que les espaces dégagés, on pourrait peut-être s'en servir pour l'utilisation du transport en commun, du covoiturage.

115 Alors si les prévisions du Ministère nous disent que c'est un déplacement de débit, à ce moment-là s'il y a des nouvelles voies avec un nouveau pont, on pourrait dédier des voies existantes, soit sur Pie-IX ou sur Papineau, dédiées spécifiquement pour le transport en commun et pour le covoiturage.

120 Aussi, selon les chiffres du Ministère, c'est qu'avec l'ouverture d'un nouveau pont nous pourrions perdre à peu près 1 500 utilisateurs du transport en commun, donc avec une simulation d'un péage à 1 \$, on parle d'utilisation du transport en commun qui serait inférieure

de 5,8% et si c'était gratuit sur le futur pont, on parle d'une diminution d'utilisation du transport en commun de l'équivalent de 9,7%.

125 Il ne va pas sans dire, Monsieur le président, que si c'était le cas, évidemment, ça va à l'encontre de tous les objectifs que je vous ai mentionnés tantôt en matière autant de plan de transport qu'en matière aussi de Plan d'urbanisme.

130 Donc ça nous préoccupe, d'autant plus que ces prévisions-là, selon les informations que j'ai, ne tiennent pas compte de tout ce qui est le trafic induit ou la demande induite qui pourrait se produire lorsqu'il y a ouverture d'une nouvelle voie ou d'un nouveau pont.

135 On reconnaît cependant qu'en matière de transport de marchandises – vous savez j'ai cinq, six chapeaux et un de mes chapeaux c'est président du comité interrégional de transport de marchandises – on est conscient qu'en matière de transport de marchandise, il y aurait certains avantages avec ce nouveau lien, ce nouveau pont interrive puisqu'en matière autoroutière, autant pour la couronne nord, pour la couronne sud que pour l'île de Montréal ça constituerait une voie autoroutière qui pourrait être considérée intéressante à l'Est de l'autoroute Décarie.

140 Cependant, selon le MTQ, il y aurait moins de transit sur Henri-Bourassa à l'Est de Pie-IX pour à peu près entre 2 000 et 3 000 véhicules/heure en pointe et, par contre, on nous indique que sur Henri-Bourassa entre le pont Pie-IX et le pont Papineau-Leblanc, il y aurait à ce moment-là une augmentation de débit de 2 100 véhicules/heure en période de pointe.

145 Aussi l'échangeur Anjou nous préoccupe aussi, parce qu'il est à pleine capacité au moment où nous nous parlons, alors s'il y a un débit additionnel, on se questionne, Monsieur le président, à savoir si l'échangeur Anjou va être capable de tout prendre ça.

150 On continue maintenant avec le financement du projet. Selon le Ministère, nonobstant le péage, l'ouvrage ne pourra pas s'autofinancer, c'est-à-dire que le gouvernement du Québec devra payer un loyer au partenaire privé pour assurer la viabilité du nouveau pont. Alors pour nous à la Ville de Montréal, il ne faudrait pas que l'injection de fonds publics pour le partenaire privé soit importante et qui pourrait nuire à d'autres projets de transport, notamment

155 de transport en commun dans la région de Montréal.

160 Je continue maintenant avec le transport actif et la piste multifonctionnelle. Alors pour nous, Monsieur le président, la piste multifonctionnelle qui a été prévue initialement dans le projet du ministère des Transports du Québec est essentielle. Toutes nos interventions en transport à Montréal, que ce soit l'échangeur Parpin*** qu'on est en train de refaire au complet, que ce soit n'importe où – a rue Notre-Dame se complète depuis plusieurs années avec le Ministère – c'est qu'automatiquement, il faudrait qu'il y ait de l'intermodalité, c'est-à-dire qu'il faudrait une piste multifonctionnelle. Alors pour nous, le fait d'avoir une navette pour

165 faire traverser les piétons ou même les cyclistes, ça ne fait pas notre affaire. Au contraire, on
souhaiterait qu'il y ait des infrastructures dédiées pour les gens qui marchent ou les gens qui
se promènent en vélo, plutôt que d'avoir un système de navette.

170 Maintenant, comme président de la STM aussi – j'ai un autre chapeau – alors
évidemment au niveau de la Société de transport de Montréal, on est satisfait évidemment
qu'il y ait une voie réservée en site propre pour le transport en commun, ce qui est produit
devant nous aujourd'hui. Nous souhaiterions cependant que ça soit plutôt bidirectionnel plutôt
qu'unidirectionnel dans le sens de la charge du matin ou du soir, alors c'est une des
observations que j'avais à faire.

175 On a beaucoup d'interventions que nous allons faire également dans l'Est de Montréal
pour favoriser le transport en commun, notamment ce qu'on appelle le RTM, le Réseau
prioritaire montréalais. Alors il y a plusieurs axes que nous allons installer dans les prochains
mois, des mesures préférentielles, des feux préférentiels donnant préférence aux autobus de
la Société de transport à Montréal, par rapport aux automobilistes, dis-je, réguliers. Beaucoup
180 de mesures également seront prises en l'année 2006.

Alors, moi, ma partie, Monsieur le président, elle est présentée, je vais maintenant
demander à mon collègue De Suza de continuer sur, notamment, le développement urbain,
de continuer sur l'économie et également sur l'environnement.

185 Alors merci beaucoup et Allan à vous la parole.

M. ALLAN DE SUZA :

190 Merci Claude.

Bonjour et merci pour cette occasion de partager certaines de nos inquiétudes et
certains de nos commentaires vis-à-vis le projet en question. Moi, j'ai l'intention d'adresser
certains des points comme l'urbanisme et la mise en valeur du territoire, le développement
195 économique, l'environnement, l'écoterritoire, la coulée verte du ruisseau de Montigny et la
qualité de vie des résidents dont le plus grand détail va être retrouvé dans notre mémoire.

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

200 **Début de la phrase à la page 10 : « La Ville de Montréal souscrit (...) »**

Fin de la phrase à la page 12 : « (...) smog urbain sur son territoire. »

205 Par une coïncidence, Messieurs les commissaires, on vit une situation de smog
actuellement et ça peut être un témoignage de pourquoi nous avons des inquiétudes vis-à-vis
la qualité de l'air.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase à la page 12 : « Les polluants émis (...) »

210 **Fin de la phrase à la page 14 : « (...) les impacts sont sous-estimés. »**

Parlons un peu de l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau De Montigny. Mon collègue a parlé que nous avons un Plan de protection de milieux naturels et, par coïncidence, la coulée verte du ruisseau De Montigny se trouve en pleine proximité.

215

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase à la page 14 : « La Ville favorise la protection (...) »

Fin de la phrase à la page 15 : « (...) perturber leur qualité de vie. »

220

Je laisserai à ce moment-là la possibilité pour mon collègue, monsieur Dauphin, de présenter nos réflexions suite à l'analyse que nous avons faite et le positionnement ou la priorisation qui a été favorisée par la Ville de Montréal.

225 **M. CLAUDE DAUPHIN :**

Merci, Monsieur De Suza.

230 Alors maintenant le « crunch » de notre mémoire, si vous me permettez l'expression Monsieur le président, donc le positionnement de la Ville face au projet.

235 Déjà dans son Plan de gestion des déplacements d'avril 2000, le ministère des Transports du Québec avait priorisé certaines interventions pour l'agglomération Est. Que l'on songe premièrement au prolongement du métro vers Anjou et Saint-Léonard, que l'on songe aussi à la modernisation de la rue Notre-Dame, l'amélioration du réseau routier municipal dans l'Est de l'île de Montréal et, évidemment, il y avait le prolongement de l'autoroute A-25 accompagné de la mise en place d'un corridor rapide de transport en commun reliant Laval et les stations de métro Anjou et Radisson. Ces interventions s'inscrivent dans un horizon de 2000 - 2010.

240

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase à la page 16 : « Le prolongement de l'autoroute 25 (...) »

Fin de la phrase à la page 16 : « (...) les principes du développement durable. »

245

Alors, Messieurs le président, les commissaires, merci beaucoup de votre bonne attention et nous sommes disposés, au meilleur de nos connaissances, de répondre à vos questions.

250 **LE PRÉSIDENT :**

Alors Messieurs, merci pour votre mémoire.

255 D'entrée de jeu, la Commission avait plusieurs questions et, bien entendu, il y a d'autres personnes qui veulent faire des témoignages devant la Commission. On aurait un certain nombre de questions plus de nature technique ou reliées au territoire ou des points en particulier que vous mentionnez, donc on aimerait vous suggérer : est-ce que c'est possible qu'on puisse vous envoyer un certain nombre de questions, peut-être sept, huit, dix questions maximum, par écrit, sur des aspects précis auxquels vous pourriez répondre, est-ce que ça
260 vous irait ?

M. CLAUDE DAUPHIN :

Sans difficulté, avec plaisir.

265

LE PRÉSIDENT :

Et à ce moment-là, à qui adresserions-nous les questions? Comme d'habitude dans le circuit habituel qu'on a utilisé depuis le début?

270

M. CLAUDE DAUPHIN :

Alors il y a un type que vous connaissez très bien, Monsieur le président, je pense qu'il a passé toutes les audiences avec vous jusqu'à maintenant, ce serait la bonne personne, c'est monsieur Blanchet qui est notre directeur transport.

275

LE PRÉSIDENT :

Très bien, alors nous allons lui acheminer des questions.

280 Alors, j'aurais une question pour vous. Bien entendu, vous êtes les premiers à passer ce soir, la Ville de Montréal, bon, comme j'ai dit tout à l'heure on parle d'environ 80 témoignages qui vont être faits devant la Commission.

285 Déjà, bon, la plupart sont entrés, on a pu prendre connaissance de la plupart des mémoires qui sont rentrés. Il y a deux points, disons, qui ressortent, et je le dis, là, je ne suis pas un Montréalais donc j'ai un petit peu de recul face à ce que je peux voir dans les mémoires, il y a deux points : le premier point que j'aimerais porter à votre attention concerne, disons, il y a d'autres arrondissements, donc il y a des arrondissements qui vont venir présenter des mémoires ici, qui peuvent avoir sur certains points des positions différentes de
290 la Ville de Montréal. Dans certains cas ça peut-être complémentaire mais dans d'autres cas, ça peut-être différent. Et parallèlement à ça, bien entendu aussi, il y a d'autres municipalités qui vont venir avec des points de vue différents, notamment dans l'ordre de priorité de la réalisation des projets.

295 Alors on peut bien entendu comprendre que différents acteurs peuvent avoir des priorités différentes, mais la question que je me pose c'est comment on peut trouver moyen, quel serait le moyen que tous ces gens-là – j'ai l'impression qu'il y a un peu de solitude, là, les gens ne se parlent pas beaucoup à Montréal et ce serait quoi le mécanisme idéal pour que tout ce monde-là s'assoie et regarde, là, les priorités? Donc pas nécessairement
300 seulement la 25 mais effectivement Notre-Dame et autres projets. Alors quelle serait votre suggestion, Monsieur Dauphin, est-ce qu'on utilise la CMM ou est-ce qu'il y aurait un autre véhicule qu'on pourrait utiliser ?

M. CLAUDE DAUPHIN :

305 La question est pertinente, Monsieur le président. Il est exact que certains arrondissements de la Ville de Montréal sont plutôt favorables au parachèvement de la 25, notamment l'arrondissement Montréal-Nord que j'ai rencontré la semaine dernière, ses élus qui sont favorables au parachèvement de la 25, surtout à cause du boulevard Henri-Bourassa. Ils sont convaincus qu'avec un nouveau pont ça va libérer le trafic de transit sur
310 Henri-Bourassa, qu'on reconnaît jusqu'à un certain point.

 Ensuite de ça, il y a notamment l'arrondissement Anjou qui est assez favorable également. Par contre, il y a aussi Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles, Montréal-Est -
315 Montréal-Est qui est encore avec nous jusqu'au 1^{er} janvier 2006 et qui est féroce contre.

 Par contre, on respecte l'opinion des différents arrondissements. Ce que j'ai dit à Monsieur Parent, qui en est le maire de l'arrondissement Montréal-Nord : « On respecte votre opinion », ils respectent également notre opinion puis ils vont présenter un mémoire devant
320 vous, mais au même titre que – Guéréneau est ici avec moi, mon coordonnateur – je préside le comité interrégional du transport des marchandises de tout le territoire, alors je ne me gêne

pas pour vous dire qu'en matière de transport de marchandises, il y a certains avantages certains, pour ne pas être redondant, au parachèvement de la 25.

325 Par contre, pour répondre précisément à votre question, comme je vous le
mentionnais tantôt, nous sommes en train d'élaborer un nouveau Plan de transport pour la
Ville de Montréal, nous en sommes maintenant à l'étape des consultations publiques, ça
commence jeudi soir le 16 juin, ça se poursuit en août, alors ça pourrait être une belle façon,
là, de pouvoir, pour nous, en converser avec tous les arrondissements, les 27 actuels de la
330 ville de Montréal, ça permettrait aussi – ce n'est pas limitatif, là, on peut discuter aussi avec
nos partenaires des autres couronnes ou même de Laval – alors ça pourrait être une formule
qu'on pourrait utiliser pour trouver plusieurs dénominateurs communs.

335 Alors il est exact qu'il y a des arrondissements qui sont plutôt favorables. Par contre, à
un moment donné la Ville, de par son comité exécutif, doit prendre position. Montréal ne
pouvait pas rester en marge ou à l'écart d'un débat aussi important et aussi majeur pour
toutes les facettes de l'économie montréalaise, que ce soit environnemental ou autre.

340 Alors je ne sais pas si ça répond à votre question. Il y a le Plan de transport qui est en
pleine élaboration, qu'on peut utiliser et on respecte les différents arrondissements.

LE PRÉSIDENT :

345 Pour une précision, en rapport avec les autres couronnes dont Laval, la couronne
nord, est-ce que la CMM, donc qui est en train de consulter, est-ce que c'est un bon véhicule
à vos yeux ça ou bien faudrait quelque chose d'autre ?

M. CLAUDE DAUPHIN :

350 La CMM est un bon véhicule également. Comme je vous ai dit, en consultation
publique il y a le projet de schéma d'aménagement qui peut être aussi un excellent véhicule.
Alors comme vous savez, Montréal a 14 membres sur 28 au sein de la Communauté
métropolitaine de Montréal, le maire de Montréal en est le président de la Communauté
métropolitaine de Montréal, alors ça peut-être un bon endroit également pour faire tout cet
355 exercice, l'un n'exclut pas l'autre.

LE PRÉSIDENT :

360 Petite question complémentaire, je me permets une question complémentaire avant
de laisser la parole à mon collègue Monsieur Dufour.

Bon, j'ai relevé à la lecture de votre mémoire – là, j'en ai 17 points, je ne veux pas que
ce soit limitatif, là, peut-être qu'il y en a plus mais grosso modo, j'ai relevé 17 points qui, à mes
yeux donc mériteraient des discussions avec le ministère des Transports. Donc vous à ce

365 moment-là, si j'ai bien compris, vous êtes disposés vous à vous asseoir avec le Ministère pour
discuter de ces points-là, c'est votre position à ce stade-ci. Est-ce que c'est comme ça que je
dois le comprendre ?

M. CLAUDE DAUPHIN :

370 En fait, nous ce qu'on dit, c'est que d'abord réalisons les interventions que nous
priorisons dans l'ordre suivant, là, c'est-à-dire : un, Notre-Dame; réglons Notre-Dame.
Dégageons le centre avant d'ouvrir, ensuite de ça, dans l'Est de Montréal, le transport en
commun doit être définitivement amélioré, c'est pour ça qu'on vous parle des lignes de train.
375 C'est déjà, je pense, à l'étude au niveau de l'Agence métropolitaine de transport dont j'ai la
chance d'être un des membres du conseil d'administration. Ensuite de ça, voie réservée sur
Pie-IX et, finalement, enclenchons, nonobstant ce qu'on a vécu avec Laval, enclenchons
éventuellement le prolongement du métro dans l'Est de Montréal. Mais d'ici là, assoyons-nous
avec le ministère des Transports du Québec pour adresser toutes les préoccupations qu'on a
soulevées devant vous ce soir, devant le BAPE.

380 Alors c'est sûr que comme je l'ai mentionné, on n'a malheureusement pas été partie à
la planification du projet alors – ce n'est pas un reproche. Cependant, pour le futur essayons
peut-être de concilier la ville de Montréal, qui est une ville quand même de 1,6 M habitants,
dont la majorité du tracé de l'A-25 passe sur son territoire, qu'on puisse s'asseoir avec le
385 Ministère et puis... Cependant. adressons les priorités d'abord.

LE PRÉSIDENT :

390 Très bien, je vous remercie. Monsieur Dufour.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

Merci beaucoup, Monsieur le président.

395 Monsieur Dauphin, en fait vous avez passablement répondu un peu à la question que
je voulais poser mais je vous la pose quand même. De cet ordre de priorités. là, cette liste de
priorités que vous avez exposées le réaménagement de la rue Notre-Dame, bon un service
de train vers l'Est, une voie réservée au transport en commun sur le pont Pie-IX, le
prolongement du métro à Saint-Léonard et Anjou, ça vous apparaît davantage des priorités
400 par rapport à la congestion qu'il y a entre les deux îles, entre les deux villes? Est-ce que la
congestion, à votre avis, n'est pas quelque chose qu'il faudrait régler tout de suite et quels
seraient les moyens, à votre avis, qu'il faudrait prendre immédiatement pour régler, si ce n'est
pas l'autoroute 25 ?

405 **M. CLAUDE DAUPHIN :**

410 Votre question est très pertinente. C'est évident que tout ce qui nous motive c'est de faire la promotion – évidemment, je ne vous dis pas que ça règle tout – mais faire la promotion du transport en commun, favoriser un transfert modal, alors c'est ce qui est notre leitmotiv premier comme administration.

415 Maintenant, si effectivement, selon le Ministère, en construisant un nouveau pont ça occasionne un déplacement de débit et ça n'apporte pas nécessairement de débit additionnel, alors c'est pour ça qu'on se questionne puis on a certaines préoccupations. Alors si effectivement le gouvernement du Québec décide d'y aller de l'avant éventuellement, alors l'espace qu'on va avoir dégagé pour concentrer sur ce nouveau pont-là, essayons donc de promouvoir le transport en commun à ce moment-là et dédions des voies.

420 Prenons l'exemple du pont Papineau. C'est sûr que de manière spécifique mentionnée c'est Pie-IX mais pensons à des voies éventuellement qui pourraient être dédiées au transport en commun ou, à la limite, au covoiturage; encourageons le covoiturage.

425 Moi, quand je prends ma voiture pour venir travailler au centre ville le matin, souvent je prends le transport en commun, je suis assez réaliste pour prendre ma voiture à l'occasion, je regarde à ma gauche, à ma droite, tout du monde tout seul. Je ne sais pas si vous avez remarqué ça? Alors ce n'est que de l'auto solo à 90%. Alors si on pouvait trouver, je sais que ça existe dans certaines voies, là, sur certaines autoroutes mais essayons d'encourager le plus possible le transport en commun et le covoiturage.

430 Mais on est quand même conscients qu'il y en a de la congestion, Monsieur le commissaire, même chose sur la Rive-Sud. Lorsque la commission Nicolet a siégé, est-ce qu'un nouveau pont entre la Rive-Sud et Montréal était la solution? Certains disaient que oui, d'autres disaient que non. Alors maintenant pour la Rive-Nord, est-ce que la solution c'est automatiquement un nouveau pont? Alors si les prévisions du Ministère sont exactes que c'est un déplacement d'un débit alors je pense que ça vaut la peine de s'y pencher.

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

440 Merci. J'aimerais juste, en fait, savoir si un jour vous avez déjà envisagé pour Montréal, je ne dis pas un jour... disons que vous êtes quand même là depuis longtemps mais est-ce qu'on a déjà envisagé la possibilité d'implanter du péage sur les ponts, sur tous les ponts qui donnent accès à l'île de Montréal et donc d'inciter les gens à prendre le transport en commun, à le développer d'avantage avec le développement de stationnements incitatifs, et cetera? Avez-vous déjà songé à cette possibilité? Je sais que ce n'est pas très populaire, là, mais...

445 **M. CLAUDE DAUPHIN :**

450 Effectivement, non, non, mais ça vaut la peine d'en parler quelques minutes. On se souvient tous de Louis Bernard, là, le rapport Bernard qui avait fait des recommandations au gouvernement du Québec pour un nouveau cadre financier au niveau du transport en commun et le péage était une des options à recommander au gouvernement du Québec d'alors.

455 Alors c'est sûr qu'il y a, quoi, une quinzaine de ponts qui ceignent Montréal? Alors si vous les mettez, je n'ai pas d'études savantes mais ne serait-ce qu'à 1 \$ pour chaque automobile qui passe sur ces ponts-là, non seulement le transport en commun serait réglé mais toutes les infrastructures souterraines aussi seraient réglées puis on pourrait même dire
460 aux couronnes : on va vous en redonner une partie et puis ça va nous aider à réparer nos infrastructures routières et souterraines.

Alors c'est une des options, effectivement, c'est une des options étudiées. D'ailleurs, nous sommes en train, avec le gouvernement du Québec, là, d'analyser un nouveau cadre financier qu'on espère qui va être en force pour le 1^{er} janvier 2006, et puis on a également tout
465 un projet au niveau de la Communauté métropolitaine de Montréal. Mais c'est une des options effectivement, Monsieur le commissaire, qui est analysée, qui est à étudier.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

470 Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Sane?

475

M. MAMADOU LAMINE SANE, commissaire :

Moi, je voulais poser une question un peu en reprenant ce que vous avez dit sur le schéma d'aménagement du CMM en ce qui concerne l'autoroute 25.

480 Je semble comprendre que l'autoroute 25 fait partie du schéma d'aménagement mais
la CMM n'a pas dégagé ce projet-là comme une priorité; et au niveau du MTQ, ce projet
semble être une priorité ou un projet à réaliser. Comme les priorités semblent être
divergentes, je voudrais savoir comment vous comptez, pour que dans l'avenir ou bien pour
485 que ce projet se réalise, comment concilier ces priorités-là pour que ce projet se réalise
d'après vous ?

M. CLAUDE DAUPHIN :

490 Encore une fois, si vous me permettez, Monsieur le commissaire, encore une fois ça –
et puis je siège là-dessus, moi, je suis un des membres du conseil d'administration de la
CMM, on a voté à l'unanimité, il est exact, sans toutefois qu'il y ait de priorisation, mais
comme je le mentionnais tantôt, le maire de Montréal est aussi président de la CMM alors
encore une fois, je me répète, on ne veut pas bloquer le parachèvement de l'autoroute 25, ce
qu'on veut, ce qu'on dit aujourd'hui, c'est que réalisons d'abord ce qui pour nous est prioritaire
495 pour l'Est et ensuite de ça, assoyons-nous et envisageons la proposition peut-être un petit
peu plus à long terme. Alors le débat va se faire encore une fois à la CMM.

C'est comme des voies de ceinture pour l'autoroute 30, 25. Alors tout ça fait partie du
débat au niveau de la Communauté métropolitaine de Montréal. Alors encore une fois, c'est
500 vrai que c'est dans le projet de schéma d'aménagement, dis-je, mais c'est vrai aussi que pour
Montréal maintenant, mettons le chapeau Montréal, réalisons d'abord ces priorités-là et
assoyons-nous pour qu'à long terme on puisse rencontrer toutes les préoccupations qu'on a
énoncées supra tantôt devant vous et pour s'asseoir avec le ministère des Transports du
Québec.

505

M. MAMADOU LAMINE SANE, commissaire :

Je vous remercie.

510 **M. CLAUDE DAUPHIN :**

Monsieur De Suza, oui?

