

Séance de l'après-midi du 14 juin 2005

**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 2

Séance tenue le 14 juin 2005, 13 h
Le Château Classique
6010, boulevard des Grandes Prairies
Saint-Léonard

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 14 JUIN 2005.....	1
MOT DU PRÉSIDENT	1
LE PRÉSIDENT:.....	1
 PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :	
M. MARC LESSARD	1
 COLLECTIF EN ENVIRONNEMENT MERCIER-EST	
Mme SYLVIE BIBEAU	7
M. MARCEL CHICOINE	10
 CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL (CRE)	
M. ROBERT PERREAULT	16
M. FRANÇOIS CHARTIER.....	26
 TRANSPORT 2000 QUÉBEC	
M.NORMAND PARISIEN	35
 RECTIFICATION DES FAITS	
 MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (MTQ)	
M.DANIEL DORAIS	45
 PRÉSENTATION DES MÉMOIRES (SUITE)	
 CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE LAVAL	
ROBERT LEFEBVRE	47
 CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE MONTRÉA-NORD	
MARTIN SAINT-PIERRE.....	48
 CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE L'EST DE L'ÎLE DE MONTRÉAL	
MARTIN LAROCHE.....	51

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 Alors Mesdames et Messieurs, bienvenue et bonjour. Nous allons maintenant entamer la seconde séance de la deuxième partie de l'audience publique portant sur le Projet de prolongement de l'autoroute 25, entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa.

10 Je vais rappeler brièvement les règles. Donc, les personnes qui désirent présenter un mémoire à la Commission donc vont être appelées à tour de rôle de leur inscription. Nous avons prévu 15 minutes par intervenant pour présentation du mémoire et environ un cinq minutes d'échange s'il y a lieu entre la Commission et le présentateur du mémoire.

15 Or, bien entendu, dans le cas de courts mémoires ça ne pose pas de problèmes, dans le cas des mémoires substantiels, on a un certains nombres de mémoires substantiels, on demande la collaboration des gens, c'est d'essayer de faire la synthèse de leur mémoire. La Commission a pris connaissance de l'ensemble des mémoires. Alors, si les gens peuvent en faire une synthèse pour réussir à rentrer dans le 15 minutes, à ce moment-là ça permet à la Commission de pouvoir échanger avec les présentateurs ou le présentateur du mémoire.

20 Alors sans plus tarder, je vais inviter la première personne inscrite, qui est monsieur Marc Lessard.

25 Bonjour Monsieur.

M. MARC LESSARD :

30 Bonjour Monsieur le président, Messieurs les commissaires. Je suis citoyen du quartier Mercier-Est, pour me présenter, le quartier Mercier-Est étant le long du tronçon existant de l'autoroute 25, entre le fleuve Saint-Laurent et la rue Sherbrooke, à l'Est du tronçon existant de l'autoroute 25.

35 Je vais faire la lecture rapidement de mon mémoire, ça devrait prendre à peu près ça, une quinzaine de minutes maximum.

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase à la page 1 : « Le présent mémoire... »

Fin de la phrase à la page 2 : « (...) ne sont pas encore terminés. »

40 Bon, ce mémoire a été créé la semaine dernière, ce matin on voyait dans les journaux que, en ce qui concerne le développement durable, le ministre a déposé un projet de loi.

Donc, c'est pour ainsi dire terminé, évidemment le projet de loi n'est pas encore adopté, mais ça tire à sa fin, là, dans le cas du développement durable.

45

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase à la page 2 : « Il est indéniable que les... »

Fin de la phrase à la page 3 « (...) diminue les émissions de GES. »

50

Ici, encore une fois, c'est de la vision. Je suis d'accord avec cet énoncé sur un an peut-être. Un an après la construction, peut-être qu'il y aura eu un effet; mais si on regarde trois, quatre, dix ans plus tard c'est insoutenable que les gaz à effet de serre vont diminuer. Bon, question de vision.

55

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase à la page 3 : « Quatrièmement, en avril... »

Fin de la phrase à la page 3 « (...) milieux de vie résidentiels. »

60

À ça, je rajoute – encore une fois, c'est apparu en fin de semaine, la semaine dernière, monsieur Dauphin, hier, l'a mentionné, jeudi de cette semaine, Montréal, la Ville de Montréal débute une consultation sur le Plan de transport, pour Montréal. Et il est bien dit qu'il faut favoriser le transport en commun, la Ville nous informe, nous invite à participer en disant bien qu'il faut axer d'avantage sur le transport en commun.

65

Donc, c'est une nouvelle consultation qui débute ces jours-ci et l'objectif de cette consultation-là, évidemment, c'est d'élaborer un plan sur le transport à Montréal et c'est de faire en sorte qu'on favorise le transport en commun à Montréal. Donc, ça sera un cinquième élément qui vient se greffer en terme de consultation, là, depuis janvier 2005 comme tel.

70

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase à la page 4 : « Tous les paliers de gouvernement... »

Fin de la phrase à la page 4 « (...) 5 km en zone agricole. »

75

Je sais que ce n'est pas zoné agricole mais l'usage est agricole, c'était anciennement zoné agricole et l'usage est agricole.

(L'INTERVENANT POURSUIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

80

Début de la phrase à la page 4 : « Tronçon de Terrebonne... »

Fin de la phrase à la page 4 « (...) des espaces verts existants; »

85

Je vous invite à aller marcher le long du ruisseau de Montigny quand les autoroutes seront construites; vous allez voir que c'est très agréable d'avoir un espace vert le long d'une autoroute.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

90

Début de la phrase à la page 4 : « Enclavement de quartiers... »

Fin de la phrase à la page 4 « (...) des périodes de smog. »

95

Ce matin, j'apprenais qu'on en est à la 21^e période de smog en 2005, et jusqu'à présent ça n'avait pas dépassé dix périodes de smog par année, en 2004, 2003... si on recule.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

100

Début de la phrase à la page 4 : « Plus de 100 000 personnes... »

Fin de la lecture du mémoire.

Merci.

LE PRÉSIDENT :

105

Alors nous vous remercions pour votre mémoire. Alors Monsieur Dufour?

M. JULES DUFOUR, commissaire :

110

Monsieur Lessard, merci beaucoup pour votre mémoire. Vous avez fait part de toutes vos préoccupations et je dirais même que vous avez parlé d'exaspération mais je vous prie de ne pas trop...c'est dangereux pour la santé que d'être exaspéré tout le temps.

M. MARC LESSARD :

115

En période de smog.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

120

Oui, c'est ça. Alors j'aimerais juste – en fait, vous dites que la décision est prise, mais elle n'est pas prise, la décision sur l'autoroute 25; elle n'est pas encore prise, mais vous pensez qu'elle est prise ?

M. MARC LESSARD :

125

C'est-à-dire quand on entend le ministre Mulcair lui-même dire qu'elle doit être faite, là, cette autoroute, celui qui vous a demandé de faire... dire avant même que vos audiences débutent « Il faut réaliser ce projet », ça part mal, disons.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

130

Oui, je le sais mais sur le plan officiel, elle n'est pas encore prise.

M. MARC LESSARD :

135

C'est vrai. C'est juste.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

Ça c'est ce que vous avez dit à la page 2, en tout cas, vous craignez qu'elle soit prise.

140

M. MARC LESSARD :

Oui, oui.

M. JULES DUFOUR, commissaire :

145

Je voudrais juste avoir votre avis sur, en fait, sur beaucoup d'exposés qui ont été faits hier, mais vous êtes revenu sur cette question-là, l'augmentation des gaz à effet de serre, même si la 25 n'est pas construite, il va y avoir encore une augmentation des gaz à effet de serre puisque le nombre de véhicules va augmenter. Alors comment agir? C'est ça la question que je vous pose, comment agir pour que le nombre de véhicules globalement n'augmente pas à Montréal ?

150

M. MARC LESSARD :

155

En fait, il y a une seule...

M. JULES DUFOUR, commissaire :

Puisque vous faites beaucoup de réflexions, je vais vous demander votre avis.

160 **M. MARC LESSARD :**

Oui, oui, mais il y a eu une seule façon, c'est le transport en commun. On n'en sort pas. Il faut le développer autant à Montréal – Montréal, bon, il y a quand même un bon réseau, là, il est incomplet mais il faut continuer de le développer, mais surtout développer vers les couronnes, le transport.

165 Il y a beaucoup de projets, des trains de banlieue, il faut les faire. Il y a eu l'inauguration la semaine passée, entre Blainville et Montréal, de wagons, de nouveaux wagons beaucoup plus confortables. C'est timide, ça, ce n'est pas suffisant mais il faut aller dans ce sens-là. Et puis il ne faut pas se cacher, nos gouvernements vont devoir... le Plan vert du ministère de l'Environnement du Canada il est un petit peu, quand je dis mal ficelé, il n'y a aucun... Chaque secteur de la société publique a la liberté d'y participer ou pas. Il va falloir que ce soit beaucoup plus coercitif et puis il va falloir qu'il y ait des mesures prises sur, je ne sais pas, le prix de l'essence, les taxes sur l'essence pour limiter l'usage de la voiture individuelle.

175 Mais comment, bon, la taxe sur l'essence. Mais il faut, avant même de faire ça, il faut avoir un réseau de transport en commun qui permette le déplacement des personnes.

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

Alors merci beaucoup.

185 **LE PRÉSIDENT :**

Vous aviez un point que vous avez mentionné : plusieurs organisations, pas organisations mais « plusieurs activités de consultation qui se sont tenues depuis le début de l'année ». À la lumière notamment aussi du mémoire que la Ville de Montréal a présenté, bon, la Ville a manifesté le désir de pouvoir s'asseoir avec le ministère des Transports et discuter de plusieurs aspects relativement à soit les impacts ou autres du projet.

190 Si aussi on tient compte que, bien entendu, que l'analyse environnementale sur le Projet de la 25, du côté du ministère du Développement durable de l'Environnement et des Parcs, n'est pas terminée, est en cours, donc logiquement c'est un projet qui a une certaine complexité; donc on peut penser que l'analyse va encore se dérouler pendant un certain nombre de mois et aussi il peut y avoir des possibilités qu'il y ait des discussions avec les différents acteurs, soit la Ville de Laval, Ville de Montréal, le MTQ et autres, là, en rapport avec le projet.

200 Donc, est-ce que vous pensez que ce serait sage que les gens, les principaux acteurs s'assoient ensemble à court terme et regardent tous ces aspects-là, le projet, et aussi des autres initiatives de transport en commun ?

M. MARC LESSARD :

205 En fait, ce n'est pas souhaitable, je pense qu'on devrait les obliger. Quand je parle, à un moment donné, qu'il y a comme de l'incohérence, nos ministères et les différents organismes ne semblent pas communiquer entre eux. Ils semblent pondre des choses chacun de leur côté et de nous les présenter, à la population, indépendamment de l'autre, du
210 voisin.

 Le Plan de développement durable, la loi qui a été déposée, elle veut obliger un petit peu – bon, je ne sais pas dans quelle mesure mais elle veut assurer une certaine uniformisation, là, de l'analyse de projet puis de s'assurer qu'il y ait une plus grande
215 cohérence. Donc, je pense que oui, il faut aller dans ce sens-là; il faut imposer aux différents organismes qui sont impliqués, à s'asseoir et à discuter.

 Et j'adhère, à ce niveau-là, à la position de la Ville de Montréal, quand elle dit : « La priorité numéro un c'est telle chose, telle chose et la cinquième priorité c'est l'autoroute 25. »
220 Quand on aura réglé les quatre priorités avancées hier par la Ville de Montréal pour faciliter le déplacement des personnes, il y aura quelques années qui se seront écoulées. Et si on avait des voitures très écologiques puis qu'on a encore des problèmes de transport, on reviendra sur l'autoroute 25. Et, là, ma position aura peut-être évolué, je ne sais pas.

225 Mais pour l'instant c'est un contresens d'aller de l'avant avec ce projet-là comme tel et il faut que les instances s'assoient et regardent pourquoi, un, un Ministère priorise une chose, la Ville priorise une autre affaire – la CMM je ne sais pas quelle est sa position en terme de priorité, je sais que ça fait partie des projets de la CMM mais en terme de priorité je ne sais pas quelle est sa position par rapport à ça.

230

LE PRÉSIDENT :

 Très bien, nous vous remercions pour votre mémoire. Nous allons maintenant inviter le Collectif en environnement de Mercier-Est.

235

 Bonjour Madame, vous êtes Madame Sylvie Bibeau, c'est ça ?

Mme SYLVIE BIBEAU :

240 Oui, c'est ça. Je présente le Collectif en environnement Mercier-Est. Le collectif c'est un organisme qui regroupe des citoyens de Mercier-Est œuvrant à améliorer les conditions de

santé depuis 15 ans dans le secteur de Mercier-Est. La présentation va porter sur les impacts du projet et les atteintes à la santé de la population de Mercier-Est.

245 Je vous ai distribué tout à l'heure un addenda au mémoire, cet ajout se place entre la neuvième et la dixième diapo.

250 Donc, la présentation débute avec un portrait de la situation actuelle, c'est-à-dire où passe présentement l'autoroute 25, la qualité de l'air le long de la 25 – et je ferai une comparaison avec l'ouest de l'île – ainsi que l'état de santé des populations environnantes.

255 Par la suite, je vais présenter la problématique qu'engendrent les projets de l'autoroute 25, c'est-à-dire la qualité de l'air dans les arrondissements touchés et l'augmentation du transport ainsi que les incidences dans Mercier-Est. Finalement, je vous présenterai des solutions.

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase à la page 3 : « Il est reconnu que la pollution... »

260 **Fin de la phrase à la page 4 « (...) du système respiratoire. »**

Je vous présente les résultats d'une étude que j'ai effectuée en l'an 2000 avec le docteur Gaston Chevalier de l'UQAM.

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

Début de la phrase à la page 5 : « C'est une étude comparative...»

Fin de la phrase à la page 5 : « (...) pour des problèmes respiratoires. »

270 C'est-à-dire, là, ici : 2, 3, 4 et 5 qui se trouvent à être Montréal-Nord, Montréal-Est, Mercier-Est et Anjou.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

275 **Début de la phrase à la page 5 : « Le nouveau trajet de... »**

Fin de la phrase à la page 5 « (...) observés dans l'ouest de l'île.

Le secteur 1, 60.9 et le secteur 6, 60.3. Donc 6 ici et 1, Rivière-des-Prairies.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

280

Début de la phrase à la page 5 : « On peut observer aussi que... »

Fin de la phrase à la page 10 : « (...) de vie en milieu urbain. »

285 À la lumière de ces informations, on constate que la solution c'est de valoriser une réduction des déplacements dans l'Est de Montréal.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase à la page 11 : « Voici une carte des... »

290 **Fin de la phrase à la page 14 : « (...) d'alimentation du grand héron. »**

Ici je voudrais corriger ce qui a été dit hier soir; ce n'est pas 3,6 millions que la Ville de Montréal a annoncé pour protéger les derniers milieux naturels mais plutôt 36 millions sur trois ans dont 12 millions cette année.

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

Début de la phrase à la page 15 : « Finalement, dans l'Est de Montréal... »

Fin de la lecture du mémoire.

300 **LE PRÉSIDENT :**

Alors nous vous remercions pour votre mémoire. Monsieur Dufour?

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

Oui, merci Monsieur le président. Merci Madame Bibeau pour votre présentation. J'aimerais vous demander, j'ai regardé dans les références, vous parlez de réduction pour les enfants de huit ans et moins, réduction de la croissance pulmonaire. Est-ce que vous avez la source d'une étude sur cette question-là ?

Mme SYLVIE BIBEAU :

Oui, absolument, je peux vous la faire parvenir.

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

D'accord, alors je vous remercie.

320 D'autre part, vous n'êtes pas la seule à dire qu'il y a un mauvais service, une mauvaise desserte dans les arrondissements de l'Est en ce qui a trait au transport en commun, est-ce que vous pouvez m'expliquer pourquoi? Et évidemment la demande semble plus faible, bien sûr, et donc le service doit être moins intéressant, et est-ce qu'il y a des démarches pour améliorer ce service en commun dans l'Est ? Ça pourrait être un moyen de favoriser les déplacements dans cette partie et désengorger certaines parties de la ville ?

325

Mme SYLVIE BIBEAU :

330 Oui, il y a un léger début. On nous a présenté il y a un mois dans Pointe-aux-
Trembles, le train de banlieue, le projet de train de banlieue provenant de Repentigny. Mais
pour le secteur de Pointe-aux-Trembles, peu de gens vont l'utiliser parce que ça s'en va vers
335 Montréal-Nord, alors ça ne s'en va pas directement vers le centre ville et c'est vers le centre
ville qu'on a besoin d'améliorer la desserte. Pas juste vers le centre ville, aussi vers les
secteurs industriels d'Anjou et Rivière-des-Prairies qui sont très peu...il n'y en a pas de
service provenant de Pointe-aux-Trembles, il n'y en a pas. Il faut transiter par le métro dans le
bas de la ville.

Donc, il y a des améliorations à faire. Là, j'ai entendu hier qu'il allait y avoir des
consultations publiques qui vont débiter cette semaine, je vais participer à ces consultations.

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

Alors, je vous remercie beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

345 Moi, c'était une de mes questions, ça, pour savoir le projet, justement, vers
Repentigny, le projet de train de banlieue, quels secteurs était-il pour bien desservir ou moins
bien desservir, je pense que vous avez répondu à la question que j'avais pour votre mémoire.
Alors je vous remercie.

