

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

312

DT5

Projet de parachèvement de l'autoroute 19
avec voies réservées au transport collectif à
Laval et à Bois-des-Filion

6211-06-155

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

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

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 2

Séance tenue le 21 octobre 2014 à 13 h 30
Hôtel Embassy Plaza
1003, boul. Curé-Labelle, Laval
Laval

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI DU 21 OCTOBRE 2014

MOT DE LA PRÉSIDENTE..... 1

5

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

M. Guy Garand et Mme Marie-Christine Bellemare 2
Conseil régional de l'environnement de Laval

10

M. Normand Legault 15
Producteur agricole

15

M. Charles Le Borgne..... 22
Société de développement économique Thérèse-de-Blainville

M. Christian Goyer..... 28
Du bureau du député de Blainville

20

M. Claude Robichaud..... 29
Centre local de développement économique des Moulins

M. Samuel Bergeron et Mme Cynthia Kabis..... 33
Chambre de commerce et d'industrie Thérèse-de-Blainville

25

M. Richard Maheu et M. Guillaume Charest-Hallé 39
UPA Outaouais-Laurentides

M. Martin Drapeau 43
Enviro Mille-Îles

30

Mme Brigitte Turcotte 50
Citoyenne

M. Pierre Valiquette 52
Éco-Nature

35

M. Gilles Comtois 67
Citoyen

40

DROIT DE RECTIFICATION

45

Mme Odile Béland..... 69
MTQ

50

M. Jean Goulet..... 70
Conseiller aux dossiers métropolitains pour la MRC Thérèse-de-Blainville.

55

MOT DE LA FIN 73



MOT DE LA PRÉSIDENTE

60

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

65

Mesdames et Messieurs, bonjour! Bienvenue à cette deuxième séance de la 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.

70

Bienvenue aussi aux personnes qui suivent les travaux de la commission d'enquête en direct sur internet au moyen de la webdiffusion audio.

75

Je suis Anne-Marie Parent, je préside cette commission d'enquête. Cet après-midi, nous allons poursuivre la présentation des mémoires par les participants et les échanges avec la commission. Le temps imparti, comme il était le cas hier, est de quinze minutes par présentation avec, le cas échéant, quelques minutes pour échanger avec la commission.

En fin de séance, il sera possible d'exercer un droit de rectification des faits. Les personnes qui désirent faire une telle rectification doivent s'inscrire au registre à la table à l'arrière de la salle.

80

Je rappelle que le droit de rectification ne peut être utilisé que pour corriger les faits ou les données et non pour contester ou remettre en question une opinion émise par un participant.

85

J'aimerais vous rappeler l'importance de maintenir le climat serein. Je demande votre collaboration pour éviter toute attitude méprisante ou toute manifestation d'approbation ou de désapprobation. Aucun propos diffamatoire ne sera toléré au cours de l'audience.

Je vous rappelle aussi que les séances sont enregistrées.

90

Alors nous pouvons débiter et j'invite notre premier participant cet après-midi, monsieur Garand du Conseil régional de l'environnement de Laval.

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

95

M. GUY GARAND :

Bonjour, Madame la présidente! Bonjour, Monsieur le commissaire!

100

Mme MARIE-CHRISTINE BELLEMARE :

Bonjour! Je m'appelle Marie-Christine Bellemare, je suis biologiste Conseil régional de l'environnement de Laval, j'accompagne Guy aujourd'hui.

105

M. GUY GARAND :

Madame la présidente, pour commencer, je commencerais avec un préambule comme tel parce que la Ville de Laval est dans une planification stratégique, vision stratégique de Laval pour 2035, et sur le site de *Repensons Laval*, il y avait un questionnaire auquel le CRE a participé et j'aimerais ça vous en faire part aussi comme préambule, en entrée.

110

La question était :

115

« L'ajout de routes et de ponts réduit les problèmes de trafic, car plus il y a de place pour les voitures, moins il y a de congestion. Vrai ou faux? »

Nous, au Conseil régional de l'environnement de Laval, on a répondu faux. Et la réponse est exactement : faux. Et la réponse est :

120

« Depuis plusieurs années, de nombreuses études ont démontré que l'ajout de routes et de voies automobiles ne résout pas les problèmes de trafic mais encourage plutôt les gens à se déplacer davantage en voiture jusqu'à ce que les routes soient congestionnées à leur tour. Pour améliorer la fluidité de la circulation, il vaut mieux chercher à diminuer notre nombre de voitures qui circulent sur les routes. »

125

Tout ça pour vous dire qu'au CRE, quand on sait que l'administration municipale appuie un projet de même au niveau de la CMM, on trouve qu'il y a une contradiction. Mais l'entreprise qui fait les études *Repensons Laval convexité* nous a répondu que ce n'est pas l'opinion de la Ville de Laval mais ça démontre quand même qu'il y a des contradictions à l'intérieur.

130

135 Donc dans notre mémoire, quand on commence, dernièrement, il y a madame Trautmann, qui est l'ancienne mairesse de Strasbourg qui est venue, pendant qu'on parle, nous, de développement autoroutier un peu partout dans la région, surtout de la 19, elle, elle prononçait comme tel :

140 « *Partout dans le monde, les villes sont en réflexion. Elles tentent de réduire les gaz à effet de serre, la pollution, la congestion, elles cherchent des solutions. L'important est de valoriser la ville, ce que l'on ne peut tout simplement pas faire en misant sur l'automobile et en augmentant la capacité routière.* »

145 Puis quand on regarde dernièrement Boston, on peut parler de Denver, Minnesota, Portland, Vancouver, Strasbourg, où ce que l'ancienne mairesse était là, dernièrement Lyon, on parlait de la circulation, tout le monde s'en vont vers le développement des transports collectifs et le covoiturage.

150 Donc nous, au Conseil régional de l'environnement, on trouve que quand les premières consultations ont eu lieu, il y a eu la journée *En ville sans ma voiture*, l'ONU se réunissait pour lutter contre les gaz à effet de serre pour se préparer pour l'an 2015, nous, ici, au lieu de lutter contre les gaz à effet de serre, à enrayer la pollution, on parle toujours de développement. Puis quand on regarde les statistiques comme beaucoup le mentionnent, les études, plus on prolonge nos autoroutes, plus on les développe, plus on construit de ponts, plus il y a de congestion.

155 Le projet, pour nous au CRE de Laval, je vous dirais, il est incomplet. Parce qu'on s'est toujours limité à une distance entre 8 et 9 kilomètres qui prend la 440 et la 640. Ça aurait été intéressant, dans l'analyse de ce tronçon-là, de le regarder sur une perspective d'ensemble régionale, d'est en ouest de Laval, et, d'est en ouest de la couronne nord.

160 On considère que quand on écoute les gens, oui, le développement économique. Mais le développement économique à quel coût et pour qui et pour quoi? Quand on parle et qu'on nous rabote toujours que c'est un projet qu'on nous doit depuis 40 ans. Voilà 40 ans, c'était peut-être un projet qui était réalisable et c'était peut-être le temps de le réaliser. Mais 40 ans plus tard, les gens ont évolué, la situation environnementale a évolué, le contexte socioéconomique a changé. Donc je pense qu'à un moment donné, il faut suivre ce rythme-là et il ne faut pas avoir peur d'innover et innover autrement et pour le bien-être de la collectivité et non pour l'individu comme tel dans sa voiture.

165 On rentre aujourd'hui avec le gouvernement en place dans une période d'austérité. On coupe dans la santé, on coupe dans l'éducation, on coupe un peu partout. Et pourtant, l'enjeu d'un projet de 600 M\$, je vois drôlement comment on peut faire avaler la pilule aux citoyens quand la

170 priorité devrait être axée pour la collectivité, santé, éducation. Plus on va avoir une meilleure
éducation, meilleur notre environnement va être, mieux notre économie va se comporter et on va
être capable de sensibiliser les gens là-dessus.

175 Au CRE de Laval, nous, on prône dans notre mémoire un boulevard urbain. Un boulevard
urbain pour bien des raisons. Quand on parle d'un boulevard urbain, on parle du bruit. Le
document que j'ai remis à la commission au début des premières questions, parce que moins on
roule vite – les études le prouvent – moins il y a de bruit, moins il y a de décibels qui se
répartissent dans l'atmosphère. Moins on roule vite, moins il y a d'embruns salins, moins il y a de
180 répartition aussi sur les largeurs des autoroutes versus une largeur de boulevard. Un boulevard
urbain, on roule moins vite, il y a moins d'accidents. S'il y a des accidents, c'est beaucoup moins
grave que sur une autoroute à 100-110 km.

185 On parle de fluidité. J'ai toujours de la misère, et au CRE, on a toujours de la misère à
s'expliquer comment on peut parler de fluidité quand on part d'une autoroute, la 640 ou la 440, et
qu'on descend vers Montréal quand on arrive sur un boulevard à 40-50 km/h, Papineau. Je dirais
que c'est une autoroute qui va arriver dans un cul-de-sac et que tout ce qu'on va faire, on va
encore favoriser l'augmentation de l'utilisation de l'auto solo pour embarquer là-dessus.

190 Parce que temporairement, c'est sûr qu'il va y avoir une convergence et quand il y a
convergence de circulation et de déplacements d'un réseau routier à l'autre ou d'une autoroute à
l'autre, ça crée une fluidité sur différents ponts, différentes autres autoroutes, et à partir de là, les
gens voient qu'il y a une fluidité, on revient avec l'automobile, on délaisse les transports collectifs,
on délaisse le covoiturage. Donc boulevard urbain.

195 Aussi, la largeur qu'on va faire cette autoroute-là, ça a des impacts sur les milieux naturels,
milieux qui sont de plus en plus rares à Laval et de plus en plus fragiles, particulièrement les
milieux humides. On aura beau compenser, quand on pense du 1 pour 1, du 1 pour 3, du 1 pour 5,
au bout de la ligne, c'est officiellement une perte nette qu'on a de superficie de milieux naturels.

200 Je pense qu'aujourd'hui, quand on regarde toutes les études, qu'on nous dit qu'il faut
protéger 30 % du couvert végétal, qu'on doit protéger nos milieux humides pour la rétention de
l'eau, pour la recharge des nappes phréatiques, pour la filtration de l'eau, je pense c'est des
affaires non négligeables. Et il y a des coûts sociaux, il y a des coûts économiques rendus par les
écosystèmes dans lesquels on veut empiéter.

205 L'autre question qu'on n'a pas réussi à savoir puis qu'on ne saura peut-être jamais, une
autoroute, c'est payé par le gouvernement du Québec. Un boulevard, ça risque d'être payé par les
municipalités de la Rive-Nord et par Ville de Laval. Est-ce un projet à ce moment-là que les villes

210 ne sont pas capables de se payer ou que les citoyens ne sont pas capables de se payer dans le principe utilisateur-payeur? Et je pense que là est un grand débat aussi. C'est encore le gouvernement du Québec qui va défrayer les coûts pour ça et c'est l'ensemble de la population.

215 On pourrait plutôt, dans un boulevard urbain utilisateur-payeur, si le gouvernement veut payer, il serait peut-être intéressant de penser à développer avec ce 600 M\$ là le transport collectif sur l'ensemble des réseaux autoroutiers de la grande région métropolitaine, réserver et construire des voies réservées pour les autobus et pour le covoiturage.

220 Pour ce qui est du prolongement de la 19, nous on est en faveur d'un boulevard, boulevard urbain. On parle de voies réservées présentement, de pistes multifonctionnelles. Je vous dirais que la piste multifonctionnelle – en anglais, je m'excuse, c'est du *green washing*. Pour être moi-même un ardent cycliste randonneur, je ne vois pas l'utilité de pédaler où est-ce qu'il y a de la poussière, où est-ce qu'il y a du bruit et je ne sais pas jusqu'à quelle distance que va être la séparation pour la sécurité des usagers du multifonctionnel.

225 On parle de voies réservées sur cette future autoroute-là qui devrait sortir à Dagenais. On ne sait pas où est-ce qu'elle va s'en aller après. Peut-être à la gare intermodale de Vimont, peut-être à la station de métro Montmorency. Mais quand on regarde dans le projet, on pourrait descendre jusqu'au boulevard Saint-Martin, boulevard qui est plus large qu'une autoroute, qui fait huit voies – huit voies à cette largeur-là, s'en aller avec une voie réservée – si la Ville veut bien – jusqu'à la station Montmorency. Un autobus pourrait aller là partant du nord. Un autre autobus pourrait partir dix minutes plus tard des Laurentides, prendre la voie réservée sur un boulevard urbain, prendre le boulevard Saint-Martin, arriver à des Laurentides puis s'en aller à Cartier.

235 Même quand on parle de développement autoroutier dans la grande région métropolitaine, si tout le monde met la main à la roue, tout le monde croit au transport collectif ou au transport actif, on pourrait développer un axe de transport collectif, réserver une voie aussi sur Papineau – il y a trois voies de large jusqu'à la Métropolitaine, jusqu'à la 40 – donc rabattre des gens au métro Crémazie et on pourrait avoir un axe cyclable nord-sud facile et accessible.

