

**BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES
SUR L'ENVIRONNEMENT**

ÉTAIENT PRÉSENTS : Mme **ANNE-MARIE PARENT**, présidente
M. **PIERRE ANDRÉ**, commissaire

**ENQUÊTE ET AUDIENCE PUBLIQUE SUR LE PROJET
DE PARACHÈVEMENT DE L'AUTOROUTE 19 AVEC VOIES RÉSERVÉES AU TRANSPORT
COLLECTIF À LAVAL ET À BOIS-DES-FILION**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 1

1

Séance tenue le 20 octobre 2014 à 19 h
Hôtel Embassy Plaza
1003, boul. Curé-Labelle, Laval

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 20 OCTOBRE 2014 À 19 H	
MOT DE LA PRÉSIDENTE.....	1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

M. Paul Larocque Maire de la Ville Bois-des-Filion.....	4
Mme Krim Nacera Fédération des clubs de motoneigistes du Québec.....	27
M. Guy Charbonneau MRC Thérèse de Blainville	36
Mme Marlene Cordato Conseil intermunicipal de transport Laurentides (CITL)	46
M. Jean-Marc Robitaille Maire de la Ville de Terrebonne	53
M. Alain Cassista Conseiller pour la Ville de Sainte-Anne-des-Plaines.....	60
M. Ramez Ayoub Maire de Ville de Lorraine	65
M. Roger Hotte Directeur général pour la Conférence régionale des élus des Laurentides	67
M. David De Cotis Pour la Ville de Laval.....	71
M. André Desjardins Coalition pour le parachèvement de l'autoroute 19.....	83

MOT DE LA PRÉSIDENTE

5 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Bienvenue à cette deuxième partie de l'audience publique portant sur le projet de parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées au transport collectif à Laval et à Bois-des-Filion par le ministère des Transports.

10

Je suis Anne-Marie Parent et je préside cette commission d'enquête et d'audience publique qui a la responsabilité de réaliser le mandat confié par le ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

15

Pour ce faire, je suis secondée par le commissaire, Pierre André, de Karim Chami, Yvan Tremblay et Charles Drouin-Lavigne, qui sont analystes, de Renée Poliquin qui est coordonnatrice du secrétariat de la commission ainsi que d'Alexandre Corcoran Tardif qui est le conseiller en communication.

20

Nous sommes également assistés d'une agente de secrétariat, Angéla Perreault, et d'une équipe du centre de services partagés du Québec, composée de Michel Guimond, responsable de l'organisation technique et de la logistique, et de Michel Filteau responsable de la sonorisation.

25

Tous les propos de cette deuxième partie d'audience seront enregistrés et retranscrits par Louise Philibert, sténographe officielle. Les transcriptions des séances de cette deuxième partie seront accessibles dans environ une semaine par accès internet aux centres de consultation dont vous trouverez la liste à l'arrière de la salle et également sur le site web du BAPE.

30

Nous avons tenu, les 22 et 23 septembre derniers, la première partie de l'audience publique qui avait pour objectif d'obtenir l'information nécessaire à une meilleure compréhension du projet et de ses répercussions.

35

Ce soir, nous abordons la deuxième partie de l'audience publique qui a pour but de permettre aux citoyens d'exprimer leur opinion sur le projet, d'émettre des commentaires, de faire des suggestions, ou de proposer des modifications au projet.

40

Le déroulement de la séance de ce soir est le suivant : d'abord, nous demandons aux personnes qui ont fait connaître, avant le 6 octobre dernier, leur intention de faire une présentation et que celle-ci est prévue pour ce soir, de se présenter au secrétariat à l'arrière de la salle si ce n'est pas déjà fait, pour aviser de leur présence afin que l'on puisse respecter l'ordre d'inscription à

l'horaire. Le temps alloué pour chaque présentation est de 15 minutes. Puis la commission d'enquête échangera avec les présentateurs de mémoire afin de préciser leur point de vue, si besoin est.

45 Si le temps nous le permet, les personnes qui veulent présenter leur point de vue verbalement pourront le faire en s'inscrivant au registre à l'arrière de la salle. Ces personnes seront appelées par ordre d'inscription à ce registre et elles disposeront de 10 minutes pour faire leur présentation.

50 Au cours de cette deuxième partie d'audience, le promoteur du projet et les personnes-ressources n'ont pas de rôle particulier à jouer. Ils sont toutefois invités à assister et à prendre connaissance des points de vue exprimés sur le projet.

55 Onze présentations sont prévues à l'horaire de la soirée. Le BAPE a élaboré des règles de participation visant à faciliter la participation de toutes les personnes intéressées. Elles sont disponibles sur le site web du BAPE. Elles sont aussi contenues dans un document disponible à l'accueil. Ces règles de participation portent, notamment, sur le respect du droit d'auteur et sur le respect de la vie privée des personnes. Certaines règles ont trait aux propos qui ne doivent pas, par exemple, être diffamatoires ou injurieux. Je me réserve le droit d'interrompre une présentation
60 qui ne respecterait pas ces règles.

Nous aimerions vous rappeler l'importance de maintenir un climat serein, tel que nous l'avons vécu en première partie d'audience. C'est ainsi qu'aucun propos diffamatoire ou non-respectueux ne sera accepté au cours de l'audience ni aucune manifestation d'approbation ou de désapprobation.
65

Nous vous soulignons que, tout comme le promoteur et les personnes-ressources, vous avez la possibilité de rectifier des faits mentionnés dans le mémoire d'un participant ou dans sa présentation.
70

Ce droit doit servir uniquement à rectifier des faits et non pas se prononcer sur des opinions émises par les autres. Il ne s'agit donc pas de débattre des positions exprimées mais bien de corriger des données erronées.

75 Il peut s'agir, par exemple, de statistiques, de chiffres, de durée, ou de toute autre donnée ou événement précis. Par exemple, si quelqu'un affirme que cette salle peut contenir 225 personnes alors que son permis d'exploitation exprime que le maximum de personnes pouvant y être admises est de 150, on peut alors rectifier ce fait.

80 Pour vous prévaloir de ce droit, vous devez vous inscrire au registre tenu à l'arrière de la
salle. Les personnes qui seront inscrites seront invitées à la fin de la séance à intervenir. Leurs
propos devront être brefs et factuels. Des rectifications pourront aussi se faire par écrit au cours de
la prochaine semaine. La commission d'enquête pourrait, au besoin, demander au promoteur de
85 venir répondre à ces questions après la présentation des mémoires.

85 À la suite de cette deuxième partie de l'audience publique, la commission poursuivra son
enquête. Le cas échéant, les questions supplémentaires de la commission et les réponses
obtenues seront déposées et pourront être consultées par internet au centre de consultation
régionaux et sur le site web du BAPE.

90 La commission d'enquête rédigera son rapport à l'intention du ministre du Développement
durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Ce rapport fera état
de vos préoccupations et de vos opinions ainsi que des constatations et de l'analyse de la
commission concernant le projet à l'étude.

95 Le rapport sera remis au ministre au plus tard le 14 janvier 2015. Par la suite, le ministre
disposera de 60 jours pour le rendre public.

100 Parallèlement à cette partie publique, le ministère du Développement durable, de
l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques procède à sa propre analyse
environnementale. C'est à la lumière de ces deux rapports que le ministre fera ses
recommandations au Conseil des ministres. La décision d'autoriser ou non le projet et selon
quelles conditions appartient au Conseil des ministres.

105 Les documents déposés au cours de l'audience et les transcriptions sont et seront
disponibles dans les centres de consultation ainsi que sur le site web du BAPE. L'adresse des
centres est disponible à l'arrière de la salle. Dans les prochaines semaines, toute nouvelle
information obtenue par la commission d'enquête sera rendue publique et accessible à la
consultation publique.

110 Nous tenons à souligner que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement s'est
muni d'une Déclaration de services aux citoyens et que l'organisme met à votre disposition un
questionnaire à l'entrée de la salle, à l'accueil, afin d'évaluer la qualité des services offerts.

115 Dans le but de nous aider à mieux vous servir, nous vous demandons de bien vouloir le
remplir et de le remettre avant de quitter. Votre opinion à l'égard de nos services est essentielle
pour nous. Je vous remercie à l'avance de prendre le temps nécessaire pour répondre à ce
questionnaire.

120 Alors, maintenant, nous allons procéder avec les mémoires. J'invite notre premier participant, monsieur Paul Larocque, Maire de Ville de Bois-des-Filion, à venir faire sa présentation.

125 **PRÉSENTATION DES MÉMOIRES**

130 **M. PAUL LAROCQUE:**

Bonsoir.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

135 Bonsoir, Monsieur le Maire.

M. PAUL LAROCQUE:

140 Merci de nous recevoir. D'abord, pour faire un bref historique de ce qu'a vécu Bois-des-Filion depuis les quarante dernières années – tout cela va être très court mais c'est quand même important parce que ça constitue la base de notre argumentaire.

145 Ce qui s'est passé à Bois-des-Filion le 15 septembre 1973 est, à mon avis, une tragédie humaine, financière et urbanistique sans précédent. Il est rare, voire exceptionnelle dans l'histoire contemporaine, de voir le centre-ville entier d'une municipalité totalement détruit suite à une expropriation, alors que 40 ans après cette expropriation-là, rien ne s'y trouve.

150 Le 15 mars 1973, trois rues, 87 maisons, 30 commerces, tombent sous le pic des démolisseurs. Pendant plusieurs années après l'expropriation, la Ville a dû payer, sans compensation, des infrastructures de rues, d'égouts, d'aqueduc, arrachées du sol. La Ville avait emprunté pour construire ces infrastructures souterraines mais n'avait plus de payeurs de taxes pour les financer. La Ville a d'ailleurs fait des déficits pendant quelques années après l'expropriation.

155 On a compensé les expropriés mais pas la Ville. En 2011, on estimait les pertes financières de la Ville à 12 882 M\$. On a vécu les 40 dernières années à Bois-des-Filion avec tous les inconvénients d'une autoroute sans les avantages d'une autoroute. Donc, le pire des deux mondes. Notre centre-ville, 40 ans après, ne s'est jamais réellement relevé de cette tragédie.

160 Pour ce qui est du projet qui a été présenté, la Ville reçoit avec satisfaction la nouvelle que
l'autoroute 19 avec voies réservées au transport collectif verra enfin le jour. Donc, on y adhère. Le
sondage Léger qui a été réalisé le 13 février 2013, d'ailleurs, fait état un peu de l'état d'âme des
165 gens dans la région chez-nous – pas juste dans la ville, dans la région – 89 % des gens
considèrent la congestion assez ou très importante et, à Bois-des-Filion, c'est 99 % des gens qui
considèrent que la congestion est assez ou très importante.

170 À Bois-des-Filion, ces travaux se traduisent par 800 mètres de voies, un pont
supplémentaire sur la rivière des Mille-Îles, deux échangeurs – un à Adolphe-Chapleau et un à la
640, un stationnement incitatif de près de 800 places. C'est donc à Bois-des-Filion que les impacts
seront les plus grands.

175 Actuellement, l'intersection de la 344 et de la 335 – donc du boulevard Adolphe-Chapleau et
de ce qui nous sert de route dans l'emprise de l'autoroute 19 – cette intersection-là a été
construite pour recevoir 18 000 véhicules par jour. En 2006, on a fait des comptages – la firme
Tecsult qui les a faits d'ailleurs, sont annexés, il y a plus de 60 000 véhicules par jour qui
180 convergent à ce carrefour-là. Donc, elle a été faite pour 18 000 et il y en a plus de 60 000, c'est
plus que ce qui passe sur l'autoroute Bonaventure dans la même journée. Ces véhicules circulent
à 5 ou à 10 km/h ou sont souvent arrêtés à cause des feux de circulation. Ce sont les pires
vitesses pour l'émission des gaz à effet de serre. La nécessité d'intervenir maintenant est
évidente, elle doit se faire – cette intervention-là – de façon durable et avec la préoccupation de
réparer, un tant soit peu, les dommages causés pendant 40 ans à notre communauté.

185 Il y a un débat, qui a émergé depuis l'annonce de monsieur Charest en juin 2010 du
parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées au transport collectif, c'est : est-ce que
c'est une autoroute ou un boulevard urbain? Bon, on sait ce dont le projet est conçu. Ceci dit, un
boulevard urbain peut compter autant sinon plus de voies que ce qui est prévu dans le projet. Le
projet, actuellement, c'est deux voies pour voitures puis une voie pour le transport collectif. Le
boulevard Saint-Martin compte quatre voies pour les voitures et donc, il a le double de ce qu'il est
190 prévu dans le projet.

195 Donc, ce n'est pas nécessairement le nombre de voies qui caractérise une autoroute ou un
boulevard urbain, c'est plutôt le fait qu'un boulevard urbain compte des feux de circulation et
aucun échangeur. Donc, les carrefours sont à niveau. Donc, essentiellement, si on a peur des
mots, on peut dire que nous souhaitons un boulevard urbain sans feux de circulation et avec
échangeurs. Ça revient exactement au projet qui est soumis actuellement.

Le ministère des Transports du Québec a réalisé une étude d'opportunité, en juin 2009, en
vue de répondre aux besoins pour les 20 prochaines années. Les scénarios qui ont été étudiés,

200 on parle de boulevard urbain à deux voies, boulevard urbain à trois voies, autoroute à deux voies, autoroute à trois voies.

205 Ce qui a été retenu, en fait, les boulevards urbains à deux voies et à trois voies pour les raisons que j'évoquais, donc sans échangeurs et avec les feux de circulation, ont été rejetés puisque c'est une question de sécurité. L'autoroute à deux voies et trois voies étaient les scénarios qui avaient été retenus, celui de deux voies – donc l'intermédiaire – a été celui qui a été finalement retenu. Donc, la solution qui a été retenue par le ministère des Transports du Québec, c'est une solution intermédiaire. Ce n'est pas la petite solution, ce n'est pas la grosse solution, c'est la bonne solution.

210 Donc, nous, on est en faveur, bien sûr du projet qui a été retenu peu importe comment on l'appelle, c'est tel qu'il a été déposé par le ministère des Transports du Québec. Il ressort très clairement de cette étude que, pour des raisons de sécurité, de fluidité, d'émissions de gaz à effet de serre et de répondre aux besoins actuels, le scénario de boulevard urbain ne doit pas être retenu. D'ailleurs, je vous invite à sillonner la 335 actuelle, il y a énormément de crois funéraires le long de ce tronçon-là. On a tenté de savoir le nombre d'accidents qu'il y avait eu, c'est une information qu'on a refusé de nous donner. Je peux comprendre pourquoi, faudrait pas en rajouter avec un boulevard urbain.

220 Pour nous, ce projet est aussi une opportunité pour la Ville, une opportunité après analyse et consultation d'experts en géométrie routière, en circulation, en urbanisme. Il est possible de concevoir à la hauteur du centre-ville – donc, quand on arrive de Laval en direction nord, on traverse la rivière et là on arrive dans le centre-ville de Bois-des-Filion et donc, entre la rivière et la 640 – de construire l'autoroute de façon assez compacte, de façon donc pour plusieurs raisons et pour plusieurs avantages que la Ville entend faire connaître, d'abord, pour intégrer de façon harmonieuse cette autoroute au centre-ville et non pas de prendre toute l'emprise qu'il y a actuellement – c'est ce qui est proposé dans le projet, et ça on s'y oppose – on souhaite qu'à la hauteur de Bois-des-Filion, comme à Laval à la hauteur de La Concorde par exemple, que ce soit le plus compact possible à cette hauteur-là. Donc, encore une fois, de façon à ce qu'elle s'intègre de façon harmonieuse dans un milieu déjà construit. On parle d'un centre-ville.

230 On souhaite que le drainage à cet endroit-là, donc de la rivière des Mille-Îles jusqu'à la 640, que le drainage soit de type urbain. On rappelle qu'on se situe dans un centre-ville d'une ville fortement urbanisée – 95 % développée – donc, on souhaite que ce ne soit pas des fossés à ciel ouvert en plein centre-ville. On souhaite que, si nécessaire, il y ait une station de pompage. Ce faisant, si c'est nécessaire.

235 On souhaite également que soient abandonnées les voies d'accès et sortie d'autobus au centre du viaduc. Quand on regarde la conception, il y a deux voies qui entrent en plein centre du

240 viaduc en direction nord. Il semble que ce soit une demande qui a été faite par notre Conseil inter-
municipal de transport des Laurentides. Ceci dit – l'idée n'est pas folle, ce n'est pas ça – l'idée est
bonne sauf qu'il faut comprendre qu'un stationnement incitatif de 790 places au nord de la 640,
donc la majorité des autobus ne vont pas prendre la rampe pour monter sur le boulevard Adolphe-
Chapleau mais vont plutôt continuer en direction nord au stationnement incitatif.

245 Donc, le nombre d'autobus le plus important n'empruntera pas cette rampe-là; aussi, après
validation avec le CITL, il semble que les autobus vont pouvoir utiliser cette rampe-là et avec des
feux de préemption, pourraient très, très bien faire le travail. Ça ferait en sorte de restreindre la
longueur du viaduc Adolphe-Chapleau – en enlevant les deux voies – ça diminuerait énormément
250 les coûts également et ça enlèverait également les quatre – vous savez, il y a quand même quatre
feux de circulation sur ce viaduc-là, il y en a un à chaque extrémité et un à chaque entrée de ces
deux voies – quatre feux sur un viaduc, ceci enlèverait les feux du centre, ce qui ferait en sorte
que la fluidité serait plus grande sur le boulevard Adolphe-Chapleau. Et le CIT est d'accord avec
nos conclusions à cet égard.

255 Également, on souhaite, bien, en fait, on souhaite recréer notre centre-ville. Bien sûr, pas au
complet mais la Ville souhaite récupérer des espaces résiduels. Si à la hauteur du centre-ville
l'autoroute est compacte – comme celle, par exemple, à la hauteur de Concorde – il va y avoir des
terrains résiduels et la Ville souhaite récupérer ces terrains-là en vue de leur mise en valeur pour
créer un petit pôle commercial et institutionnel et également une place publique pouvant accueillir
260 900 personnes.

Actuellement, dans le cadran nord-est, à toutes les fêtes nationales, il y a 10 000 personnes
qui s'entassent là. Ce n'est pas ce qu'on veut, on veut pouvoir recréer un espace pour une place
publique. Cela constitue à peu près 5 % des terrains actuellement qui ont été expropriés. Donc,
265 c'est juste une idée de grandeur, ce n'est pas si énorme que ça.

On souhaite également diminuer la fracture existante au centre-ville. En compactant
l'autoroute au centre-ville, on souhaite donc un viaduc plus court – quand on est sur Chapleau,
bien sûr, on veut restreindre la longueur de ce viaduc-là – et on veut aussi un viaduc plus large
270 que ce qui est actuellement proposé. C'est un viaduc bien standard qui est proposé. On souhaite
un viaduc plus large, 38 mètres en fait, parce qu'on veut que, sur ce viaduc-là, on ait l'impression
qu'il y a une continuité – qu'on soit pas donc, que la ville ne soit pas carrément échanquée l'est et
l'ouest.

275 En rapprochant l'est et l'ouest, on va faire en sorte d'assurer une certaine continuité; et qui
va s'intégrer dans le paysage et aussi, faire en sorte qu'on puisse sentir – avec la largeur du
viaduc qu'on demande qu'il soit à 38 mètres – donc, que ce soit comme une connexion plus
évidente qu'un simple viaduc. Là-dessus, on veut une zone piétonnière, des espaces paysagers,

280 une zone d'ambiance, que ce soit attrayant et convivial également. On souhaite que cette ville-là
puisse retrouver son cachet d'antan qu'elle a perdu le 15 mars 1973.

285 On souhaite également que le viaduc n'ait pas une élévation plus élevée que les deux
approches existantes. Donc, quand on se trouve sur l'autoroute, les routes... le boulevard
Adolphe-Chapleau dans l'est et dans l'ouest ont actuellement une élévation, on veut que le viaduc
ait la même élévation. Actuellement, ce qui a été... ce qu'on a su c'est que ce viaduc-là était pour
avoir 1.5 mètres plus haut que l'élévation actuelle. Ce qui fait en sorte que, d'un côté, on ne verra
pas de l'autre côté – de toute façon si on voit, on ne verra pas grand-chose – alors, on voudrait
faire en sorte que l'élévation soit la même que les approches de chaque côté et si ça nécessite
une station de pompage là aussi, bien que ça se fasse. On est en plein centre-ville, alors...