350

Mme SYLVIE BIBEAU :

Merci.

355 **LE PRÉSIDENT :**

Nous allons maintenant Monsieur Marcel Chicoine. Bonjour Monsieur, alors à vous la
parole.

M. MARCEL CHICOINE :

360

C'est beaucoup moins élaboré que l'intervenante précédente mais c'est ma première
intervention que je fais avec des audiences comme le BAPE, alors c'est un début. Alors je
vais débiter avec mon mémoire.

365 (L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase à la page 1 : « Je représente un citoyen... »

Fin de la lecture du mémoire.

370 Je vous remercie de m'avoir écouté.

LE PRÉSIDENT :

375 Alors merci pour votre mémoire. Alors une question, le point 3 de votre mémoire dans lequel vous abordez la question du métro Radisson et le fait que si le pont de la 25 se réalise, qu'il y aurait une convergence d'autobus vers cette station de métro. Alors vous dites, bon, le chiffre est erroné on devrait parler ici de plusieurs centaines d'autobus ou plutôt que d'une centaine d'autobus. Est-ce que vous pouvez développer ce point-là s'il vous plaît? Pourquoi vous arrivez à cette conclusion-là?

380

M. MARCEL CHICOINE :

385 Bien, simplement, c'est qu'on remarque, quand on vit autour du métro Radisson ou du métro Honoré-Beaugrand, on remarque un achalandage extrêmement élevé d'autobus présentement. Alors inévitablement les autobus ne pourront pas aller plus loin, parce que si on prend par exemple le lien Souigny, c'est congestionné à Dickson tous les matins. Alors ça ne sera pas efficace. Alors, de se rendre à Radisson, c'est déjà congestionné. Alors, ça ne sera pas efficace. C'est simplement sur l'augmentation constante de ces autobus-là qui arrivent et qui perturbent énormément la vie des résidents.

390

LE PRÉSIDENT :

395 Et concrètement donc vous dites, bon, c'est embouteillé sur Souigny donc les autobus qui arriveraient sur la 25 en direction sud seraient incapables de sortir parce que sur Sherbrooke c'est congestionné?

M. MARCEL CHICOINE :

400 C'est congestionné aussi Monsieur, vous pouvez venir voir, tous les matins. Même le
stationnement incitatif n'est même pas accessible en venant de la bretelle, si on veut, nord-
ouest de l'autoroute parce qu'il n'y a aucun virage autorisé à la rue du Trianon, alors les gens
sont obligés de se couper pour rentrer par le centre d'achat où est Loblaws présentement et
c'est un cafouillage tous les matins. Et quand ce n'est pas suffisant, bon, on déborde du côté
405 Est, alors on passe par Yves-Prévost et on emprunte Honoré-Beaugrand pour ensuite
retourner vers le stationnement incitatif parce qu'il est plus facile de l'accéder de ce côté-là et,
évidemment, on écope.

LE PRÉSIDENT :

410 Oui, nous sommes allés là il n'y a pas longtemps, justement, parce que nous avons
fait une visite de terrain, il y avait une visite de la Commission avec le public, on a pu aller
dans ce secteur-là pour voir comment c'était configuré, effectivement, le stationnement incitatif
à côté de l'épicerie qui était là.

M. MARCEL CHICOINE :

415 C'est tout à fait inaccessible.

LE PRÉSIDENT :

420 Et sur Sherbrooke, je ne me souviens pas mais il n'y a pas de voies réservées pour
autobus non plus sur Sherbrooke ou il y en a?

M. MARCEL CHICOINE :

425 Oui, en provenance de l'Est le matin et le soir côté sud, en direction Est.

LE PRÉSIDENT :

430 O.K. Et à votre avis, il n'y a pas moyen pour la Ville de Montréal ou la STM ou le
ministère des Transports de réussir à aménager, au moins dans les sorties de la 25, des voies
réservées pour autobus, d'après vous?

M. MARCEL CHICOINE :

435 Ça serait probablement l'idéal évidemment. Si on avait une voie réservée sur la 40
pour l'autobus, ça diminuerait l'accessibilité pour les transports individuels, ce qui ne serait
pas une méchante chose mais encore là, si on a des milliers d'autobus qui arrivent, on n'a pas

d'acheminement, on n'a rien. On n'a aucun endroit, à moins de perturber les secteurs qui le sont déjà lourdement, Honoré-Beaugrand et Radisson.

440

LE PRÉSIDENT :

O.K. Très bien, alors ça m'éclaire un peu plus sur la problématique de la convergence d'autobus.

445

M. MARCEL CHICOINE :

J'attire votre attention sur un dernier commentaire.

450

LE PRÉSIDENT :

Oui?

M. MARCEL CHICOINE :

455

C'est qu'il y a plusieurs années, je demeurais sur la rue Lacordaire; et à ce moment-là on allait faire du vélo quand que les îles de Boucherville ont commencé à se développer. À ce moment-là c'était obstrué, la circulation, aux alentours d'environ 18 h. Aujourd'hui, on assiste à une congestion sur la 25 à partir de 15 h à peu près l'après-midi.

460

Alors au sud, il n'y a pas de débouché; c'est continuellement congestionné. Si on veut penser essayer de développer, il faudrait peut-être ouvrir une voie vers le sud avant de penser ouvrir une voie vers le nord, en provenance du nord.

465

LE PRÉSIDENT :

C'est ça. Il faudrait voir comment – le matin par exemple, est-ce que c'est congestionné en s'en allant vers le sud?

470

M. MARCEL CHICOINE :

C'est congestionné la même chose.

LE PRÉSIDENT :

475

C'est congestionné dans les deux sens?

M. MARCEL CHICOINE :

480 Oui, sur la rive sud, les gens qui demeurent sur la rive sud pourraient vous le confirmer, on entend ça aux nouvelles quand on écoute.

LE PRÉSIDENT :

485 Oui, ça, on s'en doute, mais est-ce que le pont tunnel, est-ce qu'il est congestionné le matin en direction sud, vers la rive sud?

M. MARCEL CHICOINE :

490 Forcément, parce que la congestion se situe autour des sorties Honoré-Beaugrand et Versailles. Alors évidemment on écope continuellement de cette congestion-là. Et de toute façon, si vous allez du côté ouest, quand on prend le lien Souigny, évidemment, on aboutit sur Dickson et il n'y a pas d'échangeur, l'Assomption n'est pas bâti. S'il était bâti, est-ce que ça améliorerait? Possible, mais il y a aussi l'autoroute de la 25 qu'il faudrait penser à mettre en place, je veux dire l'autoroute sur la rue Notre-Dame qu'il faudrait penser à développer. Là, on
495 essaie d'amener de la circulation où, là, il y a déjà un bouchon monstre; ce n'est pas une solution.

LE PRÉSIDENT :

500 Mais je ne suis pas assez familier. Je suis passé à plusieurs reprises dans ce secteur-là, je ne suis pas un Montréalais, mais la station Radisson, à quelle distance elle est, justement, de la rue Notre-Dame à ce moment-là, où du branchement pour prendre la rue Notre-Dame, c'est quoi la distance entre les deux endroits?

505 **M. MARCEL CHICOINE :**

Ah, bien c'est la longueur du tronçon si on veut. Vous voulez dire la longueur... Je ne comprends pas.

510 **LE PRÉSIDENT :**

515 Non, non, la distance entre les deux, c'est-à-dire que disons que je suis sur Sherbrooke, donc j'ai la station Radisson et pour aller sur Notre-Dame c'est quoi, c'est 500 mètres? C'est quoi la distance pour aller chercher l'échangeur qui serait bâti pour Notre-Dame?

M. MARCEL CHICOINE :

520 Bien, c'est parce que vous avez déjà une voie qui est prévue quand vous venez sur la 40, mettons, puis la 25, vous avez déjà une voie vers le lien Souigny. Lui, il est congestionné tous les matins. Je ne sais pas si vous avez eu l'occasion de le constater, là?

LE PRÉSIDENT :

525 Oui, oui, oui.

M. MARCEL CHICOINE :

Bon. Alors automatiquement, continuez vers Notre-Dame – c'est ça votre question?

530 **LE PRÉSIDENT :**

Oui.

M. MARCEL CHICOINE :

535 Alors si c'est congestionné à cet endroit-là, c'est beaucoup plus difficile de se rendre à Notre-Dame parce que c'est déjà congestionné; alors on est dans un bouchon.

LE PRÉSIDENT :

540 C'est ça. D'où votre commentaire au point 6, disons vos commentaires, en disant toujours que le métro c'est la solution?

M. MARCEL CHICOINE :

545 Le métro, Monsieur, c'est la solution de l'avenir puis comme je vous disais tantôt, aujourd'hui, oui, il y a un coût énorme à payer; mais dans 10, 15, 20 ans combien il va coûter, le métro? Il va coûter encore beaucoup plus cher alors que c'est le moyen de transport qui déplace le plus de personnes dans le meilleur confort et en même temps sans polluer personne puis sans déranger personne.

550 D'autant plus qu'à Honoré-Beaugrand, présentement, des milliers de véhicules ne proviennent pas nécessairement de bien loin, de Anjou, proviennent de l'Est pour venir chercher des personnes au métro. Si le métro se prolongeait, à ce moment-là on aurait autour de l'autoroute beaucoup plus de qualité de vie parce que les gens n'auraient pas à venir au métro. Parce que ce que les gens n'aiment pas en général – l'autobus, oui, c'est acceptable mais jamais comme le métro. Le métro, c'est la voie de l'avenir.

LE PRÉSIDENT :

560

Ou bien au moins les autobus pourraient avoir, c'est-à-dire si je comprends votre réflexion, s'il y avait disons deux stations qui étaient rajoutées vers l'Est, deux ou trois stations vers l'Est, c'est-à-dire que, là, les autobus pourraient converger et s'étaler, se répartir sur plus d'une station.

565

M. MARCEL CHICOINE :

570

S'étaler, se répartir et plus précisément, si on pouvait aller mettons comme jusqu'à Georges V, dans un secteur industriel, on pourrait faire des accès plus faciles pour les autobus, plus faciles aussi pour la circulation des personnes qui tiennent à venir chercher – parce que ça va arriver de Rivière-des-Prairies et d'un peu partout. Le problème va simplement se déplacer.

575

La voie de l'avenir, c'est le métro prolongé jusqu'au bout de l'île et dans le sens de la 25, dans l'axe de la 25, vers Rivière-des-Prairies pour un jour traverser la rivière puis aller chercher les gens dans ces secteurs-là. Alors ces gens-là vont être enchantés de prendre le métro à ce moment-là.

LE PRÉSIDENT :

580

J'espère que dans vos plans vous ne voyez pas le prolongement du métro jusqu'à Québec.

M. MARCEL CHICOINE :

585

Pas tout à fait encore mais un train de banlieue, pourquoi pas?

LE PRÉSIDENT :

590

Merci. Monsieur Dufour?

M. JULES DUFOUR, commissaire :

Ça va.

595 **LE PRÉSIDENT :**

Ça va? Alors nous vous remercions pour votre mémoire.

600 **M. MARCEL CHICOINE :**

Je vous remercie beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

605 Maintenant je vais inviter le CRE de Montréal, Monsieur Robert Perreault. Alors bonjour Monsieur Perreault.

M. ROBERT PERREault :

610 Bonjour. Je ne lirai pas mon mémoire, Monsieur le président, vous l'avez reçu, il est un peu long. Je vais quand même attirer votre attention sur certains aspects. J'avais une présentation audiovisuelle mais mon collègue qui devait être avec moi n'est pas là puis, moi, je ne maîtrise pas ces choses-là très bien.

615 Mais je vous dirais peut-être, si on allait à la page 4, ce qu'à mon avis les audiences, les premières audiences du BAPE nous ont révélé et ça me semble important de le souligner. De fait le MTQ a reconnu n'avoir étudié aucun scénario alternatif.

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

620 **Début de la phrase à la page 4 : « Le MTQ n'a effectué ... »**

Fin de la phrase à la page 4 : « (...) générée par le projet. »

625 Bien que – on l'a vu dans la présentation précédente – il parle dans certains de ses documents d'une augmentation de 25% de la circulation dans la région métropolitaine de Montréal, puis essentiellement dans la région nord-est.

630 Le MTQ s'obstine à soutenir que son projet n'aura aucun impact sur l'augmentation de la circulation routière sur Notre-Dame – et on a vu tantôt un peu les difficultés du débouché de la voie 25.

Le MTQ, contre toute expérience et vraisemblance, soutient toujours que son projet n'entraînera aucun étalement urbain.

635 Le MTQ reconnaît cependant que son projet va cannibaliser le transport en commun en entraînant, comme résultat net, une diminution de l'achalandage des transports publics dans la région de Montréal et une augmentation du nombre de voitures.

640 Et on s'est rendu compte, vous le souligniez tantôt, que dans le fond on tente de vendre ce projet comme un projet qui entraîne une réduction de 48 millions de kilomètres parcourus mais ce n'est pas exact. Au total, on assiste dans la région de Montréal avec ce type de solution, à une augmentation en termes des kilomètres parcourus. Tout au plus, certains des automobilistes pourront-ils réduire leur parcours.

645 Le MTQ refuse toujours d'indiquer ou n'est pas en mesure d'indiquer la part des investissements publics dans ce projet – c'est important si on doit le comparer avec d'autres projets.

650 Le MTQ ne peut même pas confirmer la nature même de son projet, à savoir, j'ai posé la question : est-ce que vous confirmez que c'est un pont à haubans, combien de piles...? Non. Incapable de préciser les impacts des travaux de construction du pont sur milieu naturel et, finalement, on a assisté ici, un peu étonnés, à une discussion entre le MTQ et le ministère de l'Environnement sur qui était le véritable promoteur du projet et qui aurait besoin de demander en vertu de la loi, un certificat d'autorisation tel que requis par la loi.

655 Je soulève ces questions-là parce que notre mémoire vous interpelle un peu, Monsieur le président, dans le contexte de ce précédent quant aux droits acquis des Québécois en matière d'audiences publiques sur les impacts des grands projets.

660 Et je donne l'exemple, à titre d'illustration, d'un projet qui fait partie des cartons du gouvernement du Québec et du ministère des Transports, qui est de relier la rive nord de la Côte-Nord avec la côte de Charlevoix par un pont au-dessus de l'embouchure du Saguenay.

665 Il y a toutes sortes d'études qui ont été faites là-dessus. Imaginez-vous des audiences publiques du BAPE dans ce contexte où systématiquement il n'y aurait pas de réponses aux questions suivantes : la durée des travaux, les modes d'approche en rive, les remblais, les déblais, le type de pont, les impacts sur...

670 Dans le fond, on est devant une situation tout à fait inédite, à mon avis, qui pourrait être corrigée si le Ministère revoyait ses procédures. Je ne mets pas en question le fait que le gouvernement puisse choisir de travailler en PPP mais visiblement la méthode retenue a pour effet de soustraire le projet concret aux études et aux analyses d'impact.

D'ailleurs, on a assisté là aussi à un débat très clair entre les gens de l'environnement et les gens du transport. Je pense que les gens du ministère de l'Environnement ont rappelé

675 que, normalement, de telles études portent sur les actions envisagées quand on est au niveau d'un projet spécifique et non pas sur les intentions encourues.

Notre mémoire soulève toute la difficulté de ce genre de partenariat. J'avais soulevé des questions sur les clauses par la suite, notamment expérience du Nouveau-Brunswick et de l'Ontario. Elles ont coûté très cher aux contribuables finalement, ces expériences, mais je ne veux pas m'étendre là-dessus.

685 Ce qui me semble le plus triste de la présentation du projet qui nous est présenté, le plus dommageable c'est à mon avis l'absence totale de crédibilité des chiffres du ministère des Transports. Et nous soulevons dans notre mémoire là-dessus, entre autres, toute la littérature existante, en page 9, des auteurs en ces matières qui tous disent que ce qu'on appelle « le long terme » c'est-à-dire à partir de trois ans et un peu plus, systématiquement l'offre supplémentaire qui est créée par l'ajout d'un tel équipement est prise à raison de 50%, 60%, 80%, dépendamment des auteurs et des expériences analysées, et donc on risque de se retrouver dans la même situation.

690 Je rappelle qu'un concept d'autoroute trois voies dans chaque direction, bien qu'au départ il n'y en aura que deux, le pont aura six voies, c'est ajouter une offre supplémentaire potentielle de plus de 150 000 véhicules par jour.

695 Donc, ce n'est pas un détail. Je ne prétends pas que le lendemain de l'ouverture de ce pont, il y aura autant d'autos sur les routes, mais c'est clair que l'expérience des dernières années le démontre et toute la littérature le démontre, elles sont systématiquement utilisées, et je parle des autoroutes en milieu urbain.

700 À la page 10 on se réfère notamment à la Commission européenne des ministres des transports; je pense que ce sont des gens sérieux, ils ont étudié un peu les questions de transport et qui disent clairement que :

705 (L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase à la page 10 : « La construction d'un nombre ... »

Fin de la phrase à la page 10 : (...) elle est vite saturée. »

710 Même le président Bush, l'administration Bush le reconnaît, et nous donnons l'expérience de l'autoroute 13 dans la région de Montréal. J'ai reconsulté les communiqués de presse de l'époque, on la présentait comme une voie qui devait régler le problème or, jamais même avec l'introduction de l'autoroute 13 – et vous avez, je pense, le tableau en couleur, du moins je le souhaite, j'ai envoyé ça en couleur – mais même avec l'introduction de l'autoroute 13, il n'y a jamais eu de diminution de l'achalandage sur l'autoroute 15.