240 Il y a déjà trois voies sur la 19, c'est une autoroute à partir de la 440. On pourrait la convertir en boulevard urbain et élargir le nord en boulevard urbain et il n'y a rien qui peut dire qu'on va nuire à la circulation. Au contraire, les autobus aujourd'hui avec les systèmes de radar, les systèmes d'éclairage, on peut synchroniser avec des radars sur les autobus, les feux de circulation changent et comme dans bien des villes du monde, la circulation n'est pas interrompue pour ceux qui utilisent le transport collectif. Je pense qu'à un moment donné, il y a l'effet de bonus-malus. Donc il faut récompenser ceux qui veulent voyager en transport collectif, ceux qui veulent faire du covoiturage ou ceux qui veulent faire du transport actif.

C'est tout pour moi et merci beaucoup, Madame la présidente, Monsieur le commissaire.

250

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Merci, Monsieur Garand. Donc vous favorisez un boulevard urbain comme vous le précisez dans votre mémoire au point 5.1, pour la raison que vous venez de mentionner, que la vitesse serait plus faible. Si la vitesse sur l'autoroute était limitée à 90 km/h, est-ce que pour vous, ça pourrait être acceptable?

255

M. GUY GARAND :

Je vous dirais, si on regarde les courbes du bruit décibels versus la vitesse versus le camionnage et tout, donc moi, je vous dirais une vitesse qui serait acceptable sur un boulevard urbain, ça serait maximum 70 km/h. Pour autant les embruns salins, les accidents, le bruit et tout. Et surtout, dans les concepts que la Direction de santé publique du Québec parle sur les documents, elle fait rétrécir les voies de circulation, document que j'ai déposé ici.

260

265

Je pense que si on rétrécit les voies, à 90 km, il y a beaucoup de conducteurs qui vont se sentir nerveux de rouler à 90. Puis on connaît les gens, ça va être 100, ça va être 105 de tolérance par la police. Donc pourquoi pas un vrai 70 pour assurer une fluidité? Et il y a des études qui ont déjà mentionné qu'en assurant une fluidité avec des bonnes lumières synchronisées, c'est meilleur que rouler vite, arrêter puis repartir, puis tomber dans un embouteillage. Parce que Montréal ne peut pas l'accepter, il y a des feux de circulation à Henri-Bourassa. Et si j'étais le maire de Montréal, la lumière rouge, elle serait longue en titi à Henri-Bourassa pour empiler ça dans le nord.

270

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente:

Alors pour vous, un boulevard urbain, c'est synonyme de vitesse réduite. Est-ce que c'est aussi synonyme de feux de circulation en opposition à des échangeurs à étage?

275

M. GUY GARAND :

Ça serait droit, feux de circulation, mais pour encourager le transport collectif, radar sur les autobus pour que les feux de circulation changent pour ne pas ralentir ceux qui utilisent les transports collectifs.

280

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

Et comment vous voyez l'intégration d'un boulevard urbain en milieu agricole? Comme à Laval.

290 **M. GUY GARAND :**

Moi, je pense que ça serait beaucoup plus facile d'accès et beaucoup moins compliqué à faire le lien entre la ville et l'agriculture versus un boulevard versus une autoroute. Parce que moi, je regarde, il y a des zones agricoles le long de la 15, bien ce n'est pas toujours agréable de traverser quand on veut y aller à pied ou on veut y aller en vélo. Mais si c'était un boulevard urbain, c'est toujours plus sécuritaire, les gens roulent moins vite. En vélo, quand on roule à 90-100 au côté de vous, on se tient toujours les fesses serrées sur la selle. Pour avoir traversé le Canada, moi je l'ai traversé le Canada, j'ai roulé sur les grands boulevards transcanadiens parce qu'on a le droit dans des autoroutes mais quand ça passe, les vans, à 100-110-115, les guidons *shakent*, les sacoches se promènent sur le vélo. Donc si on veut être cohérent avec la pratique du sport, la sécurité, la santé, donc il faut que ce soit sécuritaire et acceptable par les citoyens.

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

305 Est-ce que les feux de circulation sont plus sécuritaires que des échangeurs à votre avis?

M. GUY GARAND :

310 Je ne pourrais pas me prononcer là-dessus, je ne connais pas assez le mouvement. Moi, ce que j'ai regardé aussi, c'est les grands carrefours giratoires. Mais des carrefours giratoires, ça prend de la place mais ça, c'est une adaptation et une habitude. Est-ce que le flux – je regardais les études sur les carrefours giratoires, on parle jusqu'à 35-40 000 voitures qui peuvent circuler. Est-ce qu'il y a des carrefours giratoires qui sont autrement dimensionnés, qui peuvent prendre une capacité de 50-60-65 000 voitures? Je ne le sais pas. Parce qu'en Europe, ils ont des carrefours, puis il roule pas mal plus de monde qu'ici. Ils sont habitués depuis des années. Nous, je regarde, on dirait que c'est compliqué de mettre un carrefour giratoire mais ça serait peut-être la solution pour éviter de creuser, faire de l'est en ouest souterrain, puis nord-sud le boulevard urbain en surface.

315 Peut-être un carrefour giratoire, les gens s'habitueraient peut-être. Ça serait à analyser. Je ne sais pas si le MTQ l'a analysé.

320

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Merci. Monsieur André.

325

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Si je poursuis sur la question du boulevard urbain, s'en aller vers un boulevard urbain, on maintient une piste multifonctionnelle? Ou elle n'est plus nécessaire?

330

M. GUY GARAND :

Non. On maintient une piste multifonctionnelle.

335

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Dédiée, séparée quand même.

M. GUY GARAND :

340

Dédiée, toujours. Ça serait préférable. Surtout que c'est un axe nord-sud et ça va être un axe... Ça serait le deuxième axe dans Laval après la Route Verte qui suit la voie ferrée.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

345

Si je reviens sur quelques éléments de votre mémoire, vous semblez dire que pour les milieux humides qui ont été caractérisés par le ministère, qu'il manque d'informations pour vraiment apprécier l'impact du projet. Qu'est-ce que vous auriez besoin de plus d'informations pour donner une opinion sur les milieux humides?

350

M. GUY GARAND :

Bien quand on parle, puis qu'on nous rabâche souvent « ce projet-là est dans les cartons depuis 40 ans », on s'est limité à faire des études environnementales sur une période de combien de temps? Nous, au CRE, on a regardé les milieux humides, ça fait plusieurs années qu'on les regarde, et constat est fait cet été : tortue géographique dans les milieux humides de la rivière des Prairies avec la collaboration du parc d'Éco-Nature. Mais le ministère n'en avait pas vu avant. La nature est que c'est continuellement en évolution. Donc ça aurait été intéressant que le MTQ, à moins qu'il n'ait pas d'argent ou que le ministère, le MDDELCC n'ait pas d'argent, on aurait pu faire des études, dire : est-ce qu'on peut caractériser aussi à tous les ans sur dix, quinze ans? On

360

manque de connaissances préalables du territoire continuellement quand il s'agit de développer dans des milieux naturels.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

365

Mais vous avez fait vous-même, le Conseil régional de l'environnement de Laval, une caractérisation des milieux humides.

M. GUY GARAND :

370

Oui.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

375

Le long de ce projet autoroutier. Qu'est-ce que vous jugez prioritaire à l'intérieur de votre analyse comme milieux? Plusieurs de ces milieux, si je me rappelle, ont été qualifiés de contenir une abondance d'espèces envahissantes et autres. Donc pour vous, dans votre analyse, quels sont les milieux privilégiés, ceux auxquels il faudrait porter le plus d'attention?

380

Mme MARIE-CHRISTINE BELLEMARE :

C'est le moment où je vais intervenir.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

385

Bienvenue!

Mme MARIE-CHRISTINE BELLEMARE :

390

J'ai participé à une partie de la caractérisation de ces milieux humides là. En fait, je dirais que les principaux milieux humides qui vont être touchés, ça va être justement en lien avec les échangeurs. De là l'intérêt de peut-être travailler plus avec un boulevard urbain. Je parle entre autres des grands complexes de milieux humides en bordure de la rivière des Mille Îles où il y a des très grandes érablières argentées, très typiques de ce que l'on retrouve dans la région ici, là où est-ce qu'on a trouvé justement la tortue géographique.

395

C'est vrai qu'il y a présence d'espèces envahissantes, entre autres le phragmite qui est en bordure en fait de la route actuelle. Donc c'est certain qu'il y aura précaution à prendre par rapport à ça mais il existe des protocoles normalement avec le MTQ pour cela. Et puis sinon, c'est ça, on

400 est dans une région où les habitats en général ont été fragmentés, ont été perturbés. Donc les
espèces qu'on retrouve font souvent partie de la liste des espèces vulnérables et menacées. Donc
on en retrouve à plusieurs reprises dans ces milieux humides là. Donc c'est sûr que c'est une
préoccupation à avoir par rapport à ça.

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

Est-ce qu'il y a des interventions qui pourraient être menées dans le cadre d'un projet qui soit
autoroutier, routier ou autre, qui pourraient être menées pour améliorer la connectivité, pour
améliorer la qualité de ces espaces humides?

410 **Mme MARIE-CHRISTINE BELLEMARE :**

Je dirais que la meilleure solution, c'est de ne pas mettre un échangeur dedans.

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

D'accord.

420 **Mme MARIE-CHRISTINE BELLEMARE :**

420 C'est la première étape. Ensuite de ça, c'est sûr qu'il y a certaines espèces, on peut faire
quelques tentatives d'implantation dans d'autres milieux, mais la conservation en général, c'est la
meilleure solution, surtout dans le contexte actuel de la région où on est vraiment en manque
d'aires protégées, de milieux naturels protégés. On est dans une situation un peu précaire. Donc
425 c'est ce qu'on propose nous, au CRE.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Monsieur Garand, allez-y.

430 **M. GUY GARAND :**

435 Complément d'information. Le Conseil régional de l'environnement, depuis 2000, de 2000 à
2005, à tous les ans, on a fait un peu le suivi des milieux humides, la mise à jour, la caractérisation
en zone blanche, autrement dit sur 72 % du territoire. On n'a jamais été en zone agricole. Et après
ça, à partir de 2006, on l'a fait assez régulièrement, aux deux ans je vous dirais, avec rapport
remis. Quand on constate... Et à un moment donné, on a perdu des données de 2000 à 2004
parce qu'en 2004, Ville de Laval et le MDDELCC du temps avait décidé qu'on partait le chrono là, à

440 cette année-là. Donc on n'a pas tenu compte des pertes de 2000 à 2004. On a perdu plusieurs dizaines d'hectares de milieux humides.

445 Donc à partir de 2004, dans la zone blanche, on avait 356 hectares de milieux humides reconnus, recensés et tout. Et aujourd'hui, on se retrouve à peu près avec 170 hectares. Ça dit qu'on a perdu un peu plus que la moitié. Il y avait 332 en nombre, il en reste à peu près 200. On en a perdu 40 % en nombre et 50 % en superficie. Jusqu'à quel point on peut encore se permettre de perdre des milieux humides? Surtout qu'on sait très bien que beaucoup de milieux humides sont envahis par le phragmite ou des espèces envahissantes. Donc encore plus raison de protéger ce qu'on a, puis essayer d'assurer leur pérennité et surtout la biodiversité à l'intérieur et indigène de ces milieux humides là.

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

455 Dans une revue de presse, il me semble que vous avez obtenu récemment, le CRE, un financement pour caractériser les milieux humides encore, non?

460 **M. GUY GARAND :**

465 Oui. Ville de Laval, autrefois Ville de Laval a déjà embarqué. Il est arrivé des situations qu'ils ont débarqué parce qu'on en perdait beaucoup, puis ça n'a pas fait leur bonheur tous les articles de journaux qui ont couvert ça. Avec la connaissance qu'on a, les différentes banques de données, la Ville de Laval nous a demandé cette année de remettre à jour les superficies de milieux humides en zone blanche et on va continuer l'année prochaine, parce qu'on a déjà été approché par la Ville pour continuer le mandat en zone blanche et peut-être aller dans certains territoires agricoles aussi, reconnaissant qu'on est en perte de superficie pour les recharges des nappes phréatiques pour la filtration d'eau pour le maintien de la biodiversité dans une perspective des changements climatiques à venir. Parce que présentement, il faut s'adapter. Est-ce que c'est nous qui devons s'adapter ou il faut plutôt nous s'adapter à notre environnement dans lequel on est. Il ne faut pas toujours tout modifier pour être capable de s'adapter.

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

Je voudrais vous entendre sur les ZAEP. C'est quoi votre opinion sur les ZAEP et quel rôle le CRE joue dans la programmation?

475 **M. GUY GARAND :**

Les ZAEP, l'ancienne administration municipale dans l'inventaire des milieux naturels d'avril 2009 de Ville de Laval, il y avait treize ZAEP à Laval. La problématique des ZAEP, on détermine un grand territoire.

480

Pour prendre l'exemple, je vais prendre la forêt d'Auteuil, le bois d'Auteuil qui est à proximité du parachèvement ou du boulevard urbain, si on peut dire. Donc c'est un territoire qui couvre à peu près plusieurs centaines d'hectares et il y a des grands milieux humides, des grandes zones inondables récurrentes 0-2, 2-20, 20-100 ans. Sauf qu'à l'intérieur de ces grandes zones-là, il y a à peu près 105, 106 hectares sur 300 hectares qui est réellement du milieu naturel riche si on veut au niveau de la biodiversité. J'ai même une lettre de la sous-ministre du temps, madame Paulin, qui avait écrit à monsieur Vaillancourt, de demander d'identifier réellement ce que la Ville devait conserver dans les ZAEP. Et la Ville a toujours refusé de répondre parce que ça laisse une certaine liberté de développer dans des milieux naturels peut-être fragiles ou autres comme tels.