M. ALLAN DE SUZA :

515

Si je peux ajouter, étant donné que ça apparaît dans le schéma de la CMM, mais il
n'y avait pas eu une priorisation, je pense que, nous, on voit facilement qu'en appliquant le
principe de développement durable, ça peut nous guider. Donc dans un sens, on a déjà eu,
on a parlé tantôt de certains des impacts soit économiques, soit financiers, soit impacts sur
520 l'environnement, qualité de l'air et autres et puis je pense qu'on a tous une obligation que
dans nos choix, en même temps que nous on avait priorisé certaines choses dans le contexte

de la ville de Montréal, mais en même temps on avait, comme mon collègue Dauphin a dit tantôt, on avait choisi de prioriser le transport en commun pour s'assurer qu'on peut répondre à toutes ces diverses exigences pour minimiser l'impact sur l'environnement, d'offrir un choix aux résidents de la Rive-Nord ou de Laval et autres d'avoir accès.

Et notre espoir c'est qu'en mettant en place les éléments que nous avons priorisés, mais en même temps ça nous permettra d'avoir une offre de service. Une offre qui est crédible, une offre qui réponde aux besoins, une offre qui va avoir le moins d'impact sur l'environnement et l'économie et qui permettra à tout le monde sur leur territoire de la CMM d'avoir accès à Montréal.

Donc ça c'est les éléments, ça c'est les principes qui nous ont guidés. Donc on avait parlé des impacts mais des principes que nous avons tenu compte en établissant nos priorités.

M. MAMADOU LAMINE SANE, commissaire :

Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

Alors très bien Messieurs. Nous vous remercions Monsieur Blanchet, Monsieur Dauphin, Monsieur de Suza, alors nous vous remercions pour votre représentation.

M. CLAUDE DAUPHIN :

Merci Messieurs les commissaires.

LE PRÉSIDENT :

Alors nous allons maintenant inviter le Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve dont le représentant, monsieur Pierre Brisset, à s'avancer.

M. PIERRE BRISSET :

Monsieur le président, je vous remercie de m'avoir bien accueilli. Ce que j'essaie de faire, c'est suite à l'intervention de monsieur Dauphin – j'ai cédé ma place pour que monsieur Dauphin passe avant moi.

560 Alors notre position c'est un peu de conciliation, de voir s'il y a un avenir pour ce projet-là dans le sens d'une vue globale dans l'ensemble de la grande région de Montréal.

565 Alors ce que nous avons pris d'abord, c'est les définitions du Ministère qui parle de réduction de ci, bon, de diminution de congestion, et cetera, mais nous autres on voit plus ce projet-là, si ça se réalise, comme un projet de développement économique. Si vous permettez d'être un peu plus poétique, c'est de réaliser ce projet en termes que Laval, les Laurentides et Lanaudière soient reliées au berceau économique de la rive sud du Québec ou l'Est du Québec. Et puis est-ce que ça peut se faire tout en conservant les priorités de transport comme il a été cité par mon collègue tout à l'heure?

570 Il faut comprendre que Montréal c'est une île, c'est un archipel d'îles et tout doit passer à travers Montréal pour relier toutes les régions externes. C'est un peu comme une étoile. Montréal est la seule ville sur la planète où il y a deux est-ouest; c'est-à-dire il y a l'est-ouest géographique un à trois, et est-ouest montréalais qui est un à quatre.

575 Mais si on simplifie notre problématique en trois couleurs, c'est qu'on voit très bien que toutes transactions commerciales qui doivent se faire de la zone rouge, qui est la Rive-Sud, à la Rive-Nord qui est la zone jaune doivent se faire à travers Montréal et ainsi que vers l'Ontario.

580 On investit une grosse somme pour accommoder – là, je vais vous citer des chiffres rapidement, 1 million de camions cités en 2000 avec l'autoroute 30, tandis qu'il y a 3/4 de million qui relient le camionnage qui va entre la Rive-Nord et la Rive-Sud, les couleurs rouge à jaune.

585 Évidemment, tout le monde parle de l'autoroute 30, 2 millions; oui mais ça c'est en 2020 puis ça inclut 400 000 camions induits avec l'autoroute 30. Alors imaginez le corridor nord-sud qui relie les pôles économiques à l'intérieur de la CMM que le camionnage, si on considère le camionnage intra CMM va être beaucoup plus fort quand même que le 3/4 de million que j'indique.

590 Effectivement, dans le plan de la CMM on parlait de boucler le réseau et puis on voit un peu, ça apparaît un peu comme un oiseau, un pacman avec la bouche ouverte, mais effectivement c'est, pour le lien qu'on parle, c'est de raccorder Laval, Lanaudière et les Laurentides au berceau économique de la Rive-Sud, qui comprend bien la Montérigie, l'Estrie et le nord-est des Etats-Unis au niveau des développements économique.

595 Mais, par contre, chose très importante qui a été mentionnée par mon collègue, c'est effectivement avec ce soi-disant transfert de circulation vers le nouveau pont, ça va sine qua non que les axes Pie-IX, Papineau et j'en ai choisi un dans l'ouest, axe Chomedey, que ces

600

ponts-là à six voies aient des voies réservées pour le transport collectif un peu semblables pour accommoder, éventuellement, des SLR ou des tramways modernes.

605 C'est effectivement, on transfère six voies qui sont sur le réseau local sur des voies rapides et on libère ces réseaux locaux pour le transport en commun.

610 Juste pour citer, c'est que c'est seulement entre Laval et Montréal qu'il y a des ponts à six voies sur le réseau local. Tous les autres ponts qui vont au-dessus de la rivière des Mille-Îles ou au-dessus du Richelieu, c'est des ponts à quatre voies sur le réseau local. Par exemple, au-dessus de la rivière des Mille-Îles il y a le pont Arthur-Sauvé dans l'ouest qui est à quatre voies, le pont Marius-Dufresnes qui est à quatre voies, le pont Anthénas-David qui sur l'axe de la 19, qui est à quatre voies et le pont local de Terrebonne qui, je pense, a une voie? En tout cas, elle est très petite. Ça, c'est le septième pont que réfère le maire de Laval, mais en tout cas, bref.

615 Pour revenir, je veux dresser un bref historique du développement des autoroutes – je ne suis pas nécessairement le mémoire comme tel, j'ai replacé les choses dans l'élément. Si on concevait le réseau autoroutier à Montréal pour accommoder le réseau de Laval, commençons tout d'abord, c'est qu'en 67, il y a eu l'autoroute 25 qui a été construite dans l'axe Pie-IX, qui s'appelait « temporaire 25 » à l'époque, tandis que Montréal construisait leur boulevard Louis-Hippolyte-Lafontaine avec l'échangeur d'Anjou pour accommoder la nouvelle 25 à côté ici.

625 En 68, Laval a jugé bon de construire le pont Papineau, pont autoroutier qui a été développé par la suite à travers Laval, exproprié toute une rangée de maisons sur le boulevard Leblanc. Je pense qu'il y a un millier de citoyens qui ont été déménagés pour accommoder cette nouvelle autoroute, et puis on voit que c'était toujours un pointillé à côté pour la 25, qui ne s'est pas réalisée.

630 Le plan de Laval, effectivement, c'était un plan grandiose. Il y avait des autoroutes nord-sud et une autoroute, un axe majeur est-ouest. Si ce projet se réalisait, l'axe majeur est-ouest, ça demanderait trois nouveaux ponts sur l'île de Montréal : un à l'Est, un sur le pont de la 25 et ainsi un sur l'île Bizard, tandis que ça demanderait aussi une autoroute dans l'axe de la 19, l'autoroute Papineau.

635 Est-ce qu'on peut revoir si on peut remanier ça? On voit la problématique de Transports Québec, la congestion; la congestion, c'est un gros problème. Mais c'est quoi la différence, la congestion vers Longueuil ou Laval? Il me semble que c'est la même chose. On parle aussi, les ponts reliant Montréal sont aux heures de pointe mais c'est aussi vrai pour Longueuil.

640

645 Si on regarde la problématique de l'évolution de la circulation entre Montréal et Laval, on remplit les entrelignes puis on voit qu'en 66 c'était 16 voies, et puis en 1991 c'était 38 voies. On voit l'effet d'ajout de voies, ça ajoute à l'achalandage et à la congestion. C'est un exemple typique, c'est ce qui arrive quand on ajoute des voies sans prendre en considération d'autres points de mitigation. Alors ajouter un pont pour ajouter des voies pour soulager la congestion n'est que temporaire.

650 En plus, il y a l'accord Kyoto qu'on dit qu'il faut diminuer l'émission de gaz à effet de serre. Il me semble que si on doit établir la diminution, il faut établir cette diminution dans tous les modes. Il ne faut pas juste dire : bon, bien, les autos on ne va pas nous considérer.

655 Alors si on prend en 92, il y avait 530 mille véhicules par jour qui traversaient entre Montréal et Laval. Théoriquement, si on veut être en accord avec le principe de Kyoto ça devrait être descendu à 500 mille si tout le monde fait leur part pour les accords Kyoto.

660 Maintenant, on parlait des problématiques des détours importants, je ne veux pas délibérer là-dessus, on voit que, bon, c'est plus court par le nouveau pont de la 25. Par contre, on a mentionné aussi réduction de kilométrage, et cetera, et puis comme j'ai dit : « À quoi ça sert? Grosse économie de 4 millions de véhicules/kilomètre sur la rive nord tandis que sur la Rive-Sud, sur l'autoroute 30, on crée une déviation semblable. » Mais, là, on dit « un petit détour de 5 kilomètres pour le même nombre de véhicules ». Alors tout est relatif quand on parle de 40 milliards de véhicules/kilomètre dans la CMM, 40 millions c'est une goutte d'eau dans une mer d'asphalte.

665 Et d'ailleurs, si on regarde la position de l'autoroute 25, le nouveau pont, on voit que de l'Est, ça sauve sept kilomètres mais en provenance de l'ouest, ça augmente la distance pour arriver, pour contourner la polyvalente qui se trouve ici, d'un détour assez important, en plus un angle assez aigu à négocier.

670 Aussi, à considérer, c'est les files d'attentes dans les simulations de temps sauvé. C'est qu'on a d'importantes files d'attente pour arriver de Terrebonne; alors l'économie, l'ajout de 2 000 véhicules est difficile à faire si l'autoroute 25 a déjà atteint sa capacité. Je sais que j'ai posé cette question, on a reçu une réponse, mais on se fie beaucoup sur les contrevenants pour faire la différence ou pousser la capacité à 2 300 véhicules de l'heure par voie, qui est une capacité pour auto solo seulement et pas une capacité mixte de camionnage/auto. Alors ce qui arrive c'est que c'est une hypothèse.

680 Et troisième point, c'est que sur le pont en provenance de Terrebonne, il y six voies qui sont ouvertes à la circulation au-dessus de la rivière des Mille-Îles, ou ce qu'on appelle le pont Mathieu.

Ce pont-là, si je me souviens bien, quand ça a été ouvert, c'était supposé être, les deux voies de rive étaient supposées être pour le transport collectif. Maintenant, c'est pour tout le monde.

685 Ce qui arrive, c'est qu'en provenance de Terrebonne, il y a six voies qui arrivent au premier échangeur et la voie à droite est obligée de sortir ou continuer comme contrevenant sur la voie pour autobus. Alors ce qui arrive effectivement avec cette autoroute à quatre voies qui traverse Laval, ça force l'utilisation du réseau local, tel le boulevard des Mille-Îles, pour se rendre à la Montée Masson pour éventuellement prendre le réseau routier le plus à l'ouest.

690 La configuration de l'échangeur laisse aussi à désirer. Une autoroute qui est déjà à son point de saturation sur la 440 devant la polyvalente, là où vient une nouvelle autoroute de quatre voies, converger deux autoroutes à six voies sur une autoroute à quatre voies va créer une forte congestion et puis en regardant les simulations, je ne vais pas vous décortiquer
695 toutes les simulations, mais en les démêlant on voit que 35% sort sur le réseau local, le chemin Lévesque, 45% vers Terrebonne et 20% vers l'autoroute 440, l'autoroute, l'épine dorsale de Laval.

Pour vous illustrer, c'est 35% du trafic du nouveau pont va sortir sur ce beau chemin
700 pittoresque avec une piste cyclable, des résidences et tout le kit. 45% va sortir sur l'autoroute vers Terrebonne et seulement 20% de ce nouveau pont va aller à cette énorme infrastructure qui est quasiment vide, pourrait-on dire, et c'est cette infrastructure-là qui devra faire le vase communicant entre les infrastructures.

705 Et ça, je montre graphiquement la première sortie, il y a une sortie obligatoire pour le chemin Lévesque qui est le réseau local, le deuxième, c'est pour aller vers le nord, de l'autoroute 25 et le troisième vers la 440.

710 De plus, les raccordements entre l'autoroute 440 et la nouvelle 25 se font en géométrie très pointue. Vous avez une courbe de rayon de 100 mètres sur 150 degrés. Pour comparer, prenez la 13 à l'autoroute 20, c'est un rayon de 75 mètres sur 90 degrés, alors c'est une courbe très pointue qui ne fait pas un lien autoroutier très efficace.

715 Revenons aux objectifs de base. Pourquoi est-ce qu'on fait cette autoroute-là ? Comme j'ai dit au début, si c'est pour relier les berceaux économiques des deux côtés, Laval la couronne nord – parce qu'il faut comprendre que la couronne nord se trouve très isolée des États-Unis et puis de la couronne sud, sans passer à travers le réseau achalandé de Montréal et prendre en considération de récupérer les trois ponts pour faire les transports collectifs pour
720 venir entre Laval et Montréal, en transférant une bonne partie du trafic vers l'Est, je propose que l'échangeur entre la 440 passe au sud de la polyvalente, avec des bretelles plus directionnelles envoyer le gros volume du trafic vers la 440, là où on doit rechercher le trafic

pour soulager les autres ponts et éventuellement emporter les voies réservées pour le transport collectif.

725 Je sais qu'on va me dire : oui, oui, oui, mais c'est de la nouvelle expropriation. Mais permettez-moi de vous mentionner que l'autoroute 30 ils ont exproprié 11 kilomètres territoires en terre agricole pour accommoder le fait de ne pas passer sur 5 kilomètres d'une emprise qui existait déjà pour l'autoroute 30.

730 Alors en passant au sud de la polyvalente, ça récupère... Non seulement le raccordement se fait plus directionnel pour raccorder les vases communiquant avec les ponts existants, mais aussi ça sauve deux kilomètres en distance, sans allonger pour autant le trafic en provenance du nord.

735 Et, là, effectivement, l'autoroute 440 pourrait être plus à la portée, une autoroute à 10 voies pour faire le vase communiquant entre les ponts existants et le nouveau pont, pour effectivement transférer le gros du trafic sur les ponts Papineau, Pie-IX vers le nouveau pont, libérant ainsi les voies centrales pour permettre les SLR sur l'axe Papineau, sur l'axe Pie-IX, même si certaines réponses qui vous ont été transmises disent qu'on ne peut pas réduire les
740 nombres de voies de six à quatre sur l'axe Pie-IX sans créer des débordements. Je crois que si un effort concerté est fait et qu'effectivement le trafic de transit est enlevé de Papineau et de Pie-IX, ça pourrait très bien voir l'agencement de SLR, en autant qu'il y en ait un aussi dans l'ouest.

745 Et, là, dans le Plan de zonage, l'autoroute Laval ferait partie du réseau autoroutier supérieur et au lieu d'avoir une autoroute pendulaire qui va vers le nord, bien ça serait une autoroute transitaire qui relierait tous les pôles économiques de Laval et la couronne nord, incluant Laval et Lanaudière. Effectivement, Lanaudière serait bien desservie via l'autoroute 25, le centre de Laval serait bien desservi par cette nouvelle boucle, ce que j'appelle le
750 bouclage de la 440, qui ferait en sorte d'amener le trafic de grand transit vers le nord pour éviter la métropolitaine, qui est souvent congestionnée, et pourrait faire, en sorte, une boucle vers le nord comme une véritable voie de contournement.

Et je veux préciser que normalement quand on parle d'une voie de contournement,
755 c'est toujours plus long de contourner une ville que de passer à travers, en ligne droite, à travers le centre. Alors ça deviendrait une voie de contournement équivalent.

Mais pour relier les centres économiques de Laval et raccorder les centres économiques des Laurentides, Lanaudière, tout en libérant les voies nécessaires pour
760 permettre des voies en site propre pour les autobus et éventuellement des SRL sur les axes Papineau, Pie-IX et Chomedey.

765 Et avec cette optique-là, en mettant l'emphase sur le transport collectif entre Laval et Montréal, on pourrait voir peut-être diminuer le nombre de véhicules autos solo qui circulent entre les deux villes, pour atteindre l'objectif de 500 mille pour 2010 et revenir à l'objectif de créer un lien qui est vraiment plus économique et pas pour régler le problème de congestion, mais un lien qui devient économique pour ouvrir les deux couronnes ensemble, plus ouvrir la couronne nord vers le berceau économique du sud-ouest. Ceci étant dit, j'espère que j'ai respecté mon temps.

770 **LE PRÉSIDENT :**

775 Alors nous vous remercions pour votre mémoire. J'aurais une question : vous avez reconfiguré, donc vous proposez des reconfigurations importantes à Laval du projet. Lorsque vous rebalancez, par exemple, bon, vous dites : avec le projet, on aurait 20%; si je le modifie sur la 440 en provenance du centre ville de Laval, la proportion des usagers sur le nouveau lien serait 55% ?

M. PIERRE BRISSET :

780 Oui, c'est ça.

LE PRÉSIDENT :

785 De quelle façon vous arrivez à ces chiffres-là ?

M. PIERRE BRISSET :

790 Eh bien, c'est de configurer le réseau routier de façon à vraiment vouloir décharger les ponts Pie-IX et Papineau. C'est que je fais une augmentation parce que d'abord, le tronçon en provenance de Terrebonne ne peut pas en prendre plus, parce qu'il est déjà à son point de saturation. Alors le 2 000 qui est indiqué, si on répand ça sur toute la journée, on pourrait parler d'un bon pourcentage qui pourrait, qui serait diminué pour aller vers Terrebonne.

795 L'autre chose, c'est que quand on vient de l'autoroute 15 pour aller vers la 25, il faut passer par la 440 à Laval. Personne ne va prendre la 640, faire un détour de 10 à 15 kilomètres pour prendre la 640, redescendre la 25, comme on peut voir ici, à partir de la 15 ou même Bois-des-Filions, de faire un grand détour ici, s'il y a un axe direct pour descendre sur la 440.

800 Parce que la 440 c'est une infrastructure qui cherche son trafic et la 440 c'était supposé être l'axe de développement de l'île de Laval, sur laquelle tous les axes en provenance de la couronne nord devraient converger et se redistribuer sans visée sur l'île de Montréal.

805 Et c'est là où j'arrive à 55%. Si l'autoroute Laval fonctionne comme elle se devrait et
l'autoroute vers Terrebonne se maintient à quatre voies, comme ça a été mentionné dans une
des réponses du Ministère, le chiffre de 55 c'est une projection, ce n'est pas... Il faut faire des
simulations pour arriver. Mais si on prend le modèle et qu'on cherche vraiment à desservir le
810 centre de Laval pour aller vers le berceau économique du sud-est, et de rapatrier la circulation
en provenance des couronnes nord pour descendre sur l'éventuel bouclage de la 440.

LE PRÉSIDENT :

Très bien, merci.

815

M. JULES DUFOUR, commissaire :

Monsieur Brisset, vous ne l'avez pas exposé mais j'ai dans « Le bouclage », votre
mémoire, c'est-à-dire la partie additionnelle que vous avez ajoutée, vous avez un certain
820 nombre de considérant et des recommandations.

M. PIERRE BRISSET :

Oui.

825

M. JULES DUFOUR :

J'aimerais vous demander...

830

M. PIERRE BRISSET :

Je veux juste faire une précision. J'ai révisé la partie Est et je ne porte plus le
prolongement de la 440 sur l'île Bizard. Je l'élimine parce que je fais en sorte, avec des liens
directs plus directionnels à l'échangeur 13 et 440 et un lien suivant l'embranchement
835 Donigani(***) ici et la voie ferrée à ce point-ci, ça peut combler le besoin et ce n'est pas
nécessaire, à cause des raisons écologiques que j'ai trouvées trop puissantes, de passer la
440 sur l'île Bizard.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

840 Ma question porte sur la recommandation numéro 6, vous avez six recommandations, et la dernière vous faites allusion, vous recommandez qu'une commission d'enquête publique ait le mandat de procéder à des audiences publiques sur le projet du pont de la 25 en devant tenir compte d'un certain nombre d'impacts .

845 **M. PIERRE BRISSET :**

Oui, oui.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

850 Est-ce que vous réferez à une commission qui regarderait votre proposition ou... ?

M. PIERRE BRISSET :

855 C'est un peu une commission comme il y a eu la commission de Nicolet sur la Rive-Sud.

M. JULES DUFOUR :

860 O.K.

M. PIERRE BRISSET :

865 Qui a une vue d'ensemble, parce que quand je vous parle, ici on parle du pont de la 25 mais, moi, je parle d'une batterie de révisions sur les ponts entre Montréal et Laval, de profiter du pont, oui, effectivement si le pont se doit, de profiter de la situation pour faire les liens entre Laval et Montréal plus « user friendly » ou plus humanisés vers une utilisation d'un réseau de transport urbain efficace dans les boulevards urbains.

870 Alors c'est là, quand on parle de commission, bien peut-être que c'est une analyse beaucoup plus large que juste un projet de pont. C'est dans ce sens-là.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

875 O.K. Alors une commission d'examen global de la problématique.

M. PIERRE BRISSET :

880 Oui, c'est ça. C'est ça, pour arriver à l'objectif, comme j'ai cité tout à l'heure – il n'était pas dans le mémoire, la copie que vous aviez – l'objectif d'essayer d'atteindre 500 mille transferts entre Montréal et Laval comme objectif de dire : si on veut atteindre les objectifs Kyoto, bien peut-être qu'il faut commencer à penser qu'est-ce que ça veut dire quand on dit 6% moins que 1992, ça veut dire quoi. Bien, ça veut dire 500 mille véhicules. Alors est-ce que c'est possible, en réaménageant des voies pour le transport collectif tout en gardant le réseau supérieur pour, comme Monsieur Dauphin et mes collègues ont dit tout à l'heure, pour le camionnage et le transport de marchandises ou le transport économique.

885

M. JULES DUFOUR, commissaire :

890 Très bien, merci.

LE PRÉSIDENT :

Alors, Monsieur Brisset, nous vous remercions.

895 **M. PIERRE BRISSET :**

Merci. Est-ce que je peux déposer des...j'ai laissé le mémoire ici?

LE PRÉSIDENT :

900 Oui. Bien c'est ça, nous avons, je crois que l'ensemble de vos transparents, on les a ici. Alors nous vous remercions. Nous allons maintenant inviter monsieur Patrice Godin.

Alors bonsoir Monsieur Godin, à vous la parole.

905 **M. PATRICE GODIN :**

Bonsoir Monsieur Germain, Messieurs les commissaires et le restant de l'équipe. Bonsoir et merci de me recevoir et d'entendre mon point de vue concernant le projet de prolongement de l'autoroute 25 et du pont sur la rivière des Prairies.

910

Mon nom est Patrice Godin, comme vous l'avez dit, j'habite la ville de Montréal et plus particulièrement la Petite-Patrie. Des autos, j'en vois passer beaucoup sur Saint-Laurent, sur Christophe-Colomb, sur Saint-Denis. Je parlerai en mon nom mais je me permets de croire que je parle également au nom de toutes les personnes qui auront la même argumentation que moi.

915

920 J'ai soumis mon mémoire la semaine dernière mais ce soir vous devriez avoir reçu un addenda à mon mémoire que j'ai remis la semaine passée. Un addenda qui comprend des tableaux que je vais vous présenter à l'instant. Je ne ferai pas un résumé de mon mémoire, je vais plutôt présenter certaine partie de mon mémoire que je trouve plus importante. Vous pourrez trouver les autres points de mon mémoire, évidemment, en le lisant et si vous aviez ultérieurement des questions sur le mémoire, bien vous pourrez me les adresser à la fin de la présentation ou bien personnellement par courrier électronique ou par téléphone.

925 Le point majeur de mon intervention concerne la congestion automobile à Montréal, dans la région de Montréal. J'aimerais commencer en vous présentant un tableau qui montre – vous l'avez dans la première partie du mémoire, environ la troisième page – donc c'est un tableau qui présente l'évolution de la population au Québec. à partir d'il y a longtemps, 1910 jusqu'à aujourd'hui, et aussi de l'évolution du parc automobile.