715

720 Et pendant ce temps-là, je cite ce qui est arrivé à la ligne de train de Deux-Montagnes qui est en parallèle, qui s'est littéralement fait cannibaliser par la mise en place de l'autoroute 13, puisqu'en 77, par rapport à 75, il y avait 34% de moins d'usagers sur la ligne de train de Deux-Montagnes.

725 Bon. Bien sûr, comme d'autres, on pense que ce projet va favoriser l'étalement urbain. On a donné des exemples, il suffit juste de se rappeler que la Ville de Laval reconnaissait qu'elle a un projet d'habitation pour plus de 16 000 personnes juste à l'intersection; se rappeler que le dézonage lui permet de développer un parc industriel. Mais je veux aborder la question du transport des marchandises, deux secondes, et c'est le tableau que vous avez à la page 13, en bas, en couleur, qui peut être agrandi, c'est une carte qui vient, je crois – parce que ce n'est pas cité puis mon collègue pourrait vous le dire – je pense que c'est la communauté métropolitaine de Montréal et non pas le ministère des Transports... c'est un des
730 deux. Et ce que cette carte indique clairement, c'est qu'actuellement il n'y a aucun besoin à l'Est de Laval en matière de mouvement de camions par rapport à des parcs industriels et des usines, des entreprises qui y seraient installées.

735 Je reconnais, bien sûr, qu'il y a sûrement besoin de faire de la distribution auprès des épiceries, qu'il y a sûrement certains camions, certains commerçants, certains industriels qui profiteraient de la mise en œuvre d'un tel équipement, c'est évident, il va y avoir du monde sur le pont. Mais cela dit, rien ne justifie par rapport aux besoins actuels du mouvement de camionnage, la mise en place d'une telle chose. Et d'ailleurs, le Ministère n'a pas déposé d'étude d'origine-destination et on n'a pas vraiment d'indication bien claire de la nature des
740 besoins.

On a parlé des terres agricoles, plusieurs en ont parlé avant moi, je n'y reviens pas. Nous mettons de l'avant un scénario alternatif qui n'est pas inventé, qui est celui mis de l'avant par l'Agence métropolitaine des transports. Nous avons regroupé un certain nombre
745 d'initiatives, et je vous invite à regarder le tableau à la page 19. Dans le fond si, d'une part, on ajoute, on prolonge la voie réservée dans l'axe du pont Pie IX, c'est 2 200 usagers de plus qui entraînent un transfert modal de 1 200 personnes et le coût du prolongement, je ne parle pas du coût du réaménagement de toute la voie réservée à Montréal, c'est 15 M\$.

750 Si on regarde le train de banlieue de l'Est de Montréal, l'Assomption, on prévoit atteindre 8 600 usagers, c'est 5 000 personnes transfert modal, c'est 80 M\$. Le train de banlieue de Mascouche... Bon, on les a tous là. Et dans le fond ce qu'à ça donne, c'est qu'avec en plus si on ajoute la mise en œuvre du métro de Laval, c'est un potentiel de 34000 usagers de plus, un transfert modal de 13 000 personnes de la voiture vers les transports en
755 commun pour des coûts estimés de 145 M\$. Et quand on la compare, et c'est le tableau suivant de la page 20 avec la proposition qui nous est présentée.

760 Dans le fond la proposition du Ministère, la proposition que nous mettons de l'avant, le scénario que nous mettons de l'avant 34 400 usagers via le transport en commun, la proposition du MTQ avec l'autoroute 25 dessert 5 140 personnes, 4 140 automobilistes en pointe du matin, 1 000 usagers des transports en commun.

765 Le transfert modal, dans le cadre de la proposition que nous mettons de l'avant, c'est 13 100 personnes, comme gain pour le transport en commun. La proposition du MTQ c'est une perte de 1 830. ça fait donc une différence nette de 14 930 automobilistes sur nos routes.

770 Les coûts estimés sont de 145 M\$ dans notre cas pour 383 M\$ dans le cas du Ministère – puis je ne veux pas rentrer dans les chiffres mais en tout cas. Et le kilométrage parcouru, parce qu'on nous vend ce projet en disant : « Regardez, quand même, il va permettre de diminuer le kilométrage, il y a des gens qui n'auront plus de détour à faire. » C'est très vrai, je le reconnais. Mais à raison de 15 kilomètres parcourus, et si on fait le même genre d'exercice qu'a fait le Ministère, les usagers, les 14 000 automobilistes en moins dans notre cas, c'est 93 millions de kilomètres parcourus en moins; c'est le double. Donc, pour la moitié du coût on a des résultats autrement élevés que ceux poussés par le ministère.

775 Dans le fond, je résume ça un peu de la façon suivante : qu'est-ce que le Ministère nous dit? Le ministère nous dit : « Regardez, je fais un équipement semblable, en gros, parce qu'il y a des gens qui vont pouvoir éviter un détour. » C'est ce qu'il nous dit parce qu'il dit : « Ça ne dessert pas de nouveaux arrivants, c'est des gens qui n'auront plus un détour à faire, puis en même temps indirectement ça va soulager certains ponts à l'ouest. » C'est ce qu'on nous dit. Mais son résultat net c'est 1 830 automobilistes de plus, même si ces chiffres à mon avis sont tout à fait sous-estimés.

785 Alors pourquoi prendre cette proposition si c'est ça l'objectif qu'on poursuit? Puis quand tu as besoin de déplacer des marchandises, parce que je pense que la preuve est loin d'être faite qu'il y a des besoins réels, je ne dis pas qu'il y a aucune incidence, mais qu'il y a des besoins qui justifient un tel choix?

790 Et je termine là-dessus. C'est la seule proposition qui divise la région de Montréal. La proposition du ministère des Transports est une proposition qui divise la région de Montréal. Vous avez entendu la Ville de Montréal hier, vous avez regardé les intervenants avant, les options qui se dessinent suite à toute la sensibilisation de la population autour du problème des gaz à effet de serre. C'est clair que du point de vu de la couronne nord il y a un intérêt à ça.

795 Moi, ce que je soutiens c'est que le scénario qu'on met de l'avant est le seul scénario qui unit toute la région dans un intérêt qui est commun. Parce qu'au bout de la ligne, nous sommes tous solidaires par rapport au problème des gaz à effet de serre, la proposition qu'on met de l'avant dessert les gens de Mascouche, dessert les gens de Repentigny et

800 l'Assomption tout en desservant les gens du nord-est de Montréal, elle s'inscrit dans les
objectifs du Plan d'aménagement de la Ville de Montréal et de son Plan d'urbanisme et elle
n'a pas les inconvénients de la proposition du ministère des Transports. Je trouve un peu
incompréhensible qu'en 2005 le ministère des Transports soit revenu avec une telle
proposition.

805

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase à la page 21 : « Nous recommandons... »

Fin de la lecture du mémoire.

810

LE PRÉSIDENT :

Oui, Monsieur Dufour. Alors nous vous remercions pour votre présentation, j'ai des
questions aussi, je vais laisser mon collègue y aller en premier.

815

M. JULES DUFOUR, commissaire :

Bonjour, Monsieur Perreault, merci. J'aimerais, vous n'en avez pas parlé aujourd'hui
mais vous l'avez dans votre mémoire, vous parlez, vous dite, à la page 5, que la démarche
820 actuelle d'examen de ce projet est illégale et qu'il n'y a pas de projet précis, il n'y a pas de
promoteur clairement identifié – peut-être une des premières raisons de ces raisons – et vous
dites ensuite que le BAPE a la responsabilité et l'obligation morale de défendre l'intégrité de
sa loi, ne peut rester muet dans les circonstances et se faire le complice d'un tel
travestissement de la loi.

825

J'aimerais vous entendre sur dans quelle situation on se retrouve et comment en
sortir. Est-ce que vous demandez, à toutes fins pratiques, que l'on recommence l'opération un
peu plus tard avec un vrai projet?

830

M. ROBERT PERREault :

Bien, je pense que de toute façon c'est ce qui va arriver. De toute façon, le
gouvernement fédéral va intervenir avec la Loi sur les pêches concernant les audiences
publiques, il y aura sûrement éventuellement des poursuites juridiques si le gouvernement
835 continue à aller de l'avant. C'est clair que nous ferons tout ce qu'il faut pour bloquer le
certificat d'autorisation si jamais il devait être émis et puis après ça, ça ne sera pas encore
terminé.

840

Mais, moi, ce que je veux vous dire au-delà de ça – ça c'est évidemment la vision que
nous avons, nous, des enjeux. Mais moi, ce que je veux simplement dire c'est qu'il est arrivé
que la Régie de l'énergie ait refusé des causes, considérant que le dossier était mal engagé.

845 Nous avons tout fait pour convaincre le gouvernement de ne pas aller de l'avant dans ce projet dans le contexte actuel, le gouvernement a décidé d'aller pareil de l'avant. Je dis que vous avez une responsabilité dans le sens suivant : vous-même, je pense Monsieur le président, vous reconnaissez la situation un peu inédite dans laquelle on s'est retrouvé.

850 Si on n'était pas dans la région de Montréal où la question des gaz à effet de serre puis la question des alternatives de transport en commun donnent en quelque sorte le change, et si on était vraiment dans le contexte d'étudier l'impact d'un pont au-dessus d'une rivière à Mont-Laurier, ailleurs, de quoi parlerait-on, puisque le Ministère répondrait systématiquement : « Je n'ai pas la réponse. » Il y a un vrai problème. Mais disons que c'est incident à l'objet de votre Commission mais on ne peut pas le passer sous silence.

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

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

860 Oui. Effectivement, comme je l'ai dit hier, c'est un aspect, disons que c'est la première fois que le BAPE regarde un dossier qui vient de cette façon-là où il y a un PPP. J'ai fait quelques études d'impacts dans ma carrière, j'en ai fait aussi un certain nombre dans des projets de transport aussi, donc je pense être en mesure de regarder qu'est-ce qu'on voit normalement dans une étude d'impacts et qu'est-ce qu'on devrait avoir. Bien entendu, c'est 865 une préoccupation de la Commission d'examiner justement la portée de l'étude présente et qu'est qui est en rapport avec un PPP et qu'est-ce qu'il ne l'est pas, donc qu'est qui est en rapport avec la méthodologie et ce qu'on doit retrouver normalement.

870 Bon. On va regarder cette question-là et à ce moment-là on va se pencher sur ça, d'autant plus, comme j'ai dit hier, c'est la première fois, et aussi c'est possible que ça ne soit pas la dernière fois que ça vienne devant le BAPE, donc je crois qu'on partageait les préoccupations du ministère de l'Environnement en première partie d'audience effectivement, et on va examiner cet aspect-là pour s'assurer que l'examen est adéquat, là, effectivement. Soyez assuré de ça, qu'on va regarder cet aspect-là.

875 **MONSIEUR MAMADOU LAMINE SANE, commissaire :**

Moi, je voudrais savoir; bien que la question du transport de marchandises sur le plan statistique n'est pas très bien élucidée parce que ça paraît ne pas être...les données ne sont pas plausibles par rapport à votre exposé, je voudrais savoir si, en fait, elle se posait dans l'avenir, cette question de transport de marchandises, est-ce que vous avez un peu analysé sur les alternatives pour ce transport de marchandises?

880 **M. ROBERT PERREAULT :**

885 Je pense qu'effectivement elle n'est pas documentée et deuxièmement, si on voulait faire une réflexion sur l'organisation du transport des marchandises dans la région de Montréal avec des propositions, il y aurait beaucoup de choses à dire là-dessus.

Moi, ce que je constate c'est qu'il n'y a pas vraiment de parc industriel à l'Est de Laval qui justifie la nécessité d'établir un lien direct entre l'Est de Laval et l'Est de Montréal. Dans le fond, l'essentiel des besoins est davantage du côté du transport des personnes et là-dessus, là encore, il y a eu deux, trois interventions qui ont été faites pour dire qu'il y a peu de gens de l'Est de Laval qui travaillent dans l'Est de Montréal.

890
895 De toute façon là, tous ceux qui réfléchissent un peu à ce pont, ce pont payant – vous savez c'est un peu particulier; on nous explique qu'on veut résoudre un problème de circulation, mais en même temps on nous explique qu'il ne faut pas que ça marche trop parce que si ça marche trop ça ne marchera pas. Et là on fait une espèce de réflexion économique je-ne-sais-pas-quoi, comme quoi il va y avoir une politique tarifaire qui va faire qu'il y a assez de monde mais pas trop de monde.

900
905 C'est rare qu'on aborde la question de régler des problèmes de transport de cette façon-là, mais en même temps je suis convaincu que ça ne peut pas marcher, ça ne peut pas marcher. Une autoroute payante pour se rendre 300 kilomètres plus loin quand il n'y a pas d'alternative réelle, ça peut marcher. Mais si vous arrivez de Terrebonne le matin et qu'il y a le moins le moins... la circulation roule relativement bien, ça prend deux minutes de plus pour se rendre à l'intersection. Vous roulez à 110, ça prend deux minutes de plus pour se rendre à l'intersection Pie-IX.

910 Alors moi je fais le pari que ça ne fonctionnera pas économiquement. D'ailleurs, les expériences ailleurs le démontrent : un pont payant ne fonctionne pas.

915 Alors ça aussi c'est une autre chose qui soulève toutes sortes d'autres questions. Je ne me suis pas étendu là-dessus, notre mémoire a plutôt porté sur le fait qu'il y a des alternatives qui coûtent la moitié du prix, qui n'ont pas les inconvénients de celle-là, qui vont dans les sens de ce que tous les intervenants souhaitent faire, c'est-à-dire réduire la pression

de l'automobile et puis en même temps qui coûtent moins cher, je veux dire et qui sont plus efficace alors pourquoi retenir celle-là?

920 Et le Ministère lui-même dit : « On n'a pas étudié de scénario alternatif. » Ça n'a pas de bon sens, en 2005, se présenter dans des débats aussi animés, aussi « divisifs », se présenter sans avoir étudié une alternative. Moi, aujourd'hui, si le Ministère était arrivé en disant : on a étudié l'alternative puis elle ne marche pas, je vais vous expliquer pourquoi; soit qu'elle coûte trop cher, soit qu'elle ne règle pas notre problème de camionnage puis on vous 925 l'a identifié puis il est réel, soit que, soit que, soit que... Bien, on serait obligé de réfléchir puis de prendre en compte les arguments du Ministère.

Mais je veux dire, ce n'est pas pour rien que j'ai pris la peine d'indiquer au début un petit peu ce que les audiences du début avaient révélé.

930 Moi je pense que le ministère des Transports n'a pas fait sa job. C'est une mauvaise solution, ça ne mène nulle part, ça nous rajoute à nos problèmes plutôt que de les régler. Je pense qu'essentiellement, je vais dire le fond de ma pensée, c'est des pressions politiques, rien d'autre, qui justifient un tel projet au moment où on se parle.

935

M. MAMADOU LAMINE SANE, commissaire :

Merci.

940 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien, je vous remercie. Du côté de Pêches et Océans, par exemple, on ne l'avait pas mentionné en audience mais à l'époque lorsqu'on a préparé la première partie de l'audience, nous avons contacté les gens de Pêches et Océans pour vérifier avec eux s'ils 945 désiraient se manifester en audience, donc ils nous avaient dit , bon, qu'ils procédaient à leur analyse de leur côté du projet, donc ils ne jugeaient pas bon de venir en audience à ce stade-ci. Juste pour vous le mentionner, on avait discuté avec eux par conversation téléphonique.

M. ROBERT PERREault :

950

Oui, je sais. C'est parce qu'on les a sollicités et ils nous ont répondu, certains ministres nous ont répondu qu'effectivement il y aurait des audiences publiques par le Fédéral sur ces questions.

LE PRÉSIDENT :

955

Ils nous ont dit qu'ils examineraient, en vertu de loi canadienne, c'est ce qu'ils nous ont dit, ils ne nous ont pas confirmé rien en tant qu'audiences publiques mais ils nous ont dit qu'ils examinaient, qu'ils faisaient un examen préalable dans le cadre du projet.

960

Bon. Il y avait deux aspects invoqués effectivement, la question de la *Loi sur les eaux navigables* et la *Loi sur les pêches*. C'était deux aspects où des permis fédéraux doivent être émis pour les...

M. ROBERT PERREAULT :

965

Puis il y a aussi, évidemment dépendamment que ce projet nécessiterait ou non des fonds fédéraux, mais évidemment on ne le sait pas.

LE PRÉSIDENT :

970

C'est ça c'est une autre paire de manches. Dernier aspect, sur le camionnage justement nous avons tout à l'heure à 16 h, nous avons les Chambres de commerce donc de Montréal-Nord, de l'Est de l'île de Montréal et la Chambre de commerce et d'industrie Laval. Donc ça tombait bien qu'on les ait séquentiellement ce matin à votre mémoire. On s'était dit, bon, ça va bien, on a les chambres de commerce, on va pouvoir les questionner sur le camionnage.

975

M. ROBERT PERREAULT :

980

Mais vous n'avez pas la Chambre de commerce de Montréal?

LE PRÉSIDENT :

985

Non, on ne les a pas, par exemple. Mais je vous dis, on a celles qui sont plus locales, donc on va pouvoir discuter avec eux sur le camionnage. Ça fait que je vous invite à rester parmi nous à 16 h. Je vous remercie.

M. ROBERT PERREAULT :

990

Merci.

LE PRÉSIDENT :

Nous allons maintenant inviter Monsieur François Chartier. Alors bonjour Monsieur. Alors à vous la parole.