485

490

Donc moi, les ZAEP, c'est un peu un piège. On met un milieu naturel dans un grand tout, puis à partir de là, il est tout là le milieu naturel mais ça n'empêchera pas qu'on peut rentrer dedans. On peut jouer avec ça. On peut le moduler, si vous voulez, pour le développement. Ça garantit rien comme conservation et protection. Ça n'a aucune valeur.

495

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Mais est-ce que ça joue un rôle dans l'accroissement des aires protégées pour Laval?

500 **M. GUY GARAND :**

Si on était franc à la MRC de Laval, la Ville ou la CMM, on ferait réellement un pourtour et on le connaît très bien. Si nous, nous le connaissons au CRE, je suis convaincu que Ville de Laval le connaît, on serait capable de l'identifier assez précisément puis on sait où sont les grands milieux naturels, les grands milieux forestiers, et si on le faisait puis on les mettrait réellement avec une protection, on pourrait atteindre encore le 16 à 17 % d'aires protégées tel que prescrit par la Communauté métropolitaine de Montréal.

505

510

Là, la Communauté veut 17 % d'aires protégées pour 2020 mais c'est pour l'ensemble de la CMM. Ça veut dire que Laval pourrait conserver demain matin 8 %. Et présentement, elle a 1,1 % d'aires protégées officiellement avec statut. Donc si elle décide d'aller à 8 %, ça veut dire qu'ailleurs, il va falloir protéger 24 % parce que ça va être la moyenne de la CMM pour arriver à 17 % d'aires protégées.

515 Mais si la Ville a une chance, on pourrait avoir nous aussi dans notre région administrative le
16 à 17 % d'aires protégées et on deviendrait inévitablement la première couronne verte de la
métropole en partant – On pourrait l'expliquer comme ça – on part du Parc Pointe-des-Prairies de
Montréal, on prend l'Archipel du Mitan qui a déjà appartenu au CRE, le bout de l'île, les trois
520 grandes îles, la forêt Saint-François, on s'en vient, le grand bois d'Auteuil, il y a aussi le bois
Duvernay un peu au sud, on ramasse le bois de l'Équerre, Parc de la Rivière-des-Mille-Îles, l'Orée-
des-Bois, le bois de la Source, on sort au bois Sainte-Dorothée et on vient de faire une grande
ceinture verte, c'est la première en milieu urbain, et ça nous permettrait d'atteindre le 16 à 17 %
d'aires protégées à Laval.

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

Vous me donnez deux secondes, je tourne des pages, je vous reviens.

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

En attendant la prochaine question, vous dites instaurez des mesures dissuasives afin
d'éviter que les véhicules à occupant unique empruntent la nouvelle infrastructure. Où est-ce qu'ils
iraient, les gens dans un véhicule?

535 **M. GUY GARAND :**

Pour utiliser en covoiturage souvent la voie réservée sur l'autoroute 15, on voit souvent des
gens qui sont seuls dans les véhicules, qui la prennent, puis à la dernière minute, ils peuvent sortir.
Mais est-ce que ça serait d'installer des caméras? Il y a des caméras pour surveiller les vitesses à
540 70 km/h avant le pont Champlain, il y en a avant de rentrer dans le tunnel Hippolyte-Lafontaine sur
la 20 qui fait réduire la vitesse. Peut-être que si on mettait des caméras sur des voies réservées, si
jamais il y a une autoroute ou boulevard, même un boulevard avec voie réservée pour le
covoiturage, ça serait peut-être intéressant de mettre des caméras, puis des contraventions. C'est
de la délinquance. On a des règlements, on met des règlements en place puis on les applique.
545 Moi, je pense qu'à un moment donné, la délinquance, il faut agir en bon père de famille. Si vos
enfants font un mauvais coup, vous allez les réprimander.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

550 En fait, c'est une dernière question. Vous dites que vous encouragez beaucoup le transport
collectif, c'est clair, que ce soit le transport par autobus ou le covoiturage. Et on entend beaucoup
que l'existence de la voie réservée pour les autobus va avoir un avantage significatif. Mais c'est

clair pour vous que ça n'apparaît pas suffisant d'avoir une voie. Qu'est-ce qu'il faudrait faire, selon vous, pour accélérer la conversion au transport collectif?

555

M. GUY GARAND :

La conversion au transport collectif...

560

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

La conversion des voyageurs qui sont sur des mouvements pendulaires.

565

M. GUY GARAND :

La conversion va venir fort probablement dans le temps. Le coût du pétrole va gagner sur l'individu, son portefeuille. Je regarde dernièrement, vous pourrez vérifier, j'ai des amis qui arrivent de la Turquie à 3 \$ le litre. Allez en Europe, en Italie, en Espagne, on parle de 2,30 \$, 2,35 \$, 2,37 \$ le litre. Donc ici, à matin, il est à 1,25 \$, il est monté à 1,35 \$. Le jour que le pétrole va monter ici à 2 \$, 2,25 \$, 2,30 \$ un jour, peut-être que ça va affecter les gens.

570

On ne s'enrichit pas non plus à voyager en auto solo. Plusieurs études économiques montrent que rester en banlieue n'augmente pas la croissance de la richesse de la famille comme telle. Et en plus, dans les embouteillages, quand on regarde, puis on regarde plusieurs études, de plus en plus, il y a de la congestion.

575

On regarde le pont de la 25, il y a déjà une augmentation de la congestion depuis l'ouverture de la 25. On parle dans la grande région métropolitaine, les dernières études d'à peu près dans les années 2010 et un peu avant, on parlait de 1.5 milliard \$ de perte en économie à cause de la congestion. Ce n'est pas négligeable. Ça se fait ressentir sur tous les biens qu'on consomme, même notre alimentation et biens pharmaceutiques. Et en utilisant la quantité de pétrole, parce qu'on n'en produit pas au Québec, c'est une économie de 12 à 14 milliards \$ qu'on enrichit d'autres pays aussi, qui ne restent pas chez nous. On part négatif dans le produit intérieur brut du Québec en consommant le pétrole qu'on consomme au moment présent.

580

585

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Parfait. C'est bon pour moi. Merci.

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

On vous remercie tous les deux.

Mme MARIE-CHRISTINE BELLEMARE :

595 Merci beaucoup.

M. GUY GARAND :

Merci. Bonne fin de journée!

600

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

J'appelle maintenant monsieur Normand Legault.

605 **M. NORMAND LEGAULT :**

Bonjour, Madame la présidente!

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

610

Bonjour!

M. NORMAND LEGAULT :

615 Bonjour, Monsieur le commissaire!

LECTURE DU MÉMOIRE

620

T'as intérêt à produire sur le territoire en début et en fin de saison pour allonger la saison de production. En saison, c'est sûr que là, à un moment donné tu deviens limité, parce que là tu veux faire des rotations aussi dans vos cultures. Fait que c'est pour ça que certains préfèrent faire les cultures à la, ce qu'on appelle la forte saison, à l'extérieur du territoire.

POURSUIT LA LECTURE DU MÉMOIRE

625

La période de congé de l'Action de grâce, j'étais allé visiter ma belle-famille en Abitibi puis je n'avais pas porté attention, rendu au nord de l'autoroute des Laurentides, on tombe sur la route 117 et au retour, je me suis rendu compte qu'il y avait un tracteur qui circulait parce que c'est

630 maximum 90 km/h mais il était à peu près 4 h l'après-midi, puis ça posait aucune difficulté à ce
niveau-là. Ça fait que je me dis, si on avait, je dirais, une proposition d'aller vers une route, ça
permettrait à ce moment-là plus facilement à la machinerie de circuler sur ce tronçon-là, direction
nord.

635 Et à l'époque, quand on a fait le premier projet de raccorder Montréal à Laval par l'autoroute
19, on s'est permis d'avoir, je crois, une expropriation minimum au niveau de la Concorde et du
projet.

POURSUIT LA LECTURE DU MÉMOIRE

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

Merci, Monsieur Legault. Vous mentionnez qu'il y a 130 passages...

645 **M. NORMAND LEGAULT :**

Oui.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

... de tracteurs et de machines agricoles par année.

650 **M. NORMAND LEGAULT :**

Environ.

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

À peu près. Alors ça, ce sont les mois d'été?

660 **M. NORMAND LEGAULT :**

En période de culture. Ça peut commencer aussi bien au printemps que dans cette période-
ci de l'année parce qu'il y en a qui vont faire du battage sur la couronne nord, d'autres cultivent
aussi ce qu'on appelle nous autres à Terrebonne aussi dans des... Il y a encore plusieurs terrains
sur la Rive-Nord qui sont aussi en culture et ce sont principalement des producteurs de Laval qui
665 vont là. Ça fait que ça peut être en saison j'appellerais, mais pas nécessairement l'été. Je fais bien
attention. Nous autres, l'été commence – de culture – elle commence au mois de –

dépendamment des années – au mois d'avril puis elle se termine au mois de novembre. C'est pour ça que l'été, je trouve ça un peu court.

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

Un tracteur, ça peut aller à quelle vitesse maximale?

675 **M. NORMAND LEGAULT :**

Les anciens allaient environ à 20 mi/h. Les nouveaux vont au-delà de 50 km/h. Mais c'est sûr que si vous avez une remorque, c'est quand même plus prudent d'aller à une vitesse qui permet de... Parce que, comme toute chose, si vous traînez un véhicule à l'arrière, il faut qu'il suive quand même le plus, je dirais, droitement avec le tracteur à l'avant.

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

Alors donc sur une route avec une vitesse maximale de 90 km/h, l'équipement agricole est confortable pour circuler.

685 **M. NORMAND LEGAULT :**

690 Bien c'est-à-dire que c'est légal, il n'y a pas de vitesse minimum. À la rigueur, puis ça, je pense les producteurs, certains l'accepteraient, c'est d'avoir une escorte à l'avant ou dans le cas de la route, une escorte aussi à l'arrière dans ce sens-là. Comme je vous expliquais à la première présentation, c'est qu'il y a des producteurs qui ont déjà une escorte à l'avant. On pourrait sécuriser là-dessus. La plupart du temps, les producteurs essaient de passer à une période, je dirais, où est-ce que c'est le moins achalandé, mais encore là, vous savez, la culture, nous autres, c'est la nature qui nous mène.

695 Si vous avez pendant quinze jours de temps, il pleut continuellement, les champs ne sont pas accessibles, puis là, il y a une fenêtre qui s'ouvre, puis on voit à long terme qu'il peut y avoir de la pluie mais vous avez un dix jours de beau temps, je vais vous dire là, je ne dis pas qu'on n'est pas tenable mais les heures deviennent vraiment pour travailler. Ça fait que si tu dis, bon, bien il est rendu à 4 h de l'après-midi, puis j'ai un champ là-bas qui serait dû pour être préparé, bien là, tu empruntes, même s'il est rendu à l'heure de pointe, puis tu y vas dans ce sens-là. C'est sûr dans les conditions, je dirais, idéales, tu y vas vers peut-être 7 h le soir. Je le vois souvent qu'il y a du transfert de machinerie après le souper qu'on appelle vers 7 h, et surtout au printemps, avant que le coucher vienne là-dessus. C'est sûr que de plus en plus, les machineries qui ont des feux clignotants à l'arrière, ça fait que ça aide aussi à sécuriser le déplacement.

700

705

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

710 Quand vous dites que le parachèvement en type boulevard urbain réduirait les
inconvénients, de quels inconvénients vous parlez?

M. NORMAND LEGAULT :

715 Le premier inconvéniement, c'est que l'accès, je présume, à l'avenue des Perron Ouest, le lien
serait beaucoup plus facile à maintenir. Deuxièmement, c'est l'accès aux fermes. Si vous faites une
autoroute avec l'échange... Selon la proposition qui est là, ça empiète énormément de terrain
surtout à des Perron qu'on présume qu'on pourrait réduire de beaucoup sur l'utilisation du sol,
même si on a dit que c'était autour, je pense, de 13 hectares qui seraient enlevés, le moins qu'on
720 peut enlever, ça serait déjà un gain. Un autre inconvéniement qu'on a, c'est l'accès. L'accès quand tu
viens avec un échangeur type comme on est présenté, c'est que c'est presque plus possible d'aller
accéder à des terres et là, bien si les terres ne sont pas cultivées, comme je disais, c'est plus
incitatif.

725 Je vais vous dire une expérience. Dans le commun des mortels, quand une terre n'est pas
cultivée, elle n'est plus en zone agricole, malgré l'affectation du territoire et c'est plus incitatif à aller
demander un changement d'usage. Je vous dirais c'est dans la nature humaine. J'entends souvent
du monde, des citoyens qui me disent : « Ah! Cette terre-là n'est pas en zone agricole, elle n'est
pas cultivée. » Ce n'est pas tout à fait de même. « Ah! Ce terrain-là est en zone agricole, il est
730 cultivé. » « Non, il est dans la zone blanche mais il est cultivé présentement. » Vous comprenez le
réflexe du monde? C'est de dire si elle est cultivée, elle est en zone agricole, si elle ne l'est pas,
elle n'a plus sa place.