930 Je vous présente ça parce que je trouve ça très pertinent compte tenu des buts visés par le projet de prolongement de l'autoroute 25.

935 Je voudrais attirer votre attention sur le fait que dans les cinq dernières années montrées sur le tableau de 1999 à 2003, l'augmentation moyenne du parc automobile annuelle était de 60 mille nouveaux véhicules qui s'ajoutent au parc automobile à chaque année.

940 Et dans la dernière colonne, j'ai montré le nombre d'autos, c'est-à-dire une auto par combien de personnes. On voit qu'en 1997, il y avait une voiture pour deux personnes et en 2003 on est rendu à une voiture pour 1,82 personnes, donc ça continue de baisser à chaque année.

945 Pour les îles de Montréal et de Laval, donc j'ai trouvé des données, parce que ça c'est pour le Québec mais si on s'attarde juste à l'île de Montréal et à l'île de Laval, l'augmentation, évidemment, est plus basse que 60 mille véhicules par année, elle est de 18 mille nouveaux véhicules par année sur les îles de Montréal et Laval. Donc, là, je ne compte pas la Rive-Nord et la Rive-Sud, la couronne nord, la couronne sud.

950 Ces valeurs-là, ce ne sont pas des prévisions, ce sont des faits qui viennent de la Société de l'assurance automobile du Québec et la tendance se maintient année après année.

955 Bien sûr, cet accroissement du parc automobile aggrave les problèmes de congestion année après année. L'étude d'impact soumis par le ministère des Transports au ministère de l'Environnement en juin 2001 ne traite pas beaucoup ou ne traite pas du tout de la congestion. Et, à mon avis, le fait de ne pas tenir compte de l'augmentation du parc automobile dans cette étude d'impact est une lacune très importante car cet accroissement pourrait avoir un impact

960 majeur sur l'efficacité du pont à remplir son rôle. Son rôle étant de faciliter le transport des personnes et des marchandises dans la partie Est de la région métropolitaine et de diminuer la congestion sur tous les ponts reliant Laval et Montréal.

965 Toujours en ce qui concerne la congestion dans la région de Montréal, il y a une étude qui a été faite qui s'appelle « Évaluation de la congestion routière dans la région de Montréal », et qui a été préparée à la demande du ministère des Transports et qui lui a été remise en 2004. Vous la connaissez peut-être, je vais vous présenter un tableau qui est tiré de cette étude-là. En fait, c'est une partie du tableau. Là, jje sais que les gens en arrière ne verront pas beaucoup, cette étude-là est disponible sur Internet.

970 Les auteurs de cette étude comparent la congestion sur le réseau routier de cinq sous-régions de la région métropolitaine. Donc l'île de Montréal, la Rive-Sud immédiate, Laval, la couronne sud, la couronne nord; il y a cinq régions qui sont comparées. Et l'étude permet de voir aussi l'évolution entre la congestion de 1993 à 1998.

975 Ce n'est pas grave si vous l'avez déjà vue, c'est juste pour simplifier. Donc ce tableau montre d'abord l'offre du réseau autoroutier, donc ce qu'on appelle voies-kilomètres ici, c'est en fait l'offre du réseau autoroutier. Et cette offre a augmenté pour l'ensemble des cinq régions, sauf la région de la couronne nord où on voit qu'elle est restée la même en 93 et 98, 2125 à 2125. Et ces augmentations-là sont habituellement dues à des élargissements de route ou à des nouvelles routes qui sont construites.

985 Si on regarde la deuxième partie du tableau, la section des voies-kilomètres congestionnées, par exemple, si on regarde à Laval : à Laval, le nombre de voies-kilomètres congestionnées est passé de 44 à 64 pour une augmentation de 46,8% et c'est le cas pour toutes les régions. La congestion a augmenté dans toutes les régions.

990 Pour la couronne nord, on pourrait croire que la congestion a augmenté parce que l'offre du réseau routier n'a pas augmenté. Mais si on regarde les autres régions, bien que l'offre du réseau routier ait augmenté, la congestion a beaucoup augmenté aussi.

Donc cette étude nous démontre donc que les solutions à la congestion doivent être cherchées ailleurs que dans l'augmentation de l'offre du réseau autoroutier et des artères.

995 Le dernier point que je voulais présenter concerne le bilan énergétique et environnemental du nouveau projet. Dans sa présentation au Bureau d'audiences publiques en environnement, le ministère des Transports prétend que la consommation d'essence et les émissions du CO₂ diminueront considérablement dû au fait que les automobilistes parcourront moins de kilomètres pour traverser la rivière et aussi resteront moins pris dans les congestions sur les ponts.

1000

Ainsi, le ministère des Transports prétend que la consommation d'essence diminuera de 10 millions de litres d'essence par année et qu'il y aura 22 000 tonnes de gaz à effet de serre en moins, grâce au pont.

1005 D'autre part – bien vous vous rappelez que je vous ai dit qu'il y avait 18 000 nouvelles voitures à Laval et à Montréal par année – donc d'autre part, si le parc automobile de Montréal et Laval augmente de 18 000 voitures par année, ces nouvelles voitures consomment bien sûr de l'essence supplémentaire et contribuent à augmenter les émissions de gaz à effet de serre.

1010 J'ai fait des calculs qui sont basés sur une méthode de la Société de l'assurance automobile du Québec et aussi basés sur un modèle utilisé par Michel Gou dans une étude sur le virage à droite aux feux rouges, il y a quelques années. Les 18 000 nouvelles voitures qui s'ajoutent au parc automobile de l'île de Montréal et de Laval à chaque année produisent
1015 à elles seules 70 000 tonnes de CO₂ et le ministère des Transports prétend de son côté qu'il y aura 22 000 tonnes de gaz à effet de serre de moins, donc seulement en utilisant le pont. En construisant un pont.

1020 Donc on voit que l'augmentation du parc automobile sur l'île de Montréal et de Laval seulement, dépasse tout ce qui pourrait être économisé en GES, en gaz à effet de serre, par la construction d'un pont. Et ça, c'est 70 000 nouvelles tonnes à chaque année parce qu'il y a 18 000 nouvelles voitures à chaque année.

1025 En termes de consommation d'essence, donc le Ministère prétend qu'il va y avoir 10 millions de litres d'essence par année – ça c'est très possible – d'économisés en construisant un pont, sauf que les 18 000 nouvelles voitures qui se rajoutent à chaque année sur l'île de Montréal et l'île de Laval vont consommer à elles seules 29 millions de litres d'essence.

1030 Donc c'est les trois points majeurs que je voulais présenter. En conclusion, j'aimerais mentionner que la circulation dans la région de Montréal augmente constamment et la congestion aussi. Et la circulation, la congestion ne cesseront jamais de croître, ou presque pas.

1035 Malgré le parachèvement de l'autoroute 25, la congestion continuera d'exister sur tous les ponts. Il y a déjà huit ponts entre Montréal et Laval ou la rive nord, est-ce qu'un neuvième pont va, de façon magique, tout d'un coup, résorber tous les problèmes de congestion ? J'en doute énormément.

1040 À mon avis, l'enjeu, ici, ce n'est pas est-ce qu'on fait le pont de la 25 ou pas, c'est comment on fait pour diminuer les problèmes de congestion dans la région de Montréal? Et est-ce que le pont de la 25 c'est une solution parmi plein d'autres solutions ? Là, on dirait qu'on essaye de justifier la construction du pont de la 25 en trouvant des arguments pour le

construire. La problématique est beaucoup plus large et beaucoup métropolitaine que locale, donc il faut beaucoup étendre l'étendue de l'étude.

1045 Donc les 400 M\$ investis ou les 383 M\$, mais on sait qu'un projet, tous les projets d'ampleur importante ont été au moins le double de ce qui avait été annoncé – le stade, le métro, les hôpitaux – donc les 400 M\$ investis dans ce projet sont, à mon avis, perdus, puisque les buts visés ne seront jamais atteints par ce pont-là.

1050 Nous devrions nous servir plutôt du protocole de Kyoto auquel le Québec a adhéré comme d'un déclencheur pour repenser nos modes de transport. Je propose que les 400 M\$ soient investis, par exemple, dans les trains de banlieue vers Repentigny et vers Mascouche, pour créer des voies réservées sur des ponts avec des stationnements incitatifs.

1055 Protocole de Kyoto ou pas, il va falloir un jour faire face à la congestion. Et s'asseoir seul dans sa voiture, un jour ça ne sera plus possible parce que, moi, je vis en ville puis le problème de la congestion va s'étendre de plus en plus vers les couronnes. Ce que moi je vis en ville, bien les gens vers Laval puis la Rive-Sud vont commencer à le vivre aussi, les problèmes de congestion dans les milieux résidentiels.

1060 Donc tôt ou tard, protocole de Kyoto ou pas, il va falloir qu'on fasse face à ce problème de congestion et à mon avis, le 400 M\$ investis dans un pont, ce n'est pas du tout une solution. Il faut plutôt utiliser ce 400 M\$ là dans d'autres projets de développement durable, comme les trains de banlieue et comme l'instauration de péage sur les ponts.

1065 Tant que l'offre va être là, l'offre de réseau routier, tant qu'elle va être là, les gens vont utiliser leur voiture. Il faut restreindre la possibilité d'usage de voiture. Les gens, pourquoi ils ne vont pas au centre ville en voiture puis ils vont en métro puis en train de banlieue? C'est parce que c'est impossible d'aller tout le monde en auto au centre ville. Il faut, c'est dommage
1070 mais c'est ça, il faut que ce soit impossible de le faire.

 Donc en ouvrant un pont sur la 25, on va amener encore plus des gens vers Rosemont, le Plateau. Aller sur le Plateau Mont-Royal à l'heure de pointe. là, toutes les petites rues super « cute » sont pleines de voitures qui passent sur les rouges, qui sont agressives
1075 parce qu'ils sont tannés d'attendre dans la circulation. Moi, je vis ça à tous les jours, dans la Petite-Patrie, c'est la même chose.

Je parle de ça à des gens qui ne sont pas du tout au courant du projet puis pour eux autres c'est le bon sens de trouver d'autres moyens que d'augmenter encore l'offre autoroutière.

1080

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

1085

Alors nous vous remercions, Monsieur Godin. Alors Monsieur Dufour?

M. JULES DUFOUR, commissaire :

1090

Merci, Monsieur le président.

Monsieur Godin, j'ai lu avec beaucoup d'attention votre mémoire et également je vous ai écouté avec attention. J'aimerais vous demander : à la page 5, vous dites que :

1095

« Le ministère des Transports – vous avez fait allusion à ça tout à l'heure – doit absolument investir les 383 M\$ prévus dans des projets qui s'attaqueront directement aux causes de la congestion, soit l'augmentation constante du nombre de véhicules et du nombre de kilomètres parcourus.

1100

Alors je me demande, à votre avis-là, quelles sont les causes? Comment le Ministère pourrait s'attaquer aux causes ?

M. PATRICE GODIN :

1105

Bien c'est sûr les causes, c'est profond, c'est culturel. C'est culturel, c'est la publicité, c'est la liberté vendue de posséder une voiture. En fait, je n'ai pas réfléchi à cette question-là mais c'est là, le problème. Combien d'annonces d'autos on voit dans le Journal de Montréal? À peu près le tiers des pages du Journal de Montréal, c'est des annonces d'autos. Dans le Journal Métro, qui est distribué dans le métro, il y a au moins deux, trois annonces d'autos, si ce n'est pas plus, à chaque jour.

1110

Donc en fait, je ne sais pas s'il y a une intervention possible sur la publicité mais en fait, là, il y a quelque chose à faire; ou promouvoir autre chose, par compensation. Je ne sais pas, des méthodes de déductions fiscales pour les personnes qui adhèreraient à des systèmes de transport en commun, je ne sais pas, voir dans les autres villes en Europe qui sont congestionnées, qu'est-ce qu'eux autres font pour diminuer ça.

1115

1120 Mais je suis d'accord avec vous que c'est très complexe. Mais ce n'est pas en construisant, par exemple – ça c'est certain, par exemple, que ce n'est pas en augmentant l'offre autoroutière qu'on solutionne le problème. Mais s'attaquer à ça, c'est s'attaquer à des grosses compagnies pétrolières et de voitures. En fait, ce n'est même pas s'attaquer, je ne suis pas contre la possession de l'auto, je suis contre la surutilisation d'une voiture. Moi, je n'en ai pas d'auto, là, je suis venu ici avec quelqu'un – mais c'est mon choix – et je n'ai pas d'auto mais je fais autre chose avec l'argent que j'économise.

1125 **LE PRÉSIDENT :**

S'il vous plaît, pas de commentaires.

M. PATRICE GODIN :

1130 Alors, ceux qui voudront discuter avec moi, je suis ouvert.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

1135 Alors, vous dites que c'est un problème de société ?

M. PATRICE GODIN :

1140 Bien on vit dans un paradigme du tout à l'auto puis il faut, à un moment donné, le briser parce que, à un moment donné, si on ne le brise pas c'est lui qui va nous briser, là.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

D'accord.

1145 **M. PATRICE GODIN :**

Mais les méthodes concrètes pour passer à un autre paradigme ou pour commencer à passer à un autre paradigme, bien ça demande beaucoup de réflexion.

1150 **M. JULES DUFOUR :**

D'accord. Alors je vous remercie beaucoup.

1155 **LE PRÉSIDENT :**

Alors Monsieur Godin, nous vous remercions.

M. PATRICE GODIN :

Merci beaucoup.

1160

LE PRÉSIDENT :

Nous allons maintenant inviter les représentants de la Direction de la santé publique de Montréal, monsieur Louis Drouin et monsieur Richard Lessard.

1165

Si vous avez une rectification que vous désirez faire vous pouvez aller vous inscrire au registre, vous comprenez? Je ne veux pas initier des débats dans la salle, vous comprenez ?

Alors, bonsoir Messieurs, à vous la parole.

1170

Dr RICHARD LESSARD :

Merci. Bonsoir Monsieur le président, messieurs les commissaires. Je suis le docteur Richard Lessard, je suis spécialiste en santé publique et directeur de santé publique pour la région de Montréal, l'île de Montréal. Je suis accompagné du docteur Louis Drouin, qui est également spécialiste en santé publique et responsable des dossiers environnement urbain et santé à la Direction de santé publique.

1175

Le rôle du directeur de santé publique, c'est de voir à l'amélioration de la santé de la population, d'essayer de voir comment on peut l'améliorer et certainement d'éviter qu'elle se détériore. On fait ça en faisant des études sur les facteurs qui peuvent améliorer ou détériorer la santé, on essaie de promouvoir ce qui permet d'améliorer, on fait des recherches sur l'efficacité des mesures qui améliorent la santé et notre rôle c'est de communiquer ces informations-là à la population.

1180

1185

Alors c'est ce qu'on entend faire ce soir à partir du dossier qui est devant nous, et le docteur Drouin va d'abord vous présenter les données scientifiques d'un point de vue santé, donc les impacts sur la santé d'un projet comme le prolongement de l'autoroute 25, et je reviendrai à la fin pour conclure d'un point de vue de santé publique sur l'impact de ce projet sur la santé de la population de Montréal.

1190

Dr LOUIS DROUIN :

Merci Richard. En fait, pour vous mettre en contexte de l'impact du transport routier sur la santé publique, ce qu'il faut remarquer, si on prend les données de l'enquête origine-destination entre 98 et 2003, le parc routier automobile a augmenté de 10%. On est rendu à 1,839 M véhicules qui circulent dans la grande région montréalaise, donc c'est plus 10%

1195

depuis cinq ans; 40 000 véhicules de plus par année, depuis cinq ans, ça veut dire 200 000 véhicules de plus. Pendant ce temps-là, la population n'a crû que de 3%.

1200

Ce qu'on remarque également, c'est que les taux de motorisation par mille ménages sont beaucoup plus importants dans les couronnes, donc il y a plus de gens qui possèdent l'automobile dans les couronnes que dans la ville centre de Montréal.

1205

Lorsqu'on regarde ensuite le bilan des émissions, on parlait tout à l'heure de Kyoto, c'est : 47% des émissions de gaz à effet de serre dans la région métropolitaine est associé au transport, c'est une augmentation de près de 20% depuis les dix dernières années. Donc si on veut atteindre les objectifs de Kyoto, c'est 6% par rapport à 1990 et là, on est à peu près rendu à 25 à 30% supérieur.

1210

L'autre élément important, c'est que les émissions du transport routier sont à 85%, et monsieur De Suza l'a mentionné tout à l'heure, associées aux oxydes d'azote, oxyde d'azote égale automobile ou camion, 85%, et près de 30 à 40%, les COV.

1215

Ces deux gaz-là sont responsables principalement du smog photochimique, c'est ce qu'on vit actuellement à Montréal depuis les quatre dernières journées, et ce smog photochimique-là occasionne évidemment, par toutes les études qui ont été publicisées tant à Montréal que dans la communauté internationale, on a un excès de mortalité cardio-respiratoire chez les personnes les plus vulnérables. Ce sont les personnes âgées atteintes d'emphysème, de bronchite, de maladies cardiaques et également chez les jeunes enfants atteints d'asthme, on a une exacerbation des crises d'asthme reliées au smog urbain.

1220

Ce qui est important, c'est la dernière étude de santé Canada qui démontre qu'on estime maintenant annuellement à près de 1 540 le nombre de décès annuels associés au smog, ce qui est important, et si on se fie aux études européennes, près de 50% de ce 1540 annuels montréalais est associé aux émissions en relation avec le transport. Donc ça c'est un impact qu'on juge significatif et même très significatif pour la santé publique montréalaise.

1225

L'autre impact, c'est par rapport aux gens qui vivent le long des autoroutes. Je pense qu'on vous a déjà montré les résultats des études, tant au niveau international qu'au niveau montréalais, c'est que les gens qui vivent dans un rayon de 100 mètres des autoroutes et des voies à haut débit de circulation sont évidemment exposés aux émissions des autos ou des camions, principalement des oxydes d'azote et les petites particules fines de moins de un micron.

1230

1235

Et ce qu'on a observé à Montréal comme à Amsterdam, à New-York et même à Buffalo – c'est les études les plus récentes – c'est une augmentation du risque d'être hospitalisées pour maladies respiratoires chez les personnes les plus âgées, les 65 ans et

1240 plus, parce qu'elles sont, à la journée longue. dans ce qu'on appelle le panache de pollution issue du transport automobile.

1245 L'autre élément important, c'est qu'avec cette augmentation des gaz à effet de serre, et je pense que c'est le sujet de l'heure parce qu'on a vécu également un épisode de canicule à Montréal, ces épisodes-là vont devenir de plus en plus fréquentes avec le réchauffement global. Si on prend les projections d'Ouranos*** qui est le consortium sur les changements climatiques québécois qui fait de la recherche, l'épisode française que nous avons connue en 2003 est fort malheureusement et probable pour la région métropolitaine d'ici les 20 prochaines années.

1250 Donc ces effets-là d'épisodes de canicule vont se développer en fréquence et en sévérité avec les excès de mortalité qu'on rencontre le plus souvent encore chez les personnes toujours les plus vulnérables, population vieillissante atteinte de maladie chronique et on sait que Montréal est une Ville qui vieillit très rapidement et on devrait obtenir près de 20% de la population en 2015, 2016.

1255 On a également, toujours selon les données de santé Canada, estimé – et c'est une étude qui vient d'être publiée à Toronto, donc c'est des données très réelles – que l'augmentation du smog photochimique va devenir plus fréquente parce que plus d'ensoleillement et plus de chaleur.

1260 L'autre élément, ce sont les accidents, les traumatismes. On vous a produit une étude très récente où, comme je vous mentionnais tout à l'heure, on a vu une augmentation, en moyenne, de 20% des déplacements depuis les cinq dernières années, entre 1998 et 2003, et qu'est-ce qu'on a remarqué au niveau des transports ambulanciers dus à des conflits entre les piétons, les cyclistes et les automobiles? Plus 20% de transports ambulanciers.

1265 Donc on est passé de 10 800 transports ambulanciers en 98 à 12 800 en 2003, ce qui est 20% d'excès, ce qui entraîne des coûts, au niveau du système hospitalier, très significatifs.

1270 Et qui plus est, et ce que le monsieur mentionnait tout à l'heure, ce sont les gens qui vivent dans les quartiers centraux de Montréal où les débits de circulation sont les plus importants en provenance des couronnes vers les quartiers centraux, et les gens qui sont frappés sont tant dans les artères principales, Christophe-Colomb ou Saint-Urbain, que dans les voies secondaires tout autour.

1275 Et ce qu'on a remarqué également c'est qu'il y a une bonne proportion, ce sont des jeunes, des jeunes étudiants qui sortent des écoles et qui se font frapper. Et ce qui est bien connu dans la littérature scientifique, plus les débits de circulation et les déplacements d'autos ou de véhicules augmentent dans une ville, plus ces traumatismes-là deviennent de plus en plus fréquents.

1280 Donc si on prend les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé, il est très clair que ce n'est pas par l'offre accrue de transport routier qu'on va solutionner ces problèmes-là, c'est tout le contraire; on va les maximiser et les empirer. Ce qui est proposé, ce n'est pas nous qui le disons, ce sont les experts internationaux au niveau de la santé publique, c'est d'offrir une offre de transport durable. Par transport durable, l'objectif principal c'est de réduire nos déplacements dans les grandes villes, de réduire la place de l'automobile, redonner la rue aux piétons, aux cyclistes, redonner la rue aux citoyens. C'est ce qui est proposé par les politiques urbanistiques au niveau de l'Europe.

1290 Et qu'est-ce que ça donne, ça? Et également, là, on a une bonne littérature scientifique; nos amis américains l'ont fait pendant trois semaines lors des jeux olympiques d'Atlanta où on a donné la rue aux citoyens d'Atlanta, en bloquant le centre ville d'Atlanta pour les jeux olympiques. Vous avez vu une réduction de 40% de la pollution atmosphérique sur la ville d'Atlanta, en termes d'ozone, de monoxyde de carbone et d'oxyde d'azote et vous avez vu, parallèlement durant cet été-là, une diminution de 40% des consultations à l'urgence pour asthme chez les jeunes enfants.

1295 On a vu la même chose lors de l'événement de 2001 entre Buffalo et l'Ontario, où le pont à été bloqué pendant trois semaines suite aux événements septembre 2001. Il n'y avait plus du tout de camions ou d'autos qui circulaient sur ce pont et tous les gens en périphérie du pont ont vu encore la même chose pour les jeunes enfants asthmatiques, vous avez vu une réduction significative des hospitalisations.

1305 L'autre élément important en termes d'impacts positifs, c'est Copenhague où les gens maintenant, à 47% de part modale pour le transport en commun et le transport actif, ont vu significativement au bout de 15 ans d'observation des cohortes des gens qui utilisent transport en commun, le vélo ou la marche, donc vous êtes beaucoup plus physiquement actif, vous diminuez votre embonpoint et votre obésité et votre risque d'être hospitalisé pour maladie cardio-vasculaire est d'autant plus réduite de façon significative.

1310 Donc on conclut que les impacts sont importants et je laisserai le mot de la conclusion au docteur Lessard.

Dr RICHARD LESSARD :

1315 Sur la base des connaissances que nous avons aujourd'hui, je pense qu'on peut
affirmer qu'à Montréal, il y a un déséquilibre extrêmement important qui est atteint, c'est-à-dire
que la santé de la population est mise en jeu par l'utilisation de l'automobile. Nous avons déjà
des problèmes, comme Louis l'a expliqué le long des autoroutes dans certains quartiers, non
seulement à cause de la qualité de l'air mais aussi à cause des traumatismes donc déjà on a
1320 un problème.

Alors de notre point de vue, toute décision qui vise à augmenter le volume
d'automobiles, c'est une décision qui porte une atteinte à la santé de la population, c'est une
atteinte délibérée à la santé de la population.

1325 Il y a 40 ans, on ne savait pas ça. On mettait toujours sur la table des solutions
d'autos ou d'autoroutes, on voulait diminuer la congestion par plus d'autoroutes. Ce qu'on a
réalisé avec le temps, c'est qu'une autoroute ça crée de l'utilisation, ça ne diminue pas
l'utilisation.