290 La Ville souhaite que soit aussi abandonné le passage des véhicules récréatifs motorisés,
les VTT et motoneiges. Les vélos, ça va; les piétons, ça va; il n'y a aucun problème. Nous on est
la porte d'entrée de la Route Verte dans les Laurentides. On va jusqu'à Mont-Laurier. Donc, c'est
clair que pour les vélos, ça ne pose pas de problème.

295 Cependant, au niveau des VTT et des motoneiges, cet usage est incompatible avec un
milieu fortement urbanisé : ça empêche le développement de notre centre-ville, bien sûr, parce
qu'il y a une bonne partie de l'emprise qui est prise pour cela. La Route Verte, elle, ne va pas
jusqu'à Chapleau actuellement et dans le futur, elle pourrait passer en dessous du pont sur la rue
300 Perron pour longer la rivière, comme elle est actuellement. Donc, cela ne met pas en péril du tout
le corridor vert. Mais met en péril également la sécurité des cyclistes, et là je m'explique. Écoutez,
il n'est pas rare de voir des VTT emprunter cette voie-là 12 mois par année alors que, oui, il est
vrai qu'on va vous dire qu'on l'utilise juste l'hiver – du, je sais pas moi, 15 décembre au 15 mars
mais peu importe – de toute façon quand on regarde les saisons, deux mois ou deux mois et
305 demi, c'est à peu près la saison que les motoneiges et les VTT normalement sont utilisés.

Maintenant les VTT – les motoneiges, ça va quand il n'y a pas de neige ils ne se promènent
pas – mais les VTT, je vais vous dire que ça pose un grave problème, d'autant que dans le projet
qui est soumis, ils vont partager le passage des cyclistes. Donc, VTT en plein mois de juin : je n'ai
310 jamais vu un VTT passer à 20 km/h moi, sur une piste, je le vois plus passer à 80, 90, 100 km/h et
avec des cyclistes qui vont arriver, c'est carrément incompatible de partager la route, VTT et
cyclistes.

315 Juste pour vous faire état de ce que j'avance : dans l'étude qui a été faite par le ministère
des Transports du Québec, le parachèvement de l'autoroute 19, en fait le rapport principal sur
l'étude d'impact sur l'environnement, il y a des comptages qui ont été faits, à la page 26 : samedi
le 24 mai et vendredi le 30 mai 2008, il y a... au printemps 2008, donc le vendredi, 41 véhicules
VTT et samedi, 33 pour une moyenne de 37 véhicules par jour VTT qui passent en complète

320 illégalité parce qu'ils ne sont pas supposé se promener en dehors du 15 décembre au 15 mars, avril. C'est extrêmement dangereux, ça ne se partage pas avec une piste piétonnière et de vélos.

325 La Ville reconnaît toutefois l'importance de cette industrie. La Ville souhaite offrir une alternative intéressante pour les utilisateurs de VTT et de motoneiges. Il y a donc un stationnement incitatif de près de 800 places qui va être construit. On souhaite y construire un stationnement et débarcadère au nord de la 640, à même le stationnement incitatif ou juste adjacent à ça, toutes les personnes qui ont des motoneiges ou des VTT ont des remorques, donc ils pourraient tout simplement les stationner, laisser leurs véhicules là en toute sécurité et ensuite emprunter les pistes. Donc, on parle d'à peu près 800 mètres de distance de la rivière, un kilomètre au maximum.

330 On souhaite que l'aménagement paysager, en particulier du côté est, soit fait. Donc, quand on arrive à Bois-des-Filion du côté est – là où se trouve la Route Verte – on veut qu'il y ait un traitement particulier au niveau, par exemple, de talus anti-bruit, reboisement intensif – on a vu... on sait ce que le ministère fait habituellement au niveau de la plantation, c'est un mètre de haut, 335 ce n'est pas gros. Nous, chez nous, c'est « Bois-des-Filion » et on aime bien les arbres. Alors, on souhaite un reboisement intensif, on parle d'arbres de 10 centimètres de diamètre à trois ou quatre mètres du sol et ça – un mètre, excusez un mètre du sol – donc on souhaite qu'il y ait ce genre de plantation de façon intensive surtout du côté est de la 19.

340 Quant aux mesures de mitigation, la Ville est sensible aux bruits générés par les travaux, à l'éclairage pendant les travaux, à l'émission des poussières également, et, bien sûr, à sa vitalité commerciale. Il est très facile de tuer une zone commerciale déjà fragilisée depuis très longtemps par des travaux qui sont mal planifiés. On demande donc que le MTQ intègre des mesures de mitigation les plus performantes durant les travaux et que ces mesures fassent l'objet d'échange 345 avec la Ville avant et pendant les travaux.

350 En conclusion. La Ville a vécu plus que sa part de désagrément lors de l'expropriation de 1973 : vastes terrains vacants en friche au centre de sa ville, trois viaducs inutilisés construits il y a plus de 40 ans – inutilisés – le parachèvement de la 19 est un geste réparateur, bien sûr, mais c'est un geste aussi important que l'expropriation de 1973.

355 L'ouvrage prévu influencera l'aménagement du territoire pour les siècles à venir. Un tel projet mérite, et la Ville aussi mérite, qu'on le réalise avec soin, parce que l'autre élément qui ne disparaîtra pas d'ici tôt sera la présence des humains qui vivront avec cet ouvrage-là. Que ce projet soit associé pour une fois à un véritable projet d'urbanisme et de développement durable – c'est ce qu'on souhaite.

360 Maintenant - s'il me reste encore un petit peu de temps, j'ai un court, une courte
présentation à vous faire. C'est la façon dont on voit, nous, le projet, ultimement – si vous me
permettez, on visionnerait ça ensemble.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

365 Allez-y.

VISIONNEMENT D'UNE VIDÉO

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

370 Je vous remercie beaucoup, Monsieur Larocque.

M. PAUL LAROCQUE :

375 Ça va, merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

380 On aurait des questions à vous poser. Vous avez mentionné tantôt que le boulevard urbain
n'était pas nécessairement la meilleure solution pour vous et que la solution intermédiaire, qui est
proposée par le MTQ, vous convient mieux. J'aimerais que vous élaboriez un peu là-dessus, nous
expliquer pourquoi les feux de circulation c'est un mauvais choix, pourquoi vous préférez les
échangeurs. J'aimerais vous entendre un petit peu pourquoi, justifier votre position.

M. PAUL LAROCQUE :

385 Au niveau technique, je vais demander à monsieur Goulet de parfaire ma réponse mais,
d'entrée de jeu, je pourrais vous dire que de ce que j'ai lu de l'étude d'impact qui a été faite par les
ingénieurs – on parle je pense que c'est Tecsub et Dessau, un consortium qui avait fait l'étude de
ces quatre scénarios – en venaient à la conclusion que la largeur, en fait, des boulevards urbains
390 était pour être telle que ça mettrait en péril la sécurité des piétons, notamment, les cyclistes et de
tous ceux et celles qui veulent traverser.

395 On ne fait que penser également aux agriculteurs qui n'ont peut-être pas nécessairement les
véhicules non plus assez performants pour traverser. Essentiellement, c'est pour des raisons –
moi je ne suis pas ingénieur mais ce que j'ai vu là, ce que ça m'interpelle en tant que maire – c'est
qu'on parle de sécurité ici. Et encore une fois, moi là-dessus, je suis intraitable. Si au niveau de
la... ça règle le problème de congestion et que c'est sécuritaire, je suis en faveur du scénario et ce

400 que j'ai lu là – et c'est très étoffé de la part du ministère des Transports du Québec – c'est la solution à retenir, qui est sécuritaire et qui règle le problème de congestion, c'est l'autoroute à deux voies. À trois voies, ce serait encore mieux mais on comprend que c'est le scénario qui a été retenu. On pourrait dire, nous, que ce n'est pas assez puis qu'on voudrait avoir l'autoroute à trois voies mais, à un moment donné, je m'en remets aussi à ce que les experts ont proposé.

405 **M. JEAN GOULET :**

Oui, puis il faudrait rappeler également que le nombre de voitures qui seraient arrêtées à des feux de circulation, mais c'est à cause du ralentissement des feux de circulation qu'on génère le maximum de gaz à effet de serre.

410 Vous n'êtes pas sans savoir qu'une voiture qui roule à 5 km/h, par exemple, selon les données recueillies et analysées par le ministère des Transports et d'autres organismes, génère 914 g par kilomètre de gaz à effet de serre alors qu'une voiture qui va rouler à 75 – 80 km/h va en générer 172 g, donc pratiquement sept fois moins. Plus le véhicule roule vite, moins il y a d'émission de gaz à effet de serre. Et quand on arrive avec une congestion continue à une intersection comme celle du centre-ville de Bois-des-Filion, on a le maximum d'émission de gaz à effet de serre à cause de ces voitures qui roulent ou qui sont carrément arrêtées à cause des feux de circulation.

415 Une intersection avec 56 000 véhicules par jour – 59 000 véhicules par jour, pardon – sans échangeur c'est catastrophique pour un centre-ville de cette nature-là et je pense que le ministère a raison quand il mentionne que le danger d'un boulevard urbain qu'une grande linéarité – qui est très, très, très en ligne droite – va faire en sorte que les véhicules vont avoir tendance à circuler à des vitesses excessives augmentant la dangerosité aux intersections.

420 C'est aux intersections qu'il y a des accidents, souvent, qu'il y a des collisions et c'est aux intersections que ça se passe mais si on arrive avec quatre intersections avec des feux de circulation, il y a des gens qui vont essayer de forcer le feu, qui vont vouloir rouler plus rapidement et qui vont avoir des collisions. Et monsieur le maire le mentionnait, il y a beaucoup de croix funéraires qui sont installées actuellement le long de la route 335, il y a eu des collisions à des intersections et même ailleurs, des sorties de route et il y a des morts actuellement qui s'accumulent sur ce corridor routier qui n'est pas conçu pour des hautes vitesses mais qui est tellement en belle ligne droite que, finalement, les gens roulent à des vitesses excessives.

425 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

430 La circulation qui provient de l'est et de l'ouest, à distance, vous avez là aussi des feux de circulation?

M. JEAN GOULET :

440 Oui.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

445 Il y en a. Alors, donc, les voitures qui vont accéder à l'autoroute vont devoir arrêter aux feux de circulation quand même, même s'il n'y en a pas au centre?

M. JEAN GOULET :

450 Exact. Possiblement, il va y avoir – on ose espérer – un meilleur système de synchronisation des feux. La municipalité n'a aucun contrôle actuellement sur les feux de circulation. Ça relève du ministère des Transports.

455 Il y a un autre élément dont il faut tenir compte c'est qu'il y a un échangeur qui est actuellement prévu de construire à la hauteur de Terrebonne qui devrait intercepter une grande partie de la circulation qui emprunte actuellement le boulevard Adolphe-Chapleau en provenance de Terrebonne ouest. Et en interceptant cette circulation pour permettre aux voitures, par exemple du projet Urbanova, d'aller emprunter directement la 640 pour pouvoir se rabattre sans feux de circulation vers l'autoroute 19, on évite une grande partie du flot de circulation actuelle qui cause une congestion dans les directions est-ouest.

460

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

465 Dans le même sujet, vous parlez de la densification de votre centre-ville. J'ai lu qu'il y aurait la démolition de maisons unifamiliales pour construire des appartements ou des condos de plusieurs... Alors, qu'est-ce que vous prévoyez comme densification?

M. JEAN GOULET :

470 En fait, il y a un processus normal de densification qui est déjà enclenchée sur la couronne nord dans plusieurs municipalités. Ce processus se traduit par l'achat, par des promoteurs, de maisons unifamiliales pour construire des duplex, triplex, quadruplex, etc. ou la transformation d'anciens vieux secteurs industriels ou commerciaux, comme à Sainte-Thérèse, pour construire également des condos, des multi-logements. C'est un processus de densification qui est enclenché par le marché lui-même et qui est encouragé par le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) qui pose le défi à la couronne nord d'accueillir, je pense que c'est 74 000
475 nouveaux ménages d'ici 2031. Il faut leur trouver une place et le marché fait en sorte de favoriser

cette densification et les villes ont l'obligation, en vertu du PMAD, d'atteindre des objectifs de densité.

480 Alors, c'est sûr qu'il y a des tissus urbains naturellement qui sont protégés parce que ça se
prête plus à l'unifamiliale et ça va demeurer unifamiliale, mais les zones urbaines qui s'approchent
des grands boulevards, par exemple les zones corridors, sont peu – si on veut aux grands
boulevards comme Adolphe-Chapleau ou bien comme la Montée Gagnon – se sont des corridors
485 qui favorisent une densification là où ce qu'on retrouve maintenant beaucoup de triplex, quadruplex
ou multi-logements et parfois une ou deux maisons unifamiliales qui, un jour ou l'autre, vont être
rachetées par un promoteur pour être transformées en multi-logements. Ce qui fait que c'est le
processus de densification qui est enclenché.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

490 Quand, Monsieur le Maire, vous mentionnez que la Ville est développée à 95 %, donc le 5 %
qui reste à développer, c'est votre centre-ville?

M. PAUL LAROCQUE :

495 Oui, ça fait partie et il y a aussi quelques terrains, ici et là, notamment un terrain d'une plus
grande étendue qui est situé dans l'ouest de la municipalité et qui est actuellement la propriété d'une
seule personne, qui était autrefois cultivé. Mais on parle essentiellement un terrain. Tout le reste
c'est des terrains qui se trouvent ici et là, à gauche et à droite, mais très, très, très peu.

500 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Alors, quand la municipalité sera à pleine capacité, la population serait de combien?

505 **M. PAUL LAROCQUE :**

Actuellement, on est 9 600. L'expectative c'est 10 000.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

510 Dix mille...

M. PAUL LAROCQUE :

515 Donc, c'est pas mal - on est rendu là, pas mal à pleine capacité.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Avant ma prochaine question, je vais laisser mon collègue poser aussi quelques questions.

520

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Merci. Avez-vous déjà réfléchi à la vitesse de circulation sur le tronçon d'autoroute du projet qui traverserait votre municipalité? Est-ce que, selon vous, ça devrait traverser à 80, 90, 100 km? Ça c'est la vitesse affichée, évidemment.

525

M. PAUL LAROCQUE :

Bien, en fait, oui. S'il n'y a pas de congestion, normalement c'est ce qui est affiché qui normalement devrait être la vitesse, celle-là ou en bas. Mais très certainement à la hauteur du boulevard Adolphe-Chapleau – de toute façon – s'il y a un viaduc, bien là, ça passe en dessous et ça pose moins de problèmes. Mais si on est à niveau, le problème de congestion ne sera pas réglé, ça c'est certain, c'est sûr et certain.

530

Et je vais vous dire honnêtement, une anecdote qui est vérifiable. On a une jeune fille de chez nous qui a 18 ans, et qui est décédée. On a appelé les services de secours et l'ambulance est arrivée trop tard, puis le coroner a mentionné qu'une des raisons c'était justement la congestion à Bois-des-Filion et qu'on devrait peut-être prendre des mesures pour faire en sorte – comme en Gaspésie ou dans les régions éloignées – d'avoir les possibilités d'avoir des mesures plus accommodantes. Alors... ça s'est passé il y a quelques années. Encore une fois, nous, ce qu'on souhaite – et quand je dis « nous », c'est tous les citoyens de Bois-des-Filion puis de la région – ce qu'on souhaite c'est que le problème de congestion soit réglé.

535

540

Ce qu'il faut rappeler – puis là on n'a pas insisté assez parce qu'on prend pour acquis, mais que les gens le savent, mais essentiellement – c'est que l'autoroute, on la souhaite parce qu'elle... parce que, aussi parce qu'elle a et surtout qu'elle a une voie réservée au transport collectif et un stationnement incitatif. Parce que, actuellement, vous avez à peu près 60 000 personnes aux confins, à Bois-des-Filion, Terrebonne ouest, Lorraine, Rosemère, Blainville, Sainte-Anne-des-Plaines, 60 000 personnes qui ont aucune alternative en transport collectif. Ils se lèvent le matin puis le choix qu'ils ont c'est leur voiture ou leur voiture, parce qu'il y a un goulot, la congestion commence à Bois-des-Filion, parechoc à parechoc le matin.

545

550

Alors, on ne va pas mettre un autobus là-dedans. C'est clair qu'il n'y a personne qui va le prendre l'autobus. Donc, les gens prennent leur voiture. Pourquoi? Parce qu'il n'y a pas d'autres solutions et les gens qui s'opposent au projet, faudrait poser la question justement : qu'est-ce que vous proposez d'autres? Parce qu'on ne veut pas un métro, on ne veut pas un train, on veut une

555

560 voie réservée. C'est ce qui coûte le moins cher en transport collectif et on veut un stationnement incitatif. Les gens sont prêts à le prendre. Il y a un sondage Léger & Léger : 40 % des gens interrogés disent qu'ils prendraient le transport collectif s'il y en avait un. C'est énorme, sauf que ça prend un stationnement incitatif, puis il faut que les gens aillent stationner leur voiture là.

565 Évidemment, en amont du problème - et non pas en aval – en amont, ce qui est au nord de la 640. L'idée de le mettre là est absolument extraordinaire. Les gens prennent la navette, l'autobus, voie réservée directement au métro de Laval. Un coup dans le métro, pas besoin de stationner, on est dans l'autobus, les portes fermées, du stationnement incitatif au métro de Laval : 19 minutes et les gens sont au métro et une fois, là, bien 15 ou 20 minutes, ils sont partout.

570 Ça c'est ce qu'on oublie de dire, parce que c'est ça finalement la chose qui est extraordinaire dans le projet. Les gens ont enfin une alternative en transport collectif et ils payent le métro. Ils payent le déficit du métro, ces gens-là, mais ils ne peuvent pas l'utiliser. Là, on va leur donner enfin l'occasion, non seulement de payer le déficit, mais aussi d'utiliser leur métro. Et ça c'est assez fantastique.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

575 Dans la mesure où les gens modifient les comportements et décident d'adhérer au transport collectif. Est-ce que c'est pensable?

M. PAUL LAROCQUE :

580 Moi, je vais vous dire, si j'étais une de ces personnes-là, puis que j'avais le choix entre prendre 1 h 30 le matin pour me rendre au centre-ville ou 38 ou 40 minutes pour m'y rendre en transport collectif, je peux vous dire que je le ferais et il y a un sondage Léger qui en fait état d'ailleurs.

585 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

C'est bon. Je voudrais revenir, les deux voies réservées que vous voulez enlever au centre. Ce sont des voies réservées qui vont uniquement vers le nord, qui viennent en direction nord sur l'autoroute...

590 **M. JEAN GOULET :**

Non.

595 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

... sur la 19 ou bien c'est direction nord et sud, c'est les deux voies?

600 **M. JEAN GOULET :**

En fait, ce ne sont pas des voies réservées, ce sont des voies d'accès et de sortie pour les autobus. C'est deux rampes. Ce sont des rampes qui montent au boulevard Adolphe-Chapleau en plein milieu.

605 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Parfait. Donc ce sont des voies d'entrée et de sortie?

610 **M. JEAN GOULET :**

Exact, et qui auraient été conçues ou pensées pour permettre aux circuits locaux d'autobus d'aller emprunter directement la voie réservée.

615 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Oui.

620 **M. JEAN GOULET :**

Mais les circuits locaux d'autobus, il peut arriver – et le CITL pourra vous en témoigner – il peut arriver que des circuits locaux d'autobus, certains autobus empruntent la voie réservée. La plupart des gens vont peut-être tout simplement s'en aller au stationnement incitatif, sauf ceux de Bois-des-Filion qui pourraient emprunter un autobus local qui les dirigerait vers le métro en empruntant la voie réservée et là, ce serait beaucoup plus simple pour l'autobus d'avoir un système de préemption, des feux de circulation aux rampes d'accès et de sortie normales des automobilistes et de venir s'insérer par la suite dans la voie réservée, compte tenu que le nombre potentiel d'autobus locaux qui vont emprunter la voie réservée ne sera pas très nombreux par rapport au nombre d'autobus qui va partir du stationnement incitatif et qui va se rendre au métro.

630 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

C'est quand même un stationnement incitatif de 600 places?

M. JEAN GOULET :

635

Oui, exact.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

640

Ce n'est pas très volumineux en nombre d'individus avec un taux de 1.2 occupant. On peut pas imaginer qu'on aura deux autobus...

M. PAUL LAROCQUE :

645

On parle de 800 places.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

650

De 800 places. O.K.

M. JEAN GOULET :

Et il y en a un autre qui est prévu un peu plus loin à Terrebonne, aussi.