995

M. FRANÇOIS CHARTIER :

Mon nom c'est François Chartier, je suis technologiste agricole et maintenant travailleur dans le domaine du courrier, donc utilisateur fréquent du réseau routier.

1000

Je n'ai pas tellement l'habitude de ce genre de présentation-là mais je pourrais intituler ma présentation-là « Réconcilier l'apparement irréconciliable », là, en ce sens que moi je suis favorable à ce qu'on réalise le fameux pont de la 25 à une condition qu'on y adjoigne une voie de chemin de fer pour faire circuler le train de banlieue qui est prévu pour relier Mascouche au centre ville, parce qu'en réalisant ce projet-là de cette façon-là on rendrait encore plus efficace le train de banlieue plutôt que lui faire contourner le Mont-Royal en passant par Montréal-Ouest. On aurait l'opportunité de le faire circuler sur les voies du CN dans Montréal-Nord et puis après ça lui faire franchir le tunnel sous le Mont-Royal puis arriver à la Gare centrale.

1005

1010

En utilisant ce trajet-là plutôt que le tracé du CP à Laval et puis dans Montréal-Ouest, on va certainement faire économiser une bonne quinzaine de minutes aux usagers et puis pour moi la clé du succès dans du transport en commun, c'est le temps. Si on veut que les gens utilisent le transport en commun, il faut que l'alternative soit la plus rapide, la plus efficace possible.

1015

Donc comme on a l'opportunité de construire un pont, moi, j'ai pour mon dire qu'on y adjoigne une voie ferrée pour faire circuler le train de banlieue, là, c'est à l'endroit le plus rapproché entre les deux voies ferrées, le CN et le CP, et puis avec ça je suis convaincu que le train de banlieue va être un succès, comme celui de Saint-Eustache - centre-ville et puis Rigaud - Montréal actuellement.

1020

Bon. Pour les arguments en faveur du pont, moi, c'est sûr j'aurais dû présenter mon mémoire aussi au sujet de l'autoroute 30, parce qu'en réalité, moi, le concept de voies de contournement à Montréal, je n'achète pas ça en ce sens que je suis convaincu que la majorité des camions qui circulent sur l'île de Montréal, ils ont affaire à passer par là.

1025

Le trafic qui théoriquement contourne Montréal, en réalité, il est censé utiliser les trains parce qu'on parle de distance de plus que six heures de voyage. Donc si on fait une voie de contournement de Montréal, il n'y aura presque pas d'utilisateurs pour ça tandis que si on utilise l'autoroute Laval, la 25 et la 13 comme voies de contournement, je pense qu'on va

1030

avoir plus d'achalandage que ce qui est prévu pour l'autoroute 30, donc ce serait de l'argent qui serait ainsi mieux dépensé, là.

1035 Dans l'Est de Montréal, question de parc industriel on a deux raffineries et puis un
troisième terminal pétrolier, ce qui fait qu'il y a beaucoup de véhicules qui transportent du
carburant qui circulent actuellement sur l'autoroute 40 à Montréal, l'autoroute métropolitaine,
puis si on avait le pont de la 25, ça permettrait de dévier ce trafic-là par Laval et puis par la
1040 440 pour rejoindre les marchés de l'ouest de Montréal, donc ça rendrait plus sécuritaire la
circulation sur l'autoroute métropolitaine, et puis même chose pour le Port de Montréal. La
majorité des containers transitent dans l'Est de Montréal, voisin du pont tunnel Louis-
Hippolyte-Lafontaine. Alors en construisant le pont de la 25, on permettrait à ces containers-là
de contourner Montréal, si on peut dire, pour aller rejoindre les villes à l'ouest de Montréal
sans circuler par la 40.

1045 Donc, moi, je vois le projet de l'autoroute 25 comme un élément pour une voie de
contournement de Montréal mais qui est vraiment à l'usage des gens de Montréal.

LE PRÉSIDENT :

1050 Très bien, vous avez soulevé quand même plusieurs aspects qui n'avaient pas été
soulevés jusqu'à maintenant. Votre scepticisme face à la performance éventuelle de
l'autoroute 30, dont les tronçons ont été annoncés dans la construction. Donc d'après vous,
l'effet, je reprends un peu votre terme, s'il est fait, le rayon de courbure de l'autoroute 30
1055 allongerait tellement, d'après vous, le parcours pour éviter la congestion qu'il ne deviendrait
pas avantageux à cause de ça, c'est votre lecture du dossier?

M. FRANÇOIS CHARTIER :

1060 Exact, oui. Parce que pour moi le succès d'une réalisation de génie civil c'est son taux
d'utilisation. Quand de l'argent est bien dépensé c'est que le taux d'utilisation est très élevé,
sans entraîner de congestion. Et puis l'autoroute 30, surtout avec le tracé sud qui est
envisagé sur les terres agricoles, il ne desservira même pas les commerces qu'il y a le long
de la route 132. Il n'améliorera pas non plus la circulation vers le pont Mercier, ce qui fait que
1065 c'est vraiment de l'argent jeté par les fenêtres. Ça c'est vraiment un projet politique, parce que
même avec la réalisation de l'autoroute 30, le trafic sur la 132 va être plus élevé, d'après moi,
que sur l'autoroute 30, ne serait-ce que parce que les usagers sont là, le long des commerces
et puis l'accès au pont Mercier.

1070 Mais ça c'est un autre débat. En réalité, ce qu'il faut surtout éviter c'est d'aller au-delà
de Châteauguay puis Vaudreuil-Dorion, qui nécessiterait la construction de deux ponts dont
un de 150 pieds au-dessus du canal de Beauharnois pour faire passer les bateaux, alors que
ça, je ne peux pas chiffrer le trafic parce que je ne suis pas un expert, mais intuitivement je

1075 suis convaincu qu'il va être beaucoup moins élevé que sur le pont de la 25 qui est proposé
actuellement.

LE PRÉSIDENT :

1080 On a pu voir dans le journal, il y avait des questions de hauteur de dégagement
éventuel sur le pont, dans ce coin-là sur le canal de Beauharnois, donc ça pouvait faire en
sorte que ce soit un pont qui coûte extrêmement cher à construire effectivement. On peut voir
qu'il peut y avoir des problématiques de coût très, très élevé sur l'autoroute 30. En tout cas,
on va voir ce qui va arriver à ce dossier-là bien entendu.

1085 Mais, vous, dans votre analyse, vous êtes convaincu que le pont projeté sur la 25
serait très achalandé?

M. FRANÇOIS CHARTIER :

1090 Pour une raison bien simple : c'est que ça serait le troisième lien autoroutier
directement avec Montréal, le pont Papineau à Montréal, ça finit en boulevard avec des feux
de circulation et puis c'est le lien d'abord le plus court entre la Rive-Sud et Laval, ça on est
d'accord là-dessus, et puis le fait que ce soit une autoroute bien, là, qui est projeté à deux
voies mais qui manifestement pourrait être élargi à trois voies, parce que pour avoir circulé là
1095 de temps à autre, je sais que l'espace est prévu pour un élargissement éventuel.

Les transporteurs vont y voir là automatiquement une voie de contournement pour
éviter la congestion sur métropolitain entre l'autoroute des Laurentides et Décarie, entre
autres choses et puis d'une manière générale, ceux qui partent de l'Est de la ville pour aller
1100 disons à Vaudreuil-Dorion ou à Ottawa vont utiliser la 25 et la 440 et la 13 pour éviter de
circuler sur l'île de Montréal.

LE PRÉSIDENT :

1105 Très bien. Pour revenir maintenant à l'autre aspect donc qui fait aussi l'objet de la
photocopie que vous nous avez remis, donc ça concerne les voies ferrées, le CP le CN. Donc
vous nous dites, l'endroit le plus rapproché entre les deux voies ferrées, dont une qui est sur
l'île de Laval l'autre qui est sur l'île de Montréal, c'est à la hauteur du pont projeté. Donc vous
proposez à ce moment-là un raccordement qui aurait autrement dit, je me fie au projet, sept
1110 kilomètres, donc j'imagine que ça serait à peu près comparable à sept kilomètres de voies
ferrées. Et, là, vous dites à ce moment-là que l'intérêt serait quoi? J'essaie de bien saisir;
donc, si je vois, le raccordement serait le train Mascouche, Terrebonne autrement dit?

M. FRANÇOIS CHARTIER :

1115 C'est ça. Actuellement, ce qui est projeté pour le train de Mascouche pour Montréal
c'est d'utiliser les voies du CP à la hauteur de la Montée Masson, en tout cas, qui vont
toujours en ligne droite vers la gare Saint-Martin, sur la photocopie, et à ce moment-là les
deux voies du CP se rencontrent et puis après ça le train utiliserait le même circuit que le train
de banlieue Blainville - Montréal, c'est-à-dire que après la gare du Parc à Montréal, ça
1120 bifurque vers l'ouest, ça passe près de Blue Bonnets, ça s'en va jusqu'à Montréal-Ouest et
après ça, ça bifurque à nouveau vers l'Est pour se ramasser tout près du Centre Bell, là,
O.K.? Ça, ça représente un détour – moi, je ne l'ai pas essayé, ce train de banlieue là, mais
je suis convaincu que ça doit être un détour qui rallonge le trajet d'au moins dix, quinze
minutes, là, et puis c'est nécessaire parce que les locomotives au diesel ne peuvent pas
1125 passer dans le tunnel du Mont-Royal. Donc ça prend nécessairement un train électrique pour
faire ce raccourci-là, pour pénétrer dans le tunnel du Mont-Royal.

Sauf qu'avant, il existait une jonction de la voie du CN et du CP à la hauteur du
Marché Central et puis pour une raison que j'ignore, on a démoli ça. Maintenant, c'est un
1130 Home Dépôt qui a été construit à l'emplacement, ce qui fait que maintenant il n'y a plus de lien
entre la voie du CP et du CN à cet endroit-là, qui se trouve à être l'intersection l'Acadie -Sauvé
si vous êtes un petit peu familier à Montréal.

Et puis donc si on fait un train maintenant Mascouche – Montréal qui emploie les voies
1135 du CP, ça va obliger à faire ce fameux détour-là dans l'ouest de Montréal, ce qui est une
incohérence. Quand les gens partent de l'Est, ils ne veulent pas s'en aller à l'ouest, ils veulent
aller au centre ville normalement. Alors la seule façon de remédier à ce détour c'est
d'emprunter les voies du CN sur l'île de Montréal pour pouvoir après ça utiliser le tunnel sous
le Mont-Royal et puis aboutir au centre ville.

1140

LE PRÉSIDENT :

Donc pendant un certain temps ça prendrait le même embranchement que le train
Deux-Montagnes?

1145

M. FRANÇOIS CHARTIER :

C'est exact, oui, à partir de Côte-Vertu environ.

1150

LE PRÉSIDENT :

Et puis lui c'est quoi, ce n'est pas un train électrique, ça?

M. FRANÇOIS CHARTIER :

1155 Oui, c'est un train électrique qui va jusqu'à Deux-Montagnes.

LE PRÉSIDENT :

1160 Électrique, jusqu'à Deux-Montagnes?

M. FRANÇOIS CHARTIER :

Jusqu'à Deux-Montagnes, oui.

1165 **LE PRÉSIDENT :**

Donc, ça implique fatalement que Mascouche serait électrique lui aussi?

M. FRANÇOIS CHARTIER :

1170 Exact. Et puis ce qui est important pour un train électrique c'est le dégagement des fils vis-à-vis les voies. Ce dégagement-là ne permet pas de faire circuler des wagons avec des containers à deux étages. Je n'ai pas vérifié avec le CP si la ligne de Montréal - Québec du CP était utilisée par des convois qui transportent des containers à deux étages, mais d'après moi c'est surtout le CN qui fait ça par la voie, sur la Rive-Sud.

1180 Donc au pis-aller, si le CP utilise ces voies ferrées là pour faire circuler des wagons à containers à deux étages, il faudrait réaliser une autre jonction un peu plus loin à l'Épiphanie entre les voies du CN et du CP et détourner le trafic de containers sur les voies du CN à partir de l'Épiphanie. C'est quelque chose qu'il faudrait étudier. Mais pour ce qui est de la voie du CN qui circule à Montréal, étant donné qu'elle croise la ligne Montréal - Deux-Montagnes il n'y a aucun train de marchandise transportant des containers à deux étages qui l'utilisent présentement. Parce qu'à l'endroit où ces deux lignes-là se rencontrent, ça serait impossible de faire passer ce type de wagon-là. Ce qui fait qu'il n'y a pas de restriction à convertir cette

1185 voie ferrée là en ligne alimentée par l'électricité.

LE PRÉSIDENT :

1190 Mais si je comprends bien, ça veut dire que le projet Mascouche actuellement ce serait un train diesel, c'est ce que je comprends?

M. FRANÇOIS CHARTIER :

Oui, oui, parce que ne passant pas sous le Mont-Royal et faisant le détour vers l'ouest, il serait diesel.

1195

LE PRÉSIDENT :

Vers Montréal-Ouest, très bien. Monsieur Dufour?

1200

M. JULES DUFOUR, commissaire :

Monsieur Chartier, merci. Je regarde votre plan, c'est sûr que si le train passerait, ce serait parallèle, les voies ferrées seraient parallèles à l'autoroute 25, est-ce que vous avez des commentaires parce qu'il y aurait peu de place sur le terrain qui est alloué à l'autoroute 25, il y aurait peu de place pour une nouvelle voie parallèle à l'autoroute 25, avez-vous regardé ça, l'impact de votre proposition?

1205

M. FRANÇOIS CHARTIER :

Je n'ai pas regardé ça. En tout cas, à Laval, il n'y a rien de bâti. Sur l'île de Montréal, ça fait des années que je n'ai pas circulé là parce que ça s'est beaucoup développé mais si des expropriations sont nécessaires, je pense que ce serait amplement justifié parce qu'on parle d'une réalisation qui va durer après ça des décennies pour ne pas dire des siècles, quand c'est bien construit là.

1215

Moi, peu importe le coût, si on veut vraiment que les gens utilisent le transport en commun, il faut leur offrir un service qui est plus rapide que l'automobile. Ça, pour moi, c'est la clé du succès. Et interviewez des gens qui utilisent le train de Deux-Montagnes au centre ville jamais ils ne vont réutiliser leur voiture parce que c'est impossible de battre ça comme service et puis, moi, je suis convaincu qu'on peut offrir une telle qualité de service dans l'Est aussi en utilisant de façon optimale les équipements qui existent.

1220

M. JULES DUFOUR :

Merci beaucoup, Monsieur Chartier.

1225

M. FRANÇOIS CHARTIER :

Au plaisir.

1230 **LE PRÉSIDENT :**

Je ne dis pas que votre proposition n'a pas de mérite au contraire, je trouve que c'est intéressant. Par contre, vous comprenez qu'actuellement, nous, nous sommes sur le dossier de la 25, c'est difficile pour nous de pouvoir juger fondamentalement la mécanique des trains de banlieue dans le cadre du présent projet, d'autant plus que c'est comme une nouvelle proposition par rapport à ce qu'on a pu lire sur le train de Mascouche ou le train qui venait de Repentigny.

1235
1240 Est-ce que vous avez l'intention, par exemple, étant donné que Montréal commence, la Ville de Montréal débute une consultation sur son Plan de transport – donc ce qu'on a appris hier, c'était cette semaine – est-ce que vous avez l'intention de présenter votre modification? Parce que ça veut dire que, là, on ferait une modification importante au projet de Mascouche, est-ce que vous voulez aller le présenter à Montréal?

1245 **M. FRANÇOIS CHARTIER :**

Ah! Je serais certainement intéressé à en faire la promotion à qui voudra l'entendre parce que, comme payeur de taxes et utilisateur des moyens de transport, je pense qu'il faut placer notre mot quand c'est nécessaire.

1250 **LE PRÉSIDENT :**

C'est parce que vous avez l'air quand même – il faut que j'admette candidement que vous en connaissez pas mal plus long que moi sur les trains de banlieue de la région de Montréal. Vous comprenez dans quel contexte la Commission est actuellement.

M. FRANÇOIS CHARTIER :

1260 C'est pour ça que quand j'ai intitulé mon mémoire « Un projet local avec une vision globale », c'est que c'est ça, il faut avoir une vision étendue de toutes les alternatives. On ne peut prendre juste un projet isolément puis dire : bon, bien ça c'est une solution. Il faut penser le projet, quelle part il occupe dans l'ensemble de la solution.

1265 **LE PRÉSIDENT :**

Effectivement, c'est un peu comme le problème que nous avons dans le cas de Montréal. Peut-être que la problématique est moins complexe lorsqu'on passe à une autre région du Québec où il y a moins de projets qui peuvent se confronter ou se faire en complémentarité. C'est toujours un peu le problème. Nous, notre mandat porte sur un bout de route, bien entendu il y a des consultations. Bon, la Ville de Montréal va consulter sur son

1270

Plan de transport mais encore une fois, ce n'est pas le plan de transport de l'ensemble de la communauté ou de la région de Montréal.

1275 Alors je ne sais pas si un jour il y aura un mécanisme... Par exemple, on sait que le
ministère des Transports fait des plans quinquennaux, alors peut-être qu'un jour il y aura une
1280 décision gouvernementale qui dit que pour la région de Montréal – ça peut être aussi pour
d'autres régions où il y a des complexités dans les mécanismes de transport – qu'il y aurait
des consultations publiques globales. Je pense que ça serait, en tout cas, au moins dans le
cas de Montréal, ce serait probablement souhaitable, dans la région de Montréal, qu'il puisse
y avoir des audiences qui permettraient d'obtenir des portraits globaux.