1330 Donc aujourd'hui, on s'aperçoit que ce sont les solutions du passé, les solutions
d'autoroutes et d'augmentation de l'offre autoroutière, les orientations sont complètement
différentes, il faut changer l'orientation. Ce n'est pas qu'un projet de société; l'autoroute, ce
n'était pas un projet de société il y a 40 ans, mais aujourd'hui on s'aperçoit que ces solutions-
1335 là nous rendent malades en ville. C'est peut-être des solutions intéressantes pour les gens qui
doivent utiliser leur auto en banlieue mais quand c'est pour venir à Montréal, on vient
augmenter le taux de pollution à Montréal et on vient porter atteinte à la santé de la population
de Montréal.

1340 Donc il ne faut pas blâmer les gens mais trouver d'autres solutions et les solutions
vont dans le sens du transport collectif, donc train, métro et le covoiturage et toutes ces
solutions-là.

1345 Donc la proposition d'augmenter et de construire l'autoroute sur la 25, de notre point
de vue est une solution complètement dépassée et c'est une solution qui est dangereuse. Le
350 M\$ ou 380 M\$ qui est envisagé d'être dépensé sur une autoroute doit être utilisé pour des
objectifs complètement différents. Et si on veut avoir un impact sanitaire, un impact sur la
santé de la population, c'est dans le transport en commun que le 383 M\$ doit être dépensé et
non sur un pont ou un prolongement d'une autoroute.

1350

LE PRÉSIDENT :

Nous vous remercions.

1355

Concernant, en page 19 de votre mémoire, justement en termes de mesures d'apaisement, bon, vous mentionnez qu'il y a une panoplie de mesures. Bien entendu, on peut comprendre que dans le cas du projet qui nous intéresse, le projet de l'autoroute, dans ce cas-ci, ce serait plus des mesures qui seraient applicables par une municipalité ou une ville, mais qu'est-ce que vous pourriez nous donner comme exemple sur les mesures d'apaisement là, le « traffic calming » pour être plus spécifique ?

1360

Dr RICHARD LESSARD :

1365

Bien par exemple, il y a des endroits dans le centre ville de Montréal qui, auparavant, étaient des endroits où on pouvait stationner d'un côté de la rue, puis il y avait deux voies qui étaient ouvertes pour la circulation automobile. Maintenant ce qu'ils ont fait, c'est qu'ils permettent le stationnement de chaque côté de la rue pour que les résidents puissent stationner leur voiture, il n'y a plus qu'une voie qui est ouverte à la circulation et ça diminue de la moitié, la circulation des automobiles dans ces quartiers-là.

1370

Donc c'est une façon. Il y en a d'autres, c'est de mettre des pots de fleurs ou de réduire, si vous voulez, le nombre, la largeur de la rue, ce qui fait que les automobiles circulent de façon moins rapide, c'est moins dangereux pour les gens qui restent là et ça oblige les gens à prendre du temps pour passer à travers ces chemins-là, donc ça devient un incitatif pour utiliser le transport en commun.

1375

LE PRÉSIDENT :

1380

Parce que je pensais à différentes mesures. Par exemple – et, là, monsieur Blanchet pourrait peut-être me corriger si je commets une erreur – mais dans le cas d'édifices commerciaux importants, donc d'édifices à bureaux qui vont s'installer et qui donc sont en construction présentement, alors j'imagine que la Ville doit avoir des exigences relativement au stationnement, donc à des stationnements à l'intérieur de ces édifices-là. Donc on est en 2005, ce que je comprends c'est que le nombre de stationnements dans le centre ville, s'il y a de nouveaux édifices qui se construisent est susceptible d'encore augmenter, donc ça devient difficile de concilier toutes ces mesures-là si, par exemple. l'offre de stationnement intérieur par exemple continue d'augmenter dans le centre ville et dans les principales places d'affaires.

1385

Dr RICHARD LESSARD :

1390

Mais je pense que c'est déjà dans le plan de la Ville de diminuer le nombre de sites de stationnement à Montréal, de diminuer l'offre. La Ville a déjà entrepris de s'assurer que les terrains qui sont vacants et qui sont utilisés pour le stationnement devront être utilisés à d'autres fins. Donc il y a déjà un ensemble de mesures qui sont prises dans ce sens-là.

1395 Je pense que ce qu'il faut réaliser, c'est que les gens ont un choix à faire quand ils partent de chez eux et puis ils disent, bon, le temps, le confort et puis tout ça... Et, là, ils regardent les alternatives : si c'est plus facile, plus rapide d'utiliser l'auto, c'est ce qu'ils vont faire et si c'est devenu plus long, plus difficile et plus coûteux d'utiliser l'auto, ils vont faire d'autres choix.

1400 Alors je pense que c'est ça. Quand on fait le choix d'augmenter l'offre d'une route par un pont et d'accélérer la circulation en automobile, on se tire dans le pied quand on veut créer en même temps une augmentation de l'utilisation du transport en commun. C'est un choix que les gens ont à faire entre un et l'autre et ils prennent la moins pire des deux solutions. Alors si
1405 on améliore la solution qui augmente la pollution puis qui rend le monde malade, c'est sûr que les gens finalement vont prendre la solution la plus facile.

Donc il y a un ensemble de mesures, effectivement, mais je pense aussi que dans le réseau de la santé, on a des exemples comme l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont qui a
1410 développé tout un projet de covoiturage et de transport de ses employés pour diminuer l'utilisation de leur automobile sur une base privée, c'est-à-dire seul dans l'auto, et chez Bombardier, ils ont également développé des solutions comme celles-là.

Donc, il y a un ensemble de solutions qui sont possibles et c'est des solutions qui
1415 étaient proposées et supportées par l'AMT et par nous et c'est possible de changer cette situation-là et de la changer relativement rapidement.

Je rajouterais un dernier point; c'est que dans l'étude qui nous est présentée, l'impact du prolongement du métro à Laval n'est absolument pas considéré et je pense qu'il va y avoir
1420 là un volume important de personnes qui vont utiliser le métro pour rentrer en ville et on ne le considère pas, son impact sur la congestion, sur les autoroutes et sur les ponts existants déjà.

Alors si on laissait une chance au métro de travailler puis aux gens d'utiliser le métro,
1425 on aurait peut-être une nouvelle donne dans quatre, cinq ans sur la situation, qui nous permettrait d'éviter une dépense 385 M\$ sur un pont puis la mettre sur d'autres choses.

Alors on a l'impression vraiment que l'étude qui a été faite est incomplète, vraiment incomplète, et quelle ne considère pas toutes les solutions et quelle ne considère pas non
1430 plus, elle n'est pas une analyse d'ensemble de la circulation à Montréal et, entre autres le métro qui vient d'être prolongé puis qui va ouvrir, ça va certainement avoir un impact, autrement on ne l'aurait pas construit.

Donc on ne voit pas pourquoi cette approche-là n'est pas considérée dans l'étude du
1435 Ministère.

LE PRÉSIDENT :

1440 La situation est sûrement très complexe. J'ai porté beaucoup d'attention dans mes lectures au scénario moyen de développement du transport en commun de l'AMT, justement pour voir qu'est-ce qu'il prévoyait autour de 2012. Bon. Bien qu'il prévoie une diminution de la part modale des automobiles, il continue à prévoir une augmentation du parc automobile.

1445 Mais vous comprenez c'est complexe. Si, par exemple, le nombre de stationnements est pour augmenter sur l'île de Montréal, c'est certain que l'attrait de l'automobile va continuer à augmenter. Si on fait le pont de la 25 mais que Montréal diminue de façon nette, dans les dix prochaines années par exemple, le nombre de stationnements sur l'île de Montréal, bien ça veut dire qu'on aurait une situation différente. Ça veut dire, est-ce qu'on aurait une congestion? Sans doute que non, on aurait de la fluidité sur les ponts. S'il y a moins de stationnements, il va y avoir moins d'autos. Mais on se rend compte actuellement que les ponts sont en mode F, le matin, en congestion très, très sévère. Ça devient très difficile à
1450 comprendre, là, et on essaie de voir clair dans cette affaire-là.

Dr RICHARD LESSARD :

1455 Bien, regardez, je pense que c'est simple. Aujourd'hui, dans toutes les grandes villes du monde, on réalise qu'on ne peut plus augmenter la circulation des autos dans les centres villes, dans les grands centres urbains, tout le monde réalise ça. Alors toute solution qui va dans ce sens-là ne va pas dans le bon sens. Ce n'est pas compliqué, c'est des orientations qui sont devenues évidentes pour à peu près toute la planète. Comment ça se fait qu'à
1460 Montréal puis au Québec on pense encore qu'il faut construire des autoroutes, ça me dépasse totalement.

Alors je pense que c'est clair que si on a de l'argent, même pour diminuer la congestion, c'est d'encourager le transport en commun. Pour 85 M\$ on construit un train qui va à Mascouche; pour à peu près un autre équivalent, on fait Repentigny. On est à la moitié
1465 du 385 M\$ puis on a trouvé des solutions nouvelles qui vont permettre aux gens de se déplacer rapidement aux heures de pointes, qui peuvent être très confortables et puis qui n'augmentent pas la pollution puis n'augmentent pas les dangers pour la santé. Je ne comprends pas.

1470

LE PRÉSIDENT :

1475 Par contre, s'il y a un plan qui est développé, disons que la 25 se fait mais en même temps il y a du transport en commun et il y a des mesures pour calmer, là, des mesures d'apaisement de la circulation et qui, disons, net, on se retrouve avec une circulation moindre dans les artères du coeur de l'agglomération de Montréal, par exemple, autour du centre ville, ça voudrait dire...

Dr RICHARD LESSARD :

1480

Bien ça donne quoi de construire le pont à ce moment-là si on réduit la congestion par d'autres mesures?

LE PRÉSIDENT :

1485

Ça peut être pour le camionnage ou la circulation de transit ou des usagers qui iraient dans des endroits très désagrégés, par exemple, qui n'auraient pas d'alternative autre que le pont.

Dr RICHARD LESSARD :

1490

Si on diminue la congestion par l'utilisation du transport en commun et du covoiturage, il y a de la place pour les camions.

LE PRÉSIDENT :

1495

Par contre, on peut voir dans les hypothèses que le ministère des Transports a invoquées pour justifier le projet, il y avait, entre autres, de créer des axes directs est-ouest, par exemple entre le centre ville de Laval et l'Est de Montréal, par exemple, ou des choses comme ça que le Ministère aussi a invoquées dans son argumentaire pour développer le projet. Donc il n'y a pas seulement l'idée d'utiliser ou d'encourager l'usage des autos dans le centre ville.

1500

C'est pour ça que j'essayais de comprendre, est-ce que le projet est fondamentalement incompatible avec des principes de développement durable si la Ville de Montréal, par exemple, sortait les autos du centre ville, par exemple, ou en diminuait de 20% le nombre d'autos dans le centre ville?

1505

Dr RICHARD LESSARD :

1510

Mais encore là, si on fait ça il faut permettre aux gens de venir à Montréal quand même, puis il faut développer le transport en commun.

LE PRÉSIDENT :

1515 Bien c'est ça. Mais par exemple, il pourrait y avoir tous les projets de transport en commun, il pourrait même y avoir, je ne sais pas, des dessertes de transports en commun sur le pont de la 25. J'essaie de voir globalement comment on peut approcher le dossier.

Dr LOUIS DROUIN :

1520 J'aurais un petit point, enfin un dénouement de réponse à votre questionnement. Si vous prenez le document du Ministère de février 2002, réponses aux questions page 3, ce qui est textuellement écrit c'est que : « Le pont de la 25 contribue à une légère diminution de la congestion et même à une légère diminution du transport en commun. » Je trouve que pour
1525 383 M\$, ça coûte pas mal cher.

LE PRÉSIDENT :

1530 Pris isolément, mais vous me comprenez on questionne pour voir ...

Dr LOUIS DROUIN :

1535 En fait, ce qu'on vous dit c'est que la réponse, c'est le MTQ qui vous la donne. Nous, ce qu'on constate quand on lit les documents officiels du ministère des Transports, c'est notre conclusion, pour 383 M\$ avec un pont c'est qu'on contribue à diminuer légèrement la congestion puis à diminuer l'utilisation du transport en commun. En fait notre message va en contresens.

1540 On pense que l'ajout des voies ferrées, des trains de banlieue, le covoiturage, ce que le docteur Lessard mentionnait, le programme « Allez Go » qui est promu par l'AMT, qui est le programme employeur au niveau des établissements, et l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont est devenu un exemple, qui permet avec « Allez Go » de payer la passe de transport en commun aux employés, c'est ce que l'Hôpital fait, de remettre les gens en covoiturage. Je pense que
1545 toutes ces mesures-là, les unes après les autres vont contribuer à diminuer la congestion à des coûts beaucoup moins importants.

LE PRÉSIDENT :

1550 Très bien, je vous remercie.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

1555

Alors nous allons inviter Monsieur Jean Lapalme. Monsieur Lapalme va faire une présentation verbale, non appuyée par un mémoire.

M. JEAN LAPALME :

1560

Oui. En fait, j'ai un texte écrit sous les yeux, j'essaierai d'être bref et je veux commencer par vous remercier, Monsieur le président et Messieurs les commissaires de donner la parole à un simple citoyen.

1565

Je vais vous entretenir d'un certains nombres de choses, je vais être bref. Je voudrais commencer par rappeler l'énoncé qui a été rendu public la semaine dernière, sous la plume de l'Académie des sciences des pays du G8, ainsi que de trois pays en développement : le Brésil, l'Inde et la Chine.

1570

Après, sur un autre registre, je vais vous parler, je vais vous faire part d'un exemple qui illustre jusqu'à quel point, dramatique, on est déjà rendu dans le processus du réchauffement climatique.

1575

En troisième point, je vais vous parler d'une façon plus près, des tribulations de santé de ma compagne quand il y a des épisodes de smog.

1580

En quatrième lieu, je voudrais vous faire part de certains de mes doutes quant à des solutions technologiques qui sont envisagées pour réduire les gaz à effet de serre et enfin, je voudrais vous parler de ma perception de ce que sont les coûts que nous payons déjà, coûts qui sont engendrés par ce phénomène de dégradation environnementale généralisée et plus précisément de réchauffement climatique. Donc, je commence.

1585

Les journaux de vendredi dernier, si ma mémoire est bonne – j'ai nommé le journal Le Devoir, je nomme le journal Le Monde, le Washington Post, le Los-Angeles Times – et j'ai bien pris soin de mentionner Le Devoir parce que j'ai aperçu monsieur Francoeur, qui est journaliste environnemental au Devoir, dans cette salle, donc je ne voulais pas l'oublier – mais toujours est-il que la nouvelle faisait part de ce que les académies des sciences des pays du G8, c'est-à-dire le Canada, les États-Unis, la France, la Grande-Bretagne, l'Italie, le Japon et j'en oublie, plus les académies des sciences du Brésil, de l'Inde et de la Chine, pour la première fois de l'histoire, ont formé une coalition de ces sociétés savantes, laquelle coalition a lancé un appel aux dirigeants des grandes puissances.

1590

En quoi consistait cet appel? Eh bien, ce que nous apprend le journal Le Monde, c'est ceci :

1595

« Cette coalition de sociétés savantes souhaite que soient identifiées les mesures pour contribuer à une réduction substantielle. – c'est moi

1600 *qui insiste – que soient identifiées les mesures ayant un bon rendement de efficacité qui peuvent être prises maintenant pour contribuer à une réduction substantielle et à long terme des émissions nettes, globales de gaz à effet de serre. Elles insistent, ces mêmes sociétés, que tout retard dans l'action accroîtra les risques d'effets environnementaux indésirables et nous exposera à des coûts plus importants. »*

1605 Comme je vous l'ai dit tantôt je vais revenir sur la question des coûts un peu.

Alors vous comprenez que ces sociétés savantes représentent ce qu'il y a de mieux, en fait, d'expertises scientifiques dans nos sociétés développées et dans certaines sociétés émergentes et je pense qu'il faut considérer cet appel et lui donner le poids qu'elle mérite.

1610 Nulle part, permettez-moi un peu d'humour, nulle part dans ces documents savants ne propose-t-on la construction d'autoroutes pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, comme l'a malheureusement osé un certain ministre du développement durable. J'ai regardé chacune des publications des sociétés savantes et en aucun cas on propose la construction
1615 d'autoroutes pour faire face à un problème global.

Autre fait qui a été porté à notre attention dans l'actualité scientifique, c'est que la même semaine du 6 juin, des maires de toute la planète, des maires de municipalités de toute la planète se sont réunis à San Francisco et ont signé ce qu'il est convenu d'appeler des
1620 « accords urbains environnementaux » qui réclament notamment des transports publics améliorés, tant en quantité qu'en qualité. Alors ça termine le premier point que je voulais faire.

Le deuxième que je voulais faire, c'est bref. Je vous ai dit tantôt que je voulais prendre cet exemple pour illustrer un peu la gravité du phénomène parce que le réchauffement
1625 climatique, ce n'est pas quelque chose qui est à venir, c'est quelque chose qui a été initié avec la révolution industrielle à la fin du 19^e, début du 20^e, et on ne l'admet pas souvent mais on est rendu à un stade assez crucial du développement du phénomène.

L'exemple que je vais vous donner, qui est un exemple qui a été bien validé avec la
1630 méthode scientifique, c'est que suite à un monitoring par satellite, on s'est aperçu qu'au cours des dix dernières années, l'Arctique sibérien, c'est-à-dire la partie nord de l'Union Soviétique avait perdu pas moins de 1 000 lacs; pas des petits lacs mais des lacs de surface considérable. Et les scientifiques se sont d'abord perdus en conjectures pour ensuite réaliser que ce qui arrivait c'est que le pergélisol, c'est-à-dire ce qu'on appelle communément le
1635 permafrost a commencé de fondre et que comme ces masses d'eau étaient assises sur un sol gelé en permanence et que celui-ci a commencé à dégeler, ce qui arrive c'est que les lacs coulent. Alors ça vous donne un peu une idée de l'ampleur du phénomène et où est-ce qu'on est rendu dans le développement du processus.

1640 Bon. Troisièmement, je vous ai dit que je voulais parler des tribulations de santé qui sont occasionnées à la femme que j'aime, qui est ma compagne, par les épisodes de smog.

Je vous fais part de ça parce que jusqu'à ce qu'il y a quelques années, pour moi, je savais intellectuellement que les épisodes de smog et de canicule étaient accompagnées d'un
1645 recrudescence au niveau statistique, des problèmes cardiorespiratoires de même que des hospitalisations.

Ma perception du phénomène toutefois a changé quand j'ai vu cette personne qui s'appelle Céline, qui est asthmatique, et qui lors d'un épisode de smog m'a fait comprendre que c'était plus qu'une statistique. Premièrement, elle est obligée de rester à l'intérieur de la maison après avoir fermé toutes portes et fenêtres; veuillez remarquer que nous n'avons par l'air climatisé. Deuxièmement, ces personnes, en tout cas ce que j'ai pu constater chez elle, je ne suis pas un médecin mais j'ai un certain sens de l'observation, elle témoigne d'une sensation d'oppression à la cage thoracique, elle manifeste des difficultés respiratoires
1650 majeures et ensuite on assiste à la ruée vers le cocktail de médicaments, la peur d'étouffer, l'inquiétude envahissante et éventuellement la peur de mourir et début de panique.

Je vous parle là d'une personne qui est très bien équilibrée du point de vue psychique, en tout cas, c'est mon opinion. Mais il reste que le phénomène est sérieux et que la souffrance dont on parle, elle s'incarne dans des individus et non pas seulement dans des
1660 statistiques. Je termine en disant que plus souvent qu'autrement on se ramasse à l'hôpital.

Alors c'est ça quand on parle de milliers de personnes ou de morts prématurées. En fait, si chacun d'entre nous aussi dans la salle prenait soin de regarder ce qui se passe dans son entourage auprès des gens de sa famille, des cercles d'amis, je suis certain que tous et
1665 toutes dans cette salle pourraient témoigner du même phénomène que je viens de décrire à propos de ma compagne. Donc c'est un phénomène qui est très concret.

J'ai dit, en quatrième point, que je voulais vous parler de la solution hydrogène. Certaines personnes nous disent : oui le phénomène actuellement est grave, il est inquiétant, mais les solutions technologiques vont nous délivrer de ce problème et quand on parle de circulation automobile ou autoroutière, la technologie qui est pressentie c'est la technologie de l'hydrogène, des piles à combustible où on oxyde de l'hydrogène pour fabriquer de l'énergie. C'est une énergie propre.

1670 Vous avez certainement remarqué que GM, le plus gros fabricant au monde, a commencé au cours de l'année dernière à nous présenter cette technologie comme étant absolument pure. Je parle des publicités télévisuelles où on voit une grosse cylindrée qui traverse le désert et on voit seulement une goutte d'eau qui s'échappe du pot d'échappement et un oiseau rapace qui est en mal de substance liquide se rue sur la goutte d'eau.

1680

Alors ça, c'est la direction que va prendre la stratégie marketing des compagnies pour l'avenir. Alors on pourrait s'imaginer que la technologie va nous délivrer de toutes les affres qu'on associe maintenant à l'automobile.

1685 Je voudrais simplement porter à votre attention que le 26 mai de cette année, nul autre que le président des États-Unis, George W. Bush a déclaré que l'hydrogène représente la vague du futur en ce qui concerne les énergies. Déjà, compte tenu de ce que l'individu a fait et compte tenu de ce qu'on sait qu'il est capable de faire, déjà on a un doute.

1690 Alors ce qui arrive, c'est qu'effectivement il y a toute une partie de l'industrie pétrolière aux États-Unis actuellement qui essaie de blanchir l'énergie et on va nous vendre dans quelques années une énergie dite propre mais qui va avoir été fabriquée de façon sale, c'est-à-dire qu'on sait maintenant que les lobby du pétrole, du nucléaire ainsi que du charbon qui sont très près des cercles du pouvoir exécutif aux États-Unis, ce sont ces cercles qui
1695 poussent actuellement sur l'énergie hydrogène.

Donc je vous laisse conclure sur le fait que, en fait je vous laisse évaluer ma prétention à l'effet que l'hydrogène qu'on nous vend comme de l'énergie pure est peut-être moins propre qu'on aime bien nous le laisser croire.

1700 Maintenant, je termine en parlant des coûts. Je voudrais porter à votre attention le fait qu'on commence à comprendre théoriquement que la dégradation environnementale, qu'elle soit sous forme de perte de biodiversité ou encore de réchauffement climatique, va occasionner des coûts. Mon point à moi et à certains, enfin ça peut paraître prétentieux mais
1705 le point que je veux faire, c'est que nous avons déjà commencé à payer ces coûts et que ces coûts sont substantiels. Je vous rappelle qu'avant que la Commission Gomerey ne prenne la pôle position au niveau des médias, les meilleurs spécialistes au Canada, quand on discutait de l'application de Kyoto, évaluaient à plus ou moins 10 milliards de dollars canadiens, le coût que le gouvernement canadien allait devoir payer pour acheter des droits d'émissions pour
1710 rencontrer les obligations du protocole de Kyoto. 10 milliards de dollars, je vous ferai remarquer que c'est à peu près le cinquième du budget annuel du gouvernement du Québec. Et ça, là, je ne parle pas d'un échéancier à 2050, je parle de coûts qu'il va falloir payer dans quelques années, 2010, 2012.

Alors j'arrête, parce que j'ai entendu un commentaire et je pense qu'il m'était adressé.

1715

LE PRÉSIDENT :

Ça s'est calmé.

1720

M. JEAN LAPALME :

O.K. Alors qu'on le veuille ou non, ce 10 milliards, on en a besoin, vous le savez, pour l'éducation de nos enfants. On en a un besoin urgent pour la santé et toutes les autres problématiques environnementales, sociales et de justice sociale. Et je pense qu'il faut considérer cet élément quand on pense à mettre en place des infrastructures qui ne vont, à ma connaissance en tout cas, dans ma perception, qu'aggraver le phénomène de réchauffement climatique.