655

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Oui, c'est ça. Oui. Je viendrais sur une autre question. Diriez-vous aujourd'hui, Monsieur le Maire, que votre développement résidentiel est bloqué à cause de la congestion de l'autoroute 19?

660

M. PAUL LAROCQUE :

665

Non, parce que, en fait, on est essentiellement développé à 95 %. Ce qu'il faut comprendre, c'est que le parachèvement de l'autoroute 19 avec la voie réservée va répondre aux besoins actuels. Ça dessert aussi deux parcs industriels importants : celui de Bois-des-Filion et celui de Terrebonne – qui compte des dizaines de millions de pieds carrés – et on n'est pas desservi du tout en infrastructure pour le camionnage. Alors, c'est clair qu'il faut répondre aux besoins actuels. C'est même une question pour soutenir l'économie régionale et qui est importante. Donc, pour nous essentiellement à Bois-des-Filion, le développement est fait.

670

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Donc, c'est plus le développement industriel et commercial qui...

M. PAUL LAROCQUE :

675

Ah! Chez nous, c'est à 100 % développé l'industriel mais...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

680

O.K. c'est commercial...

M. PAUL LAROCQUE :

685

...si on parle au niveau de la région...

PIERRE ANDRÉ, commissaire :

O.K. c'est commercial...

690

M. PAUL LAROCQUE :

Oui, et commercial, ça vivote. Mon cher Monsieur, je vous invite à venir voir Bois-des-Filion...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

695

Non mais ce n'est pas ce que vous visez? Vous ne visez pas de stimuler le développement...

M. PAUL LAROCQUE :

700

Ah, ben oui. C'est sûr... c'est ce qu'on souhaite.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

705

...commercial et ...

M. PAUL LAROCQUE :

710

...mais c'est parce que la circulation, la congestion fait en sorte que – je veux dire : c'est parechoc à parechoc, personne n'est intéressé à finalement... à se promener. Puis là, c'est devenu les samedis et les dimanches, ce n'est plus juste aux heures de pointe. L'heure de pointe, chez nous, c'est... c'est tant qu'il fait jour, c'est l'heure de pointe. Donc, il n'y a plus de développement en tant que tel. Ce qu'on souhaite c'est que les gens puissent se véhiculer sans nécessairement être pris dans le trafic nord-est, sud-ouest, là.

715 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Puis votre petit pôle commercial que vous voyez dans le – je pense que c'est dans le cadran sud-est...

720 **M. PAUL LAROCQUE:**

Nord-est.

725 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

... nord-est; ce petit pôle commercial, vous envisagez que c'est un pôle d'emplois assez significatif? Ça devrait attirer beaucoup la clientèle régionale ou juste locale? Est-ce qu'on parle d'un 10-30 ou on parle de...

730 **M. JEAN GOULET :**

735 Non, ce n'est sûrement pas un 10-30 compte tenu de l'ampleur. Une clientèle, je dirais, semi-régionale. Bon, Bois-des-Filion comme petit pôle commercial, dessert sa population mais dessert aussi la population de Lorraine, une partie de la population de Terrebonne ouest, également, une partie de la population de Sainte-Anne-des-Plaines, qui transitent par ce carrefour-là, parce que Bois-des-Filion est vraiment au cœur d'une zone... du secteur routier – des routes – et il y a beaucoup de gens qui viennent faire leurs achats, consommer ou même participer aux activités de loisirs à Bois-des-Filion, parce que c'est à proximité de leurs lieux de résidence.

740 La ville comme telle a 10 000 habitants – ou 9 670 habitants – mais il y a 56 000 voitures qui transitent chaque jour à ce carrefour-là. Fait qu'on imagine, évidemment, qu'on dessert une population beaucoup plus grande que la petite population locale. Fait que ce serait un pôle semi-régional en quelque sorte. Peut-être une dizaine de magasins ou institutions.

745 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Et votre Place du millénaire?

750 **M. JEAN GOULET :**

Mais c'est celle-là, en fait.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

755 Et, je pense que vous proposez les drains souterrains...

M. PAUL LAROCQUE :

760 Oui.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

765 ...dans ce secteur-là pour augmenter, finalement, la surface que vous pouvez un peu développer, aménager, gérer...

M. PAUL LAROCQUE :

770 Mais même s'il n'y avait pas de développement, ce qu'on souhaite, nous, c'est que du boulevard Adolphe-Chapleau jusqu'à la 640, qu'il y ait un drainage de type urbain. Écoutez, des fossés en plein centre-ville – moi, je ne sais pas, mais pourtant je voyage beaucoup, je n'ai pas vu ça beaucoup – ça fait 40 ans qu'on ramasse les foins en plein centre-ville parce que ce n'est pas du tout entretenu. J'ai beaucoup de respect pour ma ville, beaucoup de respect pour mes citoyens, je souhaite qu'on ait beaucoup de respect aussi pour nous, puis qu'on puisse nous traiter comme un milieu urbanisé.

775 C'était une charmante ville, Bois-des-Filion, à l'époque des chalets, des plages aux abords de la rivière des Mille-Îles. Aujourd'hui, c'est ce que c'est, dans le sens qu'on a une énorme cicatrice en plein centre-ville. Ces travaux-là vont se faire puis on va être 100 ans à vivre avec, on souhaite – à tout le moins – qu'entre Chapleau et la 640, le drainage soit de type urbain.

780 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

785 O.K. Puis entre Chapleau et la 640, est-ce qu'il y a lieu d'avoir un écran anti-bruit? Il y avait un écran anti-bruit de prévu, je pense, sous forme de buttes? Ça se peut?

M. PAUL LAROCQUE :

790 En fait, on prenait toute l'emprise pour faire ces buttes-là et c'est pour ça qu'on s'est dit aussi que, si on encastre l'autoroute, ça va faire autant de murs anti-bruit à construire. Il y avait déjà des mesures qui étaient prévues, je pense, anti-bruit?

M. JEAN GOULET :

795 Oui, il y avait des murs anti-bruit qui étaient prévus. Évidemment, si on réussit à dégager des
espaces résiduels qu'on peut mettre en valeur sous la forme d'un édifice commercial de deux étages
comme on a vu dans la vidéo, on vient déjà de créer une forme de mur anti-bruit pour les zones
résidentielles à l'arrière, ce qui fait que ce qui pourrait limiter en quelque sorte la création de murs
anti-bruit. De plus, si on redescend l'autoroute un peu pour faire en sorte que le boulevard
800 Adolphe-Chapleau et le pont d'étagement soient de niveau, on vient de créer aussi notre propre
écran anti-bruit par l'encaissement de l'autoroute qui serait plus en dépression que ce qui est
proposé actuellement.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

805 C'est bon pour moi.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

810 Mais le fait d'enlever les deux rampes d'accès, ça va permettre de...

M. JEAN GOULET :

Exactement...

815 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

...de rester dans...

M. JEAN GOULET :

820 ...d'encaisser l'autoroute, oui, oui.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

825 Et aussi ça serait moins large.

M. JEAN GOULET :

830 ...en tout temps, tout à fait.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Puis ça, ça va dégager de l'espace.

835 **M. JEAN GOULET :**

Exact.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

840

Puis les murs anti-bruit vont rester au même endroit où ils étaient proposés ou est-ce qu'ils vont être...

M. JEAN GOULET :

845

Non, ils devraient être plus près...

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

850

...vont être rapprochés...

M. JEAN GOULET :

855

Normalement, puis ils devraient être moins hauts parce que l'autoroute pourrait être plus encaissée.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

860

Ça va dégager plus d'espace...

M. JEAN GOULET :

Exact.

865

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

870

...pour le développement de chaque côté. O.K. je comprends. Moi, j'aimerais revenir sur le boulevard urbain. Généralement, un boulevard urbain est construit dans une municipalité, puis la municipalité défraie la majorité des coûts pour le boulevard urbain. Est-ce que c'est une motivation d'aller vers une autoroute pour que ce soit le ministère des Transports qui défraye les coûts?

M. PAUL LAROCQUE :

875 Non, pas du tout. Parce que, actuellement, la route 335, c'est une route régionale. Et c'est
donc, tout le ministère des Transports qui paye pour ça. Donc, que ce soit un boulevard urbain ou
une autoroute, c'est 100 % le ministère des Transports du Québec qui paye. La ville ne paie pas
pour cela. D'ailleurs, l'inconvénient de cela, c'est que les feux de circulation, les stops, la vitesse
également, c'est tout le ministère des Transports du Québec qui est maître d'œuvre – qui gère ça et
on n'a pas un mot à dire – on se parle mais c'est tout. Au bout de la ligne, la décision revient au
880 ministère des Transports du Québec. Donc, le corridor de la 19, tout ce qui va se construire là-
dedans, que ce soit la 335 ou celle-là, ou élargie, ou un boulevard urbain, ou une autoroute, c'est
100 % le ministère des Transports du Québec qui va défrayer les coûts de cela.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

885 Et les aménagements du viaduc – bien c'est-à-dire de l'espace du boulevard Adolphe-
Chapleau en surface, qu'on a vu dans votre vidéo – le ministère des Transports également...

M. PAUL LAROCQUE :

890 On le souhaite.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

895 ... va le payer.

M. PAUL LAROCQUE :

900 Bien sûr. On pense que... bien on pense que les 12M \$ perdus par la Ville pourraient être
compensés facilement par un pont d'étagement qui pourrait être, peut-être semblable à celui de
Queen Mary au-dessus de Décarie, par exemple qui a un certain traitement architectural. Et puis,
quand on regarde la réduction des coûts suite, par exemple, justement les deux voies qui...

M. JEAN GOULET :

905 Les deux rampes d'accès...

M. PAUL LAROCQUE :

910 ...les deux rampes d'accès qui montent sur le viaduc, la réduction également de sa largeur, de
sa longueur – si on veut – vous avez vu, vous-même, si on rapproche ça, le viaduc est moins long,

donc ça va coûter moins cher. Donc, je ne vous dis pas qu'on fait des économies à tout casser mais je pense que ça pourrait être tout simplement compensé par une largeur un peu plus grande du viaduc.

915 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Hum, hum.

920 **M. PAUL LAROCQUE :**

Tout ça avait été, d'ailleurs, mentionné au ministère des Transports du Québec. On avait 12 postulats importants pour que ce soit un succès, une belle intégration. On a déposé ça il y a un peu plus de trois ans au ministère des Transports du Québec. Ils sont au courant de tout cela.

925 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

930 O.K. Je comprends que vous ne voulez pas voir de VTT ou de motoneigistes dans votre centre-ville. Au niveau de la règle d'utilisation du réseau qui contrôle? Est-ce que la municipalité a un certain contrôle sur l'utilisation? Qui va renforcer le respect d'une non-utilisation par les VTT pendant l'été, par exemple?

M. PAUL LAROCQUE :

S'il y avait une piste?

935 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Oui.

940 **M. PAUL LAROCQUE :**

945 Bien, on le vit actuellement. Depuis toujours, en fait. Il y a un club de motoneiges, un club de Quads, qui demandent à la Ville les autorisations – ils doivent demander aussi, j'imagine, à la Ville de Laval et au ministère des Transports du Québec – l'autorisation de passer sur notre territoire et, je dois vous dire que ce sont des clubs très sérieux. Ce sont des gens avec qui on a une excellente relation, des gens qui font bien leur travail, une bonne signalisation, des gens qui sont plein de bonnes intentions, d'excellents partenaires.

950 Le problème est qu'eux autres, bien c'est leurs membres évidemment ou toute personne qui a un VTT ou qui a une motoneige, un coup qu'elle est dans le sentier, bien c'est sûr qu'elle fait ce

955 qu'elle veut. Alors, le club a beau dire : « on ne veut pas que tu te promènes entre telle date et telle date, puis entre telle heure et telle heure », mais un coup que le VTT est dans le sentier – et puis comme je vous dis, on en a répertorié à peu près 40 par jour rendu au mois de mai – il y a des vélos au mois de mai qui se promènent, il y a des enfants qui se promènent aussi dans la piste multi fonctionnelle et – écoutez – c'est hautement dangereux et il n'y a aucune façon...

960 Nous, ce qu'on fait des fois c'est qu'on fait des opérations policières. Nos policiers ont des VTT, se retrouvent là une fin de semaine puis là il y a le festival du « ticket ». Mais, écoutez, les policiers faudrait qu'ils soient dans la *trail* 24 heures sur 24 pour arrêter ces gens-là. Il y a même des citoyens qui se plaignent du bruit parce qu'ils passent trop proche des maisons, carrément en dehors des sentiers, qui se trouvent à 5, 800, 5, 600, 700, 800 mètres du sentier et je ne sais pas ce qu'ils font là, des motoneiges, des VTT. Les gens se plaignent du bruit parce que, la nuit... alors... il n'y a aucune façon de régler. On peut régler.

965 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

La Ville pourrait régler?

970 **M. PAUL LAROCQUE :**

Mais d'ailleurs on a un règlement, nous, qui dit : pas de VTT à 365 jours par année. Sauf que... de régler c'est une chose, de s'assurer que le règlement est respecté, c'est impossible. Impossible de faire ça, ils sont dans le bois, sont dans les sentiers. Donc, c'est impossible pour nous de faire ça et là on parle de la sécurité aussi.

975 **M. JEAN GOULET :**

980 Puis j'aimerais peut-être rajouter sur cet élément-là que, le fait de créer pour les VTT et les motoneiges des tunnels qui vont passer sous Adolphe-Chapleau et sous les ponts, ces tunnels-là sont des lieux de dangerosité, également. Ce sont des lieux qui se prêtent à la délinquance, les villes qui ont ces tunnels-là, des tunnels généralement mal éclairés, pas contrôlés, ont toujours des problèmes de délinquance, de sécurité. Bref, il y a même des études qui ont été déposées récemment par le département d'étude urbaine de l'université du Québec sur la dangerosité des tunnels en milieu urbain, parce que c'est des lieux qui se prêtent pour des assauts, des... etc.

985 **M. PAUL LAROCQUE :**

Et il y a une école secondaire de 1 000 élèves qui se situe à peu près à 100 mètres de là.

990 **M. JEAN GOULET :**

C'est ça.

995 **M. PAUL LAROCQUE :**

Et ça coûte très cher aussi. Donc, pour toutes ces raisons-là, je pense qu'on pourrait bonifier le projet.

1000 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

J'aurais peut-être une autre question mais avant, est-ce que... non... Pendant les travaux, pendant la construction, c'est sûr que ça va être un gros chantier dans le cœur de Bois-des-Filion. Est-ce que vous avez un plan quelconque pour cette période-là?

1005 **M. PAUL LAROCQUE :**

1010 Bien, écoutez, nos commerçants – parce qu'on les tient au courant – nos commerçants évidemment appréhendent le pire. Je vais vous dire que ça se fait par lot, hein... c'est... en tout cas... la beauté aussi de ce projet-là c'est, comme il va y avoir un deuxième pont sur la rivière, la circulation ne sera pas du tout interrompue sur le pont actuel, parce qu'il y a un deuxième pont. Alors, ça c'est la première des choses. L'emprise est déjà toute la propriété du ministère des Transports du Québec, il n'y a aucune expropriation à faire – ça c'est l'autre chose – ils vont travailler dans leur site, en fait sur leur site à eux. Donc, ça risque de minimiser l'interruption de la circulation. C'est ça qui est important pour nous.

1015 Bien sûr nos commerçants appréhendent, ils ont des préoccupations. Nous, on est au fait du projet mais on n'est quand même pas le promoteur. C'est pourquoi on demande d'être tenu informé de comment ça va se faire, et comme ça va se faire par lot, bien ils ne seront pas dans Bois-des-Filion pendant quatre ans. Ils vont arriver, ils vont faire des travaux pendant un laps de temps puis, ensuite de ça, les travaux vont se faire par différentes sections.

1020 L'information c'est toujours ça le nerf de la guerre, à mon sens. Si le promoteur collabore – et on n'a pas de raison de croire que le ministère des Transports du Québec ne collaborera pas – mais évidemment on le demande dans nos recommandations : qu'il y ait une très bonne collaboration du promoteur pour qu'on puisse être mis au courant et qu'on avise nos citoyens.

1025 Moi, personnellement ça fait 21 ans que je suis le maire de la Ville de Bois-des-Filion, j'ai refait le boulevard Adolphe-Chapleau dans l'est, dans l'ouest, la Montée Gagnon, c'est des artères principales très importantes et, je dois vous dire qu'on a toujours informé nos citoyens et, au

1030 contraire, ils étaient enchantés puis ils savent que quand ces travaux-là débutent, ils savent qu'il y a une fin, puis ils l'attendent depuis 40 ans aussi.

1035 Alors, je pense que ça peut... il faut prévenir là, j'en conviens très bien et d'ailleurs ça fait partie de nos conclusions mais, c'est toute une question de planification ordonnée mais aussi un bon partenariat avec le ministère puis de l'information, également.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1040 Très bien, je vous remercie, Monsieur le Maire. Merci monsieur Goulet.

M. PAUL LAROCQUE :

Merci de nous avoir écoutés.

1045 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Maintenant, madame Krim Nacera, de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec.

Mme KRIM NACERA :

1050 Bonsoir tout le monde.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1055 Bonsoir.

Mme KRIM NACERA :

1060 Je vais vous lire le mémoire qu'on a déposé auprès de vous. Donc, une première présentation de la Fédération, créée en 1974, la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec est un organisme à but non-lucratif dédié au développement et à la promotion de la pratique de la motoneige dans tout le Québec. Deux cent un clubs répartis sur 13 régions touristiques y sont affiliés.

1065 LECTURE DU MÉMOIRE

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1070 Je vous remercie beaucoup. Vous préconisez, donc, des sentiers distincts. Par contre, vous mentionnez aussi qu'il y a une entente de partage. Cette entente de partage, c'est sous quelles conditions?

Mme KRIM NACERA :

1075 L'entente de partage parle de certaines infrastructures ou de certains lieux qu'on doit partager quand le terrain ne permet pas... ne présente pas une largeur suffisante. Donc, dans des cas précis, on partage le sentier avec les quads mais pas sur une longue... une grande longueur...

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1080 Oui.

Mme KRIM NACERA :

1085 Ça équivaut à un kilomètre, un kilomètre et quelque. Sinon, on partage avec eux des traverses de route, quand c'est nécessaire, ou bien des infrastructures, tels que des ponts ou des passerelles; des infrastructures d'envergure.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1090 Parfait. Vous avez entendu le maire de Bois-des-Filion, tantôt. Quel est votre avis sur la position de la Ville de Bois-des-Filion?

Mme KRIM NACERA :

1095 Nous connaissons très bien la position du maire de Bois-des-Filion et je le remercie beaucoup d'avoir témoigné aussi que nos clubs, ce sont des gens très sérieux et qui font tout pour respecter ce qui est dans la loi VHR, c'est-à-dire une signalisation adéquate, un entretien impeccable des sentiers. Toutefois, il attire l'attention vers la délinquance de certains membres. Et là, on est actuellement en train de... on a des... on prend des mesures... on est très conscient de la situation. On a des agents de surveillance qui circulent – régulièrement durant la période... la saison hivernale – dans les sentiers pour essayer de contrôler ces délinquants-là.

1105 La loi VHR aussi, dans son contenu, prévoit des sanctions pour ces membres-là. Et quand on touche à la poche, les gens ont un peu peur donc il y a des sanctions du style – il y a des amendes à payer quand on ne respecte pas la réglementation, quand on ne respecte pas la signalisation, quand

on circule sans droit d'accès à l'intérieur des sentiers et quand on se retrouve à l'extérieur du sentier également.

1110 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Et si la piste ne serait pas construite en parallèle avec l'autoroute, quelle serait votre deuxième option? Choix?

1115 **Mme KRIM NACERA :**

1120 Je vous dirais que, actuellement, ce que nous favorisons c'est de se retrouver à l'intérieur de l'emprise du MTQ. Parce que, d'abord, ça nous permet... ça nous garantit une certaine pérennité. Je ne vous apprend rien en vous disant qu'actuellement, on passe sur les terrains privés et les terrains des villes grâce au privilège qu'ils nous donnent. C'est une autorisation de passage qu'ils nous donnent, qu'on ne paie pas, mais sous... qu'on nous octroie et on est conscient de ce privilège. Donc, pour nous, si on se retrouve sur les emprises publiques, pour nous c'est une garantie de pérennité.

1125 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Parfait. Monsieur André?

1130 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Merci. Question rapide : Avec les changements climatiques, on a l'impression que, des années, la saison de la motoneige, elle est plutôt courte dans la région de Montréal. Est-ce que c'est une impression ou c'est quoi une saison de motoneige typique des cinq dernières années?