735 Et le dernier élément, comme je vous disais, ça serait, la circulation serait beaucoup plus
facile parce qu'il y a des producteurs qui sont de Saint-Elzéar présentement, qui s'en vont vers le
nord et qui traversent des Perron, des Mille-Îles et qui s'en vont... Ça fait que c'est plus facile en
conservant le lien boulevard dans ce sens-là pour la circulation sur la route – moi, je l'appelle la
route, c'est mon choix personnel quand même. Ça fait que ce sont principalement ces quatre
740 éléments-là que ça réduirait dans ce sens-là.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Et au niveau de la circulation est-ouest.

745 **M. NORMAND LEGAULT :**

Oui.

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

Dans le contexte d'un boulevard urbain, on aurait des feux de circulation à niveau. Qu'est-ce que ça représente pour...

755 **M. NORMAND LEGAULT :**

On le vit déjà présentement. Il y a un feu de circulation au coin de des Perron pour traverser de part et d'autre. Tu attends le feu de circulation puis tu traverses. C'est sûr que tu démarres un peu moins rapidement mais tu as amplement de temps pour traverser. C'est sûr que – je vais vous donner mon avis personnel – pour les cyclistes, c'est un peu plus délicat, parce qu'il y a les autos qui virent à gauche, surtout vers Montréal, puis là, le cycliste, il faut être prudent là-dessus. C'est sûr que c'est un peu plus, je dirais, pas nécessairement moins sécuritaire mais il faut être plus prudent là-dessus.

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

Je vous remercie.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

770 Monsieur, votre chiffre de 113...

M. NORMAND LEGAULT :

Oui.

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

... ça inclut les passages vers le sud et vers le nord ou c'est les allers-retours?

780 **M. NORMAND LEGAULT :**

Non, non, c'est allers-retours.

785

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

C'est les allers-retours, parfait.

790

M. NORMAND LEGAULT :

Il y a environ trois entreprises, en discutant avec des producteurs, qui ont à utiliser le pont Athanase-David pour aller sur la Rive-Nord et revenir à Laval.

795

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Et ceux qui traversent sur le pont Athanase-David, est-ce que la majorité arrête au niveau du boulevard des Mille-Îles?

800

M. NORMAND LEGAULT :

Non, non. La plupart, ils partent de des Perron.

805

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Ils partent de des Perron.

810

M. NORMAND LEGAULT :

Parce que leurs entreprises sont sur des Perron. Ça fait que souvent, ils partent directement de des Perron pour aller sur la Rive-Nord.

815

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Et ils empruntent la 335 à partir de des Perron.

820

M. NORMAND LEGAULT :

Et l'autre entreprise que je vous parle, elle est sur Saint-Elzéar, puis elle, elle emprunte aussi à l'occasion toute la longueur présentement de la 335 qu'on appelle, donc de Dagenais pour aller à l'extérieur, au nord d'Athanase-David. Il y en a fréquemment. C'est sûr que souvent, le producteur roule une roue sur l'accotement, puis une roue... Ça fait que le monde peut dépasser facilement à ce moment-là. Disons ils passent trois de face, mais c'est un tracteur avec remorque, ça fait que ce n'est pas un convoi dans ce sens-là. Et ça se voit régulièrement. Je sais moi que c'est arrivé, parce

825 que je vais vous dire personnellement, depuis la venue de la route 335, je n'utilise plus ce chemin-
là sauf le samedi et dimanche parce que je fais des livraisons journalièrement au Marché Jean-
Talon, puis c'est impensable, ça me rallonge passer par là. Ça fait que je passe toujours par les
anciennes routes. Malheureusement, on n'en bénéficie pas même si on reste à côté. Ça me
rallonge au moins de quinze à vingt minutes en passant par la route 305 présentement.

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

À cause de la congestion?

835 **M. NORMAND LEGAULT :**

Ben oui.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

840 Donc vous passez par où?

M. NORMAND LEGAULT :

Est-ce que je suis obligé de vous dévoiler mes secrets?

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

Non. Mais mettons...

850 **M. NORMAND LEGAULT :**

855 La Montée Sainte-Marie... excusez, la Montée Saint-François puis je me rends jusqu'à
hauteur du boulevard Saint-Martin, puis là, ensuite de ça, j'accède au niveau de Saint-Martin. C'est
sûr que pendant la période estivale, fin des classes, Saint-Jean-Baptiste à aller à la fête du Travail,
c'est beaucoup plus facile. Je ne dis pas qu'il n'y en a pas, mais c'est beaucoup plus facile au
boulevard Henri-Bourassa. Mais dès que vous arrivez le mardi que j'appelle, le mardi, la tempête,
bien là, vous attendez. Si je pars de chez moi, j'ai fini mes cueillettes vers 7 h 15, 7 h 30 le matin,
bien il y a des matins – en tout cas, c'est arrivé une année, j'étais pas au Marché Jean-Talon avant
9 h 30. Ça me prend d'habitude une demi-heure en étant vraiment, je dirais, pas osé dans la
conduite, en respectant les vitesses maximums.

860

865 Puis on l'augmente. Je vous dis là, on observe... Le matin, je trouve ça très malheureux, le monde est plus stressé. Tu t'en vas sur Christophe-Colomb, puis le monde se cherche des trous pour stationner leur voiture, ça en est vraiment dangereux. Puis d'année en année, c'est plus lourd, on le sent, la circulation est plus lourde. C'est triste. Ce qu'il disait le précédent, c'est une réalité. Je suis dedans, je parle en connaissance de cause, puis je trouve ça malheureux en tant que producteur de vous dire ça, on le subit. Puis plusieurs de mes voisins qui ont à faire des livraisons me disent : « J'ai hâte au samedi, dimanche. » Là c'est agréable, c'est plus calme, c'est moins achalandé.

870 Nous autres, on ne prend pas la voie pour aller à notre travail. Moi, je dis toujours : « J'aimerais ça faire livrer mes légumes par transport collectif. Je serais le premier à l'utiliser. » Je ne suis pas sûr s'il en resterait rendu en bout de chemin, mais vous comprenez? C'est un intérêt économique que j'utilise, puis j'entends souvent du monde : « Ah! Les camions sont là. » Bien, vous achetez par internet mais ça rentre pas par internet. L'ordinateur, vous pesez dessus, l'objet
875 n'arrive pas là. Il est livré par un véhicule. Ça fait que c'est un élément aussi à prendre en considération aussi.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

880 Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

885 Merci.

M. NORMAND LEGAULT :

Merci à la commission de m'avoir permis de présenter ce mémoire-là.

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

Ça nous fait plaisir. Maintenant, monsieur Charles Le Borgne de la Société de développement économique Thérèse-de-Blainville.

895 **M. CHARLES Le BORGNE :**

Bonjour!

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

900

Bonjour, Monsieur!

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

905

Bonjour!

M. CHARLES Le BORGNE :

910

À la Société de développement économique, que je vais appeler SODET plus facilement, est l'organisme qui exerce les fonctions d'un centre local de développement dans le territoire de la MRC de Thérèse-de-Blainville, la seconde MRC en importance au Québec avec ses 155 000 habitants.

LECTURE DU MÉMOIRE

915

J'ajouterais que Montréal est, après Détroit, la seule ville en Amérique du Nord dont le PIB est plus bas que le PIB national où est située la ville. Vous voyez? C'est-à-dire que toutes les villes nord-américaines de plus d'un million d'habitants ont toutes un PIB supérieur au national. Pourquoi? Parce qu'une ville généralement, une grande ville comme Montréal, crée plus de richesse que des villes ou des villages non urbains ou non urbanisés. Pourquoi? Parce que justement il y a des économies de transport, c'est plus facile de transporter les marchandises. Ça, c'est normal dans une ville.

920

Mais Montréal est la deuxième ville, la seule ville avec Détroit qui a un PIB plus bas qu'au niveau national. Chicago a un PIB en 2011 d'à peu près 63 000 \$ ou à peu près par habitant alors que les États-Unis en ont de 47 000 \$ Vous voyez que les villes ont toujours un PIB plus élevé. Ce qui n'est pas le cas de Montréal. À Lima, un PIB de 8 000 \$ par habitant contre 4 000 \$ au niveau du Pérou. Vous voyez? C'est presque inquiétant. Et nous, nous l'attribuons effectivement aux difficultés de créer de la richesse et des difficultés de transport.

925

930

POURSUIT LA LECTURE DU MÉMOIRE

Quand j'accueille des entreprises qui viennent de l'extérieur, soit dit en passant, à chaque fois je m'informe évidemment de l'heure d'arrivée de l'avion parce que je veux être certain, comme je vais le chercher à l'aéroport de Dorval pour lui faire visiter la région, je veux être certain qu'on ne soit pas dans le trafic. Parce que pour eux, quand ils voient des villes comme Atlanta qui ont la même population que Montréal, l'agglomération urbaine d'Atlanta comme celle de Boston est la

935

940 même, quand on voit des villes semblables, avec des autoroutes à six voies, ils arrivent à Montréal avec une congestion et puis ce sont des critères de non-localisation. Et ces entreprises-là, contrairement aux entreprises locales, contrairement aux entreprises de détail, agricoles, ne viendront pas ici pour vous dire que la congestion est un problème. Ce qu'elles font tout simplement, c'est qu'elles ne s'installent pas.

945 Une entreprise comme Paccar, je la connais bien, en 98, nous avons maintenu l'entreprise industrielle de Paccar au Québec qui, soit dit en passant, fabrique des camions hybrides, qui a un programme de covoiturage et même certains de ces camions-là transportent sans doute des vélos. Vous voyez qu'une entreprise comme Paccar a failli déménager à Washington, reprendre à Washington, simplement pour des raisons de terrain industriel et de congestion autoroutière. Je vous le dis, j'y étais aux premières loges.

950
POURSUIT LA LECTURE DU MÉMOIRE

955 C'est un des critères, toutes les études le montrent, c'est le deuxième ou troisième critère de choix d'une entreprise au niveau de sa localisation, c'est la fluidité du transport. Si vous augmentez le coût de fabrication d'une matière première ou d'un produit transformé de 5 %, vous baissez nettement votre compétitivité à l'échelle nord-américaine. Mais encore une fois, ce ne sont pas les entreprises qui viendront ici pour s'en plaindre. Ce qu'elles vont faire, encore une fois, c'est de choisir un autre territoire. J'ai en tête tellement d'entreprises que j'ai tenté d'amener sur le territoire et qui ne sont pas venues tout simplement pour des raisons de difficulté de transport.

960
POURSUIT LA LECTURE DU MÉMOIRE

965 Petite anecdote. Je me rappelle d'avoir – j'ai eu l'honneur de voyager avec monsieur Bourque alors qu'il était à sa première année de mandat comme maire de Montréal et à ce moment-là, nous préparions une mission économique, quelques régions du Grand Montréal, sur Boston. On en profitait évidemment pour visiter les installations, les investissements de 7 milliards \$ dans les systèmes routiers, autoroutiers de la Ville de Boston. Et à cette époque-là, monsieur Bourque – je vous rappelle ça parce que c'est amusant – monsieur Bourque a commencé à dire : « Montréal est le cœur de la région. » Il parlait évidemment en général. Et du tac au tac, je lui ai répondu : « Oui, mais la principale cause des crises cardiaques, ce sont les artères bouchées. Et à défaut de pontage, bien sûr on risque d'avoir des difficultés. »

970
POURSUIT LA LECTURE DU MÉMOIRE

975 Voyez-vous le paradoxe? En même temps, quand on n'a pas de système de circulation, on peut moins voyager à l'intérieur d'un grand centre. En même temps, on favorise, bien sûr, la

proximité mais en même temps, on augmente les coûts de développement parce qu'on crée d'autres institutions à l'extérieur de l'institution centrale. Vous voyez? Ce n'est pas si simple.

980 POURSUIT LA LECTURE DU MÉMOIRE

Assez curieusement, d'ailleurs, beaucoup d'étudiants du pôle universitaire que j'ai participé à créer, à cofonder, sont à proximité et les raisons principales qu'ils évoquent, c'est les problèmes de congestion dans la grande couronne nord et Laval. Ils sont à proximité à Sainte-Thérèse, vous voyez? Je dis, bien, dans le fond, plutôt que de voyager nord-sud ou est-ouest, puisque c'est impossible, allons le plus proche possible étudier. Et ça devient maintenant un critère presque numéro un pour ces étudiants-là. Ils vont choisir presque la proximité avant même le diplôme. Vous voyez comment est-ce que c'est? Je pourrais vous amener des personnes à témoin.

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

Je vais vous inviter à...

995 **M. CHARLES Le BORGNE :**

Oui, à conclure.

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

À conclure, parce qu'on approche notre temps...

1005 **M. CHARLES Le BORGNE :**

POURSUIT LA LECTURE DU MÉMOIRE

1005 Merci de m'avoir écouté.

1010 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

1010 Merci. Vous parlez du camionnage, qu'il y a seulement 4 à 6 % des camions qui utilisent actuellement l'emprise de l'autoroute 19. Avec son parachèvement, est-ce que vous estimez que ce chiffre va augmenter à la moyenne que vous évaluez à 10 à 12 % du trafic?