1725

Dernier point. C'est que finalement tout ça peut paraître très complexe, mais avec un peu d'imagination ça peut se simplifier. Aujourd'hui même, à la radio de Radio-Canada, on faisait part de l'expérience d'une ville québécoise qui s'appelle Sherbrooke. La ville de Sherbrooke, vous le savez, offre demi tarif à tous les étudiants qui fréquentent l'université. Ça lui a coûté, l'année dernière, 600 000 \$ qu'elle a puisés à même ses fonds pour encourager le transport public et cette année la ville de Sherbrooke a pris une initiative non moins intéressante de réduire son tarif individuel de transport dans une direction de 2,75\$ à 1 \$ pour les gens qui vont fréquenter les festivals de la Ville, les festivals d'été. Et le maire, qu'on devrait à mon avis citer en exemple, déclare, et je suis d'accord avec lui et je vous cite in texto ce que Radio-Canada a affiché sur son site Internet, dit : « C'est un principe d'environnement important de retirer le plus d'autos possibles de la route. »

1730

1735

1740

Alors sur ce, c'est ma conclusion. J'espère que je ne vous ai pas trop ennuyés, je vous remercie de votre attention et, encore une fois, je veux que vous sachiez que pour beaucoup de citoyens du Québec, les exercices de participation publique et de démocratie que fait le BAPE sont très importants. Merci.

1745

LE PRÉSIDENT :

Merci Monsieur Lapalme pour votre témoignage. Alors nous allons maintenant faire une pause de 10 à 15 minutes. Nous allons reprendre vers 9 h 20 avec le Parti Vert du Québec.

1750

SUSPENSION DE LA SÉANCE

REPRISE DE LA SÉANCE

1755

LE PRÉSIDENT :

Alors nous avons, du Parti Vert du Québec, monsieur Xavier Daxhelet et monsieur Sylvain Castonguay.

1760

M. XAVIER DAXHELET :

Bonjour, Monsieur le président.

1765

LE PRÉSIDENT :

Bonjour.

1770

M. XAVIER DAXHELET :

On représente donc le Parti Vert du Québec pour ce projet ici, donner notre avis sur ce projet. On pense que ce projet dépasse largement l'aspect local et je pense, encore une fois, comme ça a été dit plus tôt, devrait être, en fait, donné dans un projet de société également, parce que le transport c'est quelque chose d'important, là, il ne faut léser personne là-dedans. Que ce soit les citoyens ou les gens de Montréal ou des couronnes mais je pense qu'il faut vraiment discuter beaucoup plus largement que ce qui est fait actuellement ici.

1775

Alors une des premières constatations qu'on fait, encore une fois, je sais que plein de monde en a parlé ce soir et encore une fois, moi, je le répète là-dessus parce que c'est quelque chose qui nous semble très important, sur les changements climatiques et ce qu'il faut, c'est de s'y attaquer sérieusement à ce problème-là. Et nous, nous pensons que, oui, en fait, et il est même très urgent de la faire parce que vraiment il y a des choses catastrophiques qui peuvent nous tomber au bout du nez si rien n'est fait et ça, ce n'est pas juste nous qui le disons, il y a plusieurs experts qui le prédisent aussi.

1780

1785

Alors par exemple, bon, les événements climatiques extrêmes sont-ils à risque et qu'est-ce qu'il va se passer lors des changements climatiques. Alors selon même le site Internet de Ressources naturelles Canada, on nous dit : bien oui, en fait, il y a déjà beaucoup de choses qui se sont déjà passées d'inhabituelles relativement récemment dans les cinq dernières années. On a juste à passer au déluge du Saguenay, les feux de forêts encore, je pense que ce n'est même pas encore fini aujourd'hui, qui sont inhabituels, la tempête de verglas, les orages et ainsi de suite, donc les orages violents, de plus en plus violents, il y en aura. On prédit qu'il y en aura de plus en plus de ces événements-là et ça, ça touche tout le monde et même particulièrement la région de Montréal, que ce soit le centre ville ou les couronnes ou n'importe où.

1790

1795

1800 Donc ça, ce sont des phénomènes qui vont nous arriver. Donc il faut qu'on s'y attaque de façon globale, mais pas seulement, même pas juste au Québec mais il faut qu'on en fasse la promotion partout.

1805 D'ailleurs ici, il y a ce petit graphique ici en bas en droite, il nous montre simplement – ça provient des perspectives en environnement de l'ONU, en fait – qui nous montre que depuis 1950, les catastrophes naturelles ont augmenté à l'exception des tremblements de terre. D'ailleurs, les tremblements de terre n'ont rien à voir avec les changements climatiques justement.

1810 Donc encore une fois sur le site de Ressources Canada, pour la santé de la population, bon, chez la santé publique qui en a parlé aussi, on risque des troubles respiratoires, des événements météorologiques extrêmes, propagation de certaines maladies infectieuses qui peuvent venir de certaines régions inhabituelles parce que la température a augmenté. Augmenter également donc les états pathologiques liés à la contamination de l'environnement et ainsi de suite. Tout ça, ce sont des choses qui sont sur le site même de Ressources naturelles Canada.

1815 Alors quand on fait une constatation au Québec, c'est que le secteur des transports correspond à 40% des émissions, des émissions de gaz à effet de serre au Québec et que, bon, c'est vraiment la plus importante de tous les secteurs, en fait. Donc si on regarde les émissions depuis entre 1990 et 2002, ce sont des chiffres qui proviennent des inventaires canadiens sur les gaz à effet de serre, et on voit que, bon, ça a augmenté depuis 1990. Même si à certains moments ça a été plus calme ou ça a été par pallier, récemment ça a augmenté assez drastiquement, ça a augmenté en fait de 5% depuis 1990.

1825 Et si on regarde maintenant tous les secteurs combinés, on peut remarquer que le secteur des transports est le seul à augmenter de 22% depuis 1990. Donc c'est la principale, non seulement c'est le principal secteur mais en plus c'est la principale contribution à l'augmentation des émissions. Alors il faut se rappeler quand même que Kyoto, on veut avoir 6% pour le Canada, 6% en dessous des émissions de 90. Donc il faut agir.

1830 Alors selon, toujours ici les perspectives d'émissions du gouvernement du Canada, qui ont fait ici de 1990 jusqu'à 2020, ils font une prévision d'une augmentation de 24,4% pour les émissions totales. Si on regarde à peu près en 2005, qui étaient de l'ordre selon les perspectives à peu près de 91,5, même à peu près dans l'ordre de grandeur de ce qui se passe en 2002, là, et même peut être même en dessous, les prévisions ici.

1835 Quand on regarde le secteur maintenant du transport, bien, là, c'est une augmentation de près de 39%. Encore, l'augmentation qui est prévue d'ici 2020 est plus grande que l'augmentation totale; donc la part de transport augmente considérablement.

1840 Alors qu'est-ce qu'il faut faire ? Tout le monde nous recommande la même chose, quasiment tous les organismes, que ce soit provincial, fédéral, international, je ne parle pas d'organismes nécessairement à but non lucratif, des OSBL, je parle de gros organismes comme l'OCDE, par exemple. Ils nous font tous les mêmes recommandations : restreindre l'usage de l'automobile, réduire l'usage de la place des voitures dans les centres villes, améliorer l'attrait des transports publics. Donc tout ça, ça va amener des gains environnements, des gains en santé et des gains aussi économiques. On reviendra un peu plus tard là-dessus, un peu plus loin.

1850 Ici maintenant, ça c'est un schéma d'orientation de transport du gouvernement fédéral qui nous dit encore à peu près la même chose : rendre plus attrayant le transport en commun, éviter la croissance du nombre de véhicules particuliers... Tout le monde dit à peu près la même chose.

1855 Ici, ça, c'est un rapport de l'OCDE qui nous dit ici : bien, faute de modifier leur politique actuelle, les pays de l'OCDE, dont le Canada et le Québec par intégration, verront probablement leurs émissions de CO₂ progresser d'un tiers d'ici 2020. En fait, si on regarde les perspectives précédentes, là, elles étaient plutôt 39% jusqu'à 2020.

1860 Donc en fait, au Québec c'est encore pire que les prévisions de l'OCDE. Et, là, on avait, dans ces perspectives-là pour tous les pays à peu près, là, il y avait un feu rouge qui donnait, bon, qu'il y ait quelque chose qu'il fallait absolument résoudre, donc la contribution du secteur du transport des émissions totales de CO₂ dans les pays de l'OCDE devrait passer de quelque 20% en 1995, à 30% en 2020. Encore une fois, l'augmentation du transport par rapport au reste.

1865 Donc il faut s'attaquer au transport, tout le monde est d'accord à savoir qu'il faut s'attaquer aux émissions dues au transport.

1870 Alors maintenant, le projet en tant que tel de la 25. Qu'est-ce que le projet va rapporter au point de vue réduction de gaz à effet de serre? Parce que tout le monde recommande, donc c'est ça qui est important aussi, qui est phénomène vraiment très important à gérer, les changements climatiques.

1875 Ce qu'on voit ici, bon, ça c'est qu'il y avait, c'est ce qui est prévu. Ça c'est, en fait, plus ou moins des chiffres qui sont faits par le MTQ. Ça c'est, ici, en mégatonnes équivalent en CO₂, ça c'est pour la région de Montréal, ça fait à peu près 8,76 mégatonnes équivalent en CO₂, s'il n'y avait pas le pont de la 25. Ça, c'est pour toute la région de Montréal, ce qui

représente un peu moins de 10% des émissions totales du Québec, entre parenthèses. Avec le pont de la 25, eh bien on aurait 8,725, une réduction d'à peu près .4% ce qui est complètement insignifiant. Donc autant dire réduction des gaz à effet de serre, on peut penser d'un projet un peu plus d'envergure que celui-là.

1880

En fait, d'après ce que j'avais calculé, les émissions qui avaient fait avec le coût du projet qui est de 383 M\$, ça équivaut à peu près à 2 100 \$ par tonne réduite, ce qui est faramineux quand on pense que le Canada veut mettre un plafond de 15 \$ dollars la tonne pour les émissions des gaz à effet de serre si jamais ils étaient marchandés, comme quota.

1885

Maintenant, l'occupation du sol; on n'arrête pas de nous dire que, bon, il n'y aurait pas beaucoup de déplacements nouveaux. D'ailleurs, même selon les modalisations du MTQ, on n'avait pas vraiment considéré de nouveaux déplacements lors des modélisations. Or, si on regarde maintenant l'occupation du sol en tant que telle à Laval, puis spécialement à Laval où le pont de la 25 va passer, on voit bien que la zone, bon, il y a une zone agricole qui est en vert, qui est haut, qui ne change pas; il y a des zones industrielles et des zones résidentielles qui sont bien clairement identifiées ici sur le schéma, mais si on regarde, en fait, sur la photo aérienne, on peut remarquer que ces zones résidentielles et industrielles actuelles sont en fait des zones agricoles, parce qu'elles sont cultivées. On peut même faire un certain zoom sur une des parties, on voit bien que c'est des champs, en fait, qui sont cultivés.

1890

1895

Donc ces terrains-là sont des terres agricoles, pas officiellement, mais elles le sont en réalité. Donc ces terres-là vont disparaître, bien sûr, parce que si on amène un nouveau pont, on va amener évidemment des nouvelles habitations, qui sont prêtes à être développées d'ailleurs, et probablement que les gens, les promoteurs ou les propriétaires de ces terrains-là ont hâte que le pont se construise, ça c'est sûr.

1900

Non seulement, il n'y a pas seulement que la ville de Laval, il y a aussi la ville de Terrebonne. À Terrebonne, il y a ici sur ce petit plan ici, bon, l'image n'est pas très belle mais on peut identifier jusqu'à 27 nouveaux projets domiciliaires sur cette carte-là, aussi bien à Terrebonne qu'à La Plaine. Puis ça, c'est juste cette ville-là mais toutes les villes aux alentours c'est à peu près la même chose. C'est certain que si on amène un lien direct entre ces régions-là et puis Montréal, la tendance sur certains Montréalais d'aller vivre en banlieue va être fortement plus forte, ça c'est sûr.

1905

1910

Ensuite, transport en commun. Nous, ce qu'on préconise c'est changer le mode de transport des personnes. Il faut mettre toutes nos énergies pour changer ça. Il faut que les gens changent le mode de transport, s'ils le peuvent. Tout le monde ne peut pas le faire, on ne demande pas évidemment à tout le monde de prendre le métro ou tout le monde prendre le bus ou le train. C'est certain qu'il y a des gens qui doivent travailler avec les automobiles, ils n'ont pas le choix de le faire. Sauf qu'il y a des gens qui vont travailler seulement et puis leur voiture est stationnée pendant huit, neuf heures, là, à côté de leur emploi à rien faire dans

1915

1920 le fond. Donc à ce moment-là, ces gens-là pourraient aussi bien prendre le transport en commun pour aller de leur domicile vers leur lieu de travail. Mais il faut évidemment que ce transport soit efficace, et on reviendra un peu plus tard là-dessus.

1925 Donc on voudrait aussi qu'il y ait un transport urbain qui soit une vision globale axée évidemment sur le transport en commun. Alors si on peut remarquer sur cette carte ici, il y a des trains de banlieue à peu près dans toutes les régions, sauf vers l'Est et le nord-est, en fait ici, là.

1930 Donc l'Est de la ville, moi j'habite personnellement à Pointe-aux-Trembles où le système de transport est vraiment pitoyable et il n'y a aucun train de banlieue qui va vers n'importe où, d'ailleurs, il n'y en a pas. Donc je peux vous dire que c'est quelque chose qui manque et c'est quelque chose que la population de Pointe-aux-Trembles demande, une amélioration radicale du transport en commun dans cette région-là.

1935 Aussi bien, qu'on parle de Mascouche, Terrebonne, il y a des projets de l'AMT on peut remarquer ici, de trains de banlieue, donc un qui va jusqu'à Repentigny, l'autre qui va jusqu'à Mascouche. Ces trains-là, ils ont été évalués aussi par le MTQ lors des évaluations d'achalandage aussi bien du TC que d'achalandage des automobiles sur les ponts, bien je pense qu'ils devraient d'abord se faire avant que le projet du pont de la 25 ne soit envisagé. Il faut d'abord tout faire en œuvre pour pouvoir faire que le transport en commun soit plus attrayant et d'augmenter le nombre et non pas diminuer, comme le prévoit le projet ici, l'achalandage en transport en commun, ce qui est complètement inacceptable.

1945 D'ailleurs ici, encore en plus, je ne sais pas s'il y a des gens de l'AMT qui pourraient le confirmer, mais en plus il y a même un projet de SLR, donc un système léger sur rail, je pense, qui longe la rue Notre-Dame à Montréal et puis il pourrait y en avoir d'autres aussi, des choses un peu plus concrètes, là.

1950 Alors les solutions que nous on prône, donc les solutions de transport qu'il faut absolument mettre de l'avant selon nous. Donc pour obtenir un service de transport en commun fiable et de qualité, il faut – alors voici plusieurs points – réduire les temps d'attente, donc l'intervalle entre chaque passage pour qu'il soit attrayant, parce que s'il y a un bus à toutes les demi-heures, ce n'est pas nécessairement évident de le prendre, ainsi que la variance par rapport à l'horaire établi.

1955 Bon aussi, prenons les trains de banlieue. Il y en a quelques-uns le matin et il y en a peu être trois, je ne sais pas le nombre exactement qui vont du nord vers le sud, là, vu qu'à Pointe-aux-Trembles il n'y en a pas, donc je n'ai aucune expérience là-dessus. Il y en a quelques-uns le matin, quelques-uns le soir; pendant la journée quasiment pas, la fin de semaine je ne pense pas qu'il y en ait, il faudrait vérifier, mais en tout cas l'offre, elle est timide, elle attend qu'une demande vienne. Mais, là, on n'est plus au point d'attendre qu'il y ait

1960

une demande de transport en commun, je pense qu'il faut offrir nécessairement l'alternative du transport en commun d'une façon vraiment concrète et agressive même dans un certain sens.

1965 Donc diminuer le temps de parcours, accroître l'accessibilité et ainsi de suite, offrir un niveau de confort adéquat – évidemment l'autobus ce n'est pas très confortable. Ça, tout le monde le sait. Le métro, à l'heure de pointe, ce n'est pas évident non plus mais, bon, si on augmente le nombre de rames, le niveau de confort va certainement augmenter. En plus, des tramways ou des trains légers, c'est beaucoup plus confortable que n'importe quel autre type.

1970 Aussi, on peut parler du train de banlieue, par exemple, c'est aussi très confortable.

 En plus, non seulement dans ces trains-là c'est beaucoup moins stressant que d'aller en voiture, on peut même faire du travail, on peut lire des dossiers, on peut lire simplement un roman, chose qui est difficile à faire dans le trafic. Donc il y a même un avantage économique

1975 dans le transport en commun qu'on néglige tout le temps, systématiquement, c'est justement le fait que certaines personnes peuvent même commencer à travailler avant d'aller à leurs bureaux, travailler dans un système de transport en commun efficace et puis confortable.

 Et puis une des choses aussi, c'est qu'il faut maintenir les tarifs à un seuil raisonnable.

1980 Pour l'instant, faute de financement, la STM n'arrête pas d'augmenter ses tarifs. Bien, je pense qu'il faut commencer à les financer de façon un peu plus adéquate pour qu'ils soient vraiment accessibles avec des prix, des tarifs raisonnables et donc accessibles.

 Donc je pense que c'est ça, en fait, les trois grandes priorités qu'il faut. C'est quelque

1985 chose qui soit efficace, qui soit confortable et qui soit accessible financièrement.

 Alors encore une fois ici, je remonte ce graphique ici qui montre, en fait, qu'avec le pont de la 25, on a une diminution de l'achalandage du transport en commun, ce qui est complètement inacceptable. Je ne peux pas comprendre comment est-ce qu'on peut même

1990 présenter quelque chose comme ça, un projet avec une diminution... Bon, la diminution, on l'a dit, elle est faible. Elle est style de même pas 1%, c'est un tiers de pour cent, peut-être un demi pour cent, mais malgré tout c'est une diminution, alors que toutes les recommandations font le contraire, demandent une augmentation du transport en commun.

 Si on augmente aussi le transport en commun, on va diminuer le nombre de voitures sur les ponts actuels entre Laval et puis Montréal, et ce qui va améliorer ceux qui doivent utiliser absolument l'automobile pour leur travail. Donc on veut penser à eux aussi, on ne veut pas interdire l'automobile. Et en plus, les camions, comme on parlait de camions, le transport des camions, eh bien en décongestionnant les ponts actuels, on va favoriser et améliorer

2000 également le transport des marchandises.

2005

Alors une solution telle qu'envisagée ici par le MTQ est une solution d'augmenter la fluidité en fait entre des régions, ce qui n'a jamais été une bonne solution. Selon une étude ici, il montre qu'en fait ça va favoriser l'étalement urbain; si on favorise l'étalement urbain on va avoir une diminution de la densité et puis même si la fluidité est plus grande, ça va favoriser les distances plus longues, parce que les gens vont avoir tendance à aller habiter plus loin de leur lieu de travail et à ce moment-là, la consommation augmente.

2010

Et on voit ici un graphique avec différents... entre la consommation et la densité versus la densité de population, d'habitants, et puis on voit très bien qu'en fait, toutes les villes américaines qui sont très banlieue et très étendues ont des consommations, par kilomètre, beaucoup plus importantes, en fait, que des villes européennes.

2015

Alors au point de vue santé, bon, bien tantôt avec Santé publique on en a parlé de ça aussi, le fait qu'en banlieue, d'ailleurs souvent en banlieue les états de santé sont moins bons, en fait, qu'à Montréal même, parce qu'à Montréal les gens marchent et donc en prenant le transport en commun, on marche, on fait une activité physique malgré tout, qui n'est peut-être pas un marathon mais c'est quand même une activité physique et donc ça améliore l'état de santé, que de prendre l'automobile.

2020

2025

Bon. Bien ça, je ne reviendrai pas là-dessus, de toute façon ça a été vu, sur les enfants et dans les cas d'asthme et tout ça, là, et puis surtout ces caractères-là donc de pollution de l'état de santé, la pollution sur les états de santé que propose encore une fois le projet du Ministère, bien c'est une réduction des CO donc de monoxyde de carbone. Bien encore une fois, avec ou sans... il y a une légère diminution qui est complètement insignifiante et la même chose pour NOx, exactement pareil, c'est tout à fait insignifiant.

2030

Alors nous ce qu'on dit, c'est que ce projet ici de l'autoroute 25 est un projet qui date de 40 ans. C'est drôle, on parlait tantôt de 40 ans mais ça c'est la première fois que j'ai vu, en fait, vraiment le projet, c'est dans les années 60, mi-60. Donc c'est un projet, c'est une solution du passé qui ne doit pas être envisagée, ce n'est pas de la modernité du tout.

2035

En fait, tout ce que ça va faire c'est que ça va augmenter encore une fois le nombre de véhicules partout et puis qu'est-ce qu'on fait pour finir, bon, bien, on va devenir comme la vallée de Los Angeles où il y a vraiment une rivière de voitures – et je pourrais citer juste Roger Laroche lors de la Commission Nicolet qui avait dit, par rapport à la Rive-Sud : « Même en asphaltant complètement le Saint-Laurent, ça ne réglerait pas les problèmes de congestion. » Donc juste pour vous dire que ce n'est pas une solution.

2040

Là, maintenant, je vais passer la parole à mon collègue Sylvain Castonguay.

M. SYLVAIN CASTONGUAY :

Merci. Bonsoir, Monsieur le président.

2045

En fait, il y a une étiquette qui est un peu collée aux écologistes, donc au mouvement vert à savoir que c'est des groupes qui visent un retour dans le passé. Donc ce que nous on promouvoie, ce n'est pas du tout de retourner au cheval et à la charrette, c'est-à-dire qu'on a une vision de la modernité, une vision de la mobilité, en fait, et il y a très peu de gens, en fait, qui parlent du terme de mobilité.

2050

On peut parler de mobilité personnelle, mobilité en termes de transport des marchandises aussi, il n'existe pas de science de la mobilité mais on apporte ici simplement quelques exemples de mobilité qui exploitent des solutions qui sont produites par des gens dont la maison mère est québécoise.

2055

Donc ici, il y a 16 villes où je vais passer les explications, mais ce qu'on veut dire là-dedans c'est qu'il y a d'autres solutions que la voiture solo, et au Québec on voit mal, en fait on n'est pas en mesure actuellement d'expliquer pourquoi on n'est pas capable de promouvoir ce que le reste de la planète recherche et utilise d'ailleurs comme système de mobilité au niveau de la ville.

2060

Au niveau de l'économie, il y a entre autres une étude qui a été faite par la Chambre de commerce de Montréal qui dit que sur chaque 100 \$ dollars qui sont dépensés par les compagnies de transport en commun, il y en a 23 \$ qui retournent aux gouvernements provinciaux et fédéral. Et ce montant-là dépasse de 45% le montant qui est investi par ces deux paliers de gouvernement là pour le transport en commun.

2065

Donc ce n'est pas vrai que le gouvernement dépense, actuellement il fait de l'argent avec le transport en commun, et dans cette mesure-là, la même Chambre de commerce s'oriente pour dire que dans le fond, le transport en commun privilégie d'autres types d'économie, économie reliée à l'automobile, c'est-à-dire que les gens vont dépenser leur argent pour autre chose que mettre de l'essence et changer les pneus à la fin de l'année.

2070

Donc, c'est ce qu'on veut démontrer à travers la présentation.

2075

2080 Il y a aussi une statistique qui est très intéressante qui est la liaison entre le nombre de voitures et la consommation du carburant. C'est-à-dire qu'en 10 ans dans la période de 1990 à 2000, il y a eu une augmentation au niveau de la consommation d'essence de 10,1% et de 29,6% au niveau du diesel. Donc il y a une croissance qui est assez exponentielle actuellement au niveau du transport des marchandises par camionnage, et on peut associer aussi les équivalents de CO₂ qui peuvent être produits, soit 2,4 kilogrammes de CO₂ par litre d'essence et 2,7 kilogrammes de CO₂ produits par le diesel. Et on calculait en 2001 au niveau économique, un déficit d'environ 5,2 milliards juste pour la consommation de l'énergie. Parce qu'en fait, en Amérique du nord, 97% de l'énergie qui est liée au transport vient du pétrole, 2085 donc s'il y avait une crise par rapport à ça, ce n'est pas compliqué, il n'y a plus de mobilité. On vient d'éliminer la capacité des Québécois, des Canadiens de se transporter.