1135 **Mme KRIM NACERA :**

1140 Je vous dirais, je vais vous donner les extrêmes. En Montérégie, par exemple, c'est vrai que c'est la période la plus courte pour nous, on parle de six, sept semaines de motoneige. Des fois même, moins que ça. Mais dans d'autres régions, plus nordiques, comme je dirais le nord des Laurentides, Lanaudière, la Mauricie, la Haute-Mauricie, l'Abitibi, le Saguenay et je vous en passe, ça c'est des longues périodes. Nous, l'objectif pour nous, effectivement, on ouvre vers les grands espaces mais ce qui intéresse le monde, c'est d'être aussi proche des centres de vie, des centres de services.

1145 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Mais une saison à Laval?

1150 **Mme KRIM NACERA :**

Elle n'est peut-être pas très longue...

1155 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

C'est ça.

Mme KRIM NACERA :

...mais toutefois...

1160 **PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

1165 Elle est de combien, à peu près? Dites-moi... parce que vous êtes bonne pour la Montérégie, vous m'avez dit. On a vu – je me rappelle d'un reportage où on devait transporter des touristes européens parce qu'ils ne pouvaient pas prendre les sentiers pour se rendre où il y avait suffisamment de neige; il fallait les amener ailleurs, les transporter ailleurs. Donc, c'est quoi une saison typique des cinq dernières années, en nombre de semaines à Laval?

1170 **Mme KRIM NACERA :**

Je vous dirais que je n'ai pas la réponse tout de suite. Je vous montrerai... je ne veux pas vous inventer un chiffre mais on doit être au-delà de six semaines, certainement.

1175 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Donc, vous pouvez nous communiquer l'information sur la durée?

Mme KRIM NACERA :

1180 Oui, oui, avec plaisir.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1185 Parfait, merci. Si on se remémore les chiffres qui ont été donnés par le ministère, et je pense par vous – si je ne m'abuse – ou rappelez-moi : quelle est la largeur dont vous avez besoin pour une piste dans les deux voies...

Mme KRIM NACERA :

1190 Dans les deux voies?

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1195 ...séparées, pour la motoneige seulement?

Mme KRIM NACERA :

Pour la motoneige, on a besoin de quatre mètres et demi.

1200 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Quatre mètres et demi?

Mme KRIM NACERA :

1205 Oui. Parce qu'on le calcule en fonction de notre surfaceur, notre machine de damage. En réalité, on a besoin de trois mètres et demi. Mais, on veut avoir un peu plus pour être à l'aise parce qu'on a une machinerie assez importante qui passe à l'intérieur pour faire le damage.

1210 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Parfait. Puis pour les quads, ce serait à peu près la même chose?

Mme KRIM NACERA :

1215 À ma connaissance, ce n'est pas loin. Ce n'est pas loin, mais je ne peux pas me prononcer à leur place. Je ne connais pas la pratique aussi bien que la motoneige.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1220

Si je me rappelle d'un certain nombre de discussions qu'on a eues en première partie, ce serait autour de 8.80 mètres...

Mme KRIM NACERA :

1225

En tout. Ça c'est les deux sentiers parallèles...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1230

En tout, c'est ça. Les deux sentiers parallèles.

Mme KRIM NACERA :

1235

Je vous avais donné cet exemple.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Ah! C'est ça.

1240

Mme KRIM NACERA :

C'était les deux sentiers parallèles. Je vous avais parlé de quatre mètres et demi pour la motoneige, 30 cm de séparation comblée de neige, et cinq mètres. Ça c'est des chiffres que j'avais pris dans l'entente qui a été faite entre quad et motoneige, dans le cas où on fait un sentier parallèle.

1245

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Parfait. Donc, actuellement, dans l'emprise on parle d'une possibilité de 6.5 mètres. Donc, déjà, spontanément, je vous dirais vous devrez cohabiter sur les mêmes sentiers. Qu'est-ce que ça implique de cohabiter sur un même sentier, quad et motoneige? J'imagine que c'est dur sur les fonds?

1250

Mme KRIM NACERA :

1255

Effectivement. La question ici – et je me rappelle très bien, la question je l'avais posée à monsieur Kramer et il m'avait répondu qu'on n'allait pas cohabiter sur toute la longueur.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1260 Ah, ah.

Mme KRIM NACERA :

1265 Si on me donnait précisément sur combien de kilomètres. Effectivement que notre empreinte sur les sentiers est différente de celle des quads. Nous, on est... notre couvert c'est la neige et on est moins... - comment je vous dirais – on laisse moins de traces et c'est la neige qui fait que plus on a de la neige, plus on circule mieux. C'est pour ça qu'on a des dameuses qui passent, qui compactent pour qu'on ait un tapis... un bon tapis. L'empreinte... le cas des quads... je préfère leur laisser le loisir de l'exprimer, mais ils ont une autre empreinte sur les sentiers que nous. Mais on est prêt à partager quand c'est la seule solution et puis, on passerait la dameuse un peu plus souvent pour aplanir la chaussée, le fond de sentier.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1275 Et le fond de sentier – quand vous dites ça – c'est vraiment l'aplanissement de la neige. C'est le damage.

Mme KRIM NACERA :

1280 Oui. Oui. Je vous dirais que nous, quand on aménage un sentier, on n'a pas besoin de paver ou de mettre du goudron. Ce n'est pas le cas parce que notre fond de sentier c'est vraiment la neige. On ne circule que quand il y a une certaine épaisseur de neige dans le sentier.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1285 Je pense dans votre mémoire – si je ne m'abuse – pour ce faire, qui assumera les dépenses pour l'aménagement du fond de sentier? Actuellement, qui assume les dépenses d'aménagement des fonds de sentiers?

Mme KRIM NACERA :

1295 Ça dépend. Ça dépend, moi j'ai des... comme on n'est pas habitué, pour l'instant, on n'est pas habitué d'aménager des sentiers dans les emprises des autoroutes. Et selon les exigences du MTQ, ça coûte excessivement cher. Par contre, quand on aménage des sentiers dans des sentiers forestiers, je vous dirais que ça peut aller jusqu'à entre 7 000 \$ et 10 000 \$ - c'est des chiffres qui... - entre 7 000 \$ le kilomètre à 10 000 \$ le kilomètre. Et je pourrai vous le confirmer ces chiffres-là après.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1300 Donc, le ministère est plus exigeant, vous dites?

Mme KRIM NACERA :

1305 Oui.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

...pour les fonds de sentier...

1310 **Mme KRIM NACERA :**

Effectivement.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1315 ...que les motoneiges dans les emprises?

Mme KRIM NACERA :

1320 Oui, parce que c'est nouveau. Je vous dirais cette ouverture d'implanter des sentiers dans des emprises d'autoroute est très récente. C'est venu avec le projet Sentier Durable.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1325 Oui.

Mme KRIM NACERA :

1330 Vu que, après avoir fouillé la problématique avec le MTQ, on s'était rendu compte qu'il était très difficile d'avoir des sentiers durables sur les terres privées. On ne peut pas exiger d'un propriétaire privé de nous donner des droits de passage au-delà de cinq ans. D'habitude, ils nous donnent un renouvelable. Actuellement, il y en a qu'ils le font. Depuis, ils font un renouvelable, ça fait 20 ans qu'ils le font avec nous parce qu'ils ont de très bonnes relations avec les clubs. Mais on ne peut pas leur de... exiger d'eux de nous signer un contrat d'une dizaine d'années. Donc, l'une des orientations du MTQ, c'est de rechercher des sentiers dans les emprises des autoroutes et c'est comme ça qu'ils ont développé cette ouverture-là.

1335

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1340 Et les exigences?

Mme KRIM NACERA :

1345 Les exigences, c'est surtout des exigences de sécurité mais des exigences de sécurité qu'on a appliquées aux voitures. Donc, on est en train de prendre conscience aussi qu'on ne fonctionne pas comme des voitures, qu'on n'a pas le même type de vitesse, pas le même type d'éclairage, qu'on prend une empreinte beaucoup plus réduite, qu'on n'est pas là tout le temps – la motoneige, ce qu'elle a de... même monsieur le maire de Bois-des-Filion l'a dit, c'est qu'on est saisonnier. On n'est pas permanent, donc notre présence ne dure que huit semaines maximum. Ce n'est pas très long. Mais notre impact économique est assez important.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1355 Monsieur le maire de Bois-des-Filion parlait de possibilité à peu près vis-à-vis le stationnement incitatif d'avoir un espace pour débarquer les motoneiges puis accéder aux circuits du nord. C'est une bonne idée? C'est une...

Mme KRIM NACERA :

1360 Je vous avoue que j'ai pris note, j'ai pris note de cette proposition. Hum... oui, c'est une idée aussi intéressante à discuter. Toutefois, cette idée-là va nous faire sortir de Laval...c'est une... alors que nous voudrions quand même conserver cette position de plus en plus, je vous dirai, on se retrouve exclut des milieux, des grands centres urbains.

1365 C'est vrai que la cohabitation est difficile, mais il faut qu'on reste conscient d'une situation : c'est que les centres urbains c'est eux qui nous permettent de véhiculer nos membres et d'amener des touristes, à partir des centres urbains de les amener à l'intérieur du Québec. Et nous sommes le véhicule qui permet de découvrir la grandeur du Québec.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1370 Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1375 Merci.

Mme KRIM NACERA :

1380 Merci à vous.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1385 Maintenant, monsieur Guy Charbonneau, préfet suppléant, et monsieur El-Batal de la MRC Thérèse de Blainville. Bonsoir.

M. GUY CHARBONNEAU :

1390 Bonsoir, Madame la présidente. Alors, ça me fait plaisir de vous présenter la position de la MRC Thérèse de Blainville qui est concernée, qui est préoccupée par cette autoroute qui ne dessert pas moins de quatre villes directement... dont quatre villes sont tributaires directement de cette autoroute-là dans notre MRC. Notre MRC est une instance de gouvernance territoriale qui fait partie de la Communauté métropolitaine de Montréal, je vous le rappelle, de la couronne nord et de la région des Laurentides.

1395 Consciente de l'importance des consultations publiques qui, en bout de ligne, amélioreront certes certains aspects du projet, la MRC Thérèse de Blainville croit fermement que le projet, tel que conçu, correspond bien aux objectifs du PMAD, de son schéma d'aménagement et de développement, et de sa politique de développement durable.

1400 Notre mémoire se divise en trois principales parties. La première présente succinctement la MRC – ça va être très succinct dans le cas de ma présentation – le deuxième va vous faire un esquisse sur la question du débit et les problèmes de circulation sur le transport comme étant un droit fondamental au même titre que la santé et le logement. Et la dernière dresse une série de recommandations – 19, au fait, il y a un concept là-dedans, 19 recommandations – au gouvernement du Québec.

1410 Pour la présentation de la MRC, je vous dirai tout simplement qu'on a une population dans notre MRC de 158 000 personnes actuellement sur une superficie totale de 212 km. Les 7 villes qui la composent sont : Blainville, Boisbriand, Bois-des-Filion, Lorraine, Rosemère, Sainte-Anne-des-Plaines et Sainte-Thérèse. Nous sommes dans la région administrative des Laurentides et également on fait partie de la couronne nord de la Communauté urbaine de Montréal.

1415 Selon les différentes enquêtes d'origines/destinations, la main-d'œuvre qui réside dans la MRC se déplace quotidiennement vers Laval et Montréal. Par contre, et je les ai mis dans l'ordre : vers Laval et Montréal et on va vous donner les chiffres tantôt. Par contre, la MRC demeure un

pourvoyeur d'emplois de qualité par ses secteurs d'activité en expansion, en passant de l'agriculture et l'agroalimentaire à l'industrie, le commerce, les institutions, etc.

1420 La MRC Thérèse de Blainville est aussi sillonnée par d'importants réseaux routiers, ferroviaires, de transport : la 15, la 13, la 640, la 117, la 335, la 344, et la ligne de train de banlieue Blainville – Saint-Jérôme. Comme son territoire fait partie de celui du Conseil municipal de transport des Laurentides, le CITL, ce dernier lui assure l'organisation du transport collectif, et vous allez avoir sûrement un mémoire présenté par le CITL plus tard.

1425 Notre appartenance à la couronne nord, à la région des Laurentides et la métropole s'est traduite par une modalité selon l'axe nord-sud et est-ouest, les deux. Depuis la fin des années 50, l'autoroute 50 représente la colonne vertébrale du territoire. La route 117 était en parallèle et l'autoroute 13 – qui est à l'échelle de la MRC – constitue un tronçon nord-sud de premier plan parce que ça permet les débordements via l'autoroute 640. Quant à la 335, qu'on appelait anciennement
1430 la Montée Gagnon, elle est qualifiée de régionale par le MTQ et représente le seul lien direct entre Sainte-Anne-des-Plaines et le reste de la MRC, selon le MTQ, sa réserve de capacité est cependant qualifié de très faible depuis Bois-des-Filion jusqu'aux limites municipales de Sainte-Anne-des-Plaines, et de faible à l'intérieur de cette dernière. La finalisation de son aménagement dans le
1435 corridor prévu pour l'autoroute 19 est donc très attendue. Pour ce qui est de l'autoroute 640, celle-ci prend en charge la majorité des déplacements est-ouest.

Si on vous parle maintenant des débits et les problèmes de circulation dans notre MRC, tous les axes routiers qui arborescent la MRC Thérèse de Blainville subissent une pression continue, due
1440 essentiellement à l'augmentation des débits causés par la croissance démographique, et je dirais même la croissance démographique hors territoire CMM, et le manque à gagner au niveau des infrastructures routières.

Par exemple, à l'est de la 640 et de Bois-des-Filion, le débit journalier moyen de ce réseau
1445 autoroutier est passé de 30 000 à 56 000 voitures entre 1995 et 2013. Sur le site de la route 117 Rosemère, il est passé de 60 000 à 89 000 véhicules pour la même période, également. À Bois-des-Filion, des problèmes majeurs de circulation existent dans les axes de la Montée Gagnon, à cause du refoulement de la circulation à l'accès du pont Athanase-David, congestionnant la Montée Gagnon et de la route 335.

1450 Selon la MRC Thérèse de Blainville, le transport, tout comme la santé, le logement, représente un droit fondamental des citoyens dans toute société dite démocratique et équitable et c'est... ça permet aux citoyens d'avoir une qualité de vie acceptable. D'autre part, le transport et la facilité du déplacement sont des facteurs de productivité et des pivots majeurs de l'économie d'une nation et
1455 d'une entité territoriale. Ainsi, l'accès à l'emploi, aux soins de santé, aux loisirs, aux services, ne peut être mieux servi que si les réseaux routiers et de transport soient dynamiques, efficaces et fiables.

1460 C'est une performance du réseau qui garantit ce droit fondamental, à savoir celui de la mobilité durable. Un principe préconisé par le PMAD, le schéma d'aménagement de la MRC Thérèse de Blainville ainsi que les politiques publiques. La MRC considère, en effet, que le parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées au transport collectif à Laval et à Bois-des-Filion représente un moyen direct pour garantir ce droit de mobilité durable des citoyens et des marchandises de la couronne nord.

1465 Je vous parlerai maintenant des priorités et des recommandations que nous voulons vous faire.

LECTURE DU MÉMOIRE : RECOMMANDATIONS

1470 Oui, je vais aller à... il y a quand même des recommandations qui sont importantes et qui sont de rappeler au gouvernement du Québec que la tendance de 62 % à Laval et 38 % à Montréal. Alors, il faut bien savoir que tout le trafic ne va pas tout à Montréal. Alors ce n'est pas vraiment... on a entendu des oppositions dans la première partie des audiences qui disaient « ça va embourber Montréal », alors qu'il n'y a que 38 % de ceux qui empruntent l'autoroute 19 qui se rendent à Montréal, 62 % demeurent à Laval. Et je pense que ce sont des chiffres qui sont importants et qu'on voulait vous rappeler.

1480 Une autre partie que je voudrais prendre le temps de quand même de vous rappeler, Madame la présidente, c'est que les intersections sont sursaturées à la hauteur de la 344 et du boulevard Dagenais et qu'une fréquence de débordement sur le réseau municipal pour le boulevard des Laurentides, ça cause vraiment des problèmes.

1485 En conclusion - pour vous laisser du temps de nous questionner - en conclusion, la MRC Thérèse de Blainville réitère le fait que le projet de parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées au transport collectif demeure toujours une promesse qui, tôt ou tard, devra être respectée et tenue. Si on a 60 000 véhicules qui transitent sur l'autoroute chaque jour, il ne faudrait pas laisser le gouvernement du Québec indifférent et inactif. La promesse doit être tenue selon l'échéancier fixé et/ou projeté.

1490 Alors, en définitive, le parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées permettra des déplacements efficaces et sécuritaires pour les principaux modes de transport routier, collectif, et actif, et en cohérence avec l'arborescence routière métropolitaine et les principes de développement durable et responsable. Merci, Madame la présidente.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1495

Merci. Quelques questions. Vous venez de nous dire que le parachèvement de l'autoroute 19 est fondamental au développement économique et social pour les municipalités de votre MRC. Si l'autoroute 19 n'était pas achevée, est-ce qu'il y aurait du développement qui ne pourrait pas se faire?

1500

M. GUY CHARBONNEAU :

1505

Je pourrais vous dire qu'actuellement il y a du développement qui stagne. On ne peut pas dire qu'il ne se fait pas mais qui stagne, à cause du fait que l'autoroute est embourbée tous les jours. Je donne souvent comme exemple : aller se stationner dans une voiture sur l'autoroute 19 – ce qui nous sert d'autoroute 19 actuellement ou de 335 – ou se stationner dans un autobus, c'est à peu près la même chose. Par contre, si on avait... avec les voies réservées – c'est ça la beauté du projet, ce sont les voies réservées qui vont permettre de vraiment véhiculer des gens plus rapidement.

1510

J'en ai fait l'expérience moi-même pour avoir pris la 25 où est-ce que c'est que quand on prend le pont de la 25, quand on est sur les voies réservées, on roule à 70 km/h, ce n'est pas si vite que ça mais c'est beaucoup plus vite que celui qui est arrêté complètement juste à côté de nous. Alors, ça donne beaucoup de... ça donne un meilleur choix à nos gens pour utiliser le transport en commun et c'est ce qu'on vise selon ce que... quand on a rencontré Monsieur le ministre Poëti la dernière fois. Il nous a dit : « on veut augmenter le transport collectif ». Bien je pense qu'on a une belle occasion actuellement. Et pour répondre à votre question principale, oui, ça contribue à la stagnation du développement de nos villes actuellement.

1515

1520

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Est-ce que le parachèvement de l'autoroute va contribuer – donc, ça va contribuer à arrêter la stagnation – mais est-ce que ça va aussi contribuer à l'étalement urbain? Est-ce qu'il y a plus de gens qui vont souhaiter aller vivre dans vos municipalités?

1525

M. GUY CHARBONNEAU :

Je vais vous répondre par le fait que, désormais, nous avons un PMAD qui encadre très – disons rigoureusement – mais peut-être justement mais qui encadre bien nos villes dans notre développement. On ne fait pas ce qu'on veut. Il y a aussi la Commission de la protection du territoire agricole à laquelle nous sommes soumis. Ce qui est malheureux, c'est peut-être ce qu'on est rendu à appeler la deuxième couronne et je pense qu'il va falloir qu'on y réfléchisse un jour. Les gens de la deuxième couronne n'ont pas les mêmes restrictions que les villes qui sont à l'intérieur de la

1530

1535 CMM. Et c'est peut-être là qu'il peut y avoir des débordements mais je ne veux pas aller jusque-là, ça déborde de mon champ de compétences.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1540 Mais vous craignez que ça pourrait avoir un impact jusqu'à la deuxième couronne. On pourrait avoir une augmentation de population au-delà de votre MRC?

M. GUY CHARBONNEAU :

1545 C'est déjà un fait. C'est déjà là. Ce qui aiderait à contrôler davantage – ce que j'essaie de vous suggérer – c'est qu'on étende, qu'on agrandisse le périmètre sur lequel la CMM a un certain contrôle. Ou la CMM ou le PMAD ou le gouvernement du Québec pourrait dire : « maintenant si vous voulez profiter de ces installations-là, peut-être faudrait mettre la main à la poche aussi. »

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1550 Une des orientations du PMAD c'est de moderniser le réseau de transport en commun et métropolitain. Est-ce qu'un boulevard urbain – on en a parlé tantôt avec Monsieur le maire de Bois-des-Filion – est-ce qu'un boulevard urbain pourrait aussi répondre à cette orientation?