M. CHARLES Le BORGNE :

1015

J'imagine qu'il va augmenter effectivement. Je ne sais pas jusqu'à quel pourcentage, mais j'imagine très bien qu'il va augmenter en diminuant le trafic camionnage du côté de la 15 parce que là, on aura un autre axe que celui de la 15 pour pouvoir transporter les marchandises vers Montréal et inversement. Mais quel taux? Présumons qu'il devrait rejoindre les mêmes pourcentages que les autres autoroutes.

1020

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

D'où viennent ces chiffres?

1025

M. CHARLES Le BORGNE :

C'est une donnée que j'ai pu recueillir – je vous avoue que je ne l'ai pas documentée – mais que j'ai pu recueillir de collègues urbanistes qui m'ont fait référence à ces chiffres-là. Puis par expérience aussi, pour l'avoir vu.

1030

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Que vous évaluez vous-même.

1035

M. CHARLES Le BORGNE :

Oui, que j'évalue. En fait, c'est peut-être l'expérience après trente ans de développement économique, ce sont des statistiques à un moment donné qui deviennent pour nous évidentes. Mais bon, malheureusement, effectivement, on aurait pu la documenter.

1040

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Est-ce que c'est en lien avec le développement de parc industriel?

1045

M. CHARLES Le BORGNE :

Le 5 à 10 %? Non. Si vous allez sur n'importe quelle autoroute, même visuellement, vous allez constater – tenez, un échantillon de cent, c'est un échantillon représentatif, je vous inviterais à prendre n'importe quelle autoroute, comptez les cent véhicules qui sont là, vous verrez que 5 % à 10 % des véhicules sont des camions.

1050

1055 Peu de gens d'ailleurs s'en rendent compte. Souvent, on emprunte une autoroute puis on
s'entend que quelqu'un qui se transporte par l'automobile ou par un autre moyen de transport
comme l'autobus, mais on oublie qu'il y a des marchandises qui valent 1 M\$, qui attendent d'être
transformées dans une usine parce que peu d'entre nous ont conduit un camion lourd. Et on oublie
1060 parce que ces camions-là sont extrêmement importants pour les gens qui travaillent à ces usines-là
parce qu'ils attendent après ces marchandises-là. Et on sait que le juste-à-temps est important
également.

Et quand Montréal, on perçoit Montréal comme étant une ville où le transport – et c'est ce qui
fait peur aux entreprises – où le transport est difficile, surtout s'il fait froid en plus puis que la langue
est étrangère à la nôtre, bien on va dire pourquoi j'irais me tirer dans le pied? Vous voyez? C'est ce
1065 qu'on ne voit pas. D'où l'importance du transport. On a des très fortes valeurs en termes
d'éducation, d'université, on a beaucoup d'avantages au niveau des coûts, mais le problème
majeur qu'on a sur le critère de choix numéro un de ces entreprises-là, c'est le transport.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1070 Mais compte tenu qu'il y a une pénurie de terrain commercial et industriel dans la MRC...

M. CHARLES Le BORGNE :

1075 Dans le Grand Montréal. J'ai dit dans la MRC mais il y a un problème de pénurie de terrain
dans le Grand Montréal.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1080 D'accord. Donc est-ce qu'on peut présumer que l'autoroute, qu'elle soit là ou pas là, puisqu'il
y a pénurie de terrain pour le développement industriel et commercial, que l'utilisation par les
camionneurs de l'autoroute n'augmenterait pas?

M. CHARLES Le BORGNE :

1085 Oui. Oui, c'est une bonne prémisse, cependant, aujourd'hui, les commissaires industriels ne
vendent plus des pieds ou des mètres carrés, on vend des mètres cubes. En d'autres termes, les
entreprises maintenant, surtout dans l'économie du savoir, s'installent en hauteur. Et s'il y a
1090 pénurie, heureusement, on peut les construire en hauteur. Et donc effectivement, vous le voyez
d'ailleurs dans les parcs industriels de Boisbriand, je pense à là où était GM, qui était une

entreprise située... Qui avait un étage, aujourd'hui, on a des édifices à bureaux de cinq, six, sept étages.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1095

Merci. On vous remercie beaucoup pour votre présentation.

M. CHARLES Le BORGNE :

1100

Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1105

Alors nous allons prendre une petite pause de cinq minutes, puis nous allons poursuivre avec les autres mémoires.

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

1110

REPRISE DE LA SÉANCE

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1115

Bonjour, Monsieur Goyer.

M. CHRISTIAN GOYER :

1120

Vous excuserez monsieur Laframboise, il est en commission parlementaire à Québec sur le projet de loi 3. Alors, je vais faire une courte présentation justement de monsieur Laframboise.

LECTURE DU MÉMOIRE

1125

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Je n'ai pas de questions, c'est clair. Monsieur André?

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

Oui, j'aurais une seule question. Une seule question à la page 3, votre quatrième paragraphe.

1135 « *En 2012, de passage à la Chambre de commerce de Bois-des-Filion-Lorraine, en présence des maires de Bois-des-Filion et Lorraine, le chef de Coalition Avenir Québec, monsieur François Legault, s'engage à respecter les délais des travaux annoncés par la ministre Boulet pour le parachèvement de l'autoroute 19 avec des voies réservées pour le transport collectif.* »

1140 Quels étaient-ils ces délais?

M. CHRISTIAN GOYER :

1145 Les délais, si je me souviens bien, j'y vais par mémoire, c'était début 2014, 2015 qu'on parlait, je crois. Quand la ministre Boulet a annoncé en 2008 qu'elle ferait les travaux. C'est de ces délais-là que monsieur Legault voulait parler, qu'il suivrait le chemin de l'annonce de la ministre Boulet.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1150 Parfait. Je n'ai pas d'autres questions. Merci.

M. CHRISTIAN GOYER :

1155 Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente:

1160 Merci, Monsieur Goyer. Monsieur Claude Robichaud du Centre local de développement économique des Moulins.

M. CLAUDE ROBICHAUD :

1165 Bonjour, Madame la présidente! Bonjour, Monsieur le commissaire!

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Bonjour!

1170 **M. CLAUDE ROBICHAUD :**

Alors j'y vais.

LECTURE DU MÉMOIRE

1175

Je vous assure que notre position est largement endossée par les entrepreneurs. D'ailleurs, suite à son dépôt au BAPE il y a quelques jours, on a transmis le mémoire aux occupants du parc 640-Ouest, donc en limitant strictement à cet emplacement, et nous avons obtenu l'appui spontané d'un grand nombre d'entreprises qui y sont localisées. Assurément, on peut prétendre qu'elles parlent pour l'ensemble du groupe.

1180

Je me permets de les nommer rapidement en conclusion. Donc nous avons l'appui de Alimentation Asie-Montréal, Alimentation Dynamic, Aliments Bestco, Artic Blast, Canisource, Cheminée Lining, Construction Bernard Anctil, Construction Tremco, Cuisine Karo, Cuisinox, Ébénisterie Élégance, Groupe ADF, Inortech, Interplast, Lettrage Vision Plus, PG Tex, Produits Lounge Factory, Protection incendie fédéral, Tergel, TGV Distribution et Thermo Rive-Nord.

1185

Merci de votre attention.

1190 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Merci, Monsieur Robichaud. Cette entrée au parc industriel, vous la verriez à quel endroit?

M. CLAUDE ROBICHAUD :

1195

Ce qu'on avait vu dans les esquisses, c'était un prolongement de la rue Henry-Bessemer qui est, en fait, qui est limitrophe, qui départage un peu la portion Bois-des-Filion/Terrebonne, à la limite donc des Bois-des-Filion/Terrebonne et Bois-des-Filion. Donc cette rue-là pourrait rapidement se prolonger vers la voie d'accès à la 640. C'était ce qu'on voyait dans les esquisses d'origine, donc les premiers documents qui avaient circulé relativement au projet. L'inquiétude qui avait été soulevée lors des consultations publiques, c'est que ce lien-là n'était pas nécessairement apparent. Nous avons été confortés à ce moment-là par le ministère des Transports disant : « Oui, il existe bel et bien mais pour une sortie uniquement. » Donc on n'y entrerait pas mais ça permettrait au moins de sortir du parc industriel en offrant une option supplémentaire vers la voie de service, en plus de la sortie et de l'entrée actuelles qui sont dans le prolongement de la... C'est-à-dire dans l'axe de la 335/19.

1200

1205

1210 Donc c'est cet élément qui nous... En fait, en plus de toutes les préoccupations d'ensemble, nous en exprimons une spécifique sur cet aspect pour être certain que ça soit bien à l'intérieur du projet, d'aller au bout de l'idée à l'effet qu'il semblait y avoir des contraintes pour faire en sorte que ça puisse être une entrée en plus d'une sortie. Bon, est-ce qu'on est allé au bout de la réflexion de ce côté-là? Est-ce qu'on peut le rendre dans les deux directions?

1215 Et par ailleurs, il faut comprendre qu'il reste encore un bon processus de planification au projet et un délai de construction important, considérant que cet élément-là vient en quelque sorte... C'est-à-dire que ce prolongement de lien là viendrait se connecter à l'infrastructure actuelle, il serait certainement fort opportun de le considérer rapidement et non pas en bout de piste au niveau du projet.

1220 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Merci.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1225 Monsieur, quelques questions rapides. À la fin de votre mémoire, vous nous présentez des histogrammes qui nous permettent de voir les croissances d'emplois industriels dans la MRC des Moulins puis la croissance du nombre d'entreprises dans les parcs industriels de la MRC.

1230 **M. CLAUDE ROBICHAUD :**

Oui.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1235 Quels sont vos projets de développement avec la venue de la 19? Est-ce que vous envisagez une augmentation significative de la croissance de l'emploi industriel et des entreprises dans les parcs industriels?

1240 **M. CLAUDE ROBICHAUD :**

1245 Il y aurait encore une croissance, peut-être pas aussi rapide parce qu'évidemment, elle a été plus soutenue dans les années 90-2000. Par contre, il y a encore des emplacements qui sont en développement, je fais référence entre autres au Parc industriel 640- Sud qui est à proximité de cet axe-là. Donc c'est un tout nouveau parc industriel. Il y aura d'autres installations là. Par ailleurs, la Municipalité de Terrebonne a viabilisé les derniers terrains qui lui restaient dans le Parc 640-Ouest,

1250 donc on parle d'un peu plus d'un million de pieds carrés qui sont actuellement en développement dans ce secteur. Donc il y aura d'autres installations qui se feront là. Ajoutons à ça aussi en bordure sud de l'autoroute 640, dans la portion nord du secteur Urbanova qui sera développé par la Ville de Terrebonne, il y aura là aussi d'autres zones corporatives qui pourraient être aménagées.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1255 Donc vous prévoyez une augmentation de la circulation, de camionnage sur la 19. Ça serait un avantage pour le développement de ces parcs industriels.

M. CLAUDE ROBICHAUD :

1260 Ça serait un avantage certain. Un avantage, un, en fonction des entreprises, c'est-à-dire pour les entreprises qui y sont, pour les soutenir dans leurs opérations, leur productivité, c'est important. Il y aura effectivement – on peut figurer – compte tenu de ce potentiel de développement là, qu'il y aura effectivement d'autres entreprises qui s'y installeront, ça c'est certain.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1265 Une dernière question. Est-ce que le futur échangeur 640 pour Urbanova, ça facilitera l'accès au parc industriel en façade sur l'autoroute?

M. CLAUDE ROBICHAUD :

1270 Il n'est pas prévu... Bon, c'est-à-dire que c'est certain que ça sera... C'est-à-dire que ce nouvel échangeur-là sera un accès supplémentaire pour le parc industriel qui est au sud de l'autoroute mais il n'est pas prévu actuellement à l'intérieur du projet de ce nouvel échangeur-là de faire des connexions supplémentaires pour les parcs industriels qui sont au nord de l'autoroute 640.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1280 Merci beaucoup.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Merci, Monsieur Robichaud. J'appelle maintenant la Chambre de commerce et d'industrie Thérèse-de-Blainville représentée par monsieur Samuel Bergeron, président, et Cynthia Kabis.

1285

M. SAMUEL BERGERON :

Bonjour!

1290

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Bonjour!

1295

M. SAMUEL BERGERON :

Je vais débiter. Bonjour, Samuel Bergeron, président de la Chambre de commerce Thérèse-de-Blainville, à laquelle je vais référer par la suite à la CCITB.

1300

Donc notre territoire, c'est la MRC Thérèse-de-Blainville et nous sommes la 13e chambre de commerce en importance au Québec sur 150. Donc on a cru important de déposer un mémoire car nous représentons la communauté d'affaires et c'est important que la communauté d'affaires ait sa voix et fasse part de ses représentations au BAPE. Ici, je vois votre slogan : *Votre participation est essentielle*. Nous le croyons également.

1305

Ceci étant, le CCITB et ses membres sont préoccupés par les impacts qu'entraîne la congestion routière sur la productivité et la compétitivité des entreprises sur son territoire et c'est un argument que vous avez entendu depuis le début de l'après-midi, du moins ceux auxquels j'ai assisté de plusieurs représentants et c'est une préoccupation très grande chez nous et nos membres.