1285 Ce qui est un peu difficile ici pour notre Commission, compte tenu des moyens qui
sont alloués à la Commission, compte tenu du temps qui est alloué à la Commission, mais là
ça n'empêche pas qu'on va essayer de regarder, avec la meilleure vision possible, la
meilleure vision macro possible mais on a quand même, nous, des moyens limités dans le
cadre de la présente Commission. Mais par contre effectivement, vos propositions ont l'air
intéressant.

1290 Il y aurait un dernier point que j'aimerais aborder avec vous, c'est à la page 3 de votre
mémoire. Vous parlez : « Il y a une certaine disponibilité de sols sablonneux entre Blainville et
Mascouche qu'il est préférable de sacrifier pour le développement plutôt que des sols de
catégorie 1 à 3 sur la rive sud de Montréal. »

1295 Donc ce que vous êtes en train de nous dire, c'est qu'il faut ouvrir le territoire, ouvrir
des voies d'accès vers le nord-est de l'agglomération montréalaise, c'est ça que vous nous
dites?

M. FRANÇOIS CHARTIER :

1300 C'est que l'étalement urbain c'est quelque chose qui est difficile à contrer et puis
mieux vaut lui sacrifier les plus mauvaises terres agricoles que celles de meilleure qualité.
Encore là, ça revient au fameux projet de la 30 qui doit passer sur des sols argileux, là.

1305 Si vous me permettez un petit peu sur la question des sols, les meilleurs sols pour
construire sont les moins bons sols pour l'agriculture mais également les meilleurs sols
agricoles sont les moins bons sols pour construire, je m'explique, là. C'est que les sols
argileux qui retiennent l'eau, ils ont la fâcheuse caractéristique de travailler lorsque le temps
est sec et ça entraîne des bris pour les solages. C'est un problème qui est fréquent dans
certaines banlieues, là. Quand c'est trop sec durant l'été, les solages craquent parce que le
1310 sol bouge, c'est un problème lié aux sols argileux et puis ce problème là ne se rencontre pas
dans les sols sablonneux. Et inversement, les sols argileux conservent leur humidité plus
longtemps que les sols sablonneux, ce qui fait qu'ils sont plus propices pour cultiver alors que

naturellement les sols sablonneux, quand ils ne sont pas irrigués, les plantes en souffrent immédiatement.

1315

Ce qui fait qu'il y a un bassin énorme de sols de moins bonne qualité entre Blainville et Mascouche puis même, ça va même au-delà de Blainville vers l'ouest. Alors ces sols-là ne sont pas propices à l'agriculture, alors je me dis que c'est mieux de faire l'étalement urbain sur ces endroits-là plutôt que des endroits comme Varenne, Sainte-Julie ou même Saint-Jean qui sont situés sur des très bonnes terres agricoles et puis qui risque d'entraîner des problèmes éventuels à leur propriétaire, parce qu'immanquablement une année sur 15 ou sur 20, le climat va exercer un tel effet qu'il risque d'avoir des dommages sur leurs fondations.

1320

LE PRÉSIDENT :

1325

Sur les fondations dans les sols argileux?

M. FRANÇOIS CHARTIER :

1330

C'est ça, oui.

LE PRÉSIDENT :

1335

C'est intéressant. Alors je vous remercie pour votre présentation.

Alors nous allons faire une pose d'une quinzaine de minutes. Alors il est 14 h 40, nous allons reprendre disons à 15 h.

SUSPENSION DE LA SÉANCE

1340

REPRISE DE LA SÉANCE

LE PRÉSIDENT :

1345

Alors nous allons reprendre la séance et inviter monsieur Normand Parisien de Transport 2000. Alors bonjour Monsieur à vous la parole.

M. NORMAND PARISIEN :

1350 Bonjour Monsieur le président, les commissaires également. Voilà, nous sommes ici
pour présenter la position de l'Association Transport 2000 Québec. Notre président, monsieur
Jean Léveillé, s'excuse de n'avoir pu participer à cette audience cet après-midi, il a un conflit
d'horaire. Mon nom est Normand Parisien, directeur de l'Association pour Transport 2000
1355 Québec et je viens présenter notre position. Je pense que notre temps est de 15 minutes, si
on a été bien informés?

LE PRÉSIDENT :

C'est exact.

1360

M. NORMAND PARISIEN :

Voilà. Alors Monsieur le président, on va tenter de voir ce projet, de l'apprécier dans la
dynamique du système de transport métropolitain et l'Association, son rôle essentiellement,
1365 c'est de représenter le point de vue de l'utilisateur dans les politiques de transport et d'assurer la
défense des intérêts des usagers des transports et d'assurer la promotion du transport
collectif dans le contexte d'un système de transport qui soit bien intégré à l'échelle
métropolitaine ou nationale.

1370 Le transport, c'est un levier important pour l'État. En fait, c'est structurant pour
l'économie, en fait, pour le milieu, la qualité de vie de la population et, bon, pendant longtemps
on a développé les infrastructures en pensant que ça va servir le bien public et effectivement
les transports contribuent au développement économique et social et aussi contribuent à la
mobilité de la population et au désenclavement du territoire en général.

1375

Pour ce qui est du projet qui nous est présenté, il s'agit du prolongement de
l'autoroute 25 et de la construction du pont. On n'a pas évidemment, on a tenté de développer
une position sans avoir d'idées préconçues sur le projet lui-même bien qu'en toute honnêteté,
l'Association a joint la coalition contre le prolongement de l'autoroute 25. Mais ce faisant, notre
1380 mémoire a tenté de prendre en considération les avantages et les inconvénients de ce projet-
là puis de voir sa contribution dans la dynamique des déplacements métropolitains à
Montréal.

1385 Alors, nous ne sommes pas ici pour dire que le transport en commun est meilleur que
le transport routier et que les routes c'est mieux que les réseaux de transport en commun.
Alors on tente de voir dans quelle mesure la planification des transports, à même ce projet
particulier, peut contribuer au bien être général.

1390 Alors, le projet tel qu'il est présenté, c'est pour nous une façon, selon le point de vue
présenté par le promoteur, d'améliorer la mobilité des personnes dans la région de Montréal
et la mobilité des marchandises dans une certaine mesure, quoique d'après les
renseignements qu'on a recueillis, il y a des gens qui ont participé pour nous aux périodes de
questions et à la séance d'information, en fait, celle qui a précédé les audiences il y a trois
ans, en 2002.

1395 Et c'est que l'impact semble, somme tout, assez limité sur le transport des
marchandes puisque, semble-t-il, en termes de déplacement de camionnage, c'est assez
infime la proportion des déplacements qu'on retrouverait sur cette infrastructure-là. Et pour
nous, a priori, ce n'est pas nécessairement un mauvais projet pour améliorer la mobilité des
personnes.

1400 Dans le grand public, d'ailleurs, tout ce qui peut améliorer les déplacements, que ce
soit des trains, des ponts, des autos, des autoroutes, des bouts de métro, c'est clair que ça va
permettre d'améliorer une certaine situation mais ce qu'on croit, c'est que ce projet-là a été
présenté surtout dans la perspective où il va améliorer la fluidité de la circulation sur certains
1405 axes de transport. Et pour nous, il est important de considérer de façon beaucoup plus large
cette notion de mobilité des personnes justement, et par le biais de différents moyens de
transport, mais pas seulement des déplacements routiers.

1410 Et à ce chapitre-là, il est clair que le développement des infrastructures routières ou de
transport collectif, ça va certainement favoriser le développement économique, que ce soit
pour la productivité du travail, pour la croissance de l'économie et parce que la mobilité des
personnes, la mobilité c'est un des indicateurs de la planification en transport qui doit reposer
le plus souvent sur l'externalisation des coûts.

1415 Alors, c'est clair que c'est le rôle des transports en général, et ce n'est pas sans raison
que les transports ont généralement des effets externes. On appelle autrement des
externalités et les coûts sont supportés par d'autres, que ce soit par l'écosystème ou par
d'autres usagers des transports. Et c'est ce qui assure, bon, une performance de l'économie.
Et d'ailleurs, on voit que les États-Unis, qui ont une croissance vigoureuse et une création
1420 d'emploi assez importante, ont un système de transport qui est extrêmement développé et
dans ce pays, les transports sont largement subventionnés. Sur une période de cinq ans,
c'est des centaines de milliards qui sont investis dans les transports.

1425 Donc ce secteur-là est subventionné et pour nous, c'est la raison pour laquelle on
n'aborde pas la question du partenariat public - privée parce que ce projet-là ne sera rentable,
en fait, il s'agit pour le gouvernement de déléguer l'exploitation de cet axe routier et,
forcément, il fera appel à une contribution publique parce que comme n'importe quel moyen
de transport, que ce soit les routes ou le transport en commun ce n'est pas rentable, ça va
continuer d'être soutenu par les pouvoirs publics et a fortiori, si ce n'est pas rentable, les

1430 transports aux États-Unis dans une économie aussi développée, c'est clair que ça ne pourra pas l'être chez nous.

Alors, j'espère qu'au départ vous allez pouvoir réaliser cette dimension-là avant d'aborder les autres aspects du projet lui-même.

1435

Dans ces conditions-là, il reste à voir quelle peut-être la place du transport collectif dans la réalisation de ce projet d'infrastructure puisque s'il doit contribuer à améliorer la mobilité de la population, il faut bien sûr en évaluer les coûts et les avantages économiques. Cet exercice-là n'a pas été fait mais ça aurait dû être fait pour nous à l'occasion d'un plan de transport intégré des personnes et des marchandises pour la région de Montréal, mais cet exercice n'a toujours pas été complété.

1440

Il y a 10 ans, le ministère des Transports avait commencé une démarche – d'ailleurs, il avait assumé un certain leadership là-dedans, dans l'élaboration d'un plan de transport – vous avez plusieurs documents de référence là-dessus – vers un plan de transport pour la région de Montréal. Il y a vraiment un portrait assez exhaustif de la situation, que ce soit en terme économique, social, énergétique ou environnemental. On a eu un exercice de synthèse assez important là-dessus.

1445

Pour ce qui est de la mobilité elle-même, bon on n'a pas une idée très précise de ses avantages ou ses retombés économiques. C'est essentiel puisque les données publiques sont extrêmement limitées là-dedans et il appartient au gouvernement de choisir les projets qui auront le plus de bénéfices pour la collectivité.

1450

Or, d'après ce qu'on comprend avec ce projet-là c'est qu'on va d'abord contribuer à subventionner la mobilité individuelle. Est-ce que c'est le choix qui doit être fait? Le gouvernement doit répondre d'abord à cette question-là. S'il décide que oui, il va continuer de subventionner la mobilité individuelle, des déplacements motorisés aux heures de pointe essentiellement dans une voiture particulière, c'est clair que la population doit être informée. On doit voir si les gens veulent contribuer à ça de leurs deniers, en fait. Et pour nous, il doit être établi que les projets qui auront la priorité sont des projets qui auront le plus de retombées au chapitre de la mobilité des personnes.

1455

1460

Parce que la fluidité, ça en est un des critères pour améliorer la mobilité des personnes dans les transports mais ça ne doit pas être un critère suffisant; il faut ajouter à ça, les possibilités de se déplacer pour la population qui n'a pas accès à une voiture particulière. Et d'ailleurs, le volume qui est prévu c'est peut-être moins que 50 000 véhicules par jour mais l'infrastructure, s'il s'agit d'un pont à trois voies par direction, il y a un potentiel de 100 000 véhicules par jour.

1465

1470

C'est pourquoi, dans un avenir prévisible, c'est pourquoi on ne comprend pas tout à fait l'urgence ou la précipitation gouvernementale pour aller de l'avant avec un tel projet. Mais,

en fait, il doit y avoir des critères à retenir et des conditions, advenant que le projet se réalise, pour assurer une meilleure diffusion des avantages de cette mobilité-là.

1475 Bon. Ce qui fait que pour nous, le projet, ici, il ne s'agit pas d'un mauvais projet en soi, il est certainement, à tout le moins, prématuré à ce stade-ci parce qu'il y a d'autres options qui n'ont pas été considérées pour améliorer cette mobilité à des coûts plus raisonnables qu'une infrastructure aussi lourde qu'une autoroute à trois voies par direction. Non, il s'agit plutôt que
1480 de deux voies par direction sauf pour la portion du pont qui elle comprendrait trois voies par direction.

Voilà. Et pour nous, il y a des options qui sont certainement avantageuses à court terme, entre autres, une voie réservée aux autobus sur le boulevard Pie-IX. Bon, c'est une route à numéro, une route provinciale, cet axe-là, et l'Agence métropolitaine a interrompu
1485 l'exploitation il y a trois ans pour une période temporaire et pour une période limitée afin d'en améliorer la signalisation pour les fins de sécurité.

Alors on pense que même le rétablissement de cette voie réservée, son prolongement jusqu'à la 440 à Laval permettrait certainement d'améliorer la mobilité des personnes sur le
1490 système de transport.

Ensuite, ce qui pourrait donner un meilleur maillage pour la région, c'est-à-dire la région de Lanaudière, Terrebonne, Mascouche, l'Est de Laval et Montréal, un lien par train, avec le train de banlieue Mascouche, Laval, Montréal par une extension de la ligne Blainville
1495 Montréal, bon, le train qui ira jusqu'à Saint-Jérôme au plus tard à l'automne 2006, selon les plans.

Alors il y a déjà là un meilleur maillage du réseau pour faire en sorte qu'on améliore la mobilité des personnes, étant donné que la situation du Québec en est une où le nombre de
1500 véhicules personnels, c'est-à-dire automobiles et camions légers par mille habitants est de moins de 500. Alors on est très loin de ce qui existe à l'échelle canadienne où on a 600 véhicules personnels pour mille habitants. Et aux États-Unis, bon, c'est plus élevé encore, il y a plusieurs états du sud des États-Unis où on a 900 véhicules personnels pour mille habitants.

Alors vous voyez, la congestion est quand même assez importante. C'est un problème qui doit être géré évidemment, mais dans les documents officiels on rapporte que la congestion à Montréal, c'est une des moins dramatique pour la moyenne des grandes villes nord américaines. Alors c'est pourquoi, à notre avis, il y a certainement des solutions qui existent présentement, qui pourraient être facilement implantées pour faire en sorte de réduire
1510 la congestion.

Et une hypothèse pour nous là-dedans, c'est qu'on tente d'améliorer la compétitivité du transport en commun vis-à-vis des déplacements personnels; alors est-ce que le projet

1515 permet d'améliorer cette compétitivité du transport en commun? Ce sont les arguments qu'on
tente de faire valoir auprès du ministère des Transports, d'ailleurs, que s'il y a une part de
marché, bon, relativement faible comme celle qu'on a présentement pour les transports
collectifs, c'est parce qu'ils ne sont pas concurrentiels avec la voiture personnelle, avec
l'automobile individuelle. Alors est-ce que ce projet-là va aider à infléchir ces tendances-là?

1520 On n'est pas d'avis, compte tenu de la présentation qui a été faite du projet, que ça va
permettre d'assurer une meilleure compétitivité du transport collectif, parce qu'on a mentionné
précédemment que c'était une dimension essentielle de la performance de mobilité pour le
système de transport, et que ça doit aller plus loin que la définition classique d'une voie de
service, c'est-à-dire la fluidité de la circulation puis la vitesse des déplacements.

1525 Pendant longtemps en Amérique du Nord, c'est la notion qui a été retenue pour le
développement des infrastructures routières.

1530 C'est la raison pour laquelle on croit que le projet à ce stade-ci est vraisemblablement
prématuré et que pour en comprendre l'utilité à plus long terme, on devrait d'abord voir
l'exercice que le Ministère a suspendu. Bon, en fait, c'est le gouvernement qui a suspendu cet
exercice-là en 96 mais il y a une telle démarche qui est en cours et on devrait d'abord
compléter cette démarche-là pour la région métropolitaine. Au moins, on aurait un plan du
système puis des réseaux de transport sur une période de 25 ans. À ce moment-là, ça
1535 faciliterait certainement la tâche de planification pour un grand nombre d'intervenants et, bon,
vous ne seriez pas aujourd'hui dans cette situation-là d'urgence d'avoir à étudier un projet
particulier dont on doit absolument prendre des liens en considération avec l'ensemble du
système de transport métropolitain pour en faire une appréciation plus adéquate.

1540 Alors on pense, Monsieur le président, que ça fait un peu le tour de la question de
notre point vue à nous. Évidemment, vous avez accès à d'autres points de vue ici que le nôtre
et pour vous faire une bonne idée des avantages, des inconvénients de ce projet-là et en vue
d'en déterminer l'opportunité ou non.

1545 Alors je vous remercie de votre attention.

LE PRÉSIDENT :

1550 Merci pour votre présentation. Première question que j'aurais pour vous, bon, vous faites allusion au Plan de transport métropolitain multimodale, est-ce que vous pouvez nous donner des précisions sur ce plan de transport là?

M. NORMAND PARISIEN :

1555 Bien en fait, il s'agit d'un exercice qui va au-delà d'un plan stratégique de développement, mais le Plan de transport prend en considération l'ensemble de la dynamique de l'économie métropolitaine, la croissance de la population également et les aspects, bon, au-delà des aspects purement économiques, il y a les aspects énergétiques et environnementaux aussi.