2090 Donc ici, on présente la motorisation des citoyens dans la région de Montréal, on voit dans les cinq dernières années, bien, en fait entre 97 et 2002, une augmentation de 8% et autour, donc dans la couronne, on va chercher une augmentation de la période 87 à 2003, jusqu'à 37% et sur la même période de 18,5%.

2095 Donc on voit que les gens qui sont en banlieue vont se motoriser d'une manière significative et il faut voir aussi qu'il y a une relation directe entre la consommation de carburant qu'on a vu progresser de 10% et la consommation du nombre de véhicules. Ce qu'on dit, nous, c'est qu'il va y avoir des choix à faire, à savoir est-ce qu'on veut privilégier l'automobile puis les pertes qui y sont associées ou d'autres solutions finalement?

2100 Il y a la Fédération canadienne des municipalités, dans une étude, qui faisait la démonstration que c'est un choix : ou on fait la croissance économique, ou on fait, ou on dégrade notre environnement. En fait, l'un vient avec l'autre, ça a été démontré à plusieurs reprises. C'est difficile de conjuguer développement et protection de l'environnement et c'est très difficile pour les ministères, peut-être que vous en êtes témoins aussi, d'arriver avec des solutions qui vont vraiment protéger l'environnement au bout du compte, favoriser un 2105 développement qui, lui, va vraiment être durable. On va toujours favoriser la croissance économique et mettre une priorité à ça.

2110 Donc en termes de conclusion, on veut simplement mentionner qu'il faut faire un choix. On est ici à l'heure de faire des recommandations pour le développement d'une autoroute. Donc on fait le choix entre la promotion de l'auto solo, chacun dans sa voiture et peu importe le reste, et d'autres solutions qui pourraient être mises de l'avant, à savoir le Parti Vert, nous, on va prôner de développer tout ce qui s'appelle « autres sources de transport », entre autres les trains légers sur rail, qui sont des solutions très intéressantes.

2115 Actuellement, il y a les trains de banlieue, où la demande dépasse l'offre, et le métro de Laval qui va lui aussi offrir une autre perspective de mobilité, qui doivent être des solutions qui doivent être mises de l'avant en priorité par rapport à des projets autoroutiers.

2120 Donc le prolongement, en fait, fait simplement étendre le problème de congestion. On reporte le problème à quelques années plus tard. Les problèmes de pollution, si jamais ils sont diminués, vont être amenés à augmenter plus tard parce qu'on va accroître encore une fois le nombre de véhicules et la consommation de carburant, et donc le MTQ, à notre avis, montre son incohérence par rapport aux recommandations du ministère de l'Environnement en matière de développement.

2125 Et on va préconiser des projets qui vont être significatifs, qui vont réduire significativement et de manière durable le nombre de véhicules dans la région de Montréal, ce qui va améliorer, selon nous, la qualité de vie non seulement des gens des environs, parce qu'on voit que le smog s'étend maintenant aussi.

2130 En fait, pour conclure, c'est qu'on s'oppose à ce projet-là et on considère qu'on devrait trouver à peu près toutes les autres solutions avant de s'orienter vers ce choix-là.

LE PRÉSIDENT :

2135 Alors merci. Nous vous remercions pour votre présentation. Pour ce qui est de la présentation, est-ce que vous allez nous faire une copie électronique qu'on puisse permettre aux gens de pouvoir la consulter?

M. XAVIER DAXHELET :

2140 Oui, oui, je peux en faire. Oui, oui.

LE PRÉSIDENT :

2145 Alors nous vous remercions. Alors nous allons maintenant inviter monsieur Serge Desroches du Laboratoire de Développement durable et dynamique territoriale. Alors Monsieur Desroches, à vous la parole.

M. SERGE DESROCHES :

2150 Bonsoir, Monsieur le président et Messieurs les commissaires et mesdames les analystes.

2155 La présentation de ce soir va être un peu différente de ce que vous avez entendu jusqu'à maintenant. Suite à la première rencontre en mai, j'ai décidé de fouiller dans mes

documents qui m'avaient servi à faire ma thèse et puis de faire une mise à jour des informations au niveau de l'évolution de l'agriculture dans l'axe de l'autoroute 25. C'est surtout une mise à jour de l'information que j'ai faite.

2160 J'ai trois objectifs, je vais essayer de le faire en dix minutes puisque c'est allé assez tardivement pour l'instant, donc le premier objectif, c'est de vous présenter l'évolution de la zone agricole à Laval, rapidement; le deuxième, c'est de vous présenter l'évolution de l'agriculture dans l'axe de l'autoroute 25, donc on déborde de Laval pour aller voir un peu plus loin de quelle façon l'agriculture a évolué et puis je vais conclure.

2165 Je n'irai pas en détail sur l'ensemble de l'information, il y a des choses que vous savez déjà au niveau du rôle de la Commission de la protection du territoire agricole. Au niveau de la carte, qu'est-ce qu'on peut voir ici, c'est l'évolution de la zone avant et après la révision du zonage. Dans la partie foncée, ça correspond à la zone du début des années 80 et puis dans
2170 la partie grise un peu plus pâle, c'est la partie qui reste après la révision du processus de la révision de la zone.

Donc lors de la révision, il y a essentiellement la partie centrale qui a été amputée et puis aussi une partie plus à l'Est, justement dans l'axe du prolongement de l'autoroute 25. Ici,
2175 on a une photo aérienne que j'ai prise sur le site de la municipalité de Laval, où on peut voir l'extrémité de la pointe Est de la municipalité de Laval. On voit la zone verte, on voit aussi qu'il y a une ceinture boisée en bordure de la rivière des Prairies et des Mille-Îles.

Dans le processus de révision, chose à noter : à Laval il y a eu une forme de concertation entre l'UPA Laval et la municipalité et découlant de cette forme de concertation qui a amené, d'une part, à l'exclusion de près de 5 000 hectares, je pense que c'était 4 400 hectares, il y a eu malgré tout, c'est ça, une volonté par la suite entre les deux nouveaux partenaires de favoriser un remembrement de la zone et puis du remembrement, favoriser le développement de cette zone agricole, notamment dans la partie Est.

2185 Aujourd'hui, évidemment le processus a pris un certain nombre d'années, il y a eu la création donc d'AGRIL, d'agriculture Laval, en 92. Lorsque vous aurez vos audiences à Laval, on va peut-être vous en parler plus en détail, et puis le processus commence plus officiellement en 96 lors de l'adoption de la Loi 203, et après lors de l'adoption du Règlement
2190 9448 de la municipalité qui permettait d'imposer une surtaxe sur les lots morcelés.

On va voir plus en détail sur l'autre carte, où se trouve ou bien combien de lots morcelés que l'on pouvait retrouver dans cette zone de Laval. Ici, vous avez un ensemble de points, ici c'est représenté par les étoiles, puis ça correspond au nombre de lots privés qui
2195 étaient donc morcelés à l'époque. Ici, on se retrouve donc dans l'axe de l'autoroute 25 et par exemple, c'est ça, tout près de l'autoroute, on a ici 27, 37, 50, 164 de ce côté, donc on avait une zone qui était assez morcelée. Grâce à la surtaxe, malgré que ce n'est pas une surtaxe si

2200 importante que ça, c'est à peu près une centaine de dollars, je pense, qui est rajouté sur le compte de taxes, on a réussi, c'est ça, pendant la période de 98 à 2000, à faire l'acquisition d'environ, je pense que c'était 35 hectares et puis par la suite, les lots qui ont achetés par la municipalité ont été revendus ou rétrocédés aux agriculteurs pour une superficie de 22 hectares.

2205 Ici, j'ai fait une petite erreur que je vais corriger puis je vous enverrai la version corrigée. J'ai marqué « la municipalité a fait l'acquisition » mais c'est ici plutôt « l'acquisition des agriculteurs », donc j'ai une petite erreur à signaler.

2210 J'ai téléphoné à AGRIL pendant les dernières semaines et puis ont m'a signalé qu'il y avait eu peut-être environ une dizaine d'acquisitions de la part de la municipalité pendant les dernières années, ce qui n'est pas nécessairement beaucoup.

2215 Je signale, par rapport à la diapositive précédente, que c'est 21 hectares qui ont été rétrocédés aux agriculteurs comparativement aux, environ, 4 400 hectares qui ont été exclus pendant la période.

2220 Je vais déborder maintenant Laval juste pour aller un peu plus autour voir de quelle façon a évolué la zone. Ici, on a les statistiques les plus récentes sur les superficies en zone agricole. Laval, environ 7 400 hectares le 31 mars 2004, Les Moulins 14 500. Et ce qui est intéressant c'est de regarder aussi quel est l'apport de cette superficie agricole qui est occupé par des exploitations agricoles qui sont enregistrées au MAPAQ. À Laval c'était 67% mais les Moulins c'était moindre, 45%.

2225 Sur la carte, j'ai localisé ou j'ai cartographié, c'est ça, la part de la MRC qui était en zone agricole protégée. On peut voir facilement ce que la couronne – on se trouve dans la deuxième, troisième couronne, l'importance de l'agriculture est beaucoup plus grande que dans certains axes, notamment évidemment l'ancienne MRC Champlain, mais dans cet axe ici, on voit que, comparativement à la MRC voisine, l'apport de la superficie agricole dans la MRC est moindre. Évidemment à Laval c'est aussi le cas.

2230 Je vais vous présenter, c'est ça, maintenant, j'ai environ quatre ou cinq diapos sur la comparaison des recensements de l'agriculture de 91 et de 2001. Je vais laisser faire le texte, juste pour vous parler des figures. Vous pourrez donc consulter le texte.

2235 Dans les figures, qu'est-ce que je représente, c'est la comparaison entre deux périodes : la période, l'évolution en termes de nombre de fermes entre 91 et 96 versus l'évolution entre 96 et 2001. Là, on sait qu'il y a eu le processus de révision qui a pu avoir un effet peut-être positif ou négatif. Pour comprendre le graphique, il faut voir par exemple qu'ici, entre l'année 91 et 96, il y aurait eu à Laval une diminution d'approximativement de 22

2240

exploitations en moins, donc en 96 il y avait 22 exploitations en moins que comparativement à 91.

2245

Lorsqu'on regarde la période suivante, 96 - 2001 c'est environ 40 exploitations en moins. Dans la MRC Les Moulins, la voisine, c'est à peu près la même situation qu'à Laval, sauf que lorsqu'on regarde un peu plus loin dans cet axe, on rentre dans la MRC de Montcalm, il y a eu une variation assez importante au niveau du nombre d'exploitations. Même, c'est assez spectaculaire.

2250

Alors ça c'est un élément à souligner. Il y a évidemment, c'est ça, le nombre de ferme diminue mais ce n'est pas nécessairement directement associé à la pression urbaine, il y a tout le processus d'industrialisation qui peut se faire au niveau des structures agricoles.

2255

Voici maintenant les superficies agricoles totales, 91 - 2001. Un petit rappel, la superficie agricole totale, lorsqu'on utilise le recensement correspond aux terres en culture, les pâturages, les boisées, et cetera, donc c'est un peu plus grand que simplement les terres en culture.

2260

À Laval, pour la première période - j'ai encore découpé la période en deux - on s'aperçoit peut-être qu'il y a eu un effet bénéfique suite au processus de consolidation, on pourrait dire. On observe donc un accroissement des superficies agricoles totales d'environ 1 000 hectares. Il faut dire aussi que la période 91 - 96 c'est une période où il y a un ralentissement économique général, on pourrait dire, au niveau du Canada puis peut-être un peu au niveau de l'Amérique du Nord, puis après, la période suivante où il y a une croissance démographique et économique plus forte, on voit une diminution à Laval de la superficie agricole totale.

2265

Les Moulins, pour les deux périodes, c'est ça, il semble y avoir une diminution des superficies agricoles totales et plus loin Montcalm, même situation. Puis l'Assomption, la voisine, une situation différente. Donc ça c'est un autre indicateur qui peut nous permettre d'observer et de décrire la réalité territoriale.

2270

Maintenant, les superficies en culture, situation un peu différente mais pas nécessairement de beaucoup. À Laval, on voit encore l'effet bénéfique peut-être du début de la période, de la décennie, puis après la deuxième période, on voit une diminution. Donc c'est comme ça que les gains sont en partie réduits, mais globalement pour la période, on a à peu près 500 hectares de plus en culture.

2275

Dans Les Moulins où la pression démographique a été assez forte, on voit une diminution pour les deux périodes des superficies en culture. Mais Montcalm, comparativement à la superficie agricole totale ici, la superficie s'est accrue comme dans l'Assomption.

2280

Dernier indicateur qui peut peut-être nous donner des indications sur la pression urbaine, puisque c'est un élément aussi qui était soulevé lors de la première rencontre, comment décrire la pression urbaine, donc le mémoire s'inscrit un peu dans cette tendance malgré que c'est partiel, lorsqu'on utilise les superficies en location, ça peut peut-être nous témoigner, en partie, de la pression et ce que l'on peut voir, à titre d'exemple à Laval – ici j'ai donc la colonne du recensement de 91 versus 2001 – à Laval, l'apport des superficies, l'apport des fermes déclarant des superficies louées ou en métayage – bien c'est surtout en location dans le cas de la région métropolitaine – est passé de 23% à 31% approximativement.

2285

2290

Du côté de la MRC des Moulins, de 27% à 35%, et Montcalm de 28% à 37%. Donc il y a comme une certaine tendance au niveau de l'évolution de l'importance des fermes ayant des terres en location.

2295

Lorsqu'on regarde les superficies, c'est à peu près la même chose sauf certaines nuances. À Laval, la superficie est passée, l'apport de la superficie totale des fermes en location est de 46% à 52%, donc c'est une ferme sur deux maintenant, et puis Les Moulins de 29% à 25%; ça, je n'ai pas d'explication pour l'instant, là. Montcalm, la part s'est accrue encore.

2300

Je termine avec ces informations. Suite aux audiences, j'ai décidé d'aller sur terrain et de prendre une série de photos pour essayer de caractériser aussi le paysage agricole; est-ce qu'il était en dégénérescence, en développement, comme on peut voir par exemple si on était du côté de Saint-Hyacinthe?

2305

J'ai un ensemble de photos, donc il y a des chiffres qui correspondent au numéro de la photo, vous pourrez les consulter. Celles qui sont en dessous du numéro 6 c'est celles qui sont plus près de l'emprise du ministère des Transports pour justement construire ce futur prolongement. Donc ce sont ces photos qu'on voit près de l'emprise. Ici, c'est la voie ferrée qui permet de lier, c'est ça, justement Mascouche et peut-être, je pense que ça ressemble à Rawdon.

2310

2315

De part et d'autre, on peut voir des terres en culture. Il y avait par exemple ici face à Saint-François, le quartier Saint-François, des producteurs maraîchers qui protégeaient leur récolte à ce moment-là, c'était assez frais. Donc cette période ici c'est... Tantôt je vous ai montré, c'est ça, en bordure de l'autoroute 25, il y avait un certain nombre de lots morcelés et puis ça correspond à cette zone boisée ici, là. Un noyau, c'est ça, de terres morcelées et puis

2320 donc ici on se rapproche de la rivière des Mille-Îles et puis on peut voir de part et d'autre une certaine quantité de terres en culture, mais il y a aussi des terres en friche. Ici, c'est d'anciennes friches, ça.

2325 Plus loin, bien là on arrive du côté de Mascouche. Lorsque j'avais commencé ma thèse, c'est en 95, puis le processus d'urbanisation à Mascouche était vraiment en phase de développement accéléré. Dix plus tard, on a des preuves tangibles, là, si on parcourt le territoire.

2330 À partir de la photo 12, là, on rentre dans la zone agricole vraiment où on peut retrouver notamment de la production de maïs, maïs en grain. Donc on a la limite de la MRC de la municipalité de Mascouche ici, puis si on se dirige du côté Est, on a l'axe de l'autoroute 25. Mais dans cette partie, on a l'agriculture.

2335 De ce côté, bien vous pourrez voir dans vos photos, dans votre document couleur, certains types de culture, par exemple producteur de gazon, selon l'axe du boulevard Saint-Henri. Après on traverse – là, j'ai oublié le nom du boulevard – on traverse l'autoroute 25 puis on rentre dans une zone où on retrouve des terres en friche comme on pouvait retrouver à Laval. J'ai oublié le nom du boulevard... Et plus loin, c'est ça, dans la MRC c'est ça qui m'a peut-être interrogé, c'est de voir que, il me semble qu'il n'y a pas eu beaucoup d'investissements au niveau des fermes que j'ai pu voir.

2340 Donc si on compare avec d'autres fermes, par exemple, si on se déplace vers Napierville ou d'autres parties de la région métropolitaine, il semble y avoir moins d'investissement mais je n'ai pas vérifié avec le recensement quelle était la situation au niveau des investissements agricoles. Mais ça c'est plutôt une observation de nature qualitative.

2345 Donc mes conclusions, à travers cette lecture provisoire ou partielle, peut-être, de la dynamique; dans un premier constat, donc nous constatons que la révision de la zone agricole à la fin des années 80 permet actuellement l'expansion urbaine dans l'axe de l'autoroute 25, notamment du côté de Mascouche.

2350 Deuxième élément de conclusion : dans l'axe de l'autoroute 25, selon les recensements de l'agriculture de 91 et de 2001 – évidemment si on parle des recensements ça nous amène à la localisation du centre de l'exploitation et non des terres agricoles, du producteur. Deuxième constatation, nous constatons une diminution du nombre de fermes et de la superficie agricole totale, notamment de la MRC de Laval, des Moulins et de Montcalm.

2355 Troisième élément, à Laval le processus de remembrement et de développement de la partie Est de la zone agricole est actuellement au ralenti. Ça, vous pourrez vérifier avec les gens de la municipalité en question, ils auront peut-être des choses à préciser à ce niveau.

2360 Et puis dernier élément, bien, pour terminer, nous considérons que la progression des superficies agricoles en location ou en métayage, mais surtout en location, témoigne en partie de l'augmentation de la pression urbaine. La construction du pont de l'autoroute 25 devrait accentuer cette tendance dans les MRC situées dans l'axe de l'autoroute 25.

2365 Dans un contexte où le Plan de développement durable sur lequel le ministre a fait de la promotion dans les dernières semaines semble être important, puis que le principe de précaution se trouve à faire partie de ce Plan en question, il faudrait prendre en considération, ces aspects, puisque c'est les enjeux de sécurité alimentaire à plus long terme auquel il faut s'interroger.

2370 Du côté de Mascouche j'ai dit qu'il semblait y avoir peu d'investissements au niveau du bâti agricole, sauf que les terres semblent être d'un potentiel assez intéressant. Et puis il n'y a pas le problème de morcellement, comme on peut voir du côté de Laval où il y a des efforts pour remembrer la zone, sauf qu'il y a énormément de propriétaires dû à des processus de spéculation pendant les années 70 - 80. Donc je termine là-dessus.

2375

LE PRÉSIDENT :

2380 Alors nous vous remercions pour votre mémoire. Justement, du côté de la CMM quand on lit leur document, là, leur trajet de schéma métropolitain d'aménagement par exemple, bon la CMM dit qu'il y aura suffisamment de terrains en zone blanche dans la grande région de Montréal – là, je n'ai plus le nombre d'années exact – mais suffisamment de terrains pour répondre aux besoins résidentiels et industriels, commerciaux pour au moins une trentaine d'années.

2385 Dans cette optique-là, donc il y a de la terre zonée blanche en grande quantité, surtout dans la région nord-est de Montréal, vous avez exprimé notamment aussi la progression des superficies agricoles en location ou en métayage, donc ça peut rendre l'agriculture un peu plus vulnérable étant donné les attentes des propriétaires si j'ai bien compris, dans cette optique-là, est-ce que c'est souhaitable, parce que d'avoir éventuellement une politique qui
2390 pourrait dire : pas de perte nette de la zone agricole, en tout cas, du moins de la zone agricole productive, est-ce qu'on est mûr, dans la région de Montréal, pour avoir un genre de politique comme ça d'après vous ?

M. SERGE DESROCHES :

2395 Bien moi je pense que tout évolue et il faut voir, par exemple... C'est ça, j'ai regardé
les documents qui ont été déposés, notamment celui de la Commission de la protection des
territoires agricoles, mais c'est un document de 2001 dans le contexte des discussions et de
la mise en place, justement, de la CMM, et puis les trois MRC où on a fait les révisions les
2400 plus importantes en termes de superficie, c'était Vaudreuil-Soulange, la deuxième, MRC Les
Moulins, la troisième Laval. Puis, là, on parle de superficie supérieure ou près de 5 000
hectares et plus, là.

C'était donc des superficies très importantes, surtout si on compare, par exemple,
l'intervention actuelle de la municipalité de Laval qui essaie de remembrer, puis en l'espace
2405 de cinq ans ils ont réussi à remembrer 21 hectares. Donc est-ce qu'on peut essayer à plus
long terme, essayer de figer le processus, de dire qu'il faut absolument conserver ces zones
agricoles de façon éternelle? C'est peut-être utopique de l'atteindre, cependant, je pense qu'il
faut vérifier, c'est ça, par exemple quel est l'état de la situation dans la MRC des Moulins, à
savoir comment se fait-il qu'il y a – visuellement, il semble y avoir moins d'investissements
2410 alors que la proximité de Montréal favorise justement le développement d'une agriculture
urbaine, que ça soit même aussi développement aussi d'une agriculture biologique puisqu'il y
a une forte demande pour des produits un peu différents pour la région.

Donc je pense que la construction de ce prolongement de l'autoroute soulève
2415 beaucoup d'enjeux sur les effets potentiels sur cet axe. Par exemple, lorsqu'on regardait les
présentations précédentes, on soulignait par exemple qu'il y avait – c'était la deuxième
présentation – on soulignait qu'il y avait, par exemple, de plus en plus de circulation qui se fait
sur les routes avoisinantes en raison de la congestion, puisque même par rapport au projet,
on passait donc d'un pont à six voies puis après on arriverait à deux voies, je pense,
2420 théoriquement.

Donc évidemment, autour, il y a tout le fonctionnement d'une économie agricole qui
est de plus en plus perturbée par la proximité urbaine. Il y a des agriculteurs, il y en a un qui
s'est prononcé aussi lors de la première rencontre qui disait qu'il avait certaines difficultés
2425 puisqu'il y a tout le déplacement en camion.

Vous savez, par exemple, dans mon projet de recherche précédent, j'avais eu à
étudier sur l'agriculture dans la plaine de Versailles. Présentement, à titre d'exemple, dans la
plaine de Versailles on demande aux agriculteurs de mettre leur tracteur sur des camions
2430 parce que les gens se plaignent que ça prend, que les camions ne circulent pas assez
rapidement puis ça ralentit la circulation.

S'il y a un risque associé donc à une mauvaise planification de l'infrastructure autoroutière puis qu'il va y avoir des débordements sur les routes voisines, évidemment ça met peut-être un peu des difficultés supplémentaires pour les agriculteurs.

2435

Je vous parlerais d'un autre cas, par exemple, à Laval; un producteur de poinsettia qui, pour sa production, demande que l'on ferme les lampadaires pendant la période juste avant Noël. Eh bien les citoyens voisins, les nouveaux citoyens se sont plaints puisqu'ils trouvaient que ce n'était pas assez sécuritaire, puisqu'on fermait les lampadaires pour une période de deux semaines environ.

2440

Donc il faut réfléchir à l'implication associée à un tel projet. S'il y a décision de construire, il faudrait s'assurer après coup que l'on ne permette pas d'exclure d'autres terres qui ont un fond potentiel de développement, là.

2445

LE PRÉSIDENT :

Très bien, nous vous remercions pour votre mémoire. Nous allons maintenant inviter Monsieur Michel Aubin.

2450

Bonsoir Monsieur, à vous la parole.

M. MICHEL AUBIN :

2455

Bonsoir, je vous remercie de m'entendre.