1310

La communauté d'affaires que nous représentons, la CCITB, est pour une intervention globale dont le premier jalon constitue le parachèvement de l'autoroute 19 actuellement inachevée depuis belle lurette et promis depuis très longtemps.

1315

On considère que l'autoroute 19 est essentielle au développement des affaires de la MRC Thérèse-de-Blainville comme pour celle des Moulins, de Laval et de Montréal. D'une part, le parachèvement de l'autoroute 19 permettra d'améliorer la circulation des camions pour le transport des biens et des marchandises ainsi que le déplacement de la population. D'autre part, la création d'un lien de transport collectif rapide et efficace, intégré au projet, assurera aux entreprises et aux industries de l'est du territoire d'accéder au bassin de main-d'œuvre de la grande région métropolitaine de Montréal.

1320

1325 Ce lien renforcera assurément la position concurrentielle de toute la région, notamment par trois grands facteurs économiques majeurs qui suivent, soit : la réduction des coûts de transport, un impact sur notre compétitivité; l'accès à un plus vaste bassin de main-d'œuvre; et un meilleur accès aux institutions de savoir. Je vais approfondir un peu plus chacun de ces facteurs économiques majeurs qui militent en faveur du parachèvement de l'autoroute 19.

1330 La réduction des coûts de transport, un impact sur notre compétitivité. Il faut – et j'imagine qu'à titre de membres du BAPE, vous avez eu l'opportunité d'observer de vos propres yeux, du moins je l'espère, la congestion routière qui existe à tous les niveaux, sur toutes les routes, toutes les autoroutes qui entourent la MRC Thérèse-de-Blainville dont la 640 et la 19, la 15.

1335 Bien évidemment, cela a un impact sur la compétitivité et le fait que l'autoroute 19 soit parachevée permettrait une plus grande fluidité du transport. Pensons au niveau économique, l'impact que ça peut avoir sur notre compétitivité : c'est l'accessibilité des entreprises aux clients, aux employés, à la livraison des services par les fournisseurs, à celle des matières premières. Et également, il y a des coûts associés au carburant ou encore aux gaz à effet de serre. C'est des choses qui vous ont été dites également au niveau du transport et de la circulation des biens et des livraisons juste-à-temps, etc., c'est extrêmement important.

1345 L'accès à une autoroute et à une desserte de transport efficace est un élément clé dans la réduction des coûts de production d'une entreprise. Voilà pourquoi nous sommes d'avis que la concrétisation du projet de parachèvement de l'autoroute 19 décuple les effets positifs sur la compétitivité des entreprises de notre territoire, notamment par la réduction des coûts reliés au transport routier et à l'intégration efficace dans la chaîne logistique.

1350 L'accès à un plus vaste bassin de main-d'œuvre. Les gens oublient souvent qu'il y a beaucoup de main-d'œuvre qui s'en va vers Montréal et ça a été dit et redit, donc j'y réfère. Mais également, ce que les gens oublient, c'est qu'il y a un manque de main-d'œuvre qualifiée dans la région et les gens... La main-d'œuvre qui vient de Montréal ou de Laval ne vient pas ou vient peu compte tenu de la situation parce qu'il n'y a pas de transport collectif efficace qui va vers le nord et particulièrement au niveau de la 19, lorsqu'on arrive au métro à Montréal, il n'y a rien qui monte vers le nord. Ça, ça serait extrêmement important et ça pourrait être un bénéfice important pour la région et pour la communauté d'affaires que nous représentons.

1360 Le projet de voies réservées est novateur dans la mesure où les entreprises ont accès à un plus large bassin de travailleurs donc comme je le disais, ce qui permettrait également de recruter plus de personnel qui provient de l'ensemble de la grande région métropolitaine, plus particulièrement des jeunes, des nouveaux arrivants.

1365 La fluidité et l'accès rapide aux axes routiers sont des éléments déterminants au recrutement et à la rotation d'employés qualifiés. Une diminution du temps de transport assure aux citoyens de la région, travaillant à Laval ou à Montréal une meilleure qualité de vie et plus de temps à offrir à leur famille. C'est un élément extrêmement important actuellement qu'il ne faut pas oublier et actuellement, aller travailler à Montréal ou à Laval, on ne parle pas de quinze minutes de plus, ça se compte en nombre d'heures quotidiennes actuellement et ça, c'est pour les citoyens mais c'est également pour le transport de toutes les marchandises, tout ce qui doit être transporté.

1370 Maintenant, un meilleur accès aux institutions du savoir, donc la mobilité qui est nécessaire à cette fin-là. Sur le territoire de la MRC, il y a plusieurs cégeps et il y en a également sur le territoire de des Moulins dont on a parlé plus tôt. Il y en a à Laval également, Montmorency, il y a même des campus universitaires à Laval. Et il y a différentes écoles secondaires par ailleurs, dont une école internationale à Bois-des-Filion, qui dessert toute la commission scolaire et dont – moi, j'ai des enfants, j'habite à Sainte-Thérèse – qui pourront y aller plus tard.

1380 Actuellement, toutes ces écoles-là qui sont transportées à travers le territoire, les étudiants peuvent passer plusieurs heures par jour, au lieu que ça prenne quelques minutes en tout cas sur quelques kilomètres, ça prend beaucoup de temps, ça, ça a un impact à tous les niveaux scolaires, dont au niveau il y a beaucoup également d'écoles de formation professionnelle et ça milite à l'encontre de la persévérance scolaire et il peut y avoir un impact au fait que des gens vont peut-être vouloir étudier à Montréal ou quitter la région par la suite.

1385 Par ailleurs, plusieurs membres de la CCITB participent à l'offre éducative de stage et de formation en entreprise. Nous sommes d'avis qu'un lien routier direct et fluide combiné à un transport collectif rapide et efficace est un facilitateur pour élargir le bassin de stagiaires et d'étudiants désireux d'acquérir une expérience enrichissante en entreprise.

1390 Les étudiants sont par ailleurs des grands consommateurs de transport collectif, c'est pourquoi la CCITB est d'avis que l'implantation d'un réseau de transport collectif rapide et efficace en lien direct avec le métro favoriserait l'accès aux institutions de savoir supérieur, évitant aux étudiants de quitter la région pour s'installer à Montréal.

1395 Vous avez entendu l'interlocuteur précédent qui représentait le CLD des Moulins qui sont 155 000 citoyens dans leur MRC – nous sommes environ 158 000 citoyens dans notre MRC – donc on parle d'un bassin de 300 000 personnes qui sont affectées quotidiennement, de façon réelle, dans toutes les sphères de leurs activités par la congestion actuelle et le manque de fluidité.

1400 Avec un meilleur lien routier, les institutions scolaires locales telles que les cégeps, les centres de formation professionnelle sont susceptibles de rejoindre efficacement une plus large cohorte d'étudiants provenant de la grande région métropolitaine.

1405 En conclusion, bien entendu, nous sommes pour le parachèvement de l'autoroute 19. Et je me permets d'ajouter, parce que plus tôt j'ai vu les premiers intervenants et après-midi qui parlaient plus d'un boulevard urbain, mais nous, on insiste sur l'aspect autoroute qui soit complétée. Nous croyons que ça, ça va permettre une plus grande fluidité mais tout ça doit être fait, bien entendu, dans un contexte global parce que la 19, c'est une solution globale qui est développée.

1410 D'une part, le gouvernement du Québec s'est porté acquéreur en 1974 de terrains de la desserte autoroutière afin de réaliser le projet. Les besoins sont bien réels, surtout que la population de la MRC Thérèse-de-Blainville a crû de 47 % au cours des dernières années. Pendant ce temps, les investissements publics tardent. À l'été 2013, le projet a même été retiré du Plan québécois des infrastructures.

1415 D'autre part, nous sommes d'avis qu'une gestion serrée des coûts est essentielle à l'acceptabilité du projet. Donc ça, ça doit être pris en note et nos membres nous passent le message de vous passer ce message-là important.

1420 Des changements importants au projet entraîneraient inévitablement une augmentation des coûts de construction et/ou le report du projet, ce qui serait catastrophique pour la région. Et je pense que plusieurs acteurs qui ont passé devant vous aujourd'hui l'ont souligné et je le souligne à nouveau, il y a un coût économique à la situation actuelle et il est temps d'agir.

1425 Je note par ailleurs que les intervenants qui ont passé avant moi, la SODET, la MRC Thérèse-de-Blainville je pense qui a passé hier, la Coalition, les villes qui font partie de la MRC bien entendu, le député de Blainville, le CLD des Moulins – je pense je l'ai déjà dit la SODET – tous sont des acteurs de la région qui représentent les citoyens ordinaires et les citoyens corporatifs et ils sont tous en faveur. Tous ne peuvent pas avoir tort. C'est des gens qui le vivent au quotidien et c'est les gens qui sont le plus près du milieu et des citoyens ordinaires et corporatifs.

1430 Donc nos recommandations. Pour la qualité de vie des citoyens de la MRC Thérèse-de-Blainville, la compétitivité et la productivité de ses entreprises, la disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée ainsi que l'accès aux institutions du savoir, la CCITB appuie le parachèvement de l'autoroute 19 avec voies réservées au transport collectif entre les autoroutes 440 et la 640 à Laval et à Bois-des-Filion.

1435

1440 La CCITB recommande au gouvernement du Québec d'inclure au Plan québécois des infrastructures le projet de parachèvement de l'autoroute 19 avec des voies réservées au transport collectif entre la 440 et la 640, de provisionner les sommes nécessaires à sa réalisation, de compresser l'échéancier afin de commencer les travaux au début de l'année 2016.

1445 Et ça, c'est un commentaire qui nous est revenu à plusieurs reprises de nos membres et particulièrement des entrepreneurs et de tous les citoyens qu'à un moment donné, la décision doit se prendre et les travaux doivent commencer, parce que plus qu'on attend, plus que ça perdure la situation, même ça empire la situation actuelle. Je vous remercie de votre attention.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1450 Merci, Monsieur Bergeron.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1455 Monsieur Bergeron, une ou deux petites questions. Avec l'arrivée de ce projet-là, quel serait le développement sur l'emploi commercial, industriel, le nombre d'entreprises qui pourraient venir s'installer encore parmi les membres, les organisations que vous représentez?

M. SAMUEL BERGERON :

1460 Je ne peux pas chiffrer ce chiffre-là, je ne suis pas un spécialiste économique au même sens que la SODET. Ce que je peux dire – et je dois être d'accord avec monsieur Le Borgne qui a passé précédemment – c'est il y a beaucoup d'entreprises qui ne s'installent pas ou ne s'installeront pas par rapport à cette situation-là qui découle notamment de l'inachèvement de l'autoroute 19 et des autres problèmes de congestion. Ça, c'est clair.

1465 Donc je vous dirais c'est plusieurs dizaines sinon centaines d'entreprises futures qui ne verront peut-être jamais le jour et je ne peux pas vous dire en nombre d'emplois mais chose certaine, ça a un impact direct parce que c'est un considérant. Et là, je n'entrerai pas dans le détail de tous les problèmes de congestion à tous les niveaux, à plusieurs endroits dans la MRC, mais ça se répercute partout et ça fait en sorte que des entreprises hésitent à venir s'établir.

1470 Puis également, l'autre lien avec cela, c'est que ça fait que c'est plus difficile d'attirer de la main-d'œuvre qualifiée de Montréal, qui viendrait travailler ici et/ou s'établir éventuellement par rapport à cela, parce qu'il n'y a pas de moyen pour eux de venir ici actuellement.

1475 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Puis est-ce que la main-d'œuvre qualifiée qui manque parmi les gens de votre organisation, est-ce que la main-d'œuvre qualifiée est plus rare que la main-d'œuvre qualifiée qui manque ailleurs dans la région métropolitaine?

1480 **M. SAMUEL BERGERON :**

Bien là je ne peux pas parler de tous les secteurs – c'est une bonne question – je ne peux pas parler de tous les secteurs de toute la région métropolitaine. Nous, c'est sûr qu'il y a beaucoup d'industriel, beaucoup de services également. Je ne peux pas...

1485 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

1490 Autrement dit, est-ce que c'est un problème qui est juste dû à notre région, aux embouteillages dans notre région ou si c'est vraiment un problème généralisé à la région métropolitaine?

M. SAMUEL BERGERON :

1495 Bien c'est certain, je ne pense pas que... Notre région est affectée particulièrement par cette situation-là. Nous, on est des entreprises, à titre d'exemple, une entreprise qui est allée s'établir à Montréal récemment, une entreprise d'électronique, justement parce qu'elle a de la misère à trouver de la main-d'œuvre. Elle a donc dû ouvrir des postes et c'est des emplois qu'on n'aura pas parce que les travailleurs sont là, parce qu'il n'y a aucun moyen de venir. Et là, je dis l'électronique mais multipliez les secteurs, c'est la même chose. Ça peut être les services juridiques, ça peut être les services comptables. Les gens ne sont pas capables de venir vers nous. Non, je ne peux pas parler pour Montréal mais pour nous, c'est une situation qui nous préoccupe.

1500 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

1505 Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1510 On vous remercie.