1560 Puis les questions qui touchent l'aménagement du territoire, parce qu'on ne s'est pas penché, il y a une problématique qu'on n'a pas approfondie ici à savoir, bon, l'étalement urbain; est-ce que ce projet-là contribue ou pas à l'étalement urbain? On ne peut pas répondre à cette question-là et, pour nous, le Plan de transport lui-même permet de déterminer les facteurs susceptibles de déterminer les besoins de mobilité, vous voyez. Et un
1565 Plan de transport, pourquoi un Plan de transport intégré des personnes et des marchandises? Parce qu'il y a un certain nombre d'infrastructures qui servent à la fois au déplacement des personnes et au déplacement des marchandises.

1570 Et pourquoi insister sur les transports collectifs plus particulièrement pour les périodes de pointe? C'est qu'il y a une surutilisation importante des infrastructures à ce niveau-là aux heures de pointes et il y a des questions comme des déplacements du camionnage, bon, il y a tout un débat là-dessus. Est-ce qu'on devrait laisser circuler les camions pas aux heures de pointe? Bon, la route appartient à tout le monde de notre point de vue et pourquoi les camions devraient moins avoir accès aux réseaux routiers que des conducteurs seuls? C'est une
1575 question qui se pose. Et quelle est la contribution de ces déplacements-là à la performance de l'économie? Eh bien, c'est clair que pour nous on ne veut pas établir de préférence entre le camionneur ou le conducteur solo parce qu'on doit d'abord comprendre la contribution de ces déplacements à la croissance économique, et on ne sait pas dans quelle mesure que le fait de contribuer à subventionner la mobilité individuelle, ça va porter des retombées
1580 économiques pour la région métropolitaine ou même pour l'économie nationale, mais les contribuables seraient tous mis à contribution, finalement.

1585 Alors vous voyez un peu la nécessité de prendre en considération la planification intégrée des transports pour une région métropolitaine comme celle de Montréal.

 Bon. Parce qu'en fait, c'est un désagrément de passer plusieurs heures dans la circulation dans une semaine, mais est-ce que ça affecte d'avantage l'économie quand un

1590 résidant de la couronne nord qui vient travailler à Montréal et qui s'en retourne, il peut perdre beaucoup de temps dans ses déplacements? Ça affecte nécessairement sa qualité de vie. Mais est-ce qu'on doit subventionner l'amélioration de cette qualité de vie? Et il y a fort à parier d'ailleurs que la contribution du péage ne va pas permettre de financer la construction de cette infrastructure-là, si on tient compte des accès routiers du pont lui-même.

1595 Bon, je ne sais pas si vous avez eu l'information pour le pourcentage d'autofinancement mais ça reste relativement faible par rapport aux coûts de réalisation de l'infrastructure.

LE PRÉSIDENT :

1600 Concernant ce point-là, le ministère des Transports n'a pas osé s'aventurer sur un pourcentage qu'ils anticipaient. J'imagine qu'ils ont des scénarios, ils doivent avoir des attentes à ce chapitre-là, mais on ne les connaît pas exactement. C'est certain que la problématique de l'utilisateur-payeur devient de plus en plus au goût du jour, effectivement. Tout à l'heure, on avait des citations même au États-Unis dans lesquelles on veut essayer de dire, parce que vous avez fait allusion tout à l'heure au fait que le transport était largement subventionné au Etats-Unis, mais il semble y avoir un revirement de tendance. Dans le cas, on dit maintenant : bien peut-être que des problèmes de transport qu'on a au États-Unis c'est parce que les transports étaient subventionnés et non assumés, que les coûts n'étaient pas assumés par les usagers.

1610 Donc j'ai fait des lectures un peu dans ce sens-là où il y avait des endroits, des « blogs », disons, sur Internet où des gens font des réflexions de ce type-là, effectivement, de cesser de subventionner le transport et plutôt d'imputer des coûts aux usagers, que ce soit l'automobiliste ou le camion. Donc je ne sais pas à quoi ça va aboutir effectivement ultimement comme mode de gestion dans le transport en Amérique du Nord, on verra bien, en tout cas qu'est-ce qu'il va arriver sur cet aspect-là.

1615 Je vais revenir encore sur votre Plan de transport métropolitain multimodal. Donc ça c'est une définition de votre crue, ça, cette proposition-là?

M. NORMAND PARISIEN :

1625 Non, mais c'est ce qu'on trouve de plus en plus dans la littérature américaine, cette planification. On l'a retrouve d'abord dans la loi de 1991 sur l'efficacité des transports c'est « The Intermodal Surface Transportation Efficiency Act of 1991 » qui a été remplacé par T21 en 98 « Transportation Equity Act » qui a été reconduit, là. C'est à toutes les périodes de cinq, six ans, c'est « The Lus Legacy for Users Transportation Equity Act » qui vient d'être reconduit, au Congrès, pour une période de six ans, là.

1630 Et on parle beaucoup d'une approche intermodale et en prenant en considération non
seulement les déplacements motorisés mais tous les déplacements non motorisés dits
vernaculaires là, la marche, le vélo et faire en sorte qu'il y a des améliorations dans le
système qui ne soient pas seulement au niveau de l'infrastructure elle-même mais au niveau
de son intégration avec le milieu ambiant.

1635 Il y a un certain nombre d'États qui bénéficient de programmes pour améliorer tous
les espaces piétonniers, les pistes cyclables, des nouveaux projets de tramway par exemple
et, en fait, une meilleure insertion des infrastructures routières avec le milieu urbain.

1640 On sait que les impacts environnementaux du réseau routier américain ce n'est pas
tant entre les grandes villes que dans leur interface avec les villes elles-mêmes et c'est là où
est concentré 20% du réseau.

1645 Alors une planification multimodale ferait en sorte d'intégrer l'ensemble des
déplacements à l'intérieur des projets et non pas de les considérer de façon ad hoc comme
c'est le cas actuellement. Et, bon, même s'il y a des gens qui trouvent que ça ne va pas assez
loin, depuis 14 ans les États-Unis ont connu une certaine révolution en termes de planification
des transports grâce à cette approche multimodale. Mais on parle d'une culture intermodale
où on intègre les modes et d'une planification multimodale dans l'élaboration des projets.

1650 Mais ce n'est pas ce qu'on a vu ici parce que notre transport en commun est
marginalisé. Sur le pont, il n'y a pas d'emprise pour le transport collectif et on pense que s'il
n'y a pas une voie centrale, un peu comme c'est le cas pour le pont Champlain où le ministère
des Transports a réussi depuis 1977 à assurer, à même une voie de circulation, de déplacer
1655 autant de personnes que sur trois autres voies régulières de circulation.

On imagine l'impact ici mais le Ministère doit lui-même, parce que si c'est une
commande du gouvernement qu'il a reçue, mais il ne peut pas assurer qu'il y a, bon,
forcément un volume suffisant sur 24 heures pour justifier l'accélération de ce projet-là.

1660 Alors pour nous c'est ça. L'enjeu ici de l'intermodalité et d'une planification
multimodale c'est qu'on ne prenne pas en considération seulement les déplacements
motorisés ou les véhicules routiers.

LE PRÉSIDENT :

1665

Bon, c'est ça. Effectivement, le fond de l'histoire, j'imagine, on le saurait, la vérité, que dans l'hypothèse où, j'ai l'impression, que, bon, le Ministère irait en appel d'offres et si par exemple il n'y a pas de proposition satisfaisante de la part d'éventuels concessionnaires bon, bien ça veut dire que, là, il y aurait une remise en question du projet. J'ai l'impression que les

1670

concessionnaires vont vouloir avoir des garanties en soumissionnant. Si les incertitudes sont trop élevées, bien ça veut dire que les soumissions vont à ce moment-là être à la hauteur des incertitudes que ces gens-là vont relever. Je pense qu'on peut s'attendre aussi de ce côté-là à des réflexes de protection de la part d'éventuels soumissionnaires.

1675

Mais ça nous met toujours en perspective le fait aussi que lorsque j'ai lu le rapport du BAPE sur Notre-Dame, la rue Notre-Dame ou sur le rapport du BAPE sur la 30 aussi, c'est certain qu'un autre des problèmes qu'on voit c'est qu'il y a une remise encore en question. Bon, les gens arrivent, et je pense que c'est méritoire, les gens font beaucoup d'efforts pour venir s'exprimer devant les commissions et faire des propositions constructives, globales, des alternatives, des choses comme ça, des projets connexes mais par contre quand je regarde ça, j'ai l'impression qu'il y a une redondance; les gens font des efforts à plusieurs reprises dans certaines commissions qui ont le mandat fragmenté par rapport à la vue d'ensemble. Et on s'aperçoit qu'il y a énormément d'énergie mise dans ces aspects-là, donc les gens arrivent et ils veulent parler de d'autres choses que de la 25 ou ils veulent parler de d'autres choses que la rue Notre-Dame et ça vient difficile parce que le mandat porte sur une route et ne porte pas des plans de transport en commun versus la route, ou des plans multimodaux comme vous dites.

1680

1685

1690

C'est certain que d'après moi, ça m'apparaît quand même capital, essentiel. Bon, là Montréal va débiter une consultation pour son plan de transport montréalais mais on s'aperçoit probablement qu'il faudrait plus que ça, parce qu'à un moment donné Montréal va arriver à la rivière des Prairies, bon, bien je fais quoi après? Bien, là, c'est une autre municipalité. Ou je vais arriver au fleuve du Saint-Laurent, je fais quoi? Parce que je m'aperçois que mes ponts s'en vont ailleurs mais, là, je n'ai pas les acteurs ou la collaboration des autres villes pour faire mon plan de transport.

1695

1700

Donc j'ai l'impression que Montréal va, tôt ou tard dans son exercice, se buter à ses frontières géographiques par rapport à l'ensemble de l'agglomération. Donc il y a une urgence ou, en tout cas, un besoin qu'il y ait une consultation, d'après moi, élargie qui aurait peut-être, dans le sens que vous le dites là, en vue de faire un plan de transport métropolitain multimodal. Je pense qu'il doit y avoir un besoin à ce niveau-là, je conviens de ça avec vous.

Oui. Monsieur Dufour.

1705

M. JULES DUFOUR, commissaire :

Oui, merci Monsieur le président, merci Monsieur Parisien. J'aimerais peut-être vous demander de préciser pour ce qui est de la première condition : « Mise en place d'une voie réservée au transport en commun et au covoiturage au centre du pont de l'autoroute 25 ».

1710

Est-ce que vous préconisez également – vous proposez trois voies, en fait, sur l'autoroute 25 parce qu'on ne voit pas comment il y aurait seulement une voie réservée sur le pont mais il n'y en aurait pas sur l'autoroute comme telle. Est-ce que ce serait à compléter à ce moment-là ici? En tout cas, j'imagine que c'est un peu ça votre idée?

1715

M. NORMAND PARISIEN :

Bien en fait on pense que ce n'est pas du tout urgent que la réalisation de ce projet-là de construction du pont mais s'il devait, malgré que ce n'est pas à nous qu'il appartient de décider ça, mais s'il devait être décidé au niveau gouvernemental d'aller de l'avant, c'est clair qu'on doit faire en sorte qu'il y ait une compétitivité importante pour le transport en commun vis-à-vis de l'automobile personnelle.

1720

Alors Monsieur le président, vous avez mentionné tantôt que cette notion qui est croissante du principe d'utilisateur-payeur, ça permet d'internaliser une partie des coûts externes qu'on retrouve avec l'amélioration de la mobilité individuelle, mais pour nous c'est certain que ça pose le défi pour le promoteur d'assurer un niveau de recettes à l'exploitant privé et c'est clair que si le transport en commun est aussi concurrentiel, ça va affecter les recettes d'un exploitant éventuel, mais c'est la responsabilité du gouvernement de compenser ce manque à gagner puisque si on veut atteindre des objectifs d'efficacité dans le système de transport, bien on n'a pas le choix d'assurer une priorité au transport collectif. Et le but de cette proposition-là pour nous n'est pas tant de restreindre cette possibilité que les gens ont de se déplacer, mais c'est qu'ils doivent le plus possible en assumer les coûts.

1725

1730

Or, on n'est pas très optimiste là-dessus parce qu'on le voit au États-Unis, chez nous, les transports, ce n'est pas rentable et c'est un équilibre difficile à trouver entre une performance économique vigoureuse et une meilleure protection de l'environnement et du milieu de vie, c'est un équilibre qui n'est pas facile à trouver. Mais en même temps on pense qu'il y a toute la question des finances publiques qu'il faut prendre en considération et s'il faut, de toute façon, subventionner ce projet-là, et bien pourquoi pas en maximiser les avantages collectifs, vous comprenez?

1735

1740

1745

C'est pourquoi, pour nous, la priorité au transport collectif sur une telle infrastructure devrait être assurée par le gouvernement. Ce n'est pas l'exploitant qui va prendre cette décision-là et il va se contenter de percevoir les recettes qu'on l'habilite à recueillir pour ce projet.

1750

Alors à ce moment-là, pour nous, c'est une condition essentielle si le projet doit se réaliser. Puis peut-être qu'on va réaliser assez rapidement que trois voies c'est peut-être trop. Et deux voies par direction pour ce pont-là pourraient suffire même si pour nous ce n'est pas un projet qui est urgent dans les prochaines années là.

1755

M. JULES DUFOUR, commissaire :

D'accord, merci. Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

Alors nous vous remercions pour votre témoignage.

1760

M. NORMAND PARIISIEN :

De rien, merci de votre attention, Monsieur le président et commissaires, au revoir.

1765

LE PRÉSIDENT :

Merci. Les prochains inscrits sont les Chambre de commerce Montréal-Nord, Chambre de commerce de l'Est de l'île de Montréal et la Chambre de commerce et d'industries de Laval. Alors ils nous avaient dit qu'ils n'étaient pas capables d'être là avant 16 h, donc nous avons quelques minutes avant que les gens se présentent pour 16 h.

1770

Dans l'entre fait, ici, j'ai reçu une demande de rectification de la part du ministère des Transports et de l'AMT, donc je pourrais en profiter immédiatement pour faire avancer monsieur Daniel Dorais du MTQ pour nous éclaircir au sujet de cette demande de rectification.

1775

M. DANIEL DORAIS :

1780

Monsieur le président, c'est tout simplement pour vous mentionner que nous ne sommes pas d'accord avec les chiffres présentés par le CRE de Montréal et à cet effet-là, pour les alternatives de transport, nous allons rectifier par écrit ces derniers, après vérification auprès de nos partenaires dans la région de Montréal.

LE PRÉSIDENT :

1785 Donc une rectification par écrit sur les chiffres, des statistiques...

M. DANIEL DORAIS :

Présentés par le CRE de Montréal concernant les alternatives.

1790

LE PRÉSIDENT :

Des statistiques et des chiffres présentés par le CRE de Montréal. Donc vous escomptez faire parvenir ça à l'attention de la Commission à quel moment?

1795

M. DANIEL DORAIS :

Dans la semaine qui vient. Nous allons faire une analyse, une consultation et donnez-nous le temps nécessaire on va vous le faire parvenir un commentaire écrit là-dessus.

1800

LE PRÉSIDENT :

O.K. On peut penser d'ici trois, quatre jours, ce serait ça?

1805

M. DANIEL DORAIS :

Oui, ça va aller.

LE PRÉSIDENT :

1810

O.K. Merci. Alors nous allons refaire une petite pause et donc j'invite les gens à reprendre du café s'il y en a encore, pas trop de café quand même.

SUSPENSION DE LA SÉANCE

1815

REPRISE DE LA SÉANCE

LE PRÉSIDENT :

1820

Alors sans plus tarder je vais vous céder la parole immédiatement. Alors bonjour Messieurs, et s'il vous plaît vous présenter et si vous parlez à tour de rôle, cherchez à vous identifier pour permettre à la personne qui fait les transcriptions de ne pas être mélanger les interventions, s'il vous plaît. Alors je vous laisse la parole.

1825

M. ROBERT LEFEBVRE :

1830 Merci beaucoup, Monsieur le commissaire. Je suis Robert Lefebvre, je suis l'ancien président de la Chambre de commerce et président du comité de transport et gouverneur à la Chambre d'industrie et de commerce de Laval et je suis accompagné par messieurs Martin Laroche, président de la Chambre et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal et de Monsieur Martin Saint-Pierre, directeur général de la Chambre de commerce de l'industrie de Montréal-Nord.

1835 Les trois Chambres de commerce et d'industrie de Laval, de L'Est de l'île de Montréal et Montréal-Nord ont choisi de présenter ensemble leur mémoire puisque plusieurs points communs s'y retrouvent. Je débiterai donc la présentation des principaux points puis les deux autres chambres iront de leurs commentaires plus locaux.

1840 D'entrée de jeu, il nous importe de vous livrer aujourd'hui quatre grands messages. Les chambres de commerce et d'industrie de Laval, Montréal-Nord et de l'Est de l'île de Montréal unissent la voix de leurs membres, représentant quelque 3 000 gens d'affaires, en faveur du prolongement de l'autoroute 25 entre le boulevard Henri-Bourassa à Montréal et l'autoroute 440 à Laval.

1845 Le prolongement de l'autoroute 25 permettra de maintenir voir même améliorer la position concurrentielle de l'agglomération métropolitaine face à la demande croissante de l'approvisionnement en temps réel. Si aucune action n'est posée, les estimations démographiques et économiques permettent de prédire la détérioration de la situation.

1850 Selon le modèle retenu de partenaires public/privé, ce sont les utilisateurs qui paieront en majeure partie les investissements requis et les membres des Chambres de commerce se sont montrés ouverts à une tarification raisonnable d'utilisation. C'est une nouvelle façon d'innover dans le financement des travaux publics d'infrastructures majeures.