Début de la phrase à la page 1 : « Je suis un citoyen (...) »

Fin de la lecture du mémoire.

2460

Je vous remercie de m'avoir entendu.

LE PRÉSIDENT :

Nous vous remercions Monsieur Aubin. À la dernière page de votre mémoire d'ailleurs, vous dites « le péage a été aboli, ne pas le remettre ». D'un autre côté le péage ne pourrait pas être un moyen notamment, je ne sais pas, disons parlons des ponts autoroutiers autour de Montréal, on mettrait le péage sur ces ponts-là, est-ce que ça ne pourrait pas être justement une façon de gérer la demande et alors diminuer les émissions de gaz à effet de serre causées par l'ensemble du parc automobile qui pénètre sur l'île de Montréal?

2465

2470 **M. MICHEL AUBIN :**

J'ai connu l'époque où il y avait du péage sur le pont Champlain, où il y en avait sur l'autoroute des Cantons de l'Est, où il y en avait sur l'autoroute pour aller à Trois-Rivières. Je ne sais pas pourquoi ça a été aboli, je crois que ça avait été une promesse politique, à un moment donné d'abolir le péage, enfin je ne crois pas que ça ait changé quoi que ce soit au niveau du péage.

2475 **LE PRÉSIDENT :**

2480 Mais d'un autre côté, pensez-vous que ça pourrait être une solution? Ça avait été enlevé à l'époque, mais le péage, par exemple un péage beaucoup plus important à l'heure de pointe, par exemple, matinale, pour l'ensemble des ponts autoroutiers de l'île de Montréal, ça ne pourrait pas être une solution à ce moment-là pour inciter des gens à utiliser le transport en commun, les trains de banlieue par exemple, plutôt que leur automobile, étant donné que ça leur coûterait beaucoup plus cher pour traverser ?

2485 **M. MICHEL AUBIN :**

Je pense que ça accroîtrait les revenus mais je ne crois pas que ça diminuerait le trafic ou la circulation aux heures de pointe.

2490 **LE PRÉSIDENT :**

Donc vous considérez que les gens, peu importe le coût qu'on leur impose, ils continueraient d'utiliser leur automobile, c'est ce qu'on doit comprendre ?

2495 **M. MICHEL AUBIN :**

Parce que c'est plus facile actuellement, oui.

2500

LE PRÉSIDENT :

Très bien, je vous remercie.

2505 **M. MICHEL AUBIN :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

2510 Nous allons maintenant inviter l'Association Habitat Montréal, madame Patricia Clermont et monsieur François Gagnon.

Alors, bonsoir Madame, bonsoir Monsieur à vous la parole.

2515 **Mme PATRICIA CLERMONT :**

Alors bien évidemment, on ne va pas lire notre mémoire ni un résumé qui est trop succinct, mais c'est bien une présentation qui est faite pour ce soir.

2520 Alors je ne représenterai pas de nouveau l'Association Habitat Montréal mais je rappellerai qu'on est, autrement dit, né dans la foulée du projet de modernisation de la rue Notre-Dame et que depuis ce temps-là, on se préoccupe de soutenir les politiques et les projets qui améliorent la qualité de vie et on s'oppose aux projets qui sont contraires à cet objectif.

2525 Je vais aussi vous rappeler qu'on est impliqué dans divers lieux où on se préoccupe de ces questions, et on a aussi une liste d'abonnées, on a un forum de discussions qui portent sur des enjeux urbains, notamment ceux qui concernent l'aménagement et les transports, et il y a une cinquantaine d'abonnés à cette liste, dont plusieurs têtes de réseau, comme on dit familièrement.

2530 On avait dit, lorsqu'on a envoyé notre mémoire jeudi, qu'on déposerait ce soir la liste des appuieurs de notre mémoire, mais on nous a demandés, en fait, si on ne pouvait pas prolonger la période d'appuis, donc on va déposer cette liste-là à la fin des audiences dans une dizaine de jours.

2540 Recueillir le plus de noms possibles, ce n'était pas le but de cette diffusion-là, c'était simplement pour rester en lien, comme on veut toujours le faire, avec toutes sortes de gens mais déjà, on a reçu plusieurs appuis et puis ces appuis-là nous faisaient savoir aussi qu'ils étaient hautement préoccupés eux aussi par ce projet-là.

2545 En avant propos, par exemple, je veux mentionner qu'en avant propos on a voulu souligner en fait que le processus dans lequel l'approche de partenariat privé/public retenu par le MTQ, comment il nous apparaît inacceptable.

En fait, en présentant au BAPE un concept dont les détails centraux, c'est-à-dire susceptibles de modifier sensiblement les impacts de ce projet, de même que le réel promoteur, le fait qu'il soit inconnu, ça nie de facto aux citoyens individuels et membres

2550 d'associations le droit de questionner, d'évaluer les projets susceptibles d'affecter sérieusement leur milieu de vie.

2555 Or, ce projet est à la base de la mise sur pied du bureau d'audiences publiques en environnement et c'est au cœur de sa raison d'être. Le BAPE a en effet été mis sur pied afin de permettre l'exercice d'un droit de regard public sur des projets soutenus par des pratiques d'expertises ayant peu d'égard pour les populations, au premier chef, affectées, celles-ci étant alors toute centrées sur les impératifs de leurs propres pratiques.

2560 D'ailleurs on estime que depuis que le BAPE a été créé en fait, cette nouvelle, la prise en compte des citoyens notamment et des notions relatives à la qualité de vie, ça fait en sorte que, à notre avis, ça a influencé durablement les manières de développer le Québec dans plein de sphères et aussi les valeurs des citoyens, au cœur de leur vision de ce qu'ils veulent faire.

2565 D'ailleurs, cet après-midi on a tous entendu le ministre de l'Environnement – que j'appelle encore comme ça parce que le nom est trop long, donc qui a présenté un Plan de développement durable, cet après-midi, et il a noté, il a souligné d'ailleurs que les citoyens avaient grandement et largement adhéré à la notion de développement durable mais aussi qu'ils connaissaient à fond ce que ça voulait dire, cette expression-là de développement durable.

2570 Alors ayant passé, vous en souvenez, dans la première partie des audiences, en fait on a passé beaucoup de temps, l'Association Habitat Montréal, à poser des questions et à notre avis on n'a pas reçu des données qui nous ont satisfaits ou rassurés d'aucune manière. Il n'y a pas eu de précisions fiables. On a entendu de vœux pieux, notamment que « tout se passe bien » et enfin de compte, on est encore inquiet qu'il y ait des investissements probablement très élevés de la part du gouvernement, des investissements qui pourraient aussi faire en sorte qu'il y aurait, que ces sommes-là ne pourraient pas être engagées dans des projets qui sont relatifs et très collés à la notion de projet durable, par exemple le financement des transports en commun, en cette aire de Kyoto, mais aussi après les
2575
2580 quelques jours qu'on a passés en pleine canicule et en smog intense.

2585 En fait, l'approche préconisée par le MTQ rend caduque et retire toute crédibilité aux travaux menés dans le cadre de la présente commission à notre avis. À terme, ça enlèvera toute crédibilité aux travaux du BAPE et fera en sorte d'attiser encore plus le cynisme ambiant à l'égard de tout ce qui, de prêt ou de loin, touche aujourd'hui à la politique.

Le BAPE et les mécanismes du même genre demeurent parmi les seuls lieux jouissant d'une certaine crédibilité parmi ceux qui croient encore que des changements positifs sont encore possibles.

2590 Nous invitons donc le BAPE à défendre sa place et son rôle en incitant le MTQ et
l'agence des PPP qui lui est associée à adapter sa stratégie de PPP pour la rendre praticable
dans le cadre de la procédure d'évaluation environnementale. Il ne s'agit de dire
dogmatiquement qu'aucun PPP ne devrait être entrepris mais plutôt que ceux-ci devraient
2595 respecter les outils démocratiques mis sur pied dans cette province ou ce pays, comme on le
voudra.

M. FRANÇOIS GAGNON :

2600 Je vais plutôt passer à la partie un peu plus « effets » du projet qui vous a été
présenté. Pour nous, évidemment, c'est un projet qui, vous l'avez lu dans notre mémoire, est
inacceptable, qui devrait être rejeté au profit d'une autre alternative qui est beaucoup plus
intéressante, que je vais décrire un peu plus en détail à la fin de ma présentation.

2605 J'ai cherché beaucoup comment j'allais vous parler de la même chose sans vous dire
la même chose puis répéter notre mémoire, parce que ce n'était pas l'intention, vous l'avez lu,
vous l'avez compris, je pense qu'il était assez clair. J'ai choisi de faire une petite description
d'un projet d'autoroute à Montréal qui a eu lieu dans les années 1958-1959, c'est un projet qui
a été entrepris par une firme d'ingénierie sous la commande de la Cité de Montréal, la façon
dont on appelait la Ville de Montréal à l'époque.

2610 Donc je le décris brièvement, on l'appelait l'autostrade nord-sud à l'époque. Le
concept général est d'établir des voies de circulation rapide et ininterrompue dans l'axe du
boulevard Saint-Laurent. Le boulevard Saint-Laurent, c'est le boulevard qui traverse la ville de
Montréal à son centre. Trois variantes de tracés sont envisagées pour relier l'autostrade est-
2615 ouest, alors planifié pour passer sur la rue de la Commune, dans le vieux Montréal, au nord
de la ville. Il y a un tronç commun. Dans le sud de la ville, l'autostrade, alternativement sur
pilotis et en dépression, suit l'îlot résidentiel situé entre le boulevard Saint-Laurent et la rue
Saint-Dominique jusqu'à la rue Sherbrooke.

2620 Un peu au nord de cette dernière, les voies bifurquent vers l'Est pour suivre, un peu
au nord de Prince-Arthur, l'îlot entre les rues De Bullion et Hôtel de Ville. Entre les rues Saint-
Joseph et Laurier, elle bifurque à nouveau, cette fois vers l'ouest, pour s'insérer entre les rues
Saint-Dominique et des Carrières.

2625 C'est à ce point qu'il y a trois variantes qui se développent vers le nord, la
plupart, les deux variantes sur trois nécessitent la destruction d'îlots résidentiel aussi au nord
de cette rue-là.

2630 Je passe sur les variantes pour vous dire comment les ingénieurs à l'époque
présentaient ce projet-là. Donc ils le présentaient comme la seule solution qui allait permettre

de répondre à l'accroissement de la circulation des véhicules motorisés dans ce secteur. Je les cite :

2635

« Nous avons compilé toutes les données sur les conditions existantes et analyser soigneusement les résultats des nombreuses enquêtes effectuées par les services d'urbanisme et de la circulation de la Cité de Montréal. Le volume de circulation est excessivement intense à l'Est du mont Royal. Les principales artères disponibles sont déjà surchargées au-delà de leur capacité; elles ne pourront certainement pas dans l'avenir absorber le nombre toujours croissant de véhicules sans en diminuer davantage leur efficacité, ce qui aura pour résultat d'affecter sérieusement la vie économique de tout Montréal. Seul la construction d'un autostrade nord-sud à circulation rapide et ininterrompue à proximité du boulevard Saint-Laurent pourra apporter une solution définitive à l'accroissement de la circulation envisagée dans ce secteur. »

2640

2645

2650

Donc je passe sur le reste de la description du projet, mais je pense que ça nous permet de dire au moins trois types de choses à propos du processus dans lequel on est engagé. Le premier, c'est que la distance qui nous sépare de ce projet-là rend un peu étrange les grilles d'évaluation qui avaient été évaluées et qui avaient été utilisées pour évaluer ce projet-là. C'est des projets d'un autre temps mais qui ont des grilles d'évaluation tout à fait différentes de celles qu'on utilise aujourd'hui, mais qui en même temps se recourent beaucoup avec celles qu'on utilise aujourd'hui dans le projet de l'autoroute 25.

2655

2660

Ça, ça me fait dire que l'argument qu'on utilise, qui dit que puisque c'est une autoroute qui est prévue depuis les années 50, ce fameux projet de la 25, là, puisque c'est un projet des années 50, ce n'est pas nécessairement une raison pour laquelle on voudrait la continuer aujourd'hui ou la réaliser aujourd'hui. C'est un projet des années 50, il y a aussi toute la charge qui était à l'époque de la planification de ces années 50 là.

2665

Donc, parce que si c'était le cas, si absolument on devait réaliser tous les projets des années 50, il y en aurait un paquet comme celui de l'autoroute nord-sud et il y en a d'autres là, je vais vous passer la description des autres projets qu'on devrait aussi réaliser et qui avait des conséquences assez incroyables sur la Ville de Montréal.

2670

Donc ce qu'on fait quand on utilise ce type d'argumentation-là, c'est un projet des années 50 donc il faut le réaliser. C'est qu'on extrait complètement le projet de son contexte historique. Il y a un contexte qui était porté puis qui justifiait ces projets-là à l'époque qui a changé énormément.

2675 Les critères, comme je l'ai dit tantôt, qui sont utilisés aujourd'hui pour évaluer le type de projet de transport ou de déplacement qui sont intéressants, sont autres. Au moins ça à deux niveaux : d'abord à l'époque, la destruction, ce qu'on appelle l'époque de la rénovation urbaine à Montréal était d'office acceptée, donc on détruisait des quartiers centraux qui étaient jugés impropres à l'habitation, c'était des quartiers qui étaient complètement disqualifiés en tant que milieu de vie, donc on cherchait à donner accès à des lieux de vie qui étaient plus intéressants en banlieue.

2680 Aujourd'hui, la situation est pas mal plus nuancée que ça, on a mis beaucoup d'accent sur les politiques de revitalisation de la Ville, d'amélioration des conditions de vie dans les milieux urbains parce que c'est des milieux de vie qui ont quand même leur potentiel qui, même s'ils ne conviennent pas à tout le monde dans la ville, dans la région de Montréal, qui conviennent à beaucoup de gens. Donc on a le devoir aujourd'hui de s'appuyer aussi sur ces politiques de revitalisation là pour favoriser une amélioration de la vie dans les quartiers
2685 centraux de Montréal.

2690 Par ailleurs, on ne se préoccupait pas beaucoup non plus à l'époque des pollutions sonores, atmosphériques, ni des menaces à la sécurité physique que la circulation automobile causait. Donc en générant ça, ce type de projet là, pour nous, est inacceptable.

2695 Je coupe un peu sur le développement que j'avais fait pour passer au deuxième point que je voulais développer, qui était toujours en rapport avec ce fameux projet d'autostrade nord-sud. Il est aussi intéressant parce qu'à mon avis, la distance qui nous sépare de cette époque-là, à laquelle il appartient, est significative dans un autre sens.

2700 C'est qu'aujourd'hui, plus personne ne croit que les autoroutes vont être des solutions à la congestion automobile. Tel qu'on l'a démontré extensivement dans notre mémoire, tous les experts en organisation des transports concluent à l'existence d'un phénomène d'induction et, par conséquent, à un retour de la congestion dans un cycle de cinq à dix ans après l'ajout d'une nouvelle infrastructure.

2705 La différence entre la congestion avant et après l'augmentation de la capacité du réseau, en fait, est le nombre plus élevé de personnes prises dans leur automobile dans la congestion, autrement dit il y a une intensification de la circulation automobile dans la région.

Pour nous, ça signifie nécessairement qu'il va y avoir une augmentation de l'intensité de la circulation dans les quartiers centraux et comme on s'est donné comme mission, comme Association, de défendre la qualité de vie dans les quartiers centraux, c'est inacceptable.

2710 La présentation de la Direction de la santé publique l'a bien démontré d'une autre
façon, nous, on le démontre de façon un peu plus intuitive parce qu'on vit dans ces endroits-
là, on connaît les effets de l'augmentation de la circulation de façon un peu plus expérientielle,
si on veut. Quand on se promène en vélo, quand on se promène à pied, on voit les volumes
de circulation augmenter; c'est plus difficile de traverser les rues, c'est plus difficile de se
2715 promener en vélo parce qu'il y a une augmentation de la pression automobile.

Le projet d'autostrade nord-sud est aussi éloquent à un dernier niveau à mon avis,
parce que la présentation des projets soutenait alors qu'il n'y avait aucune alternative
possible, comme je l'ai noté dans la citation des ingénieurs, il n'y avait aucune alternative
2720 possible à la construction de l'autoroute nord-sud.

Or, elle n'a pas été construite, cette autoroute nord-sud là. Il y a des solutions qui l'ont
remplacée, notamment le métro qui a été développé peu d'année après ça, qui a permis, lui,
de développer, de transporter des gens très discrètement au centre ville de Montréal.

2725 Donc ce soutien-là ou cet argument-là qu'il n'y aurait qu'une seule solution au
problème de déplacement dans la région de Montréal, nous, on ne l'accepte pas. On trouve
que la définition du problème du MTQ pose un problème sérieux en terme de recherche de
solution, parce que c'est centré sur la capacité routière qu'il faudrait combler. Or, la capacité
2730 routière, comme on l'a dit déjà, se comble puis il y a un retour de la congestion à terme assez
court, finalement, dans un cycle de cinq à dix ans.

À notre sens donc, il faut reformuler un peu le problème pour se demander, et on a
essayé de résumer notre problème en une question assez simple, là, pour tenir compte
2735 justement des valeurs sociétales qui avaient changé, des politiques de revitalisation des
centres villes qui avaient aussi changé depuis les années 50, pour se dire : comment faire en
sorte que le moins grand nombre possible de personnes soient prises dans les
embouteillages en voiture, pour leur propre bénéfice – pour le bénéfice des personnes parce
qu'elles doivent dépenser beaucoup d'argent dans les voitures, mais aussi beaucoup de
2740 temps dans la congestion – donc pour leur propre bénéfice mais aussi pour ceux des
résidents des quartiers centraux.

Si on offre des alternatives qui permettent aux gens de se déplacer autrement qu'en
voiture, ça va être bénéfique pour leur poche, pour leur propre santé mais aussi pour la santé
2745 des gens des quartiers centraux.

Donc à partir de la définition de ce problème-là, cette redéfinition-là du problème, nous
on s'est dit, puis on est pas mal d'accord avec les gens qui vont venir vous dire que la solution
devrait être une série de solutions, en fait, qui consistent en l'implantation d'une voie réservée
2750 sur le boulevard Pie-IX qu'on prolongerait jusqu'à Laval, un train de banlieue vers Mascouche,

un train de banlieue vers Repentigny et avec la poursuite du métro à Laval, à notre avis, ça comble amplement la capacité que le MTQ veut résoudre avec son problème.

2755 En terminant, juste pour avoir une dernière note en bas de page de notre mémoire. Je pense que dans le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, il a été établi quelque chose d'assez clair : c'est que la Ville de Montréal ne veut plus accepter une augmentation de la circulation sur son quartier. On en a parlé abondamment en première partie des audiences, vous avez posé beaucoup de questions à ce sujet-là aux intervenants. Il y a un nombre fixe de voitures qui est déterminé pour passer dans le quadrilatère entre Sherbrooke, Notre-Dame, 2760 Dickson et Delorimier dans le cadre de ce projet-là.

2765 Donc c'était une des conditions du décret gouvernemental qui autorisait ce projet-là, qu'il y ait un suivi, un programme de suivi qui s'assure que le nombre de voitures n'augmente pas. Selon nos informations, ce chiffre-là a été fixé à 14 500, donc il y a un chiffre qui est établi, un chiffre en nombre absolu qui est établi. On souhaiterait que la commission du BAPE puisse en arriver à un critère comme ça de décision pour évaluer ce projet-là et qui fixe, peu importe la solution qu'elle va recommander, un chiffre absolu aussi au traversier entre Laval et Montréal.

2770 Présentement, ce qui nous a été présenté par le MTQ c'est que les débits de circulation sont environ à 110 000, si je me rappelle bien, pour les sept ponts qui relient Laval à Montréal – ou je pense que ça inclut aussi le peut-être le pont Charles-de-Gaulle – on souhaiterait que la commission recommande que ce chiffre-là ne soit jamais dépassé, qu'on réalise ou non le pont.

2775 Donc si on réalise le pont, vous comprendrez bien que ça nécessite qu'on retire de la capacité sur d'autres voies, donc si vous recommandiez ce projet-là – ce qu'on ne souhaite vraiment pas – mais si jamais vous recommandiez ce projet-là, on souhaiterait que vous exigiez qu'il y ait des retraits aussi de capacité de circulation sur les ponts Pie-IX, sur les ponts 2780 Papineau et sur les autres ponts, jusqu'à tant qu'on en arrive à stabiliser les flots de circulation vers Montréal à 110 000.

Merci beaucoup.

2785 **LE PRÉSIDENT :**

Nous vous remercions. Soit dit en passant, dans votre mémoire, vous avez insisté sur le fait que le BAPE regarde la question des PPP. Bien entendu, comme j'avais mentionné en première partie des audiences, c'est la première fois que le BAPE, là, qu'un PPP est soumis.

2790 Bon. C'est une question effectivement que la commission va regarder, alors qu'est-ce qu'on a eu comme étude d'impact, j'avais dit, on va le regarder avec l'esprit ouvert et à savoir, bien entendu, quels sont les points principaux qui peuvent faire défaut dans une étude

d'impact et qui devraient être dans l'étude d'impact, que ce soit un PPP ou pas, là, effectivement la commission va regarder cet aspect-là.

2795

Comme ce n'est pas la première fois que le BAPE, disons, se comporterait de cette façon-là lorsque des nouveaux types de projets arrivent, bon, c'est fréquent que les commissions se penchent de façon globale sur le futur après si d'autres projets semblables arrivent au BAPE. Ça, je pense qu'on peut vous confirmer ça. Alors bien entendu, bien la conclusion à laquelle on arrivera, bien ce sera dans notre rapport.

2800

Oui, Monsieur Dufour?

M. JULES DUFOUR, commissaire :

2805

On remercie beaucoup Madame Clermont et Monsieur Gagnon. Je voulais, vous avez fait allusion à ça tout à l'heure, aux solutions, aux solutions alternatives, vous en citez cinq, mais j'aimerais savoir quel serait, à votre avis, le projet à court terme, là, qu'il faudrait absolument réaliser pour soulager les ponts entre Laval et Montréal? Vous avez fait allusion à des voies réservées, à des nouveaux trains, et cetera, est-ce que vous avez songé à dire quelle est votre priorité. vous ?

2810

M. FRANÇOIS GAGNON :

2815

Je pense que j'aurais deux éléments de réponse. personnellement. Je dirais que l'objectif de réduire la congestion c'est quelque chose qui est pratiquement mission impossible. Donc si on se fixe ça, je pense qu'on – en anglais on dit « we're setting out for failure », c'est-à-dire qu'on s'enlign pour un échec parce qu'on n'arrivera jamais à réduire la congestion.

2820

La congestion se résorbe par elle-même, si on veut, quand on augmente la capacité mais dans un court laps de temps, dès qu'on augmente la capacité, on revient au même point de congestion, dans un cycle de cinq à dix ans. Donc se donner ça comme objectif c'est comme de vouloir traiter quelque chose qu'on n'arrive jamais à traiter. Il y a quelqu'un qui disait qu'il fallait peut-être – c'est le professeur Lewis à l'Institut d'urbanisme que je cite, il dit : « *Il faudrait peut-être apprendre à tolérer un peu la congestion parce qu'on en viendra à bout.* »

2825

2830

Le deuxième élément de réponse que je donnerais, peut-être que Patricia voudra ajouter quelque chose, c'est que je ne pense pas qu'un projet, une voie réservée sur Pie-IX va pouvoir répondre à toute la demande de transport qu'il peut y avoir entre Laval et Montréal.

Donc je pense que cet ensemble de solutions-là qu'on a proposées puis que d'autres vont venir vous parler plus extensivement – le CRE, je pense qu'il a travaillé beaucoup plus

2835 ardemment sur cette solution-là que nous, même si on l'appuie puis si on l'a intégrée dans
notre mémoire.

L'idée de travailler sur une solution qui avait cinq composantes, c'était d'offrir une
capacité comparable à ce qui était offert par la solution autoroutière. Donc en prioriser une
2840 plutôt que l'autre, là, encore, je pense qu'on dévierait un peu de l'objectif qui était d'offrir une
alternative qui était viable au projet en entier, puisqu'on voulait augmenter la capacité de
temps. Je pense que l'optique d'offrir ce bouquet de projets-là c'était d'offrir une capacité
comparable.