1555 **M. GUY CHARBONNEAU :**

1560 Je pense que ce serait certainement le plus petit moindre mal parce que, en réalité, on n'augmentera pas beaucoup la fluidité avec un boulevard urbain. Il va y avoir des feux de circulation, il va y avoir aussi le danger de – comme l'a évoqué un peu monsieur Larocque tantôt – la sécurité des gens qui vont être en bordure de ces boulevards urbains. La croisée des chemins – étant moi-même la 11^e génération d'agriculteurs au Canada – je peux vous dire que quand on traverse un boulevard urbain avec des tracteurs ou des machineries lourdes ou des moissonneuses-batteuses – je pense que ça cause des problèmes à bien des gens. Alors que si on avait des ponts à étage, ça va permettre la circulation, surtout à Laval, entre un côté de l'autoroute à l'autre côté. Alors, je pense que tout cela mis en perspective, il y a au moins cinq fois plus d'avantages à une autoroute qu'à un boulevard urbain.

1565 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

1570 Est-ce que vous avez été impliqué au moment du PMAD de 2012?

M. GUY CHARBONNEAU :

Oui.

1575

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Parce que, dans votre schéma d'aménagement qui est en vigueur, c'est un boulevard urbain qui est préconisé – le schéma de 2005, je crois...

1580

M. GUY CHARBONNEAU :

Je ne me rappelle pas de ça. Je ne croirais pas. Parce que dans le schéma d'aménagement de 2005, c'est... bien, en tout cas ça n'a pas été une discussion dans la MRC Thérèse de Blainville.

1585

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

O.K. Parce qu'on se réfère, nous, à l'étude d'impact à la page 191 du PR-3.1 c'est ce qui est mentionné. Alors...

1590

M. GUY CHARBONNEAU :

C'était peut-être pour, peut-être qu'à Laval et... mais c'est certainement pas dans MRC Thérèse de Blainville.

1595

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Non? On va double-vérifier cet élément-là. Monsieur André?

1600

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Oui. Vous avez dit que votre population actuellement dans la MRC, 158 000 personnes avec tous les projets de densification puis les complétions des projets résidentiels, vous devriez atteindre quelle population? Je n'ose pas donner la référence 2024 – 2031, je ne saurais dire, mais vous visez quoi comme population?

1605

M. GUY CHARBONNEAU :

Je ne pourrais pas vous dire exactement. Je vais laisser monsieur El-Batal y répondre. Mais juste avant j'aimerais juste vous ajouter qu'il y a un phénomène que l'on constate, c'est que le nombre de ménages augmente beaucoup mais la population augmente peu. Le nombre de

1610

personnes par ménage... donc ça va prendre plus de logements mais ça ne se répercute pas automatiquement avec une augmentation exponentielle de la population.

1615 Monsieur El-Batal, avez-vous des chiffres qui sont plus...

M. EL-BATAL :

1620 Oui. Je n'ai pas vraiment les chiffres mais je peux, selon les orientations du PMAD et la MRC Thérèse de Blainville, face au processus de densification, il devrait atteindre un niveau de logements de 27 logements à l'hectare d'ici l'an 2031. Voilà le chiffre que je peux vous témoigner. Mais par rapport, par exemple – si vous permettez – à votre première question, Madame la présidente...

1625 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Monsieur El-Batal?

M. EL-BATAL :

1630 Oui?

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1635 Vous êtes à combien de logements à l'hectare, actuellement?

M. EL-BATAL :

1640 Actuellement, on est 16-17 logements à l'hectare, mais je pourrais vous revenir avec plus de précisions.

M, PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1645 Parfait.

M. EL-BATAL :

Disons entre 16 et 20 logements à l'hectare.

1650 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Et ça c'est l'hectare total de la MRC ? Ce n'est pas les hectares résidentiels de zonage?

1655 **M. EL-BATAL :**

Au niveau MRC, oui.

1660 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

De la MRC.

1665 **M. EL-BATAL :**

Oui.

1670 **M. GUY CHARBONNEAU :**

Monsieur le commissaire, je vous rappellerai que 48 % du territoire de la MRC appartient à Sainte-Anne-des-Plaines et donc, 92 % est zone agricole. Alors, 40 % du territoire total du MRC est en zone agricole. Alors, quand on fait le pourcentage à l'hectare, ça fait un peu moins de personnes.

1675 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

C'était pour ça ma question. C'était pour savoir si c'était soustrait ce territoire agricole ou non.

1680 **M. GUY CHARBONNEAU :**

Non.

1685 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Peut-être juste avant que vous répondiez à la question de madame la présidente, est-ce que vous avez des données sur l'évolution du nombre de véhicules par ménage? Parce que vous donnez à peu près le nombre de véhicules total... le nombre de ménages, avez-vous une idée du nombre de véhicules par ménage entre, par exemple, 1995 et 2013?

M. GUY CHARBONNEAU :

1690 Peut-être qu'on pourrait trouver ça dans d'autres études. On a une étude qu'on a fait faire, on pourrait... si on trouve les chiffres, on va vous les fournir...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1695 Non, mais j'ajouterais...

M. GUY CHARBONNEAU :

... mais je ne les ai pas de mémoire.

1700 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Excellent. J'ajouterais juste que vous êtes une personne-ressource, donc c'est fort probable qu'on vous achemine des questions directement de la Commission mais on peut...

1705 **M. GUY CHARBONNEAU :**

On peut, si on a l'information, on va vous la communiquer.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1710 Parfait. Je vous laisse répondre à madame la présidente sur sa première question.

M. EL-BATAL :

1715 Oui. Tout simplement juste pour préciser. Votre question est pertinente, certes, mais la question qui devrait également se poser advenant que la promesse ait été tenue et que le parachèvement de l'autoroute 19 ait eu lieu depuis une vingtaine d'années, quel niveau de développement atteindrait, à ce moment-là, la MRC Thérèse de Blainville, la CMM et voire la couronne nord. C'est ça, il y a certainement un manque à gagner à tous égards, que ce soit au niveau du développement économique, que ce soit même au niveau de la conception et de la gestion urbanistique. Et je pense que c'est une question qu'on n'a pas forcément les éléments de réponse mais il y a certainement un manque à gagner à tous égards.

1720

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1725

Oui, d'accord. Mais en fait ce que je cherchais à savoir c'était : est-ce que l'autoroute est une réponse à un problème actuellement de circulation et pour répondre à une population qui est existante, ou bien est-ce que l'arrivée de l'autoroute va faire en sorte qu'on va créer une nouvelle situation avec une nouvelle problématique qui va venir en attirant une population qui, autrement

1730

M. EL-BATAL :

Ce dont je suis persuadé, au niveau de ce que j'ai exploré comme étude, c'est que ce parachèvement va d'abord apporter des éléments de solution, va régler le problème de congestion. Tout à l'heure, monsieur le maire a cité un certain nombre de faits, un certain nombre de chiffres, et je pense que ce serait plus démocratique et plus accommodant – c'est-à-dire d'accommoder les territoires métropolitains – afin de rendre leurs réseaux autoroutiers, leurs réseaux routiers comparables avec des normes américaines, avec des normes internationales.

1735

1740

Donc, moi je vois d'un très bon œil, je vois énormément d'avantages. Et est-ce qu'il va y avoir des problématiques qui vont émerger, certes que oui, mais je pense que chaque situation aurait des solutions éventuellement. Mais, au moment où on se parle et depuis un certain temps, il y a un cumul de situations problématiques, il y a un cumul de bouchons sur l'autoroute 19 – moi je suis chanceux, ça me prend cinq minutes pour arriver de Laval à mon bureau à Bois-des-Filion – et que je vois le fil des voitures à chaque matin – bien, écoutez, c'est regrettable. Honnêtement, c'est regrettable.

1745

M. GUY CHARBONNEAU :

Si je peux me permettre juste deux mots. Je pense que c'est une question de qualité de vie. Monsieur Larocque l'a fait valoir tout à l'heure pour les gens de sa ville. C'est vrai pour les gens de notre MRC. C'est une question de qualité de vie pour les gens qui y vivent actuellement et qui sont bloqués sur ces routes. Il y a un accroissement naturel qui s'est fait depuis 40 ans dans la population. Je ferais un parallèle avec les chevreuils sur l'île des Hérons – dont on a parlé dans La Presse hier – mais quand les gens sont là, il y a une augmentation naturelle. Alors, les gens aujourd'hui ont perdu cette qualité de vie-là à cause du temps qu'ils passent sur la route.

1750

1755

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1760

Oui?

M. EL-BATAL :

1765

Si vous permettez, une dernière chose. La lutte au stress que subit l'humanité, la santé des humains de manière plus générale, ce sont des composantes intégrales du principe de développement durable. Voilà.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1770

J'aurais une autre question, très rapidement. Est-ce que vous êtes du même avis que le maire de Bois-des-Filion – les municipalités qui composent la MRC – concernant la piste multi fonctionnelle?

1775

M. GUY CHARBONNEAU :

1780

Pour avoir fait partie de la table des VHR de la CRE des Laurentides, je peux vous dire que la position et que tout ce qui est au sud de la 158, on souhaite avoir des sentiers qui soient durables mais non permanents, sauf Bois-des-Filion. O.K. Alors, à Blainville, c'est la position qui a été prise. À Sainte-Anne-des-Plaines également. Je pense que ce sont les deux seules villes qui sont concernées dans la MRC actuellement.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1785

Je vous remercie. Alors on vous remercie pour votre présentation.

M. GUY CHARBONNEAU :

1790

Merci, Madame la présidente. Merci, Monsieur le commissaire.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1795

J'appelle maintenant madame Marlene Cordato du Conseil intermunicipal de transport Laurentides (CITL).

Mme MARLENE CORDATO :

1800

Bonjour, je suis accompagnée de madame Chantal Ratté, directrice générale adjointe du Conseil intermunicipal de transport Laurentides.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Bonsoir.

1805 **Mme MARLENE CORDATO :**

1810 Alors, le CIT, le CITL, le Conseil intermunicipal de transport Laurentides est l'organisme responsable d'une importante portion de la desserte en transport collectif de la couronne nord de Montréal. Le territoire sous sa responsabilité est de 968 km², ce qui correspond à deux fois l'île de Montréal. Il inclut le territoire de 14 municipalités réparties sur celui des MRC Thérèse de Blainville, Deux-Montagnes, Mirabel et une partie de celui de la MRC Rivière-du-Nord pour le transport collectif mais aussi pour la région. Merci.

1815 LECTURE DU MÉMOIRE

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1820 Je vous remercie. J'aimerais savoir, vous mentionnez que le CITL favorise le développement d'une véritable culture de transport collectif. De quelle façon?

Mme MARLENE CORDATO :

1825 En fait, on participe d'une multitude de façons à faire la promotion du transport collectif mais aussi de s'ajuster aux besoins des usagers. Donc, à partir du moment où on fait des enquêtes sur ce qui est désiré par les usagers où il y a de la demande supplémentaire pour s'assurer qu'on puisse répondre aux besoins. Parce que le transport collectif doit être attrayant pour que l'utilisateur l'utilise. Alors, de cette façon-là, pour nous c'est important de favoriser donc cette culture de transport collectif, à partir des jeunes qui sont déjà des utilisateurs déjà au niveau du secondaire, on a... on transmet aux élèves du secondaire une passe qu'on appelle... Madame Ratté?... la passe d'étudiant?

Mme CHANTAL RATTÉ :

1835 Une passe qui est valide sur 10 mois et il y a 3 000 étudiants, qui vont à l'école secondaire pour la Commission scolaire Seigneurie des Mille Îles, qui sont voyagés par le CIT. Donc il y a un volet promotion et éducatif très présent.

Mme MARLENE CORDATO :

1840 Ça permet de créer de bonnes habitudes.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1845 Alors, donc, le projet, tel qu'il est proposé, ses caractéristiques, est-ce qu'elles vont dans ce sens-là, du développement d'une culture de transport collectif? Vous avez mentionné, entre autres, enlever les deux rampes, mais le reste du projet?

Mme MARLENE CORDATO :

1850 Oui, ça favorise... c'est la multi modalité, puisqu'on voit qu'il y a une piste multifonctionnelle, il y a du transport collectif et il y a du transport autoroutier. Donc, on va dans le même sens de favoriser le transport collectif et le transport actif. C'est le choix... plus il y a de choix de transport, plus c'est facile pour les usagers. Donc, le transport actif vers... on peut favoriser jusqu'à l'arrêt d'autobus et ensuite, donc, on prend le transport en commun pour ses déplacements qui sont sur de plus longues distances.

1855

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Merci. Monsieur André?

1860

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1865 Pourquoi un citoyen, une personne, déciderait de prendre le transport collectif alors qu'il pourrait prendre son auto avec le projet et avoir une fluidité accrue et se rendre plus rapidement où il veut, revenir plus rapidement pour aller trouver ses enfants à la garderie et éviter des surcharges éventuelles? Où est l'argument? Qu'est-ce que vous comptez faire pour améliorer l'attraction, l'attractivité du transport collectif au-delà d'une voie réservée?

Mme MARLENE CORDATO :

1870

Naturellement, s'il n'y a pas de voie réservée, l'attractivité du transport en commun perd tout son sens. Puisque si l'utilisateur, dans l'autobus, prend le même temps que l'automobiliste solo sur l'autoroute pour se rendre au travail, il n'y a pas d'attractivité et il n'y a pas de plus-value. Pour que l'utilisateur ait une plus-value, il doit pouvoir se rendre plus rapidement. Alors, la voie réservée répond à ce besoin-là.

1875

Si on ne peut pas répondre à ce besoin-là – et déjà c'est difficile sur notre territoire, je vous ferais remarquer que sur l'autoroute 15, nous pouvons profiter un peu de l'accotement pour aller gagner quelques minutes parce que ça s'arrête au pont de l'autoroute – mais il n'y en a pas sur l'autoroute 13, il n'y en a pas sur la 640, alors, ça, ça devient difficile pour un usager puisqu'il prend

1880 le même temps. Alors, on doit être très créatif pour vanter les mérites du transport en commun mais lorsqu'il est sur notre territoire, il ne va pas nécessairement plus vite que l'automobiliste.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1885 O.K. Puis actuellement sur le pont Athanase-David, il y a combien d'autobus qui circulent aux heures de pointe?

Mme MARLENE CORDATO :

1890 Madame Ratté, est-ce que vous avez cette information?

Mme CHANTAL RATTÉ :

1895 Oui. Il y a deux lignes d'autobus qui circulent sur ce pont en heure de pointe, je vous dirais à peu près trois autobus par heure, deux circuits différents, mais il y a un de ces deux circuits qui ne fonctionne qu'en heure de pointe avec quelques départs seulement et quelques retours le soir.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1900 O.K. Avec la venue du projet, vous comptez monter cela à combien, ce nombre d'autobus qui utiliseraient le circuit de voie réservée?

Mme CHANTAL RATTÉ :

1905 Ces autobus-là demeureraient probablement mais on ajouterait un service à partir du stationnement incitatif, donc deux autobus de plus qui feraient deux ou trois déplacements à l'heure.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1910 Parfait. À l'heure? O.K. Donc, ce serait des autobus qui reviendraient au stationnement incitatif à chaque heure...

Mme CHANTAL RATTÉ :

1915 Exactement.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

...et qui repartiraient du métro...

1920

Mme CHANTAL RATTÉ :

Ben à chaque heure, deux ou trois fois par heure.

1925

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Deux, trois fois à l'heure, à l'heure de pointe?

1930

Mme CHANTAL RATTÉ :

C'est ça. Disons si on insère deux véhicules, ben, avec des départs aux 30 minutes. Donc, l'autobus a le temps de revenir ensuite se positionner pour un départ.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1935

O.K. puis ça ce serait toute la journée, là? Ce n'est pas juste aux heures de pointe?

Mme CHANTAL RATTÉ :

1940

Actuellement, le projet que nous avons, c'est surtout en heure de pointe. Mais c'est sûr qu'un stationnement incitatif qui est plein à 9 h le matin, ben, il peut avoir quelques retours mais la majorité des gens vont arriver au stationnement en heure de pointe du matin et revenir le soir. Mais, ça n'exclut pas que les lignes régulières qui sont là actuellement et qui continuent de fonctionner toute la journée pourraient ramener ces gens-là à ce stationnement-là...

1945

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Hum, hum.

Mme CHANTAL RATTÉ :

1950

Mais, c'est sûr, en heure de pointe il va y avoir du service accru. C'est surtout ça qu'on vise parce que c'est la majorité des gens qui se déplacent à ces heures-là.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1955

Et est-ce que vous seriez pénalisé dans cette fluidité et cet accès si les voies étaient inversées? S'il y en avait une seule voie pour autobus qui s'inverse selon le sens du trafic, est-ce que ça vous pénaliserait?

1960

Mme CHANTAL RATTÉ :

Actuellement, dans nos autobus – ce qu'on remarque beaucoup – c'est que le matin en heure de pointe, on ramène un gros pourcentage de gens. Donc, c'est faux de penser que tous les gens de la couronne nord s'en vont travailler ou étudier vers Laval ou vers Montréal. Il y a de la circulation dans les deux sens...

1965

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Oui.

1970

Mme CHANTAL RATTÉ :

Donc ce serait, à mon avis, un bon investissement de le faire dans les deux sens justement parce qu'il y a un besoin de déplacement autant dans un sens que dans l'autre.

1975

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Mais c'est vrai aussi qu'au sens contraire du trafic, ça roule en général...

1980

Mme CHANTAL RATTÉ :

Pas mal moins.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1985

... pas mal mieux?

Mme CHANTAL RATTÉ :

1990

En général.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1995

En général. Si je prends l'exemple de monsieur El-Batal tout à l'heure qui nous a dit qu'il voyait passer... qu'il passait très vite sur la 19 aujourd'hui – qui n'est pas dans la situation de configuration – pour se rendre à son travail. Donc, ça veut dire qu'il verrait passer les autos qui sont fluides mais de ce côté-là il n'y a pas de blocage...

2000

Mme CHANTAL RATTÉ :

C'est possible, c'est possible.

2005

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

C'est possible.

2010

Mme CHANTAL RATTÉ :

Mais on parle aussi qu'on évaluerait aussi de partager la voie avec du covoiturage. Donc, oui, il peut y avoir tout plein de projets à ce niveau-là, peut-être dans les deux directions, peut-être une seule direction un peu comme sur des voies réservées qui vont vers la Rive-Sud, qui ont le même...

2015

Mme MARLENE CORDATO :

C'était surtout une question de configuration, je crois.

2020

Mme CHANTAL RATTÉ :

Oui.

2025

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

O.K. Si un ingénieur c'est capable de nous faire une configuration intéressante à une voie inversée, en autant que c'est fluide puis que ça donne une accélération pendant les périodes de pointe, matin et soir...

2030

Mme MARLENE CORDATO :

Oui, c'est important que ce soit fluide et qu'on puisse bien circuler, mais il faut aussi anticiper ce qui va se passer dans le futur puisque donc, il y aura 191 000 emplois de plus. Ces emplois-là vont être comblés par des gens de la région mais vont aussi être comblés par des gens de Montréal qui vont venir travailler dans nos secteurs. Alors, c'est important de pouvoir prévenir dans l'avenir. On ne voudrait pas se retrouver dans la situation inverse où il n'y a pas suffisamment d'accès vers le nord. Alors, il faut juste s'assurer de prévoir l'avenir.

2035

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Parfait. Pour moi c'est bon. Merci.

2040 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Merci, Madame Cordato. Merci, Madame Ratté.

2045 **Mme MARLENE CORDATO :**

Merci beaucoup.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2050 Il est 9 h 10. Nous allons prendre un autre intervenant. Par la suite, nous ferons une petite pause. Alors, j'appelle monsieur Jean-Marc Robitaille, Maire, et monsieur Réal Leclerc et Serge Gagnon de la Ville de Terrebonne.

M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

2055

Bonsoir Madame la présidente. Dans un premier temps, je tiens...

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2060

Bonsoir. Allez-y.

M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

2065

Bonsoir, Madame la présidente. Dans un premier temps, je tiens à vous saluer ainsi que votre collègue, Monsieur le commissaire, et à vous remercier de l'opportunité qui nous est offerte ce soir d'exprimer notre position ainsi que notre appui au parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées au transport collectif à Laval et à Bois-des-Filion entre la 440 et la 640.