1855 Le parachèvement de l'autoroute 25 n'est pas un nouveau lien routier en devenir, c'est l'aménagement d'un tronçon d'une autoroute inachevée dont une partie au nord et une autre au sud sont déjà construites. Ceci étant dit, nous entrons maintenant dans le vif du sujet avec les raisons pour lesquelles nous nous engageons positivement envers ce projet.

1860 (L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase à la page 2 : « La Chambre de commerce (...)

Fin de la phrase à la page 12 : « (...) vers les transports collectifs. »

1865 Je vais maintenant laisser la parole à mon confrère de la Chambre de Montréal-Nord pour la suite. Merci.

M. MARTIN SAINT-PIERRE :

1870 Merci, Monsieur le président, Messieurs les commissaires, merci de nous donner la possibilité de nous faire entendre aujourd'hui et de présenter notre position.

1875 Rapidement, pour ce qui est des enjeux locaux, évidemment on ne pouvait pas passer à coté de cette opportunité-là qu'on avait de se faire entendre et de repositionner et surtout de rappeler encore une fois quelles étaient les intentions et quel était le sujet d'actualité auquel on travail depuis de nombreuses années, autant dans l'arrondissement de Montréal-Nord que dans l'ancienne ville de Montréal-Nord et dans l'arrondissement de Montréal-Nord que dans l'Est de Montréal.

1880 Forte de ses quelques 300 membres, la Chambre de commerce et d'industrie Montréal-Nord a pour objectif de regrouper des personnes, des gens d'affaires du milieu afin de promouvoir, développer et défendre leurs intérêts collectifs.

1885 En tant que catalyseur socio-économique et porte-parole de la communauté d'affaires de son arrondissement, la Chambre de commerce se devait d'appuyer la concrétisation de projets d'envergure et structurants et c'est une de ces façons-là où on a trouvé la possibilité de le faire, en s'associant avec les deux autres Chambres de commerce d'importance, pour parler d'une seule voix aujourd'hui en faveur du pont de la 25.

1890 (L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase à la page 3 : « (...) la Chambre de commerce... »

Fin de la phrase à la page 3 : « (...) ou les coûts de construction. »

1895 Donc on trouvait évidemment que ce projet du pont, du parachèvement de l'autoroute 25 était un projet indispensable, tant au niveau du démarchage des entreprises, c'est-à-dire d'attirer de nouvelles entreprises sur le territoire et évidemment sur tout le territoire de l'Est de Montréal.

1900 Montréal-Nord c'est quelque 2 200 entreprises et de ce grand nombre on peut compter environ un 1 000 entreprises manufacturières et industrielles, donc qui ont beaucoup de transport de marchandises à faire et ce n'est pas d'hier qu'ils discutent de la pertinence et de la volonté de voir les instances politiques se positionner en faveur du parachèvement de l'autoroute 25.

1905 L'enjeu principal du développement économique de Montréal-Nord et de l'agglomération métropolitaine est fort simple, on considère que le prolongement de l'autoroute 25 comme l'enjeu majeur du développement économique de l'Est de l'agglomération métropolitaine.

1910

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase à la page 4 : « En 2004, la Chambre a appuyé... »

Fin de la phrase à la page 4 « (...) l'autoroute 25 jusqu'à Laval. »

1915

Et je suis persuadé que les élus de l'arrondissement de Montréal-Nord qui vont venir vous présenter leur position vont abonder dans le même sens que la Chambre de commerce de Montréal-Nord.

1920

Peut-être juste à titre d'exemple au niveau de la desserte commerciale, on entreprend un processus de revitalisation commerciale avec une artère d'importance à Montréal-Nord, qui est la rue Charleroi, et pas plus tard qu'hier on se faisait encore dire par les commerçants le manque de sécurité, la pollution et l'augmentation du trafic qui étaient causés par le fait que Montréal-Nord et ses principales artères étaient considérées comme une voie de contournement de la métropolitaine dû au fait qu'il manque une artère principale qui est le parachèvement de l'autoroute 25.

1925

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

1930

Début de la phrase à la page 5 : « La création d'une grande... »

Fin de la phrase à la page 5 : « (...) du développement des deux îles. »

Donc autant de Montréal que de l'île de Laval.

1935

Les principaux facteurs à considérer, sans nécessairement rentrer dans les détails – monsieur Lefebvre vous en a fait part tout à l'heure. De façon plus locale, on peut parler du réseau de transport qui est déficient, surtout avec les principales artères telles Henri-Bourassa, le boulevard Pie-IX et le pont Pie-IX, qui est le seul accès direct de Montréal-Nord et de Montréal à Laval, le boulevard Gouin et des rues plus commerciales qui est la rue D'Amos et la rue Charleroi que je vous ai parlé il y a quelques instants.

1940

Deuxième facteur majeur, le déversement du trafic de transit dans les voies secondaires comme je l'ai mentionné.

1945

Les axes routiers principaux et secondaires reçoivent la circulation de transit en période de pointe. Juste à titre d'exemple, selon les données du ministère des Transports du Québec, sans le prolongement de l'autoroute 25, les débits de circulations à la période de pointe en 2016 sur le boulevard Henri-Bourassa sur les deux directions donc est-ouest seront d'approximativement de 12 390 véhicules.

1950 Sur le pont Pie-IX, donc en direction sud, de 15 360 véhicules et pour le boulevard Pie-IX, toujours en direction sud, on parle de 5 500 véhicules évidemment par jour en période de pointe.

1955 Donc, on peut penser que plus on va avancer dans le temps et plus on va avancer en année que le problème va s'accroître s'il n'y a pas réparation. Et une des seules façons qu'on pense qu'il y ait réparation, c'est le parachèvement de l'autoroute.

1960 Un autre point important, un autre facteur important est le recrutement difficile de main-d'œuvre. Avec les quelques 2 200 entreprises que nous avons à Montréal-Nord, il y a beaucoup de pénurie de main-d'œuvre dans le secteur manufacturier et industriel et le fait qu'on soit un peu, Montréal-Nord, isolés du reste de Montréal et de la région nord, autant Laval que de Lanaudière, fait en sorte qu'on a une problématique assez criante d'un recrutement d'une main-d'œuvre. Et on ne parle même pas d'une main-d'œuvre qualifiée mais on parle d'une main d'œuvre vraiment « at large » donc le problème est encore
1965 beaucoup plus criant à Montréal-Nord.

Évidemment, ce qui fait en sorte que comme autre facteur négatif on peut penser évidemment que le pont Pie-IX est surchargé, et il est même le troisième en importance en valeur absolue pour la traversée des véhicules lourds entre Montréal et Laval. Et évidemment,
1970 la détérioration accélérée des voies urbaines que je vous ai parlé précédemment.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase à la page 8 : « Des retombées économiques (...) »

1975 **Fin de la phrase à la page 8 « (...) existantes ou futures... »**

Comme je le disais tout à l'heure, où on a un problème criant de démarchage, en plus d'avoir à confronter le manque de terrains disponibles, on est confrontés avec une problématique encore plus grande qui est hors de notre contrôle où l'accessibilité est limitée à l'arrondissement.
1980

Une conséquence positive sur le développement domiciliaire, donc évidemment par des artères commerciales et résidentielles tout particulièrement Henri-Bourassa, Léger, le Boulevard Pie-IX à un certain secteur, la rue Charlevoix et la rue d'Amos, évidemment qui est considérée en ce moment comme une voie de contournement et de transit, autant pour la circulation que pour le transport lourd de marchandises, évidemment ça va être un bienfait absolument très, très positif que ces autos-là et que ces véhicules-là puissent s'orienter ailleurs que dans les artères urbaines.
1985

1990 Donc peut-être juste en concluant.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase à la page 13 : « Montréal-Nord désire... »

1995

Fin de la phrase à la page 13 : « (...) d'amélioration du réseau autoroutier. »

Donc, je laisse maintenant la parole à Martin Laroche qui est le président de la Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal.

2000

M. MARTIN LAROCHE :

Bonjour. Alors je vais vous présenter les points importants qui concernent notre territoire au niveau de l'Est de l'île de Montréal. Juste avant de débiter, peut-être vous présenter un peu ce qu'est le territoire de la Chambre de l'Est.

2005

Le territoire de la Chambre de l'Est de l'île de Montréal comprend tout ce qui est localisé à l'Est du boulevard Saint-Laurent jusqu'à la pointe de l'île et ce, de la rivière des Prairies jusqu'au fleuve Saint-Laurent.

2010

Donc elle est forte d'un membership de plus de 1 200 membres, ce qui lui confère un caractère représentatif du milieu ainsi qu'une dimension régionale. Elle réunit la grande majorité des décideurs de l'Est et a pour objectif de mettre en valeur les richesses et les ressources caractérisant son territoire. La Chambre joue un rôle prépondérant afin de défendre les intérêts de l'Est de l'île de Montréal.

2015

Notre intérêt dans ce dossier, il est assez évident.

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

2020

Début de la phrase à la page 3 : « Nous estimons d'entrée de jeu... »

Fin de la phrase à la page 4 : « (...) lignes de transport en commun. »

Dans l'Est, on a uniquement la Métropolitaine d'est en ouest, aucun train de banlieue et on a deux lignes de métro inachevées. Alors si vous regardez ce qui se passe du côté nord, ouest et sud il y a au moins le double et le triple de ces éléments-là qu'on y retrouve.

2025

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase à la page 5 : « D'ailleurs, en décembre 2002... »

Fin de la phrase à la page 5 : « (...) prolongement de l'autoroute 25. »

2030

Monsieur Lefebvre a bien expliqué l'importance du prolongement de la 25 comme voie de contournement dans le grand Montréal, alors nous adhérons complètement, entièrement à ce qu'il a mentionné à ce sujet-là.

2035

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase à la page 5 : « Il nous semble assuré... »

Fin de la phrase à la page 5 : « (...) l'ouest de l'île. »

2040

Actuellement les entreprises dans l'Est, quand la métropolitaine est congestionnée, ils n'ont plus d'autres solutions pour sortir de l'île, alors que la 25 permettrait d'aller vers le nord utiliser la 440 et la 640 pour aller soit vers l'Est ou la 440 et la 13 pour aller vers l'ouest. Nos membres nous ont fait part de cette préoccupation importante.

2045

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase à la page 5 : « Il y a d'ailleurs plus de 30 ans... »

Fin de la phrase à la page 5 : « (...) depuis plus d'une génération. »

2050

Donc, dans l'Est, on ne parle pas d'un projet qui vient, d'un projet routier qui vient s'ajouter à quelque chose de déjà de suffisant ou d'adéquat, c'est tout simplement une mise à niveau; arriver à quelque chose de suffisant pour que l'Est se développe.

2055

Pour l'agglomération métropolitaine, encore là je ne voudrais pas m'étendre beaucoup, monsieur Lefebvre en a beaucoup discuté.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase à la page 6 : « Nous ne pouvons qu'être... »

2060

Fin de la phrase à la page 6 : « (...) d'être négligés à cet égard. »

Au niveau du transport des marchandises, alors également on rejoint entièrement ce que mes deux confrères ont mentionné comme quoi la 25 est tout à fait pertinente pour le transport des marchandises.

2065 Chez nous, la contribution de l'industrie du camionnage est particulièrement significative car notre région possède une base manufacturière très importante. L'absence de voie de contournement, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, place donc l'ensemble de nos entreprises dans une position désavantageuse. On pourra même parler dans certains cas de mise en otage. Quand les camions ne peuvent pas se déplacer, je pense qu'on en a eu un bel exemple ce matin, quand la métropolitaine est complètement congestionnée les entreprises de l'Est sont prises, elles ne peuvent plus bouger.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

2075 **Début de la phrase à la page 8 : « Pour le transport des personnes... »**

Fin de la phrase à la page 9 : « (...) depuis le milieu des années 70. »

De plus, des centaines de travailleurs de Montréal vont œuvrer sur ce projet de construction.

2080

Un élément sur lequel j'aimerais insister, c'est la question de développement durable.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

2085 **Début de la phrase à la page 10 : « Plusieurs tendances expriment... »**

Fin de la phrase à la page 11 : « (...) de la couronne nord. »

2090 Notamment, il y avait un programme qui existait – le programme Revisol depuis cinq, six ans – qui permettait de diminuer de 50% les coûts de réhabilitation des terrains et ce programme actuellement n'est pas reconduit, les demandes ont cessé d'être acceptées en mars 2005 et on considère que c'est urgent d'arriver avec un nouveau programme à ce niveau.

Une conclusion à notre mémoire.

2095

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase à la page 12 : « La question du transport (...) »

Fin de la phrase à la page 13 « (...) mieux adaptés et plus performants. »

2100

Alors je vous remercie.

M. ROBERT LEFEBVRE :

Juste en conclusion à notre approche.

2105

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Début de la phrase à la page 14 : « La communauté métropolitaine... »

Fin de la lecture du mémoire.

2110

Je vous remercie beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

2115

Alors merci Messieurs pour votre mémoire. Bien entendu nous avons quelques questions. Je débiterais tout d'abord avec la question du camionnage, les trois mémoires que vous avez présentés, bien entendu traitent des aspects du camionnage et on a pu voir aussi, en première partie d'audience, il y avait des questions des participants sur l'achalandage prévisible dans le futur, dans le secteur, disons, dans un axe est-ouest qui couvre Laval vers

2120

Longueuil en passant par le pont de la 25.

De ce coté là, est-ce que vous avez, de votre coté, indépendamment, est-ce que vous avez des statistiques fiables ou des données ou des références que vous pourriez nous présenter sur le camionnage ou l'intensité du camionnage, est-ce que vous avez des documents là-dessus?

2125

M. MARTIN SAINT-PIERRE :

2130

Bien durant que monsieur Lefebvre répond, je peux au moins parler pour ce qui est de Montréal-Nord, c'est très significatif; j'en ai parlé tout à l'heure dans mon exposé. La principale problématique qu'on vit c'est vraiment le déversement du flot de circulation dans la trame urbaine.

2135

Donc, des artères commerciales et des artères résidentielles qui servent de voies de contournement du transport de marchandises. Donc, autant sur le boulevard Pie-IX que sur le boulevard Henri-Bourassa, c'est ce qui cause le principal problème et le fait de l'augmentation de la circulation entraîne automatiquement une augmentation de la pollution aussi également.

Et je laisserais peut-être monsieur Lefebvre compléter.

2140 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Lefebvre?

2145 **M. ROBERT LEFEBVRE :**

Oui. C'est juste au niveau, en ce qui concerne l'augmentation de la progression des activités de plus de 30% au niveau de l'industrie du camionnage d'ici 2015, vous pourrez voir dans la note 1 « La Commission Nicolet sur la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud appuie ce constat » et l'information vient de cette note 1.

2150

LE PRÉSIDENT :

2155 Mais d'un autre côté, vous n'avez pas d'enquête par exemple auprès de vos membres en disant, bon, on estime le besoin en camionnage, par exemple, soit vers la couronne nord, des choses comme ça, à tant de véhicules par jour en moyenne. Avez-vous des données, indépendamment du ministère des Transports?

M. ROBERT LEFEBVRE :

2160 Oui, effectivement. Mais écoutez, les statistiques venant du ministère des Transports, et aussi de ce qu'on a eu, font juste corroborer ce qu'on pensait et ce qu'on voit sur le territoire.

LE PRÉSIDENT :

2165

Donc, vous, vous êtes en accord avec les analyses du MTQ?

M. ROBERT LEFEBVRE :

2170 Oui, nous sommes en accord avec les statistiques énoncées dans ce mémoire.

LE PRÉSIDENT :

2175 Très bien. Du côté du tarif raisonnable maintenant; donc j'imagine, encore dans cette optique-là, le tarif raisonnable c'est à l'intention de vos membres, donc transport des marchandises, c'est quoi, vous, un tarif raisonnable pour le camionnage sur le pont de la 25?

M. ROBERT LEFEBVRE :

2180 Écoutez, vous avez entre 1 \$ et 2 \$ qui pourrait être qualifié comme raisonnable au niveau des traversées. Ça c'était ce qui gravitait comme montant lorsqu'on écoutait les gens parler, entre 1 \$ et 2 \$ pour traverser, ça pourrait être qualifié de raisonnable.

LE PRÉSIDENT :

2185 Parce qu'on peut voir, bien entendu, le Ministère a confirmé que ce serait un système électronique donc un système de transpondeur, mais lorsqu'on examine le cas de Toronto, on s'aperçoit qu'un utilisateur occasionnel, c'est-à-dire qui n'est pas muni d'un transpondeur qui s'aventure sur l'autoroute à Toronto, les coûts sont assez élevés, ne serait-ce que parce qu'il se fait prendre en photo, sa plaque d'immatriculation, et là on charge près de 4 \$ – c'est 3,80
2190 \$ de mémoire – de frais pour chaque photo prise. Alors si un utilisateur occasionnel passe dix fois dans le mois, bien il pourrait recevoir une facture disons de 40 \$, simplement les coûts de photos. Il n'a pas encore payé pour passer sur l'autoroute, en plus.

2195 Donc est-ce que ça vous inquiète qu'il y ait un mode par transpondeur ou vous êtes convaincu que les gens ne prendront pas de chance et vos camionneurs, vos entreprises vont s'équiper de transpondeur systématiquement pour ne pas prendre chance?