2845 **M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Si vous permettez, je voulais surtout dire qu'on ne peut pas tout réaliser en même
temps, donc c'était un peu le sens de ma question, l'esprit de ma question à votre avis, là,
qu'est-ce qui serait...

2850

M. FRANÇOIS GAGNON :

Bien, une voie réservée c'est assez facile à faire. Maintenant, il faudrait que les gens
du MTQ acceptent qu'on retire de la capacité sur les ponts. Je pense qu'on a compris
2855 pendant la première partie des audiences que ce n'était pas dans leur plan, qu'ils pensaient
que ça allait créer plus de problèmes de congestion, donc ça c'est plus facile à réaliser
effectivement, de mettre des lignes pointillées, puis de mettre des voies réservées puis de
faire des stationnements incitatifs. Je pense qu'il y a une possibilité de quatre sur le boulevard
Pie-IX, dans le prolongement du boulevard Pie-IX à Laval, de mettre des stationnements
2860 incitatifs là, puis sur Papineau aussi, la voie réservée. Je pense que ça c'est le plus rapide à
faire.

Maintenant, le projet de train vers Repentigny c'est quelque chose qui a été étudié, on
l'a repoussé pour une raison qui est obscure encore, le projet de Mascouche, le train pourrait
2865 aussi être développé assez rapidement aussi. Moi, je ne vois pas de problème à ce qu'on
réalise ça dans les mêmes délais que ceux qui sont prévus par le MTQ.

Mme PATRICIA CLERMONT :

2870 Si je peux me permettre? Justement, dans le bouquet de mesures qu'on propose c'est aussi en essayant – comme on vous a dit, nous, on est dans ces choses-là depuis Notre-Dame et en fait, on se base aussi sur le fait, puis d'ailleurs la Ville de Montréal l'indique comme priorité, donc dans le fait que le projet pour Notre-Dame est quand même très avancé et c'est une priorité dont il faut tenir compte pour élaborer le reste aussi.

2875 Alors par exemple, ce serait très pertinent et cohérent dans les objectifs du décret tel qu'il a été déjà adopté, d'adopter, et ensuite avec les autres politiques intervenues qui ont été réalisées depuis, dont celle par exemple du développement durable et en accord avec Kyoto, aussi de prioriser les transports collectifs.

2880 Maintenant, c'est certain aussi que politiquement, c'est beaucoup plus facile de dire – puis justement quand on parle d'offres aussi, je pense que de plus en plus depuis quelques années, depuis quatre, cinq ans maintenant, les notions de développement durable, de préoccupations environnementales ont fait beaucoup de chemin au Québec et en fin de compte, les gens réalisent aussi – bien souvent, nous ce qu'on déplore des fois, c'est qu'il y a
2885 beaucoup de développement en banlieue qui peut se faire des fois, ne serait-ce que dans un premier temps mais un premier temps qui peut s'éterniser et qui ne donne pas le choix autre que la voiture.

2890 Alors à ce moment-là, puis d'ailleurs j'ai parlé, on a noté par exemple, on peut par exemple penser que les Montréalais sont plutôt contre le projet et les Lavallois plutôt pour. Pourtant j'ai rencontré déjà, depuis un mois et demie, pas mal de Lavallois qui disent premièrement, la première chose qu'ils disent c'est que : finalement, on n'a pas beaucoup le choix mais on serait très ouverts à du transport collectif, à faire, à participer à l'effort, justement, pour améliorer l'environnement. Et aussi le fait que justement, peut-être au début,
2895 ils sont très conscients que ça change leurs habitudes, ça change les valeurs qu'on associe habituellement avec la voiture, mais en même temps je pense qu'il y a une phase d'adaptation dans laquelle on se trouve mais qu'il y a définitivement un changement des mentalités qui se fait à cet égard-là.

2900 **M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

2905

Je vous remercie.

Mme PATRICIA CLERMONT :

2910 Je voulais juste ajouter quelque chose à ce que vous avez répondu à notre mémoire eu égard au PPP.

2915 En fait, une de nos préoccupations principales, je veux juste réaffirmer que, nous, l'institution du BAPE on y croit. D'ailleurs, vous avez vu qu'on s'y est largement investis mais une des préoccupations dans laquelle on est plongés, c'est que dans la présentation, puis je le répète, dans la présentation préconisée jusqu'à maintenant par le gouvernement et par le MTQ dans ce projet-là, nous, notre peur c'est que le BAPE soit en fin de compte instrumentalisé et qu'on s'en serve pour légitimer une décision qui par exemple serait prise avant ou de toute façon en regard d'objectifs politiques ou d'objectifs électoraux.

2920 Donc ça c'est notre préoccupation et c'est pour ça que même s'il y a des passages de notre mémoire qui peuvent paraître sévères, à la fin on a tenu à réaffirmer qu'on tient à ce que le BAPE défende et fasse son rôle parce que c'est une institution démocratique et très importante au yeux des Québécois. Vous avez vu d'ailleurs, juste changer le nom du Ministère ça a fait une levée des boucliers et ça en dit beaucoup, même si ça peut sembler
2925 anodin, ça en dit beaucoup sur l'attachement des Québécois sur cette institution-là et à ce que ça représente comme sphère de préoccupation.

LE PRÉSIDENT :

2930 Soyez sans crainte, nous avons pris votre commentaire de façon positive. Alors nous vous remercions.

Mme PATRICIA CLERMONT :

2935 Merci.

LE PRÉSIDENT :

2940 Nous allons maintenant inviter Approche et Nature Montréal, Monsieur Edouard Raymond. Oui, à vous la parole.

M. EDOUARD RAYMOND :

2945 Bonsoir. Approche Nature de Montréal représente l'intérêt envers la conservation des espaces naturels. En fait, les espaces naturels qui demeurent sur l'île de Montréal, qui restent.

Alors les photos qu'on voit ici représentent le ruisseau de Montigny qui jouxte le projet du prolongement de la rue 25, soit l'axe de la rue Louis-Hippolyte-Lafontaine. Ça passe quand même tout près, très, très, très près; en fait, à certains points, à quelques mètres, une dizaine de mètres tout au plus.

2950

Alors la Politique de protection des milieux naturels adoptée récemment par la Ville de Montréal nous semble être contredite par le projet en question. La Politique s'articule sur la stratégie québécoise sur les aires protégées, qui préconise la protection de 8% d'un territoire donné. Alors pour Montréal, présentement, on n'aurait que 3% en espace naturel et pour parvenir au 8% en question, on mise sur la création de dix écoterritoires et le ruisseau de Montigny appartient à un de ces écoterritoires-là qui s'appelle la trame verte du ruisseau de Montigny.

2955

Alors ici, toujours versus la Politique de protection des milieux naturels, on voit sur la photo de droite, on a rajouté des éléments qui montrent la proximité de l'île Rochon, qui est l'île la plus en amont de l'archipel qui est tout près du projet, qui est un ensemble de cinq îles. Alors l'île Rochon et le pont passerait entre l'île Rochon et la ligne de transport électrique Duvernay - Anjou qui... En fait, la distance vous pouvez quand même l'estimer à l'œil, elle est quand même très restreinte, de l'ordre de la largeur de deux boulevards. Moi, je me plais à dire qu'à partir du pont, on pourrait jeter un 30 sous sur l'île Rochon.

2960

2965

Alors sur la photo de gauche, on voit le tracé du ruisseau, en bleu, et vous voyez l'axe, le futur axe du prolongement de la route 25 à la droite. Alors ici on voit l'île Gagné qui est l'île la plus à l'Est, c'est-à-dire la plus en aval. Par temps de crue, au printemps, cette île-là, elle est inondée à presque 50% et recèle donc d'habitats d'une richesse quand même insoupçonnée.

2970

Bon. Écoutez, la faune aviaire c'est quand même l'endroit où qu'on a une bonne richesse, une bonne panoplie d'espèces d'oiseaux et on peut s'imaginer que le bruit qui serait engendré par le transport routier pourrait faire fuir beaucoup des ces oiseaux-là, dont certains ont un statut protégé au niveau de la Loi sur les espèces en péril, au fédéral, et la Loi sur les espèces menacées et vulnérables au niveau provincial.

2975

Alors ce qu'on voit là, c'est le carnet d'un ornithologue pour une seule journée. Et si on fait le décompte, bien on a quelques 60 oiseaux observés cette journée-là. Habitats à protéger, milieu aquatique; bon, écoutez, dans le secteur on a deux poissons qui sont protégés par les Lois et règlements : alors c'est l'alose savoureuse, qui passe et repasse à toutes les années vers son site de frai dans le bout du lac des Deux-Montagnes et l'esturgeon jaune, qui est sur la liste des espèces susceptibles d'être menacées ou vulnérables.

2980

2985 Alors nous notre préoccupation, qui a déjà été exprimée par des biologistes de
Faunes et Parcs du Québec, c'est l'impact de la présence de structures, de piliers dans la
rivière occasionnerait un changement dans le pattern des courants et une certaine mouvance
dans les fonds. Alors on se préoccupe, nous, par rapport à qu'est-ce qui arrive à la fosse à
esturgeons et aussi sur les sites de frai et d'alevinage dans le secteur de l'archipel.

2990 Les études qui existent sur le sujet sont très minces. Ici, Habitat a protégé encore...
Ici, on voit à gauche une image qui nous donne une bonne idée de l'archipel des îles Boutin,
Rochon, Lapierre et Gagné. Vous voyez l'île Boutin tout à fait en haut à droite et le pont qui
passerait tout près et la ligne de transport Duvernay - Anjou un petit peu plus loin. La photo
2995 date quand même parce qu'on ne voit pas encore la ligne qui a été construite il y a quelques
années, la ligne de transport hydro-électrique.

Alors il y a du potentiel pour des aménagements, entre autres, pour la tortue
géographique, qui est une tortue très farouche, qui ne peut tolérer aucun bruit et puis qui a un
3000 statut vulnérable au niveau de la loi québécoise sur les espèces menacées et vulnérables.

Le grand héron, qui est un oiseau migrateur qui est protégé par la Loi sous la
convention concernant les oiseaux migrateurs se retrouve dans le secteur aussi. Alors ici on
voit, par superposition sur cette photo aérienne là, des ondes de degrés divers de fragilité et
3005 on voit, en bleu, le tracé de la ligne existante, de la ligne de transport hydro-électrique et en
gris, le futur pont. Alors on voit que le futur pont passe sur une zone d'une sensibilité très
élevée. Et aussi, je tiens à mentionner que la fosse à esturgeons, elle est chevauchée
directement par la structure du pont qu'on veut aménager. Et je crois d'ailleurs qu'un
processus d'évaluation fédéral va être subséquemment enclenché là-dessus.

3010 Alors ici on a un tableau, je m'excuse les chiffres sont mal exprimés, si on conserve
les espaces naturels, on les valorise, ça l'a un impact économique définitif. Ici, pour des
activités avec prélèvement on calcule que 1,2 million Québécois participent à la chasse et à la
pêche et contre des activités sans prélèvement, en fait, on double presque. En fait, on fait plus
3015 que doubler le nombre de Québécois qui s'intéressent à des activités de plein air ou bien donc
d'intérêt faunique, comme l'observation des oiseaux ou bien donc interprétation de la nature.

Ces gens-là dépensent, pour la chasse et la pêche, 1,3 milliard – et je m'excuse, c'est
mal exprimé, là – et puis pour les activités sans prélèvement on a une augmentation de 23%,
3020 c'est-à-dire ces activités-là de plein air et de déplacement faunique génèrent 1,6 milliard.

Alors ces activités-là, les gouvernements provinciaux et fédéral en bénéficient aussi, ce sont les chiffres qu'on voit sur la dernière colonne.

3025 Alors l'ornithologie à elle seule intéresse un Québécois sur dix et ce sont des chiffres très conservateurs parce qu'ils découlent de figures américaines. Dépenses directes 550 M\$ c'est-à-dire c'est 62,4% des 882 M\$ qu'on retrouvait dans l'autre tableau, c'est-à-dire pour l'ensemble des activités sans prélèvement. Alors va pour l'activité d'ornithologie.

3030 Maintenant, comparaison; comme vous le savez, on a un gros déficit en espace vert dans l'Est, l'Est qui est délaissé à plusieurs égards, entre autres, question de mobilité, on en a largement discuté tantôt. Et aussi, qualité d'air qui fait piètre figure; les statistiques, les fréquentations dans les hôpitaux et les CLSC le démontrent amplement.

3035 Alors dans l'Ouest qui est effectivement favorisé à ce point de vue là, qu'on a huit parcs-nature, qu'on appelle maintenant les parcs régionaux, dans le secteur ouest et si on divise l'île de Montréal à l'Est et à l'ouest de la rue Saint-Laurent, alors dans l'Est on n'en a que deux.

3040 Je m'excuse, je reviens en arrière, là, je parlais d'écoterritoires plutôt. Alors écoterritoires dans l'Ouest, huit, deux dans l'Est; parcs-nature, quatre dans l'Est et eux dans parcs-nature... Alors moi je pose définitivement la question : pourquoi est-on défavorisé à ce point-là dans l'Est ?

3045 Alors ici les gens du service des parcs et espaces verts à Montréal sont très fiers de leur parc linéaire du ruisseau de Montigny mais je dois... j'imagine que ces gens-là prient à genoux pour que le projet ne passe pas. Parce qu'on voit difficilement, chez Approche- Nature et plusieurs autres gens, j'en suis persuadé, comment peut-on faire coexister une autoroute à coté d'un espace qu'on veut conserver dans son état naturel ? C'est ma deuxième question que je pose formellement ce soir.

3050 Alors impacts réels et potentiels puis il y en a de toutes sortes, là. Vous pouvez regarder pour vous-même sur le tableau, on en a largement parlé dans les autres mémoires. Alors ici : « Préserver un écosystème viable autour de ce ruisseau exceptionnel situé dans un secteur fortement urbanisé et carencé en espace naturel », ça ne vient pas de moi, ça vient des gens de la Ville de Montréal.

3060 Alors on revoit l'image du début. Alors imaginez le pont passant tout près entre la ligne de transport électrique et l'île Boutin. Lorsque l'île Rochon est à l'ombre du pont de la 25, changement au niveau la luminosité, bon, ça va de soi, ça peut entraîner toutes sortes de conséquences. Est-ce que seulement on s'en est préoccupé lors de l'étude d'impact ? Absolument pas.

3065 Alors quand l'île Lapierre s'appelle l'île d'Argent, les gens dans le secteur connaissent bien cette expression-là, c'est l'avantage de se rendre jusqu'à cet endroit-là pour voir exactement ce qu'il en est, soit à pied ou en vélo. Bien sûr, en auto on ne voit pas ces choses-là. Alors Monsieur Dargensio a en main une dérogation pour construire cinq tours sur l'île Lapierre, une des îles de l'archipel qui est reliée par pont.

3070 Alors est-ce qu'il va se trouver des gens pour acheter des appartements de luxe, de prestige, et cetera, à proximité d'un pont ? La réponse c'est oui, certainement. Bon. Je ne connais pas l'explication de ce phénomène-là, par exemple.

3075 Et pour finir, bon, écoutez, mot pour la fin : l'impact sonore rajouté à l'effet visuel de la ligne d'Anjou, Duvernay – Anjou, à notre sens ça serait comme fermer la porte presque totalement à des idées nouvelles, une vision de l'avenir qui ferait que les gens pourraient enfin relaxer, profiter du beau temps, faire de l'observation de la nature, faire du plein air, un plein air intelligent et sensible et puis pourquoi pas enfiler son maillot, particulièrement par une journée très chaude comme aujourd'hui. Alors c'est terminé.

3080 **LE PRÉSIDENT :**

3085 Nous vous remercions pour votre mémoire. Pour revenir avec bon, l'écoterritoire, il semble effectivement, l'île d'Argent, bon, c'est un dossier que je connais, c'est quand même surprenant dans mon esprit à moi lorsque je voyais la configuration de l'écoterritoire, spontanément j'avais pensé la Ville s'était porté acquéreur de l'ensemble des îles qui sont là, et ça ne semble pas être le cas.

3090 Un, est-ce que la Ville de Montréal, outre avoir une politique de former des écoterritoires, est-ce que la Ville à une politique d'achat? Est-ce que la Ville à des budgets pour acquérir des espaces qui sont encore non développés sur l'île de Montréal ?

M. EDOUARD RAYMOND :

3095 C'est un petit peu l'épine qu'on rencontre parce que de la coupe aux lèvres, il y a une bonne distance et que ça coûterait, en fait, tellement cher que la ville n'a tout simplement pas les moyens et compte sur la bonne volonté des promoteurs pour faire de l'échange, style aucune perte nette et ça ne fonctionne pas.

3100 L'île, monsieur Dargensio a la main dessus et il ne la céderait pas pour tout l'or au monde. Ça, moi, je le tiens de source sûre et la dérogation est encore valable mais elle va devoir traverser un processus de consultation et, nous, on va monter aux barricades à ce moment-là.

LE PRÉSIDENT :

3105 Très bien. Parce qu'on peut voir sur les figures comme en page 11, l'écoterritoire, il y a des tours d'habitation de plusieurs étages qui sont incluses à l'intérieur de l'écoterritoire. Il y a aussi cet aspect-là que j'ai de la misère à concilier, écoterritoire et tour d'habitation, disons, de 15 étages. Est-ce que Montréal est devenue à ce point-là mal prise qu'ils doivent considérer des blocs appartements comme un écoterritoire, à votre avis ?

3110 **M. EDOUARD RAYMOND :**

3115 Bien écoutez, un écoterritoire, à notre sens, devrait être un endroit où... D'ailleurs, dans le document officiel de la Politique de protection des milieux naturels, non seulement on veut préserver ces espaces, on veut maintenir ces espaces-là intacts du point de vue naturel, on veut même créer des couloirs qui relient les écoterritoires pour pouvoir permettre une mobilité pour les animaux. Oui, les animaux ont besoin d'une mobilité aussi. Alors si ces couloirs-là n'existaient pas et arriverait une menace quelconque, eh bien on pense au cas des chevreuils au parc-nature Pointe-aux-Prairies qui sont menacés irrémédiablement, alors on tourne en rond. Et si on fait du développement par-dessus ça, je tiens à préciser, du 3120 développement à tous crins – on n'est pas nécessairement contre le développement puisqu'il faut densifier sur l'île de Montréal, mais il va falloir apprendre à harmoniser toutes ces choses-là et puis il y a des gens dans leur mémoire qui présentent des solutions qui nous semblent des solutions d'avenir. Alors il faut vraiment prêter oreille à ces gens-là et ces gens-là font partie de la solution.

3125

LE PRÉSIDENT :

3130 Effectivement pour la densification, j'ai vécu longtemps dans un quartier à Québec, qui est le quartier Montcalm et depuis mon jeune âge, disons que la densification est quelque chose comme 30 à 40% plus de logements qu'il y en avait dans le temps, mais par contre ça a été au prix, nous on avait des espaces verts officiels dans lesquels on jouait, mais tous ces espaces verts là, effectivement, ont disparu au profit de tours d'habitation, ce qui fait qu'il ne reste pratiquement plus rien dans le quartier Montcalm où les jeunes peuvent aller jouer, là, un peu de la façon qu'ils le veulent.

3135

Effectivement que ça devient difficile. Je ne sais pas comment Montréal va faire pour augmenter sa part, son île à 8% si la Ville de Montréal ne fait pas d'acquisition de territoires, je ne sais pas comment ils vont faire effectivement. C'est un problème assez compliqué.

3140

J'aurais une dernière question; c'est en rapport avec la page 8 de votre tableau, bon, vous parlez « Comparaison des impacts des activités communautaires impliquant une utilisation des milieux naturels », donc vous donnez des statistiques globales, est-ce qu'il existe des statistiques spécifiques à la rivière des Prairies par hasard ?

3145 **M. EDOUARD RAYMOND :**

Écoutez, peut-être que ma collègue Sylvie Bibeau pourrait répondre à cette question-là. Je ne pourrais pas vous le dire tout de go comme ça, je pourrais peut-être vous fournir...

3150 **LE PRÉSIDENT :**

Oui, oui, Madame vous avez quelque chose à rajouter?

Mme SYLVIE BIBEAU :

3155

C'est parce que j'aimerais que vous répétiez la question s'il vous plaît.

LE PRÉSIDENT :

3160

Oui. C'est-à-dire qu'à la page 8 donc vous parlez de la « comparaison des impacts des activités communautaire impliquant une utilisation des milieux naturels » où on donne des statistiques qui sont, bon, à l'échelle macro, l'échelle du Québec, mais pour des secteurs plus spécifiques comme, disons, la rivière des Prairies, est-ce qu'il existe des statistiques analogues à ce qu'on peut voir ici au tableau de la page 8?

3165

Mme SYLVIE BIBEAU :

Non, ça n'a pas été fait. Par contre, on sait que c'est en voie de se faire parce que la Ville de Montréal a un projet de rendre accessibles les berges aux citoyens. Donc on va voir éventuellement pour Montréal ces chiffres-là.

3170

LE PRÉSIDENT :

Très bien, je vous remercie. Et aussi le projet de rendre les berges accessibles est-ce que – j'imagine que ça doit impliquer des acquisitions de terrains?

3175

Mme SYLVIE BIBEAU :

Oui, c'est ça. Ce qu'Edouard n'a pas dit, c'est que dans le projet de la Politique de protection et de mise en valeur des milieux naturels, il y a des achats de terrains qui vont se faire autant en zone aquatique, surtout. Je pense que c'est 3,6 millions là pour les trois prochaines années.

3180

LE PRÉSIDENT :

3185 Très bien, je vous remercie. Monsieur Dufour.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

3190 Oui. Je voudrais juste, est-ce que votre organisme à des projets de participation à la restauration de la coulée verte du ruisseau de Montigny? Est-ce que vous travaillez effectivement à l'intérieur? Vous faites de la promotion mais est-ce que vous travaillez aussi pour améliorer l'état de santé de cette coulée, de cet habitat ?

M. EDOUARD RAYMOND :

3195 Nous, on pensait plutôt... Écoutez, la qualité d'eau dans le ruisseau de Montigny, elle est très, très, très basse en raison de déversements sauvages, tout le monde vous le dirait, venant de l'amont qui est un secteur avec plusieurs petites industries, donc très difficile à contrôler. Toute cette eau-là se ramasse en rive et on dénote aussi une mauvaise qualité
3200 d'eau en rive à ce niveau-là.

 C'est malheureux parce que le secteur de l'archipel est un secteur qui possède un bon pourcentage de rives à l'état naturel, alors il y aurait un potentiel de valorisation très intéressant là, et puis les parties qui sont, qui vont pouvoir être acquises avec une bonne
3205 volonté vont faire partie de l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau de Montigny, mais l'île Lapierre, c'est une autre histoire. C'est vrai, je vous en ai exposé la problématique un petit peu plus tôt dans ma présentation.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

3210 D'accord. Alors merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

3215 Alors nous vous remercions pour votre témoignage.

 Nous allons maintenant inviter Monsieur Jacques Cordeau. Alors Monsieur Cordeau est parti, c'est ça on me fait signe à l'arrière, il a quitté.

3220 Alors étant donné qu'il est maintenant 23 h, alors nous allons – et on ne m'a pas signifié non plus qu'il y avait des demandes de rectification? Du côté du MTQ, ça va ? Alors personne d'autre ne veut faire de rectifications? Donc nous allons mettre fin à cette première soirée de l'audience publique et je vous invite à assister aux séances de la commission à compter de demain 13 h, même endroit.

3225

Alors sur ce, je vais vous souhaiter une bonne fin de soirée et une bonne nuit.

FIN DE L'AUDIENCE.

3230

* * * * *

3235

Je, soussignée, YOLANDE TEASDALE, certifie sous mon serment d'office que les pages qui précèdent contiennent la transcription exacte et fidèle des propos recueillis par moi au moyen du sténomasque, le tout selon la loi.

ET J'AI SIGNÉ :

3240

YOLANDE TEASDALE, s.o.

3245

3250

3255

3260