2070

Je suis accompagné aujourd'hui de monsieur Réal Leclerc, conseiller municipal du quartier # 4 – quartier limitrophe situé au nord de Bois-des-Filion sur l'axe de la 335, ainsi que de monsieur Serge Gagnon, conseiller municipal du quartier # 5 qui se trouve dans limitrophe... quartier qui se trouve limitrophe à l'est de Bois-des-Filion sur l'axe de la 344. Je tiens aussi à saluer le représentant du ministère des Transports du Québec, ceux des autres ministères impliqués dans le dossier, les représentants des municipalités de Montréal, de Laval et de la couronne nord, ainsi que les représentants d'organismes et les citoyens qui souhaitent s'exprimer sur cet important projet.

2075

2080 Alors, parachèvement, on parle de parachèvement de l'autoroute 19. Parachèvement veut dire terminer – terminer ce que l'on a commencé. Ce, en soi, ce n'est pas un nouveau projet. Alors, le parachèvement, par l'élargissement de la 19 avec voies réservées pour le transport collectif, est attendu par l'ensemble de la région depuis plus de 40 ans. De Robert Bourassa à Philippe Couillard, les politiciens et politiciennes de tous horizons qui se sont succédés aux différents gouvernements se sont engagés à répétition à réaliser ce projet et le développement qu'a connu le secteur – ce secteur dis-je – de la couronne nord a été planifié en fonction de cette réalité et de cet engagement.

2090 Le précédent gouvernement l'avait d'ailleurs inscrit au plan québécois des infrastructures, ce qu'on appelle le PII, par le biais de l'ancien ministre, monsieur Sylvain Gaudreau. La réalisation de ce projet viendra, en outre, régler un problème majeur de congestion dans la région, un problème existant là au moment où on se parle. En effet, avec un débit journalier moyen annuel de 56 000 à l'intersection du boulevard Adolphe-Chapleau et de la Route 335, le projet d'élargissement de l'autoroute 19 soulagera les usagers de la route et plus particulièrement pour les 14 000 citoyens de Terrebonne résidant dans l'ouest de la municipalité. Il va sans dire qu'une circulation plus fluide contribuera également à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

2100 La Ville de Terrebonne supporte le projet de parachèvement de l'autoroute du ministère des Transports du Québec avec voies réservées au transport collectif en fonction de trois principaux enjeux dont je vous tracerai les grandes lignes ce soir, soient la démographie, la mobilité et le développement économique. Vous pourrez retrouver les détails de ces trois grands enjeux dans le mémoire que la Ville de Terrebonne a déposé auprès de la commission.

2105 Située dans la couronne nord de la Communauté métropolitaine de Montréal, la Ville de Terrebonne fait partie de la MRC Les Moulins et Terrebonne c'est plus de 110 000 citoyens. C'est la 10^e ville en importance au Québec en termes de population et la 4^e ville en importance démographiquement dans la région métropolitaine de Montréal. Sept parcs industriels, soit près de 450 entreprises et environ 10 500 emplois. C'est près de 900 locaux commerciaux, totalisant plus de 3 millions de pieds carrés, chiffres en augmentation constante ces 10 dernières années.

2110 Le parachèvement de l'autoroute 19 permettra de desservir une portion importante du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal en augmentation constante. Depuis une vingtaine d'années, la couronne nord a subi la plus forte croissance démographique de toute la région métropolitaine de Montréal.

2115 Terrebonne a enregistré une augmentation de 12.3 % de sa population depuis le dernier recensement de 2006. Par comparaison, cette augmentation n'a été que de 5 % pour l'ensemble de la région métropolitaine. Cette tendance régionale devrait d'ailleurs se renforcer dans les

années à venir. En effet, les prévisions de l'Institut de la statistique du Québec font ressortir que la couronne nord devrait accueillir quelques 74 000 nouveaux ménages d'ici 2031.

2120 Le projet de parachèvement de l'autoroute 19 s'inscrit en droite ligne. Avec les objectifs du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, ce qu'on appelle communément le PMAD, visant l'amélioration du transport des personnes par l'implantation de mesures préférentielles en transport en commun ou par une optimisation de la capacité routière. Il permet également de soulager le réseau local, 2125 particulièrement la route 344 et d'améliorer la desserte du territoire pour les services d'urgence et de transport scolaire.

Récipiendaire en 2012 du prix aménagement intégré de quartier, lors de la Conférence des collectivités durables organisée par la Fédération canadienne des municipalités et du prix ovation municipale de l'Union des municipalités du Québec dans la catégorie environnement et développement durable, Urbanova est né de la volonté de la Ville de Terrebonne de proposer un aménagement dans l'axe de la Côte de Terrebonne, offrant une nouvelle manière de vivre en ville en rupture complète avec le modèle de la banlieue traditionnelle axé sur l'automobile. 2130

2135 Avec ce projet, Terrebonne prône une planification à l'échelle du piéton ainsi qu'une valorisation des déplacements en transport collectif. Elle s'engage ainsi à réduire la dépendance à l'automobile et à limiter l'étalement urbain.

Toutefois, la concrétisation du projet Urbanova repose également sur le parachèvement de l'autoroute 19 intégrant une voie réservée pour le transport collectif. En effet, afin d'accueillir les futurs 35 000 résidents de ce secteur orienté sur le transport collectif, il est urgent d'offrir une liaison efficace et concurrentielle en transport collectif sur l'axe de l'autoroute 19. Tout retard dans le parachèvement de l'autoroute 19 pourrait représenter, chaque année, plus d'un millier de véhicules de plus sur la route. 2140

2145 Les aménagements proposés dans le cadre du projet de parachèvement de l'autoroute 19, à savoir stationnement incitatif, service de transport collectif en lien avec le corridor de l'autoroute 19 et implantation de voies réservées, constituent des composantes essentielles afin d'assurer au transport collectif un avantage concurrentiel à l'automobile. Il se doit d'être rapide, d'être fiable et d'être ponctuel, si on veut qu'il se positionne comme une alternative crédible et efficace à l'automobile. De plus, l'accessibilité en transport en commun aux pôles d'emploi métropolitain à Laval et à Montréal est primordiale pour que les résidents délaissent leur automobile. 2150

2155 La voie réservée pour autobus prévue par le ministère des Transports du Québec vient bonifier le réseau en créant un nouveau lien rapide pour le secteur ouest de Terrebonne et l'ensemble des villes voisines. En proposant des voies réservées fluides et continues aux autobus

2160 dans chaque direction, 10 km, le projet vient ainsi offrir une réponse à une demande en transport collectif qui va aller en s'accroissant dans les années à venir. Et monsieur Larocque en faisait référence, selon le sondage Léger et Léger, au moment où on se parle, si le parachèvement était réalisé, 40 % des répondants seraient prêts à utiliser le transport en commun, si encore il y a une infrastructure de transport en commun.

2165 La Ville de Terrebonne soutient donc le scénario retenu d'un stationnement incitatif dans le cadran nord-est de l'échangeur autoroute 19, autoroute 640, ainsi que le scénario envisagé d'un stationnement incitatif dans le périmètre du projet Urbanova. Et, à ce sujet, la Ville de Terrebonne souligne l'importance d'aménager ce stationnement incitatif dès la première phase du projet de parachèvement de l'autoroute afin de permettre l'accès à la voie réservée de l'autoroute 19 pour rejoindre les métros de Laval, stations Cartier, Concorde ou Montmorency.

2170 En complément au transport collectif, le covoiturage constitue une alternative à l'auto solo. Dans ce cadre, l'accès aux voies réservées pour le covoiturage pourrait offrir une solution également intéressante. La valorisation du covoiturage viendrait alors soutenir le scénario de stationnement incitatif identifié dans le périmètre du projet Urbanova et de celui de Bois-des-Filion.

2175 La Ville de Terrebonne supporte l'approche proposée pour l'intégration des transports actifs et récréatifs, à l'intérieur même de l'emprise de l'autoroute 19. Ces aménagements s'inscrivent d'ailleurs dans les orientations du PMAD, à savoir de favoriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine en assurant la liaison entre les différents secteurs du grand Montréal.

2180 Identifié au PMAD comme tronçon routier donnant accès aux principaux pôles économiques du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, le parachèvement de l'autoroute 19 vient faciliter l'accès au marché métropolitain. Il faut rendre la région métropolitaine plus attractive, plus compétitive et ce, en reconnaissant son caractère polycentrique.

2185 Le coût de la congestion urbaine pour les entreprises se mesure notamment en termes de retard des personnes, de réduction de productivité, de consommation supplémentaire de carburant et de coûts d'utilisation des véhicules commerciaux. Les études menées sur la route 335 indiquent que les retards annuels récurrents sont de l'ordre de 387 000 heures, soit 1 800 heures par jour, et occasionnent au total des coûts annuels, des pertes annuelles, de l'ordre de 8.2 millions de dollars.

2195 En réduisant la congestion urbaine sur un axe reliant la couronne nord aux pôles d'emploi de Laval, 62 % qui représente 62 % des déplacements, et de Montréal qui représente 38 % des déplacements, le parachèvement de l'autoroute 19 vient répondre à un enjeu majeur de productivité à l'échelle métropolitaine.

2200

Plusieurs entreprises manufacturières ont quitté l'Île de Montréal pour s'établir dans des secteurs plus périphériques. Or, les couronnes ont été en mesure d'accueillir une portion importante des entreprises manufacturières qui ont quitté l'Île de Montréal et, ce faisant, les couronnes ont permis de contribuer à limiter l'exode des entreprises manufacturières du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, dont nous faisons partie intégrante.

2205

Il est donc important de s'assurer que la région de Montréal soit en mesure de saisir les différentes opportunités qui pourraient se présenter. Il faut le faire pour améliorer le positionnement de la région de Montréal par rapport aux autres régions métropolitaines en Amérique du Nord. Les stratégies à mettre en place pour créer de la richesse dans la Communauté métropolitaine de Montréal doivent reposer sur la croissance simultanée de ses différents secteurs.

2210

À l'échelle locale, il faut assurer le désenclavement du parc industriel de Terrebonne ouest et de Bois-des-Filion. Ce projet vient faciliter la desserte d'un secteur qui accueille aujourd'hui une soixantaine d'entreprises et quelques 2 400 travailleurs et travailleuses dans des domaines innovants et porteurs à l'échelle métropolitaine, tels que la plasturgie, la bioalimentaire et les produits métalliques.

2215

En conclusion, la Ville de Terrebonne soutient et supporte le projet parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées au transport collectif à Laval et à Bois-des-Filion. Le projet de parachèvement de l'autoroute 19 vient répondre aux problèmes actuels de congestion, à une réalité actuelle et soutenir la croissance démographique de la couronne nord et permettre la concrétisation, sur le territoire de Terrebonne, d'Urbanova, un projet innovateur de développement durable axé sur le transport collectif et les déplacements actifs.

2220

2225

Le projet de parachèvement de l'autoroute 19 contribue à compléter le réseau artériel métropolitain dans la lignée des orientations du plan métropolitain d'aménagement et développement et offrir une réponse crédible et concurrentielle à la demande estimée en transport collectif de près d'un million de personnes d'ici les 20 prochaines années.

2230

Dans un contexte marqué par une forte concurrence économique, le projet de parachèvement de l'autoroute 19, finalement, vient répondre à un enjeu majeur de productivité à l'échelle métropolitaine en s'assurant que la région, dans son ensemble, et que chacune de ses composantes géographiques soient en mesure de saisir les opportunités d'accueil des entreprises.

2235

Alors, je vous remercie beaucoup de votre attention et nous sommes disponibles pour vos questions.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2240 C'est moi qui vous remercie, Monsieur le maire. Votre projet Urbanova, le stationnement incitatif qui y est prévu serait de combien de places? Combien de places de stationnement?

M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

2245 Oh! Je ne saurais pas vous dire. Je pense qu'on parlait de 400 places dès le départ...

ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Hum, hum.

2250 **M. JEAN-MARC ROBITAILLE :**

2255 ...mais le ministre Poëti a ouvert la porte dernièrement, suite à une intervention de la Ville de Terrebonne, sur la possibilité, en termes de densité, au lieu d'étendre des grands stationnements puis des grandes mers d'asphalte, tel de regarder des projets-pilote visant à agrandir ces stationnements-là, peut-être à plus de places dans le cadre de stationnements dits étagés. Il est à l'axe du futur échangeur dont nous allons débiter les travaux au printemps 2015.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2260 Est-ce que ce stationnement est prévu pour les résidents – les futurs résidents d'Urbanova – ou est-ce que ça peut aussi servir à d'autres personnes qui viendraient de d'autres municipalités plus à l'est ou encore de d'autres résidents de Terrebonne?

M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

2265 Bien, je vous dirais principalement aux résidents qui sont situés dans l'axe – je vous dirais – plus vers l'ouest de la Ville de Terrebonne. Alors, Urbanova c'est un concept où lorsque... c'est sept ans d'étude, c'est sept ans de planification. Il n'y a pas un logement d'Urbanova qui est à moins de 300 mètres d'un arrêt d'autobus, justement pour faire en sorte que les gens qui achètent Urbanova, achètent le transport collectif et le stationnement incitatif par le fait même. Alors quand vous allez plus dans le centre de la Ville de Terrebonne, vous avez l'axe de l'autoroute 25 qui est déjà desservi par le stationnement incitatif et une voie réservée avec covoiturage et quand vous allez vers l'est de la Ville de Terrebonne, alors on tombe dans l'axe du train de banlieue qui va être en opération à partir de décembre.

2275

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2280 Est-ce que Urbanova, c'est quand-même 35 000 habitants, dont une partie vont possiblement utiliser l'autoroute 19. Ces résidents vont quitter chez eux à pied pour prendre l'autobus, alors, ils n'iront pas au stationnement incitatif?

M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

2285 C'est parce que lorsque vous avez un stationnement incitatif, on met en place ce qu'on appelle un service de rabattement, un circuit d'autobus qui va passer dans les différentes rues d'Urbanova...

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2290 Je comprends.

M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

2295 ...comme je vous disais précédemment, vous avez... il n'y a pas un logement, une unité de logement, qui est à plus de 300 mètres d'un arrêt d'autobus. Les gens peuvent prendre l'autobus, se rendre au stationnement incitatif et, si l'autobus est déjà plein, il n'aura pas besoin de faire d'arrêt au stationnement incitatif, il pourra s'en aller en ligne droite et se rabattre sur la voie réservée du projet de la 19.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2300 O.K. Ce serait un mini pôle de transfert d'autobus. Il pourrait y avoir deux ou trois circuits d'autobus qui vont se rabattre là...

M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

2305 Comme il pourrait y avoir des gens qui se rendent en voiture aussi...

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2310 D'accord, je comprends.

M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

2315 ...comme il y a des gens qui peuvent se rejoindre là et stationner leur automobile et faire du
covoiturage aussi, là.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2320 D'accord. Je vous remercie. Monsieur André? Pas de questions? Alors on vous remercie pour
votre mémoire, c'était clair.

M. JEAN-MARC ROBITAILLE :

2325 Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2330 Merci. Alors, nous allons faire une pause jusqu'à 21 h 45 et nous allons poursuivre avec cinq
autres mémoires. Merci.

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

2335

REPRISE DE LA SÉANCE

2340 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Alors j'appelle monsieur Alain Cassista, conseiller pour la Ville de Sainte-Anne-des-Plaines.

M. ALAIN CASSISTA :

2345

Bonsoir, Madame la présidente.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2350

Bonsoir.

M. ALAIN CASSISTA :

2355 Monsieur le commissaire. Je suis accompagné de monsieur Serge Lepage qui est le directeur général de la Ville de Sainte-Anne-des-Plaines depuis maintenant 35 ans. Donc, il sera sûrement d'un heureux... de précieux commentaires si jamais il y avait des questions de votre part suite à la présentation de ce mémoire.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2360 Bonsoir.

M. ALAIN CASSISTA :

2365 Je voulais vous remercier de nous permettre de vous présenter justement ce mémoire ce soir.

LECTURE DU MÉMOIRE

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2370 Merci. Vous mentionnez qu'il y a des inconvénients chez vous dus au passage sur le territoire de votre municipalité. Est-ce que vous avez pris certaines mesures pour palier à ces inconvénients, à ce jour?

M. ALAIN CASSISTA :

2380 Actuellement, ces décisions-là, comme je vous faisais mention dans le document, ce n'est pas des décisions qui étaient les nôtres. Donc, évidemment, on n'a pas de contrôle sur les développements que vont faire Sainte-Sophie, Saint-Lin ou encore même plus loin, Saint-Calixte. Donc, c'est ces villes-là, qui sont hors CMM, qui font des choix et qui, nous, nous en subissons les conséquences de par l'embourbement de notre réseau urbain mais de par aussi la détérioration de nos routes.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2385 Mais sur votre réseau urbain, est-ce que vous avez dû mettre des feux de circulation, des arrêts? Est-ce qu'il y a des mesures que vous avez déjà prises?

M. ALAIN CASSISTA :

2390

La route qu'empruntent principalement ces gens-là c'est la route 335. Donc, on n'a pas vraiment de contrôle sur les feux de circulation, à part que de se les payer par nous-mêmes entièrement. Sinon, bien évidemment, parfois un peu plus délinquant, vont emprunter certains quartiers résidentiels. Donc, on doit faire certaines mesures de mitigation pour contrôler la circulation et réduire la vitesse dans ces quartiers.

2395

M. SERGE LEPAGE :

2400

Si vous permettez, on est en discussion depuis plusieurs années avec le ministère des Transports concernant la route 335, la portion qui traverse la zone urbaine de la ville, mais c'est des discussions qui sont longues, qu'on sent... pour le... installer des feux de circulation, réaménager le stationnement en bordure de la rue, etc. Mais c'est pas encore, c'est le ministère des Transports, évidemment, c'est une route qui appartient au ministère, et la ville n'a pas le dernier mot là-dedans.

2405

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

D'accord, merci.

2410

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Vous ne craignez pas qu'avec l'augmentation de la fluidité sur l'autoroute 19 vous ayez une augmentation du transit par votre municipalité des gens de cette couronne nord? La seconde couronne?

2415

M. ALAIN CASSISTA :

2420

Évidemment, c'est une réalité qui est là, dans le sens où lorsqu'on regarde la situation actuelle, on doit avoir une réponse qui vient... – tu donnes pas une réponse pour donner une réponse, là je suis redondant dans ce que je viens de dire mais – on doit avoir une réponse qui vient trouver un point dans une situation qui est actuelle, donc c'est une réalité démographique qu'on a actuellement; c'est-à-dire qu'à Sainte-Anne-des-Plaines, on a 15 000 de population, on a une réalité où est-ce que les banlieues de Sainte-Anne-des-Plaines – c'est drôle à dire là, c'est des banlieues mais bon – les villes environnantes continuent de grandir à une vitesse beaucoup plus grande que la nôtre. Donc, cela amène une pression sur notre territoire et sur notre réseau routier.

2425

Je veux dire, quand on regarde les contrecoups que nous vivons actuellement au niveau de la population de Sainte-Anne-des-Plaines – et je suis bien placé pour en parler parce qu'à tous les jours j'emprunte l'autoroute 19 et la route 335 – ces contrecoups sont assez importants

2430 actuellement, autant au niveau de la perte de productivité, au niveau du coût économique que de la perte de qualité de vie que... je crois que le gouvernement sera celui qui aura à répondre de cette réalité. C'est-à-dire que le gouvernement aura des choix à faire au niveau de la deuxième couronne et à mettre en place peut-être des politiques ou d'autres mesures qui viendront faire en sorte qu'on pourra venir, un peu comme avec le PMAD, contrôler un peu le développement peut-être de ces couronnes-là.

2435

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Parce que, pour l'instant, vous risquez d'avoir plus de véhicules qui risquent de transiter pour aller prendre la 19?

2440

M. ALAIN CASSISTA :

C'est hypothétique.

2445

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Mais ça vous...

M. ALAIN CASSISTA :

2450

C'est hypothétique.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2455

C'est hypothétique, vous n'avez pas regardé cette situation, discuté de cette situation...

M. ALAIN CASSISTA :

2460

À ma connaissance, on n'a pas de données là-dessus. À moins que monsieur Lepage ait des données qui soient des années antérieures...

M. SERGE LEPAGE :

2465

C'est un fait qui peut arriver, effectivement. Mais, quelles solutions autres on a, les gens sont installés à Saint-Lin ou à Ville des Laurentides, ils ne déménageront pas demain matin. Je pense qu'il y a deux facteurs - monsieur Cassista en a mentionné un - il y a deux facteurs qui font en sorte qu'on espère que, un jour ou l'autre, cette situation-là va se... va se...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2470

Résorber.