M. MARTIN LAROCHE :

2200 Si je peux peut-être parler de mon côté, ce qu'il faut comprendre c'est que les Chambres de commerce sont en faveur d'un partenariat public-privé et on pense qu'il est indispensable à ce que le parachèvement de l'autoroute 25 se fasse rapidement, et on pense que c'est le moyen d'y parvenir dans les plus brefs délais.

2205 On a une estimation du ministère des Transports qui évalue le coût de ce parachèvement-là, il faudra voir quelle sera la véritable implication du gouvernement et ce que le côté privé pourra faire, le ou les partenaires privés pourront faire. Mais une chose est sûre, c'est que les membres sont en faveur de ça et ce qu'il faut comprendre c'est que ça sera toujours une alternative et on ne pense pas que le pont de la 25 va régler l'ensemble des
2210 problèmes. Et où il faut vraiment axer la réflexion, c'est que les gens vont avoir quand même une alternative, ils vont pouvoir utiliser d'autres routes s'ils ne veulent pas utiliser le pont de la 25 parce qu'il va y avoir un système de péage. Donc c'est encore une alternative.

LE PRÉSIDENT :

2215 Mais ce que je voulais mettre en lumière, par contre, c'est que pour un utilisateur occasionnel, à ce moment-là il pourrait y avoir un effet dissuasif s'il sait par exemple que pour aller faire une livraison à Laval, disons, puis il vient de Montréal-Est, aller-retour donc c'est 4 \$

2220 la photo, donc on dit que c'est 8 \$ tout de suite la photo, dont 1 \$ de trajet donc aller-retour 2 \$, ça fait 10 \$ plus après ça 2 \$, disons, pour frais d'administration pour envoyer la facture. Donc ça ferait 12 \$ simplement pour aller livrer à Laval, d'un coup sec. Donc la personne va y penser à deux fois, ça veut dire, avant d'utiliser le pont de la 25 et chercherait à contourner.

2225 Donc c'est pour ça que j'essayais de voir, en tout cas, pour que les gens prennent conscience que, oui, pour un utilisateur fréquent donc un transpondeur, ça lui coûterait moins cher, mais pour un utilisateur occasionnel qui n'utiliserait le pont que dans un cas où il y a un embouteillage sur la 40, donc la personne à ce moment-là y penserait à deux fois, d'après moi, à cause des coûts potentiels.

2230 **M. ROBERT LEFEBVRE :**

2235 Je considère, moi, que le pont présentement est une nécessité et même si le gouvernement devait le payer au complet, en ce qui me concerne ça serait une nécessité absolue. Étant donné qu'on connaît, on est très conscient de la rareté des fonds publics et que présentement il y a quelque chose de novateur sur la table dans un partenariat public-privé, je peux comprendre qu'il y a quelque chose de raisonnable comme tarification qui devra être et si, par la suite, il devra être comblé d'un certain manque au niveau du gouvernement, ça serait encore mieux qui si le gouvernement devait le payer lui-même au complet.

2240 Ça c'est ce qu'on voit et on croit aussi que les gens, comme j'ai expliqué dans le mémoire, devront être capables d'avoir un montant qui devra être capable d'être raisonnable, sinon les gens n'iront pas. Et je suis pas mal certain aussi qu'au niveau du transport des marchandises, si vous savez comment ça coûte, du moins les gens qui transportent des marchandises là, rester pris dans les congestions par rapport à une voie où est-ce que ça roule... Écoutez, c'est vraiment, je pense que l'économie est très claire là-dessus aussi.

2245 **LE PRÉSIDENT :**

2250 Donc, dans un cas de congestion, à votre avis, les gens n'hésiteront pas à utiliser le pont même s'il leur coûtait une dizaine de dollars, par exemple, un voyage aller-retour à Laval?

2255 **M. ROBERT LEFEBVRE :**

Oui. Au niveau des transports, je le croirais effectivement qu'il n'y a aucun problème.

M. MARTIN LAROCHE :

On parle d'une tarification raisonnable.

2260 **M. MARTIN SAINT-PIERRE :**

Je suis un peu du même avis aussi. Je pense que les occasionnels, je pense que ça va être beaucoup plus au niveau des utilisateurs, des résidents, qu'eux vont se questionner là, si ça coûte 10 \$, 12 \$. Je pense qu'au niveau du camionnage, sauver 30 minutes vous venez de sauver 50 \$, 100 \$, vous ne vous questionnez pas, là. Vous avez à payer le chauffeur du camion, le camion, lui, quand il ne bouge pas, il n'est pas payant; la marchandise qui est dans le camion, quand elle ne bouge pas, quand elle est prise dans le trafic... Moi, je pense qu'au niveau du transport de marchandise les questions ne se poseront même pas, ils vont le dépenser le 10 \$ pour sauver une demi-heure, une heure.

2270

LE PRÉSIDENT :

Un autre point. Hier, bien entendu, la Ville de Montréal, monsieur Dauphin est venu faire une présentation, donc la position globale de la Ville, disons pour résumer un peu, pour paraphraser un article du Devoir, donc c'était virtuellement que le pont de la 25 était une dernière des priorités de la Ville de Montréal. Votre réaction face à ça, face à la position de la Ville de Montréal dit : « Je ne suis pas opposée au projet mais j'ai pour 10 ans ou 15 ans de projets à faire avant d'en arriver à la 25 », par exemple, c'est quoi votre réaction à ça?

2275

2280 **M. MARTIN LAROCHE :**

À ma connaissance, la Ville de Montréal ne s'est pas opposée au parachèvement de l'autoroute 25 et elle a plutôt priorisé d'autres projets de transport. Donc on ne parle pas d'une fin de non recevoir de la Ville de Montréal. C'est juste qu'ils ont priorisé peut-être d'autres avenues à court, moyen et long terme mais ils sont en faveur, à ma connaissance.

2285

LE PRÉSIDENT :

Mais disons que dans l'Est, la facture totale – il y a un journaliste de La Presse qui s'est risqué à faire sa propre comptabilisation, il parlait de quelque chose de 1,5 G\$ à 2 G\$ de projets, notamment à cause du métro, le prolongement du métro au-delà d'Anjou coûte très, très cher donc ça ce sont d'énormes investissements. On a vu combien de temps que ça a pris pour faire le métro de Laval, on en a parlé pendant je ne sais pas combien, 25 ans peut-être avant que ça se fasse? Donc est-ce que ça vous inquiète, la position, ou ça ne vous inquiète pas la position de la Ville?

2295

M. MARTIN SAINT-PIERRE :

2300 Du tout. Monsieur Laroche en a parlé tout à l'heure, il a parlé du train de l'Est, du train
de banlieue qui réunirait Lanaudière, donc l'Assomption, Repentigny à Montréal et pour aller
au centre ville et on est en faveur de ce projet-là et on le travaille très fortement, et ces deux
projets-là sont complémentaires, ils sont indissociables. Donc, que la Ville de Montréal se
positionne différemment en accentuant davantage sur les projets, ça ne me surprend pas
nécessairement. Mais encore une fois je le répète, ils ne se sont pas opposés au
2305 parachèvement de l'autoroute 25.

LE PRÉSIDENT :

2310 Très bien je vous remercie. Une autre question sur les terrains contaminés – Monsieur
Laroche vous êtes du côté, vous êtes plus familier avec ça – jusqu'à quel point c'est une
problématique la présence, par rapport aux banques de terrains développables dans
Montréal-Est, dans l'Est de Montréal, donc c'est l'essentiel des terrains développables qui
sont contaminés? Est-ce que c'est ça qu'on doit comprendre dans la problématique?

2315 **M. MARTIN LAROCHE :**

Oui, il y a plusieurs terrains dans l'Est de l'île de Montréal qui sont affectés par une
contamination à divers degrés et c'est certain que ça pose une problématique là pour les
entreprises qui veulent s'installer dans l'Est. Donc c'est un coût supplémentaire au
2320 développement d'un terrain, donc c'est certain que ça peut causer un certain désavantage à
l'Est par rapport à des terrains qui peuvent être propres du côté de la Rive-Nord ou du côté de
la Rive-Sud.

2325 Donc c'est pour ça qu'on mentionne que sur une échéance de construction du pont de
la 25, ça ne se fait pas en un an ou deux, la construction du prolongement de la 25, il devra y
avoir des mesures incitatives pour la décontamination des terrains. Et ça je pense qu'on peut
en arriver rapidement à ce genre de programme-là d'ici un an ou deux pour permettre,
justement, parallèlement à la construction du prolongement, avoir des incitatifs pour
décontaminer les terrains dans l'Est et faire en sorte que ce soit une compétition équitable
2330 entre les deux territoires.

LE PRÉSIDENT :

2335 Je voudrais éclaircir un point. Vous parlez aussi du coût des terrains dans l'Est de
Montréal. Dans ma logique de compréhension, souvent des terrains contaminés ça ne vaut
pas un sou parce qu'ils sont trop contaminés. Disons que le terrain vaut 1 million mais ça
coûterait 2 millions pour le décontaminer, donc le terrain à une valeur négative.

Alors dans le cas où vous mentionnez qu'il y a des terrains qui peuvent valoir
plusieurs dollars du pied carré dans Montréal-Est, j'imagine que ces terrains-là qui ont une

2340 bonne valeur, c'est des terrains non contaminés et développables, est-ce que c'est ça que je dois comprendre?

M. MARTIN LAROCHE :

2345 Oui, mais il faut dire aussi que l'adéquation n'est pas... Ce n'est pas parce qu'il y a un coût de décontamination sur un terrain que sa valeur est moindre. Ceux qui vendent des terrains contaminés vont dire : le prix du terrain est de tant, c'est la valeur marchande du terrain dépendant de sa situation et après ça, sur le coût de décontamination, ce n'est pas une déduction, déduction directe à celui qui achète le terrain.

2350 Il y a des négociations à y avoir entre l'acheteur et le vendeur et on est loin d'arriver à dire, je ne sais pas, moi, si c'est 10 \$ du pied carré, la valeur du terrain, et c'est 3 \$ dollars décontaminer, 10 moins 3 font 7. Il y a un jeu qui se fait là et il y a toujours un coût à décontaminer, en surplus de la valeur du terrain.

2355

LE PRÉSIDENT :

2360 Mais d'un autre côté ça veut dire que, si je comprends bien – parce que souvent la valeur d'un terrain se mesure par l'engouement de l'acheteur ou s'il n'y a pas d'acheteurs qui sont prêts à payer, disons 7 \$, ça veut dire que le terrain ne vaut pas 7 \$. Donc qu'est qui explique une situation par exemple qu'à Laval on aurait des terrains à 0,10 \$ où à 1 \$ mais à Montréal on aurait des terrains qui valent 7 \$? De ce que je comprends, moi, normalement c'est dans l'offre et la demande; si ça vaut 7 \$, c'est parce qu'il y a quelqu'un quelque part qui est prêt à payer 7 \$, ou est-ce que c'est parce que c'est un cartel, c'est des gens qui disent :
2365 « Moi, mon terrain, je ne suis pas pressé pour le vendre, c'est 7 \$, c'est à prendre ou à laisser, que je le vende demain matin ou dans 20 ans. » C'est quoi la problématique?

M. MARTIN LAROCHE :

2370 On n'a pas le sentiment dans l'Est qu'il y ait un cartel sur la vente ou l'achat de terrains. Il y a plusieurs terrains disponibles dans l'Est, il se fait du développement actuellement, ça va quand même assez bon train là de ce côté-là. Les gens qui circulent dans l'Est peuvent voir qu'il y a beaucoup de développement de terrains. Et ce qui fait que dans certains cas on va prioriser d'être dans l'Est de l'île de Montréal par rapport à Laval, il y a
2375 toutes sortes de considérations au niveau, bon, de disponibilité de main-d'œuvre... Donc il y a plusieurs facteurs qui avantagent l'Est.

2380 Alors dans l'Est, on est loin de croire qu'une voie rapide vers Laval va faire un exode des entreprises vers Laval. Je pense qu'il y a de la place pour tout le monde, c'est juste qu'il faut qu'il demeure quand même une compétition équitable entre les deux territoires. Et la contamination du terrain, là, ça vient...

LE PRÉSIDENT :

2385 C'est un handicap.

M. MARTIN LAROCHE :

2390 C'est un handicap puis je pense que, ça, on peut arriver facilement à des solutions pour minimiser cet handicap-là.

LE PRÉSIDENT :

2395 C'est ça parce qu'on percevait une prudence, disons, dans votre mémoire par rapport à celui de Laval, c'est ça, je voulais mettre ça en lumière. Oui, Monsieur Lefebvre?

M. ROBERT LEFEBVRE :

2400 Je voudrais juste peut-être pointer que je n'ai jamais senti nulle part que Laval était en compétition avec l'Est de Montréal, au contraire, du moins ce sont des partenaires dans la grande région métropolitaine au niveau du développement. Je dirais que notre compétition est bien plus située sur la Rive-Nord, du moins coin Saint-Jérôme et plus haut ainsi que Rive-Sud, du moins Saint-Jean-sur-Richelieu et autres. Je parle de la grande région métropolitaine vue dans son ensemble.

2405 Je pense qu'on est rendu à un moment où est-ce qu'on doit la regarder dans l'ensemble, non pas juste Montréal, Laval et Rive-Sud mais bien la région de Montréal. Et à ce titre-là il y a un grand détriment – et le pont, en passant, il n'est pas meilleur outil qui peut régler les problèmes qui sont là présentement.

2410 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien, je vous remercie. Monsieur Dufour?

2415 **M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Monsieur le président merci. Merci pour votre mémoire et votre présentation. J'aimerais, puisque vous connaissez très bien toute la dynamique de vos trois Chambres de commerce, vos trois associations de membres, est-ce que vous avez fait une évaluation où

2420 les membres ont fait une évaluation du coût de la congestion actuelle pour les entreprises en particulier, les entreprises manufacturières? Vous avez fait allusion dans Montréal-Nord à 1000 entreprises manufacturières, est-ce que le coût de la congestion a été évalué jusqu'à un certain point? Est-ce que c'est 10% des coûts globaux, est-ce que ça a été évalué, disons, à partir des déplacements additionnels, et cetera? Est-ce que vous avez fait un portrait de ça?

2425 Et à ce moment-là, je poserai une seconde – vous pourrez répondre en même temps – est-ce qu'il y a des entreprises qui ont envisagé de déménager ou qui ont manifesté le désir d'aller ailleurs? Est-ce que ça a empêché certaines entreprises aussi de venir, par exemple, dans Montréal-Est?

2430 **M. MARTIN SAINT-PIERRE :**

2435 Mais ne serait-ce que pour l'évaluation d'un tarif, ce n'est pas nous qui l'avons établi. Il y a la firme Zinc Beauchênes qui l'on fait récemment, je crois que c'est sorti la semaine dernière ou il y a deux semaines au profit de la conférence régionale des élus de Laval, et on estimait en économie de temps et d'argent qui était d'environ 211 millions. Est-ce que c'est 215, est-ce que c'est 210 on peut s'entendre qu'on est dans ces eaux-là et c'est l'économie de temps additionnée à l'économie de distance qui va faire en sorte qu'on va faire une économie d'échelle. Donc ça c'est la première chose.

2440 Et pour ce qui est d'un exemple d'une entreprise évidemment il y en aurait plusieurs. Une qui me vient en tête rapidement, ne serait-ce que pour Montréal-Nord, il y a une entreprise qui est à Anjou prochainement qui doit s'agrandir et ils doivent prendre une décision à savoir si elle va agrandir sur place et il faut penser aussi qu'ils ont un point de service à Saint-Laurent. Donc, ils doivent regrouper leurs activités dans un seul bâtiment, 2445 Montréal-Nord les intéressait dû à la configuration et à l'axe ou les différents axes routiers qui les avantageaient, mais ils ne viendront pas s'ils n'ont pas une assurance qu'il peut y avoir un désengorgement des différentes artères urbaines comme je l'ai mentionné.

2450 Donc évidemment ils se positionnent beaucoup et ils sont en faveur à ce que le parachèvement de l'autoroute 25 se fasse. Et est-ce que ça sera une décision incontournable pour eux? Je vais leur laisser le privilège de répondre mais on peut penser qu'il va y avoir une réflexion très, très importante qui va se faire avant de prendre une décision finale.

2455 **M. JULES DUFOUR, commissaire :**

Alors je vous remercie beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

Alors Messieurs je vous remercie pour vos présentations.

2460

M. MARTIN SAINT-PIERRE :

Merci.

2465 **M. MARTIN LAROCHE :**

Merci.

2470 **M. ROBERT LEFEBVRE :**

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

2475 Alors il est maintenant 17 h 10, alors nous allons mettre fin à la séance de cet après-midi et nous allons poursuivre à 19 h.

2480 En passant aussi, je voudrais faire une petite annonce. Tout à l'heure le ministère des Transports m'a informé au sujet de la rectification qu'il désire faire en relation avec le mémoire du CRE de Montréal, alors le trois, quatre jours ça serait plutôt trois, quatre jours après la fin de la deuxième semaine d'audiences la semaine prochaine. Donc la rectification par écrit du Ministère parviendrait à la Commission dans la semaine, c'est-à-dire après la Saint-Jean Baptiste donc on parle du 27, dans la semaine du 27 juin. Alors pour faire une petite précision à cet effet-là. Aussitôt que la Commission aura reçu cette rectification-là, elle va la diffuser sur son site Internet.

2485

Alors merci et bon dîner.

AJOURNEMENT

2490

* * * * *

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

2495

ET J'AI SIGNÉ :

2500

YOLANDE TEASDALE, s.o.