M. SAMUEL BERGERON :

1515 Merci et bonne journée!

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1520 Nous poursuivons avec monsieur Richard Maheu et messieurs Guillaume Charest-Hallé de l'UPA Outaouais-Laurentides.

M. RICHARD MAHEU :

1525 Bonjour! Richard Maheu, président de l'UPA Outaouais-Laurentides, Montréal, Laval.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Bonjour!

1530 **M. GUILLAUME CHAREST-HALLÉ :**

Bonjour! Guillaume Charest-Hallé, je suis aménagiste à la Fédération de l'UPA Outaouais-Laurentides

1535 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Bonjour!

M. RICHARD MAHEU :

1540 LECTURE DU MÉMOIRE

1545 Ce que je veux dire par là, sans contraintes majeures, si on a l'assurance qu'il y a des feux de circulation exactement comme l'autoroute 31 à Lanaudière où est-ce que les producteurs agricoles peuvent circuler sur l'autoroute, puis il se met un *flasher*, il y a des véhicules, automatiquement ça diminue à 60 km/h. C'est une exception que j'ai vue au Québec.

POURSUIT LA LECTURE DU MÉMOIRE

1550 Il ne faut pas oublier que les terres agricoles, c'est une ressource qui est non renouvelable. Il y a plusieurs acteurs qui ont passé après-midi, on a parlé d'industries, de commerces, mais on n'a pas parlé d'agriculture. L'agriculture est bien ancrée et c'est un développement économique qu'il ne faut pas oublier non plus.

1555 POURSUIT LA LECTURE DU MÉMOIRE

Mme ANNE-MARIR PARENT, présidente :

1560 Je vous remercie. Vous semblez être contre le parachèvement de l'autoroute ou en tout cas, vous avez des réserves, pour favoriser les véhicules de ferme et la machinerie lourde. Est-ce que vous pouvez m'expliquer comment est-ce que vous voyez ça? Est-ce que vous avez des suggestions de quelle façon pourrait se faire le partage?

M. RICHARD MAHEU :

1565 Tantôt je l'ai mentionné. Si vous faites la même affaire que l'autoroute 31 à Lanaudière, ça va être correct, O.K.? Mais il ne faut pas arriver puis d'empêcher les producteurs de se promener avec leur tracteur ou avec leur récolteuse sur l'autoroute, O.K.? Si vous mettez ça à une autoroute puis qu'on fasse – excusez-moi l'expression – bête et méchante comme toutes les autres autoroutes, sauf la 31, les producteurs agricoles de Laval vont être fortement touchés. Ça fait que c'est pour ça que je dis si vous faites la même affaire que la 31, ça pourrait être acceptable, O.K.?

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1575 Donc pour vous, la piste multifonctionnelle où pourrait circuler la machinerie lourde n'est pas une solution pour vous?

M. RICHARD MAHEU :

1580 Non. Je dis juste comment est-ce qu'elle va se partager en période d'été, du mois d'avril au mois de novembre, comment est-ce qu'elle va se partager, cette piste-là?

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1585 Mais vous, votre solution, ça serait quoi la solution de partage? Quelles seraient vos exigences pour pouvoir partager?

M. RICHARD MAHEU :

1590 Comme un certain intervenant a mentionné cet après-midi, c'est que l'agriculture, elle est
contrôlée par la nature. S'il y a beaucoup de gens sur la piste cyclable, je vois mal comment faire
pour bien la partager sécuritaire. Il faut être sécuritaire quand même. Ça fait que c'est pour ça que
je dis : est-ce que c'est ça le moyen? Ou bien si le moyen, c'est d'installer des feux de circulation
qui disent qu'il y a un véhicule lent sur l'autoroute, puis que les gens partagent la route.

1595

M. GUILLAUME CHAREST-HALLÉ :

1600 Si je peux me permettre, en complément. Il faudrait s'assurer qu'il y ait des périodes où la
machinerie agricole pourrait passer exclusivement sur une piste – appelons-la la piste
multifonctionnelle comme il est proposé, il faut que ce soit sécuritaire, il ne faut pas qu'il y ait,
disons, des problèmes qui soient causés avec un cycliste ou d'autres utilisateurs de la route.
Encore là, il faut que ces passages exclusifs là, ça soit garanti quelques fois par jour parce que des
fois, il y a des impératifs de déplacement pour les producteurs agricoles, puis il faut en tenir compte
sérieusement.

1605

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1610 Le contrôle pourrait se faire d'une façon technique avec des panneaux lumineux ou avec des
affiches même qui diraient : « Interdiction de circuler entre telle heure et telle heure, entre tel mois
et tel mois ».

M. RICHARD MAHEU :

1615 C'est parce que sur l'autoroute 31, O.K., quand un véhicule lent embarque sur l'autoroute,
automatiquement les *flashers* se mettent, puis qui informent les gens qui circulent en auto comme
quoi que c'est plus 100 le maximum, c'est 60. Ça indique qu'il y a un véhicule lent. Automatique ça.

M. GUILLAUME CHAREST-HALLÉ :

1620 Il y a différentes normes techniques qui peuvent être utilisées pour garantir la sécurité de tout
le monde, puis aussi un passage régulier des véhicules agricoles quand c'est nécessaire.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1625 Merci.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1630 J'aurais aussi une question pour vous, Monsieur Maheu. On entend souvent dire que
l'arrivée d'une autoroute, ça va stimuler la pression sur les terres agricoles et que ça va faire des
pressions pour le dézonage de ces terres-là. Pourtant on a à Laval, par exemple, comme au
Québec, on a la *Loi sur la protection du territoire agricole* qui nous fait quand même un niveau de
protection. À Laval, on a aussi des engagements municipaux qui sont sur la protection du territoire
agricole. Est-ce que vous pouvez nous faire un petit bilan de la situation réelle? Est-ce qu'on arrive
1635 à les protéger ou vous avez vraiment peur que malgré ces bretelles et cette ceinture, les risques
demeurent?

M. RICHARD MAHEU :

1640 Les risques demeurent quotidiennement. L'UPA a à faire des représentations à la
Commission de protection du territoire agricole pour protéger le territoire agricole, O.K.? Dans
Thérèse-de-Blainville, il y a trois villes qui ont de la zone agricole, les trois sont en demande de
dézonage. Mirabel est en demande de dézonage, je ne dirais pas à tous les jours, mais presque à
tous les jours. Ça fait qu'on aura beau avoir...

1645 Puis moi, je suis un visuel, j'aime ça des images, je fais des farces, je dis : vous essayerez
d'aller cultiver des carottes en haut de Saint-Jérôme, vous allez voir, elles vont pousser croche
parce que l'épaisseur de sol n'est pas là. Quand tu arrives dans une zone comme Laval, qui est
une zone agricole de type de sol extraordinaire, quand tu arrives dans Thérèse-de-Blainville où est-
ce que les sols sont propices à l'agriculture, tous genres d'agriculture, O.K., si tu es capable de
1650 faire du maraîcher, tu es capable de faire bien des affaires. Mais la priorité, c'est ça.

1655 Ça fait que c'est pour ça que même s'il y a une commission... Demain matin, vous me dites
on fait le prolongement de la 19, puis les municipalités qui sont pour le prolongement de la 19, c'est
terminé l'agrandissement de vos périmètres urbains puis tout, puis qu'ils vous signent ça, puis c'est
à vie, je vais vous dire : correct, parce que c'est vrai que ça va aider nos entreprises qui sont
construites dans le parc industriel à Terrebonne de pouvoir avoir de la main-d'œuvre, puis de sortir
les produits plus rapidement. Mais comme je dis dans mon mémoire, jamais qu'une autoroute aide
à court terme à enlever un flot de circulation mais à long terme, ça va juste être pire. On pousse le
1660 problème plus loin.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1665 Vous nous avez dit qu'il y avait à peu près trois municipalités qui avaient plus de demandes
de dézonage?

M. RICHARD MAHEU :

Non, non, mais...

1670

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

O.K. Vous avez donné Mirabel en exemple.

1675

M. RICHARD MAHEU :

Mirabel aussi, là. Il y a Mirabel. Mirabel, c'est grand, puis Thérèse-de-Blainville, il y a trois municipalités qui ont de la zone verte. Les autres n'en ont pas.

1680

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Qui ont de la zone verte.

1685

M. RICHARD MAHEU :

Dans les Laurentides, Thérèse-de-Blainville, Sainte-Anne-des-Plaines, Blainville et Boisbriand, c'est les trois seules qui ont de la zone agricole sur leur territoire.

1690

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

C'était ça, les trois. Parfait. Merci.

1695

M. RICHARD MAHEU :

Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

On vous remercie. J'appelle maintenant monsieur Martin Drapeau de Enviro Mille Îles.

1700

M. MARTIN DRAPEAU :

Bonjour!

1705 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Bonjour!

1710 **M. MARTIN DRAPEAU :**

Je voulais vous présenter un peu notre organisme. Enviro Mille-Îles, on a été fondé en 2001, c'est un regroupement de citoyens concernés par la protection de l'environnement, principalement dans la MRC Thérèse-de-Blainville.

1715 Donc par le passé, en fait, on vise à promouvoir, sensibiliser la population et les décideurs locaux à adopter des comportements individuels ou collectifs responsables qui favorisent la conservation des derniers milieux naturels restants et mettre de l'avant un développement durable selon les principes du rapport Brundtland.

1720 On a fait par le passé des démarches visant à la conservation d'une partie de la forêt du Grand Coteau située à Rosemère-Lorraine. Nous avons également mené une campagne pour que la centrale de traitement des eaux usées de Boisbriand soit mise à niveau, que les rejets soient conformes aux normes. Ces travaux-là ont amélioré de façon significative la qualité de l'eau de la rivière des Mille Îles.

1725 On s'est aussi joint à un groupe de citoyens puis on a mené ces dernières années une campagne pour l'implantation d'un réseau cyclable utilitaire dans la Ville de Rosemère. On a fait également d'autres interventions par le passé, notamment en appuyant aussi des citoyens pour l'abolition de l'usage de pesticides à des fins esthétiques dans notre MRC. En gros, c'est ce qu'on a fait comme interventions.

1730
1735 Donc notre organisme a été invité par le préfet de la MRC Thérèse-de-Blainville à participer en 2008 à un comité composé d'élus et d'autres décideurs locaux qui se penchaient sur le dossier de l'autoroute 19. On a constaté quand même, on a été agréablement surpris de constater l'importance qu'on donnait en partant au transport collectif dans le dossier. Donc on a présenté une résolution en 2009 en disant entre autres que, bon, on constatait qu'effectivement, la circulation dans la région avait augmenté de façon épouvantable au point où est-ce que les véhicules d'urgence avaient de la difficulté à circuler lors des heures de pointe.

1740 Donc l'élargissement de la 19 semblait faire consensus pas mal dans la population. On n'est pas un organisme qui vise justement à promouvoir justement le développement de réseau routier, ça, on s'entend. On est un organisme environnemental. Mais parfois, il faut constater que des fois, c'est comme un mal nécessaire.

1745 Mais nous autres, ce qu'il fallait faire, c'est essayer de bonifier autant que possible le projet. On a mis beaucoup l'emphase sur le transport en commun qui était déjà, comme je vous dis, présent au projet. On a demandé aussi qu'il y ait une promotion qui soit faite au niveau du covoiturage, ce qui a été fait dans la MRC. Je n'ai pas les détails de comment ça a fonctionné. En gros, c'était notre résolution de 2009.

1750 En 2009, en passant, on ne s'attendait pas à ce qu'il soit nécessaire de doubler ni plus ni moins le pont David. Donc le projet de 2014, ça fait un changement quand même important parce qu'on inclut la construction ni plus ni moins d'un second pont David à proprement parler.

1755 Évidemment, on reconnaît les mesures de protection de l'environnement aquatique que le promoteur désire mettre en œuvre dans le projet. On n'a pas l'expertise pour dire si ça va être suffisant. Puis le problème qu'on a, c'est que la rivière des Mille Îles n'est toujours pas gérée, intégralement du moins, par la Politique nationale de l'eau. Le Conseil des bassins versants des Mille-Îles, dont je suis administrateur en passant, applique la gestion intégrée de l'eau sur ses émissaires. On parle de la rivière du Chêne, la rivière du Chicot, la rivière aux Chiens, la rivière Mascouche, ça c'est les principaux. La rivière des Mille Îles comme telle, ça inclut aussi les berges nord de la rivière des Mille Îles mais sans plus. La rivière comme telle sera intégrée à la table de concertation régionale du Grand Montréal à l'intérieur de la Stratégie Saint-Laurent, puis ça, ça fait quatre, cinq ans qu'on nous promet ça, on dit ça va arriver, ça ne sera pas long, mais ça ne débloque pas.

1760
1765
1770 Donc on ne peut que déplorer cette grave lacune-là, la Politique nationale de l'eau, de ne pas inclure la rivière des Mille Îles qui, en passant, est une des rivières les plus problématiques en termes de pollution au Québec. On trouve inacceptable de faire des interventions majeures dans la rivière des Mille Îles sans qu'elle soit pleinement assujettie à la Politique nationale de l'eau. Puis je dois vous dire que l'incurie du MDDEFP dans le dossier des forages de TransCanada à Cacouna démontre que le ministère ne doit pas être la seule autorité qui surveille ces travaux-là.