M. SERGE LEPAGE :

2475

Va se résorber ou va se stabiliser. Un : c'est le fait qu'il y a un certain éloignement. À un moment donné, il y a une limite à ce que vous – j'imagine – à ce que les gens peuvent aller dans les couronnes. Deuxièmement : le PMAD est venu régler de façon assez ou en tout cas – établir de façon assez stricte le développement dans la Ville de Sainte-Anne-des-Plaines pour parler de nous – on espère que – et je pense que c'est déjà commencé – qu'au nord de la CMM, il y aura certaines mesures que le ministère va adopter ou que les ministères vont adopter pour limiter le développement dans ces zones-là ou venir le régler de façon assez sévère.

2480

Je pense que c'est déjà commencé. On sent qu'il y a déjà une volonté de cela et que c'est déjà probablement en train de s'établir tranquillement. Mais autrement, les gens de Saint-Lin – Saint-Lin est probablement passé de 10 000 à 20 000 en dedans d'une dizaine d'années, de population – donc, ce n'est quand même pas rien, là. Alors ces gens-là c'est sûr qu'ils vont emprunter soit la 335, soit la 337, c'est les deux routes qui peuvent prendre. C'est deux routes actuellement qui sont complètement embourbées, on le sait.

2485

Vers quelle route qu'ils vont aller si la 335 s'améliore, est-ce qu'ils vont venir vers la 335? Si la 335 s'améliore mais elle crée une amélioration sur la 337, est-ce qu'ils vont dire on va aller sur la 337. Bien malin qui pourrait le dire! Mais c'est un domino actuellement, on ne sait pas vers où ils vont aller, mais l'important c'est qu'à un moment donné cet effet de deuxième couronne soit limité.

2490

M. ALAIN CASSISTA :

2495

Parce que, pour nous, c'est comme évident qu'il y a comme un constat à faire actuellement qui est celui-là. Puis on va vivre avec cette réalité-là. Donc, c'est en réponse à cette réalité-là que pour nous l'autoroute 19 nous apparaît comme étant la meilleure solution.

2500

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

C'est bon pour moi.

2505

M. SERGE LEPAGE :

Il y a un point important peut-être qu'on a mentionné c'est que, aussi, à Sainte-Anne-des-Plaines, ça a un impact économique qui n'est pas négligeable. Le parc industriel, qui est un petit parc

2510 industriel, des besoins locaux, des entreprises locales de nombreuses années, bien, l'année passée
on a perdu une entreprise d'une centaine d'employés qui s'est en allé parce qu' à un moment donné,
c'est un facteur économique, le temps que les employés sont pris dans des bouchons, bien c'est un
coût pour l'entreprise. Alors, cette entreprise s'est en allé plus proche des grandes routes, plus
proche de Repentigny – je pense. C'est une perte, c'est des familles de Sainte-Anne-des-Plaines
2515 dont les maisons vont être à vendre ou sont à vendre. C'est un... C'est sûr que ça a un impact
économique. Il y en a une deuxième de 30, 40 employés qui a acheté un terrain à l'extérieur, encore
là pour les mêmes raisons. À un moment donné, ça va avoir un impact, ça a un impact – on ne peut
pas le dire autrement – ça peut pas être autrement que d'avoir un impact économique pour la Ville
de Sainte-Anne-des-Plaines.

2520 **M. ALAIN CASSISTA :**

Entre autres, au niveau de la dévitalisation du milieu, c'est parmi les craintes qu'on peut avoir.

2525 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2530 Merci.

M. ALAIN CASSISTA :

Merci beaucoup.

2535

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

J'appelle monsieur Ramez Ayoub, le maire de Ville de Lorraine.

2540 **M. RAMEZ AYOUB :**

Bonsoir, Madame la présidente. Bonsoir, Monsieur le commissaire. Merci de nous entendre,
un à la suite de l'autre, comme ça, sur un sujet extrêmement intéressant et, je dirais rassembleur
pour la région.

2545

Pour la Ville de Lorraine, vous avez reçu notre mémoire. Présentation rapide de la Ville de
Lorraine qui est une ville pratiquement à 100 % résidentielle, si vous avez déjà eu la chance de
parcourir la Ville de Lorraine. Je vais vous faire rapidement la lecture pour le bénéfice de tout le

2550 monde mais on va peut-être répondre à vos questions rapidement par la suite à l'heure qu'il est rendu, je sais que tout le monde est bien intéressé mais aussi bien fatigué mais c'est un sujet important.

LECTURE DU MÉMOIRE

2555 Je suis ouvert à des questions éventuelles.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2560 Merci, Monsieur Ayoub. Vous parlez que vous avez encore un petit potentiel de développement. Ceci vous amènerait à quelle population?

M. RAMEZ AYOUB :

2565 À peu près... écoutez, estimez près du 10 000. Près du 10 000.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Ce serait le maximum?

2570 **M. RAMEZ AYOUB :**

Ce serait vraiment le maximum. Oui.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2575 Très bien, je vous remercie. Monsieur André? Pas de questions? Alors, on vous remercie pour votre mémoire.

M. RAMEZ AYOUB :

2580 Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2585 Alors, monsieur Roger Hotte, directeur général pour la Conférence régionale des élus des Laurentides.

M. RAMEZ AYOUB :

2590 Si vous permettez, j'accompagnerais monsieur Roger Hotte en tant que président de la CRÉ, mais c'est monsieur Hotte qui fait la présentation.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2595 Pas de problème. Alors, bonsoir.

M. ROGER HOTTE :

2600 Bonsoir. Merci, Madame la présidente. Bonsoir, Monsieur le commissaire. Je vais essayer d'être bref. Je devrais l'être. Le mémoire est assez court. Je vais vous présenter la CRÉ brièvement et, dans le fond, on a tenu à présenter le mémoire pour une chose, on se doutait bien qu'une approche un peu plus macro, à un moment donné, serait peut-être intéressante.

2605 La CRÉ des Laurentides, ça couvre l'ensemble de la région des Laurentides, de Bois-des-Filion à Mont-Laurier. On compte 61 membres au conseil d'administration et, vous allez me permettre de vous les énumérer parce que c'est quand même important – vous allez voir plus loin – on retrouve 8 préfets de MRC, 26 maires de municipalités ou mairesses de municipalités de 5 000 habitants et plus, 4 maires qui représentent les communautés de moins de 5 000 habitants, le représentant du Conseil de bande de la communauté de Kanesatake, 13 représentants du secteur socioéconomique et les 9 députés qui ont des comtés sur le territoire de la région des Laurentides. Soixante-et-un membres.

2615 La CRÉ, ça fait quoi? Ça favorise la concertation et surtout au niveau de la loi, ça doit élaborer un plan de développement stratégique qui a été adopté en juin dernier. Ça tombe bien. On y parle du parachèvement de l'autoroute 19 et de d'autres routes. - Je vais y revenir un peu plus loin.

2620 La région des Laurentides est caractérisée – puis je ne veux pas m'éterniser là-dessus, mais un des éléments quand on fait un plan stratégique, on fait souvent, on a tourné dans l'ensemble du territoire et les préoccupations de mobilité des personnes et des marchandises sont revenues constamment. Et ça va vous surprendre, dans des endroits aussi éloignés que Mont-Laurier, on pourrait dire qu'il n'y a pas de congestion routière, il n'y a peut-être pas d'étalement urbain, mais il y a des problématiques de mobilité des personnes et des marchandises qui causent des soucis aux citoyens. Et ça transparaît dans notre plan stratégique, je vais y revenir plus loin.

2625 Le principal argument qu'on a utilisé, évidemment, c'est celui de la croissance démographique. Et dans notre mémoire, il y a une petite figure (la figure 1 à la page 6), évidemment les gens ne peuvent pas la voir, ce sont les taux d'accroissement annuels moyens

2630 des régions administratives de l'ensemble du Québec en 2001 et 2013. Ce qui est fascinant, c'est que les trois premières régions qui ont des taux d'accroissement au-dessus de la moyenne – on parle des taux d'environ 18 %, ce sont, dans l'ordre, Lanaudière, Laurentides, Laval. Je pense que ça peut répondre à beaucoup de questions quand on parle du besoin de parachever l'autoroute 19 et d'autres autoroutes ou liens routiers dans la région des Laurentides.

2635 Je veux juste vous rappeler une statistique. Elle n'est pas dans le mémoire mais, autour des années 70, la population des Laurentides était à peine de 200 000 personnes. Au moment où on se parle, selon l'Institut de la statistique, on est à peu près à 550 000. Et dans le mémoire, on en fait état : l'Institut de la statistique prévoit autour de 700 000 personnes, dépendamment sur l'horizon 2031. Évidemment ça dépend des scénarios qu'on retient mais il reste que peu importe ce qu'on peut... peu importe les autoroutes qu'on fera ou peu importe ce qui va arriver, il semble que la tendance démographique est inévitable. Alors, qu'est-ce qu'on fait? Est-ce qu'on maximise la fluidité de la mobilité des personnes et des marchandises?

2640 En tout cas, à la CRÉ, on pense que c'est ce qui faut faire absolument et sur la base de, si on continue même les déplacements quotidiens, on en a fait un recensement mais, c'est quand même – et ça je pense que c'est le point important – on dit que la moitié des déplacements... la moitié des gens se déplacent pour aller travailler soit à Laval ou à Montréal.

2650 Certains intervenants l'ont mentionné – je n'ai pas entendu beaucoup parler d'efficacité économique du grand Montréal, parce que c'est ça l'enjeu au final. C'est pas... et souvent je trouve qu'on confronte les régions, on confronte « Ah, on va amener trop de voitures à Montréal ». Mais au final, l'enjeu, c'est l'efficacité de notre système économique et notamment de la grande métropole qui est Montréal.

2655 Alors, à la CRÉ des Laurentides, d'ailleurs, c'est une position qui a été prise et qui a surpris bien des gens parce que tout le monde pense que les Laurentides sont finalement une région qui est contre Montréal ou qui se définit en opposition à Montréal, c'est complètement faux. C'est... c'est les flux économiques, les flux essentiellement sont constants des deux côtés et – je me souviens tantôt vous avez parlé de circulation des deux côtés – c'est vrai que c'est peut-être fluide, mettons le matin direction nord, mais ça s'est amplifié dans les dernières années et de loin. Donc, je pense qu'il y a quelque chose à regarder.

2665 On vous a parlé aussi d'un réseau routier inadapté. Moi je pense que la région des Laurentides, c'est la région des projets inachevés. On a la 13 qui n'a jamais atteint la 640, il y a la 50 qui a finalement été finie, mais, je vous rappelle, pour ceux qui l'empruntent, que quand vous arrivez dans l'endroit le plus densément peuplé – c'est Mirabel – on est sur une petite voie à deux sens qui rencontre. Alors, pour une autoroute, 50 c'est assez ordinaire. Et on a évidemment la 19,

il y a une question d'une voie de – ben comment est-ce qu'on appelle ça, la voie de... - la voie réservée – merci – c'est toujours pratique d'avoir son président à côté de soi.

2670 **M. RAMEZ AYOUB :**

Au moins pour ça...

2675 **M. ROGER HOTTE :**

Et la 117 au nord de la région, je vous en parlais tantôt, la 117 qui est encore une voie à double sens alors qu'il y a un trafic assez important.

2680 C'est dans notre plan stratégique. Il y a quatre éléments – je vous les ai mentionnés – quatre routes qui sont jugées fondamentales dans la région des Laurentides et si on avait écouté tous les maires et toutes les mairesses, il y aurait eu une liste assez grande. On s'est limité à ces quatre axes routiers-là et la 19, je vous dirais, a fait l'unanimité assez rapidement au sein du Conseil d'administration de la CRÉ.

2685 Donc, écoutez, en gros c'est un peu ça. Dans le fond, ce que je suis venu vous dire c'est le soutien inconditionnel de la Conférence régionale des élus des Laurentides au projet de parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées pour le transport collectif. Voilà!

2690 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

C'est clair. On vous remercie. Questions? Non.

M. ROGER HOTTE :

2695 Madame la présidente, par contre, si vous n'avez pas de questions, j'aimerais juste ajouter un élément, une précision – je sais que vous avez eu un échange sur les VHR tantôt – je peux vous préciser que dans le rapport que la CRÉ a fait, effectivement, monsieur le maire de Bois-des-Filion a tout à fait raison et a signifié sa position haut et clair, comme on dit en français, Bois-des-Filion ne souhaite pas avoir de VHR sur son territoire et c'est ce que nous avons mis dans le rapport qui a été transmis au MTQ.

2700 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

On vous remercie.

2705

M. ROGER HOTTE :

Merci.

2710 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

J'ai peut-être une question.

2715 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Ça...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2720 Ça a généré une question, je l'avais notée celle-là puis je... vous me l'avez rappelée. Il y a beaucoup de liens qui traversent la rivière des Mille-Îles pour les véhicules hors-route actuellement?

M. ROGER HOTTE :

2725 *Oh boy!* La rivière des Mille-Îles? Vous voulez dire, admettons l'Île Jésus, c'est une bonne question.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2730 L'Île Jésus, c'est la rivière des Mille-Îles qui va vers la rive nord là.

M. ROGER HOTTE :

2735 Je pense qu'il n'y en a pas des tonnes, je ne me souviens pas... ben, il y a Bois-des-Filion...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Il y a Bois-des-Filion là...

2740 **M. RAMEZ AYOUB :**

Il y a Bois-des-Filion, c'est sûr...

M. GUY CHARBONNEAU :

2745

Est-ce que je peux répondre?

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2750

Oui.

M. ROGER HOTTE :

Monsieur Charbonneau...

2755

M. GUY CHARBONNEAU :

C'est parce que j'étais sur la table des VHR...

2760

M. ROGER HOTTE :

Oui, c'est ça...

M. GUY CHARBONNEAU :

2765

...et, à ma connaissance, c'est le seul lien parce que la rivière des Mille-Îles contient beaucoup de rapides et c'est très dangereux de traverser sur la glace. Alors, il faut absolument avoir un pont ou une passerelle et, ce que je connais, à ma connaissance, c'est le seul lien qui avait entre Laval et la rive nord. Sinon, il faut prendre, comme monsieur Larocque a dit, on prend une remorque et on transporte l'appareil de l'autre côté de la rivière.

2770

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

O.K. Merci.

2775

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Merci. Pour la Ville de Laval, monsieur David De Cotis.

2780

M. DAVID DE COTIS :

Madame la présidente, Monsieur le commissaire, Mesdames et Messieurs. D'abord merci, Madame la présidente, de nous permettre de présenter sommairement le mémoire que nous

2785 avons préparé dans le cadre de cet exercice démocratique. Je parle évidemment au nom de la Ville de Laval qui sera le précieux témoin de ce parachèvement tant attendu de l'autoroute 19 et de ses voies réservées au transport collectif.

2790 Je vais tenter de faire un rapide tour d'horizon des principaux sujets qui sont abordés dans notre mémoire. Le premier chapitre propose d'entrée de jeu une réflexion plus large sur le dossier en présentant des données que j'appellerais brièvement. Ce sont des chiffres assez récents, ils datent de 2012, ils sont contenus dans le dernier module du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal, le PMAD, comme on l'appelle.

2795 Les chiffres révélateurs à deux points de vue. D'abord, parce qu'ils nous obligent de revoir certaines perceptions tenues pour acquises et, deuxièmement, parce qu'ils nous forcent à prendre acte de l'importance d'une grande région où vit la moitié de la population du Québec.

2800 Revenons sur les perceptions. Pendant longtemps, de nombreuses personnes se sont inquiétées, avec raison d'ailleurs, de l'étalement urbain dans les villes voisines de l'Île de Montréal. Or, les prévisions du PMAD ne corroborent pas cette tendance. De fait, c'est Montréal qui connaîtra la plus forte augmentation de sa population en chiffre absolu dans les années qui viennent.

2805 Ainsi, le PMAD prévoit que, d'ici 2031, la grande région métropolitaine accueillera 530 000 nouveaux ménages, ce qui portera sa population à 4.3 millions d'habitants. En nombre absolu, c'est l'Île de Montréal qui recevra le plus grand nombre de résidents. Avec l'arrivée de 123 000 nouveaux ménages, ce qui représente près de 25 % de l'augmentation de la population.

2810 L'autre considération qui relève de la vue d'ensemble, c'est que la grande région métropolitaine de Montréal abrite la moitié de la population du Québec. Les impératifs de mobilité d'un aussi large bassin de population, 4.3 millions de personnes, nécessitent une variété d'infrastructures, de transports efficaces incluant des autoroutes, des routes secondaires, des boulevards, des rues, des ruelles, des voies réservées, des voies de transport actifs, des circuits de transport collectif. Bref, toutes les infrastructures indispensables à la pleine mobilité des biens et des personnes d'une grande agglomération de plus de 4 millions d'habitants.

2815 La troisième observation que nous proposons, toujours dans cette vue d'ensemble, Madame la présidente, c'est que Laval est de moins en moins la ville dortoir qui déverse ses résidents sur Montréal tous les matins.

2820 Les études d'origines/destinations confirment la progression constante des déplacements internes pour des motifs de travail et d'étude dans le territoire lavallois. L'Île Jésus constitue le troisième pôle d'emploi de la communauté métropolitaine de Montréal. Il y a aujourd'hui près de

2825 140 000 personnes qui travaillent à Laval et le font dans 10 000 entreprises réparties dans 12 parcs industriels. Et je ne compte pas les dizaines de milliers de personnes qui étudient à Laval ou qui œuvrent dans les organismes d'économie sociale.

2830 Il n'est donc pas étonnant d'apprendre que 62 % des déplacements matinaux en direction sud sur la route 335 entre l'autoroute 640 et l'autoroute 440 s'arrêtent à Laval. Quant à l'autre 38 %, ils poursuivent le trajet et se répartissent sur l'ensemble des ponts pour accéder à Montréal.

2835 Aux yeux de la ville, Madame la présidente, le projet de parachèvement de l'autoroute 19 se situe donc dans la dynamique d'une grande région métropolitaine. Une région qui doit offrir des infrastructures de transport alliant, d'une part, les impératifs de circulation automobile et des échanges commerciaux. Il ne faut jamais oublier les camions et, d'autre part, les objectifs de mobilité durable grâce à une offre efficace d'un transport en commun.

2840 Dans ce contexte, il n'est donc pas surprenant que le PMAD entre en vigueur en 2012 et préconise le parachèvement de l'autoroute 19. Pour Laval, ce parachèvement n'est pas le projet d'une nouvelle autoroute sortie de nulle part. C'est plutôt une solution qui vient compléter un ouvrage, qui mène à bon terme une intention qui existe depuis plus de 40 ans qui est celle de relier deux parties d'un territoire jusqu'à aujourd'hui mal desservi en matière de déplacement des biens et des personnes.

2845 Enfin, et nous insistons sur ce point, le projet introduit une infrastructure efficace pour privilégier le transport collectif à court terme et à long terme et corriger une lacune importante. Présentement, l'absence d'une offre performante en transport collectif dans ce couloir explique le faible achalandage observé. Le projet changera la donne et nous sommes heureux. Voilà très sommairement l'objet du premier chapitre de notre mémoire.

2850 Le chapitre 2 rappelle les grandes lignes du projet. Je ne m'attarderai pas à vous redire, Madame la présidente, vous les connaissez autant que moi. Le chapitre 3 identifie quatre raisons qui incitent la Ville de Laval à accueillir favorablement le projet.

2855 Premièrement, la résolution de la congestion récurrente de la circulation automobile sur la route 335 et sur les routes adjacentes dans ce grand couloir du territoire. Deuxièmement, l'essor prévisible du transport collectif, une fois que le projet sera terminé, dans la mesure où l'accès au métro Cartier sera facilité par des voies réservées et d'autres mesures préférentielles.

2860 Troisièmement, la protection de l'intégrité et de la superficie de la zone agricole. Et enfin, la quatrième, la possibilité pour les véhicules récréatifs, comme les vélos et les motoneiges, de circuler dans tout le corridor et traverser la rivière des Mille-Îles, ce qui maintiendra le lien avec la Route Verte et avec le sentier interrégional de véhicules hors-route.

2865 Permettez-moi, Madame la présidente, de commenter brièvement sur ces quatre arguments. Concernant la congestion routière, je rappellerai que seulement près de 60 000 automobilistes se risquent chaque jour à faire la traversée. Et ce n'est pas une traversée facile, c'est souvent un véritable enfer.

2870 Cette situation engendre des accrocs à la sécurité routière, des retards importants pour des milliers de personnes qui se rendent au travail le matin ou qui reviennent chez eux le soir, un risque permanent d'efficacité pour les véhicules d'urgence qui doivent se déplacer sur ces voies, une pollution de l'air plus marquée lors de bouchons que lorsque la circulation est fluide, et sans oublier une nuisance insistante à la qualité de vie de nombreux citoyens du secteur Vimont-Auteuil.

2875 Un mot maintenant sur le transport collectif. Il n'y a pas de voie réservée dans la configuration actuelle, de sorte que les autobus demeurent pognés – excusez-moi, excusez l'expression, Madame la présidente – sur cette portion du trajet. L'utilisateur n'obtient aucun gain d'efficacité par rapport aux automobilistes. Les services demeurent donc peu utilisés. Une fois le projet réalisé, avec une voie réservée aux autobus et un parc de stationnement incitatif, on peut
2880 présumer que cette amélioration incitera de nombreuses personnes à troquer l'automobile pour l'autobus.

Dans cet esprit, nous sommes d'avis que le projet de voie réservée devrait compléter le projet de voie réservée sur le boulevard Des Laurentides, ce qui permettrait aux autobus d'accéder
2885 rapidement au métro Cartier. Nous demandons, donc, au promoteur de prévoir l'aménagement des voies réservées et des mesures préférentielles sur le boulevard Des Laurentides jusqu'au métro Cartier, de façon que l'offre soit achevée convenablement.

Je rappelle, en terminant ce volet, que l'amélioration du transport en commun, une fois le
2890 projet achevé, aura aussi un effet positif avec une réduction des émissions de divers polluants atmosphériques responsables de la qualité de l'air et la présence de gaz à effet de serre, les GES comme on les appelle.

Nous soulignons, d'ailleurs, dans notre mémoire, que la Ville de Laval est très sensible à la
2895 qualité de l'air dans son territoire. Nous avons été la première ville au Québec à contribuer directement au financement d'un champ de recherche en cardiologie environnementale. Dirigé par un lavallois, le Dr François Reeves, cardiologue de la Cité de la santé de Laval et auteur du livre « Planète cœur ».

2900 La troisième raison qui nous incite à appuyer le projet est l'engagement du promoteur à conserver la superficie de la zone agricole. La Ville de Laval profite, d'ailleurs, de ce mémoire pour réitérer ses engagements en faveur des cultures maraîchères et des activités agricoles sur les deux côtés du corridor dessiné. L'agriculture demeure un ingrédient essentiel à la vie lavalloise. La

2905 ville entend maintenir la zone agricole permanente de part et d'autres de l'emprise de l'autoroute, comme prévu dans son schéma d'aménagement révisé et conformément au PMAD de la CMM. Le projet du promoteur respecte actuellement cette intention.

2910 La Ville tient donc pour acquis qu'au terme de l'ouvrage la superficie de la zone agricole sera préservée. Il est même souhaitable que certains terrains actuellement situés dans l'emprise publique puissent être retournés aux agriculteurs. Cette intention fait suite au souhait de la Ville que le ministère considérera sérieusement la géométrie des échangeurs afin de réduire l'ampleur et de les harmoniser avec des intersections. Si les échangeurs sont moins volumineux, ils occuperont moins d'espace. Les terrains ainsi épargnés pourront être remis aux agriculteurs et la zone agricole sera consolidée.

2915 Toujours selon ses mêmes préoccupations de prévenir un trop grand morcellement des terres agricoles, la Ville souhaite réviser la configuration des voies d'accès à l'échangeur Saint-Saens du côté ouest ainsi que le lien routier entre l'échangeur Dagenais et Robert Bourassa.

2920 Je précise, en terminant sur cette question, que le projet n'exige pas d'élargissement de l'emprise actuelle, qui est publique et déjà cadastrée. La réalisation du projet ne requiert donc pas d'autorisation de la Commission de la protection du territoire agricole du Québec. Le schéma d'aménagement en vigueur à Laval ainsi que le PMAD prévoit le prolongement de l'autoroute Papineau et détermine l'emplacement des échangeurs au boulevard Dagenais et à la rue Saint-Saens. Le projet qui ne nécessite aucune modification de zonage serait donc inscrit dans le schéma d'aménagement révisé.

2930 Enfin, la quatrième raison qui nous incite à appuyer le projet c'est que le promoteur entend faire une place de choix du transport actif avec la piste multifonctionnelle. Le lien avec la Route Verte et le sentier interrégional des véhicules hors-route sera maintenu, tout comme le traversier de la rivière des Mille-Îles, ce qui nous satisfait pleinement. Cette piste servira aux piétons, aux cyclistes, aux motoneigistes et aux agriculteurs. La Ville a bon espoir que les Lavallois feront un partage harmonieux de tous ces usagers.

2935 Le chapitre 4 de notre mémoire est activé...

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2940 Monsieur De Cotis, je vais vous inviter à résumer et conclure puisque votre temps est presque écoulé.

M. DAVID DE COTIS :

Donnez-moi juste deux minutes.

2945

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Très bien.

2950

M. DAVID DE COTIS :

Alors, le chapitre 4 de notre mémoire a identifié des zones de préoccupation. Il y en a six. Je les énumère très rapidement : la première préoccupation c'est la zone agricole; la deuxième préoccupation, et non la moindre, la protection des milieux naturels.

2955

Juste là est la conclusion, Madame la présidente. Alors, comme vous avez pu le constater, Madame la présidente, le mémoire de la Ville de Laval contient 21 recommandations à l'intention du promoteur, le ministère des Transports du Québec.

2960

Ces 21 recommandations se regroupent autour des trois grandes intentions : le premier, nous souhaitons maintenir le statut en culture dans les zones agricoles, cette intention comporte trois recommandations. Deuxièmement, nous souhaitons voir se réaliser une offre intégrée de transport collectif et actif dans ce couloir qui relie la rive nord, Laval et Montréal, cet objectif contient quatre recommandations.

2965

Enfin, nous souhaitons maintenir une approche écoresponsable dans la production de plans et devis finaux et durant la durée des travaux, nous avons 13 recommandations dans ce sens. Dans cette dernière recommandation, on invite le promoteur de considérer la Ville de Laval comme collaborateur de premier plan dans ce dossier.

2970

Le mémoire que nous avons déposé au BAPE le 16 octobre dernier a été entériné par le Comité exécutif de Ville de Laval et Laval est également solidaire de la coalition pour le parachèvement, un regroupement mené par monsieur Paul Larocque, maire de Bois-des-Filion et préfet de la MRC Thérèse de Blainville. Ce mémoire dit clairement, Madame la présidente, que l'administration municipale appuie le projet mais qu'elle ne renonce pas à son rôle de chien de garde des intérêts et des préoccupations des Lavallois dans ce dossier. Ce rôle que le citoyen attend d'une saine administration municipale. La Ville s'impose donc un devoir de vigilance envers le projet depuis sa conception jusqu'à son exécution.

2975

2980

Madame la présidente, je vais terminer en vous lisant la déclaration qui figure à la dernière page de notre mémoire et qui se lit comme suit :

2985 *Compte tenu des commentaires et des recommandations qui précèdent, la Ville de Laval*
accueille favorablement le projet de parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées au
transport collectif. La ville considère que le projet respecte la qualité de vie des résidents, l'intégrité
du territoire agricole, la protection des milieux naturels, la qualité d'air, le climat sonore et
l'intégration autant au milieu urbain que rural. Il répond également au besoin d'améliorer le transport
collectif et de favoriser le mode de transport actif et récréatif. La Ville de Laval souhaite que la
2990 *réalisation du parachèvement de l'autoroute 19 procède aux travaux majeurs de réfection prévus*
sur le pont Gédéon-Ouimet de l'autoroute 15. Une telle séquence de travaux réduirait les impacts
sur la circulation lors des travaux sur l'autoroute 15. La Ville de Laval offre son entière
collaboration à la réalisation du projet.

2995 Cet extrait de notre mémoire met fin à mon exposé. Je suis évidemment disposé à répondre
à des questions. Je suis accompagné ce soir avec monsieur Denis Fafard. Merci pour votre
attention. Je vous redonne la parole, Madame la présidente.

ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3000 Merci. Vous avez un chapitre sur le covoiturage dans votre mémoire et puis, vous en faites
aussi une recommandation de la Ville de prévoir un projet-pilote pour autoriser le covoiturage dans
les voies réservées. De quelle façon entrevoyez-vous cette possibilité de projet-pilote? Quelle forme
est-ce que ça prendrait?

3005 **M. DENIS FAFARD :**

3010 C'est un projet qui pourrait être évalué sur un an d'expérimentation, le but étant de voir la
sécurité. Parce qu'un des critères du ministère des Transports, pour ne pas favoriser le covoiturage à
même la voie réservée, est un critère de sécurité pour les entrées et sorties, les espaces
nécessaires pour le déplacement des véhicules. Donc, c'est de vérifier ce principe de sécurité.

3015 L'autre élément aussi qui serait important à vérifier dans le cadre de ce projet-pilote, c'est le
maintien de l'efficacité du transport collectif. On sait qu'un autobus transporte beaucoup de
personnes, donc, c'est un mode de transport qui est efficace et un des attraits du projet c'est sa voie
réservée pour les autobus. Donc, il faut assurer l'efficacité de cette voie réservée-là à sa fin première
qui est celle du transport collectif.

M. DAVID DE COTIS :

3020 Et aussi, si je peux ajouter, ça fait partie du plan de mobilité durable de la Société de
transport de Laval, la STL.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

D'accord, je vous remercie. Monsieur André?

3025

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Merci, Madame la présidente. Donnez-moi deux secondes...

3030

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Peut-être que je pourrais – j'ai une autre question, entre-temps...

3035

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Allez-y, je vous en prie.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3040

Sur votre territoire, il y a un petit secteur qui s'appelle Terrasse Brissette. Quel est le potentiel de développement de ce secteur?

M. DENIS FAFARD :

3045

C'est un secteur qui... il y a beaucoup de zones inondables dans ce secteur-là, il y a la proximité de la zone agricole aussi, il a un zonage agricole. Le potentiel, en termes de nombre d'unités de... c'est dur à dire, là, je ne pourrais pas, j'ai pas un chiffre précis de potentiel de développement de ce secteur-là mais ce n'est pas un chiffre très... si on le regarde dans l'ensemble des potentiels de la Ville de Laval, ce n'est pas un secteur prépondérant dans le développement de la Ville.

3050

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3055

Parce qu'on a l'impression qu'avec le projet de l'achèvement de l'autoroute, que le secteur pourrait être enclavé en termes d'accès pour le transport en commun par les piétons qui vivent là. Alors, j'aurais aimé savoir quels étaient vos... votre façon de voir pour désenclaver le secteur pour permettre aux gens d'accéder, parce que là, en ce moment, ils traversent directement de l'autre côté pour se rendre au terminus Bienville. Là, ils ne pourront plus le faire, ils vont devoir faire un détour...

3060 **M. DENIS FAFARD :**

Ouais, c'est un des impacts et c'est un des éléments de raffinement qu'on veut discuter avec le ministère des Transports, parce que, bon, ce n'est pas – comme je disais tantôt – ce n'est pas un secteur qui va connaître un très fort potentiel de nombre d'unités mais, dans le fond, pour assurer l'accessibilité aux gens, c'est un des volets qu'on veut regarder mais ce n'est pas quelque chose qui a... disons qui est ressortie comme étant une préoccupation très forte, à cause notamment du fait qu'il n'y a pas un potentiel très élevé de développement dans ce secteur-là.

3070 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Alors, ce sont des lots isolés, il n'y a pas un agrandissement...

M. DENIS FAFARD :

3075 Oui, et tantôt je parlais de plaines inondables, c'est aussi dans un secteur qu'on veut offrir une planification globale du développement dans ce secteur-là dans une optique écologique aussi. Donc, il y a des choix qui vont être faits en termes de développement et on ne préconise pas, à ce moment-ci, une densité et un développement intense de ce secteur-là. Donc, ça reste une problématique, je dirais, locale comme telle, même si on... c'est sûr que dans le fond dans les aménagements finaux et souvent c'est dans les plans détaillés qu'on est capable d'avoir des mesures d'insertion pour avoir des facilités à se déplacer pour les gens.

3080 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

3085 Je vous remercie.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3090 Oui. Donc, à la page 11 de votre mémoire, vous dites – je vais vous citer : *Les études tendent à démontrer que la vitesse optimale pour réduire au maximum l'émission de polluants atmosphériques et de CO2 est d'environ 80 km/h.* Et vous n'avez pas été jusqu'à faire une recommandation que la vitesse maximum sur l'autoroute soit de 80 km/h. Est-ce que vous aviez réfléchi à cette vitesse? Est-ce que vous avez réfléchi à cette question pour rendre optimum la réduction de polluants?

3095 **M. DENIS FAFARD :**

Bien, l'optique dans lequel on l'a vu c'est surtout en fonction de la situation actuelle où, en période de congestion, les émissions de gaz à effet de serre sont excessivement importantes à

3100 cause de la congestion. Donc, dans le fond, ce qu'on disait c'est le plus qu'on peut tendre dans la
période de pointe vers une fluidité de circulation, moins on a des émissions de gaz à effet de serre.
On ne l'a pas vu en période hors-pointe où on limiterait la vitesse sur l'autoroute. Mais c'est plus en
3105 termes de comparer à la situation actuelle dans les bouchons de circulation dans l'optique
d'améliorer la fluidité pour réduire les émissions de gaz par l'augmentation de débits constants de
fluidité de la circulation.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3110 O.K. Dans votre rapport, vous – ou plutôt dans la région du projet – il y a trois zones
d'aménagement écologique particulières. Pouvez-vous nous en parler un peu? Avez-vous des plans
d'action sur ces aires ZEEP? Où est-ce que vous en êtes dans leur implantation? En quoi ça
consiste exactement?

M. DENIS FAFARD :

3115 C'est ça. Donc, c'est trois grands territoires dont la planification se fait dans un plan
d'ensemble comme tel. Les premiers gestes qui ont été posés, actuellement, c'est un règlement de
contrôle intérimaire pour assurer la préservation des espaces boisés. Donc, les bois d'intérêts
métropolitains, il y a des bois d'intérêts municipaux aussi qui ont été inclus dans le règlement de
3120 contrôle intérimaire. Donc, les trois zones en question, la principale composante de ces zones-là,
c'est de les boiser, parce qu'il y en a deux qui sont en zone agricole, il y en a une qui est sur le bord
de la rivière comme tel avec plus de... un milieu riverain mais il y a aussi le bois d'Auteuil qui fait
partie de ces espaces-là.

3125 Donc, toutes les propriétés de la Ville, les bois d'intérêts et les bois d'intérêts métropolitains
identifiés au PMAD ont été préservés dans le RCI. Donc, la première intervention était une mesure
préventive, je dirais en termes de protection. Pour ce qui est de la partie des plans d'aménagement
écologique qui sont en zone agricole, le plan de développement de la zone agricole aussi est en...
3130 va amener aussi des mesures de préservation, parce qu'on est en train de réaliser un plan de
développement de la zone agricole – un PDZA qu'on l'appelle – donc, il va y avoir des éléments là-
dedans qui vont amener à développer le concept pour assurer un partage des fonctions entre
l'agricole et le forestier.

3135 Le plan d'aménagement écologique qui est le plus sensible où il y a le plus de fonctions, c'est
celui du bois d'Auteuil. Il y a une partie urbaine, il y a une partie en zone agricole, il y a une partie
boisée, il y a des plaines inondables là-dedans. Donc, c'est beaucoup par des ententes avec les
promoteurs, au fur et à mesure qu'il y a des projets qui sont soumis, où on se fait céder par les
promoteurs les espaces qui sont surtout et avant tout en plaines inondables dans des ratios – parce
que, bon, il y a le fameux 10 % pour des fins de parcs, c'est une règle qu'on applique en urbanisme –

3140 mais que lorsque c'est des milieux comme ça qui ne sont pas constructibles, on tente d'aller
chercher beaucoup plus que le 10 % en termes de superficie. On va chercher parfois trois fois plus
de superficie que le règlement nous permettrait d'aller chercher. Donc, il y a un jeu comme ça qui se
fait avec les promoteurs lorsque les projets sont déposés.

3145 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Et, ce sont dans ces aires, zones d'aménagement écologique particulières qu'on retrouverait
les aires protégées qui permettraient de tendre vers le 17 % du PMAD?

3150 **M. DENIS FAFARD :**

Oui.

3155 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Là, actuellement, vous êtes à 4 %.

M. DENIS FAFARD :

3160 Ouais, mais c'est comme on disait, si on regarde ça du simple point de vue de protection au
sens de la loi, on est à peu près à 2 % - un petit peu moins que 2 %...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3165 O.K.

M. DENIS FAFARD :

3170 Par contre, t'as d'autres propriétés qui sont, par un zonage municipal, qui sont protégés. Ce
qui nous permet de nous, au sens de la Ville, de parler de 4 %.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3175 Et votre objectif c'est de tendre vers le 17 %?

M. DENIS FAFARD :

3180 De contribuer à l'objectif de la CMM de 17 % mais, à Ville de Laval, on ne peut pas prendre 17 % du territoire. Mais, dans le fond, notre contribution à l'exercice, on est conscient que tous les espaces naturels de Ville de Laval sont importants dans ce sens-là.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3185 Quand on lit votre mémoire, il y a deux éléments qui semblent ressortir constamment. Un c'est la volonté de participation puis l'autre c'est la coordination intergouvernementale. Est-ce que ça sort autant dans votre mémoire parce que vous la jugez insatisfaisante à ce jour?

M. DENIS FAFARD :

3190 Non. Non, on a des très bonnes relations avec le ministère des Transports mais il y a encore, entre un projet défini à cette étape-ci et la réalisation sur le terrain, il y a beaucoup de petits choix qui vont devoir être faits qui ont une importance très grande lorsqu'on parle de la préservation, par exemple, des milieux naturels. Ne serait-ce que le drainage... on parle de terres agricoles même sur les terres agricoles et dans les boisés, il y a aussi des milieux humides. Donc, la façon qu'on fait le drainage sur l'autoroute peut avoir une conséquence sur la pérennité et la qualité d'un milieu humide ou d'un boisé. Et ça, à cette étape-ci de l'exercice, on n'a pas le fin détail des aménagements, on n'est pas rendu à cette étape-là. C'est pour ça qu'on veut être un partenaire avec les spécialistes de la Ville, à toutes les étapes, pour être sûr que les décisions – les plus petites décisions – vont être prises dans le sens des objectifs qu'on recherche.

3195

3200

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Merci. Madame la présidente.

3205

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Ça termine nos questions. On vous remercie pour votre présentation.

M. DENIS FAFARD & M. DAVID DE COTIS :

3210

Merci. Merci beaucoup.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3215 On va terminer la soirée avec monsieur André Desjardins de la Coalition pour le parachèvement de l'autoroute 19.

M. ANDRÉ DESJARDINS :

3220 Madame la présidente, Monsieur le commissaire. Le mémoire de la Coalition pour le parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées au transport collectif sera représenté en trois volets. Premièrement, la présentation de la Coalition, l'acceptabilité sociale du projet et une conclusion.

3225 LECTURE DU MÉMOIRE

Merci de votre attention.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3230 Merci, Monsieur Desjardins. Une question par rapport à votre regroupement. Comment on devient membre?

M. ANDRÉ DESJARDINS :

3235 C'est principalement par les médias sociaux, les gens peuvent s'inscrire sur le site de la coalition et les membres principaux sont les villes, les principaux partenaires qui ont mis au départ la coalition sur pied.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3240 Alors, n'importe qui, un résident, un citoyen peut être membre?

M. ANDRÉ DESJARDINS :

3245 N'importe qui pourrait être membre. On a 5 000 – plus de 5 000 membres présentement, dont 5 000 ménages et plus de 100 commerces ou institutions.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3250 D'accord. Merci.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3255 C'est bon pour moi.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3260 Pas de questions? Alors, on vous remercie pour votre présentation.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3265 Ceci met fin à notre première séance pour la deuxième partie. Alors, je remercie tous ceux et celles qui ont présenté ou déposé un mémoire ce soir. Leur contenu a suscité des questions intéressantes pour la commission d'enquête. Je veux vous rappeler que nous allons poursuivre la présentation des mémoires, ici même, demain à 13 h 30. Merci et bonne soirée.

3270 **SÉANCE AJOURNÉE AU 21 OCTOBRE 2014 À 13 h 30**

3275 Je, soussignée, **LOUISE PHILIBERT**, sténographe officielle, certifiée sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription fidèle et exacte des notes sténographiques prises par moi au moyen du sténomasque, le tout conformément à la Loi.

3280 ET J'AI SIGNÉ :

3285 _____
Louise Philibert, s.o.