1775 Donc le gouvernement du Québec se doit de corriger cette situation-là, assujettir pleinement la rivière des Mille Îles à la Politique nationale de l'eau, puis c'est ça. Et ça, dans les plus brefs délais.

1780 Un débat maintenant concernant l'autoroute versus boulevard urbain. On croit que le promoteur n'a pas suffisamment examiné la solution d'implanter un boulevard urbain sur le trajet plutôt qu'une autoroute. Les échanges qu'on a eus avec un autre groupe environnemental nous ont confirmé cette impression-là. Nous croyons qu'une configuration de boulevard urbain pourrait être envisagée sur au moins une partie du trajet projeté et remplacer certains échangeurs par des

1785 carrefours giratoires. Nous reconnaissons cependant que l'espace disponible aux abords du boulevard Chapleau rendrait difficile un aménagement autre que ce qui est projeté.

1790 Moi, personnellement, j'étais ti-gars à Bois-des-Filion quand ils ont exproprié le centre du village. Je peux vous dire que ça a fait tout un impact, O.K.? C'est quelque chose. Ça a quasiment fait mourir la communauté. Je ne peux pas m'empêcher de dire, bon bien, il me semble qu'on a fait un peu notre part en termes d'expropriation, puis il faudrait comme tel revitaliser je pense un peu le centre de Bois-des-Filion, puis que ce soit fait correctement.

1795 Maintenant, il y avait un autre élément que je voulais mentionner concernant justement la question du boulevard urbain. Évidemment, la machinerie agricole qui empruntait auparavant la route 335 devra le faire par la piste multifonctionnelle avec le prolongement de la 19. Or, si c'est bel et bien le cas, je vous laisse imaginer ce que devrait faire un cycliste qui arriverait face à une moissonneuse-batteuse sur le pont David, O.K.? Je pense qu'il s'agit là d'un argument qui milite vers la création d'un boulevard urbain.

1800 Monsieur Maheu vous a suggéré aussi d'avoir une signalisation variable. L'idée pourrait être intéressante, en passant, je ne l'ai pas mis dans mon mémoire, je viens juste de l'entendre, je ne savais même pas que ça existait, donc c'est ça. Effectivement, je crois que la machinerie agricole devrait rester sur la route. La piste multifonctionnelle, je pense qu'on devrait la changer de nom.

1805 Si on doit adopter une configuration de... Donc encore une fois, ou au pis aller, on limite la vitesse à 90 km/h, du moins à certains endroits, ça peut faire comme un hybride entre un boulevard urbain et une autoroute. Je veux dire, on s'entend que le but du projet, c'est de limiter la congestion routière. Que ça soit à 90 ou 100 km/h, en période de pointe, ça ne fait pas une grosse différence.

1810 Les voies réservées pour le transport en commun et le covoiturage. Pour nous, le transport en commun, c'est fondamental pour l'accessibilité sociale au projet, puis une forme d'acceptabilité environnementale. Il y a plusieurs citoyennes et citoyens qui se sont inquiétés de la hausse possible du volume de circulation automobile entrant dans la métropole à partir du pont Papineau-Leblanc. Les gens du ministère ont dit : « Non, c'est juste 32 % qui rentrent par là. Le reste s'en va ailleurs. » Bon, c'est beau.

1820 Il y a des participants qui ont questionné la possibilité de créer des voies réservées jusqu'au métro Fabre. Je trouve que c'est une bonne idée. Je pense qu'il faudrait au moins étudier sérieusement la question. Parce que de toute façon, les gens qui se rendent mettons dans certains secteurs de la ville, ils font un détour de toute façon en passant par le métro Montmorency. Je pense qu'il faut faciliter les choses au niveau du transport en commun.

1825 Puis ensuite, la question du covoiturage mérite aussi d'être davantage étudiée dans le projet. La voie réservée pour le transport en commun pourrait peut-être, par exemple, inclure le covoiturage à trois véhicules, celle du centre, deux véhicules... Pour trois personnes, covoiturage de trois personnes pour le transport en commun, celle du centre, deux personnes, l'auto solo, dans la voie de droite. Une idée comme ça.

1830 Concernant la fameuse piste multifonctionnelle, le document qu'on a trouvé sur votre site, Genivar, Parachèvement de l'autoroute 19 à Laval et Bois-des-Filion, Comptage 2008, cyclistes, piétons et véhicules hors route sur le pont Athanase-David, 30 mai 2008, 24 mai 2008 et 2 mars 2008. Tiré encore une fois, ça vient de votre site internet.

1835 Le 24 mai 2008, il y a eu 33 déplacements de VTT, moto et motocross sur la piste cyclable. 33. Il y en a eu 41 le 30 mai 2008. Un élu et un fonctionnaire de Ville de Bois-des-Filion m'ont rapporté que le taux de délinquance sur l'utilisation de véhicules hors route, hors de la période permise, soit l'hiver, je crois, je n'ai pas tous les détails là-dessus, c'était élevé. Donc les gens continuent allègrement d'emprunter cette route-là durant l'été alors qu'il y a des vélos. Puis la machinerie agricole en plus, ça va être beau.

1840 Donc d'un autre côté, il est aberrant que le ministère des Transports permette et même aménage à nos frais un sentier de motoneige dans le centre d'une ville de la Communauté métropolitaine de Montréal. Moi, je ne connais pas d'autre place, je veux dire, des motoneiges qui passent en plein centre d'une ville, je ne connais pas.

1845 Nous croyons que l'usage des VHR et de motoneige est devenu incompatible avec le milieu et nous demandons à ce que le ministère des Transports du Québec ferme l'accès aux véhicules motorisés à la future piste multifonctionnelle.

1850 Est-ce qu'il me reste encore un petit peu de temps? Une minute?

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1855 Une minute.

M. MARTIN DRAPEAU :

1860 *Oh boy!* Donc on croit qu'il y aurait lieu de prolonger le lien cyclable utilitaire dans l'axe de l'autoroute 19 jusqu'à la voie cyclable du parc de la Visitation, donc boulevard Gouin à Montréal. Moyennant sa faisabilité technique, une travée multifonction pourrait être installée ne porte à faux

sur le pont Papineau-Leblanc. Les longs détours préconisés par la Route Verte à l'ouest ou le pont Pie IX à l'est sont très dissuasifs pour les cyclistes et ne créeront pas l'achalandage souhaitable permettant de diminuer sensiblement l'automobile solo.

1865 Puis évidemment – il me reste encore un petit peu de temps, une minute, j'ai pris? C'est beau. En tout cas, on parlait aussi de la question de l'aménagement urbain et ça, on trouve important en fait qu'à l'avenir, quand on développe un secteur, bien qu'au moins on oblige les villes à fournir un système de transport en commun, pas uniquement développer en auto solo. S'ils ne sont pas capables de le faire, *no go*, pas de développement, c'est tout.

1870

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Vous vouliez peut-être nous parler de la densification?

1875

M. MARTIN DRAPEAU :

Oui, bien c'est ça.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1880

Je vous pose une question là-dessus. Pouvez-vous élaborer votre point de vue?

M. MARTIN DRAPEAU :

1885

En fait, le schéma d'aménagement, le PMAD je pense qu'on appelait de la CMM, il y a des pistes de solution là-dessus. Il s'agit juste que ça soit appliqué. Souvent, on sort des beaux discours mais au niveau de l'application, ça va mal. Donc effectivement, il faut densifier autour des grands axes de transport en commun, pas n'importe où, mais autour des grands axes de transport en commun, puis éviter de développer trop en périphérie, éviter l'effet saute-moutons – l'effet saute-moutons, je pense c'est de même qu'on l'appelait – dans les zones périphériques de la CMM.

1890

Je pense qu'il faut vraiment revoir le développement de la façon qu'on le fait, puis encore une fois, d'assujettir un développement futur à un accès efficace de transport en commun. Pour nous, c'est une façon de limiter l'étalement urbain, puis évidemment, la protection des terres agricoles, ça va de soi, je pense qu'on en a assez détruit des terres agricoles.

1895

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1900 Merci.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1905 Monsieur, d'abord une première question sur votre organisme. Vous êtes combien de membres?

M. MARTIN DRAPEAU :

1910 On est à peu près une vingtaine de membres.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

 Une vingtaine de membres.

1915 **M. MARTIN DRAPEAU :**

 Oui.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1920 Peut devenir membre qui veut évidemment?

M. MARTIN DRAPEAU :

1925 Oui, oui, oui. On a peut-être refusé une personne à un moment donné mais sans plus. On l'avait refusée sur le C.A. mais on l'avait acceptée comme membre.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1930 Est-ce que parmi vos membres ou dans vos intérêts, vous vous intéressez aux modalités de compensation, que ça soit pour les arbres coupés, les milieux humides ou c'est un sujet qui est en dehors de vos préoccupations centrales. Vous laissez ça aux organismes plus spécialisés.

1935

M. MARTIN DRAPEAU :

Écoutez, je pense qu'encore une fois, on est des citoyens, moi, je ne suis pas spécialiste d'environnement moi-même. Dans la vie, je ne fais pas ça, je suis planificateur financier, O.K., donc au niveau des compétences. Moi, ce que je me fais dire par les gens qui s'y connaissent, c'est que les compensations de milieux humides, puis de boisés, puis tout, ça ne marche pas. Je veux dire, on ne peut pas ramener, on ne peut pas faire un milieu humide avec un terrain comme ça. Ça prend des conditions très particulières et tout.

1940

1945

Moi, je ne crois pas à ça avec des compensations. Si on peut essayer de faire quelque chose, je pense que ce qu'il faudrait faire comme compensation, c'est conserver davantage de terre qui existe déjà. Donc ne pas essayer de compenser en essayant de créer un marais artificiel. Je ne crois pas à ça.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1950

C'est bon pour moi. Merci beaucoup.

M. MARTIN DRAPEAU :

Merci.

1955

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Merci beaucoup.

1960

M. MARTIN DRAPEAU :

Avec plaisir.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1965

Alors, madame Brigitte Turcotte.

Mme BRIGITTE TURCOTTE :

1970

Madame la présidente, Monsieur le commissaire.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Bonjour.

1975

Mme BRIGITTE TURCOTTE :

C'est tellement court que je vais le lire, puis je ne parle pas bien.

1980

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Allez-y.

1985

Mme BRIGITTE TURCOTTE :

LECTURE DU MÉMOIRE

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1990

Merci à Madame. Merci aussi pour les photos que vous avez jointes à votre mémoire. Vos parlez de la reconfiguration des abords du pont Bois-des-Filion. Quelle est votre vision à vous?

Mme BRIGITTE TURCOTTE :

1995

Je ne m'y connais pas assez. C'est sûr qu'il faut être ingénieur pour faire ça mais ça avait vraiment l'air des bolés, comme je les ai entendus, ils savent de quoi ils parlent, puis ils ont l'air très bons. Le monsieur précédent, s'il faut, faites-le l'échangeur asteure, maintenant que c'est exproprié à Bois-des-Filion puis que le village est presque mort. Ça a l'air qu'il n'y a pas d'autres solutions.

2000

Moi, je n'ai rien à dire là-dessus. Je ne m'y connais pas. Moi, je parle de mon coin que je connais plus. Puis le bois où c'est que je passe en ski de fond, la 335 que je fais à vélo, ça a l'air bien égoïste mais comme d'autres l'ont dit, ça ne se refait pas les milieux naturels, puis il me semble que, en tout cas... Il me semble que le projet pourrait être amélioré. C'est ça que j'avais à dire.

2005

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente:

Merci.

2010 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Moi, je n'aurai pas de questions, juste vous remercier. Pour n'importe quel citoyen, ça prend du courage pour venir présenter une position.

2015 **Mme BRIGITTE TURCOTTE :**

Venir faire une folle de soi? Moi, je me dis toujours...

2020 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

On ne fait jamais un fou de soi.

Mme BRIGITTE TURCOTTE :

2025 ... si on ne vaut pas une risée, on vaut pas grand-chose.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Merci.

2030 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Merci beaucoup. Monsieur Pierre Valiquette de Éco-Nature.

2035 **M. PIERRE VALIQUETTE :**

Madame la présidente, bonjour! Monsieur le commissaire, bonjour!

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

Bonjour!

M. PIERRE VALIQUETTE :

2045 Moi, je suis Pierre Valiquette, architecte paysagiste et conseiller en planification environnementale et je donne un coup de main à Éco-Nature depuis bientôt 25 ans dans le développement du projet du Parc de la Rivière-des-Mille-Îles, du refuge faunique de la rivière des Mille Îles et puis tout ce qui gravite autour de ça.

2050 Alors c'est qui Éco-Nature? Éco-Nature, c'est une association personnifiée d'utilité sociale qui a pour mission la protection et la mise en valeur de la rivière des Mille Îles et de ses affluents avec l'aide de la communauté et pour le bénéfice de la collectivité. Éco-Nature gère le Parc de la Rivière-des-Mille-Îles qui offre des activités d'éducation relativement à l'environnement, de nombreuses activités récréotouristiques, puis il promeut les activités d'intendance privée ou d'intendance communautaire des milieux naturels et l'écocitoyenneté pour la conservation du territoire. « Écocitoyenneté » ça veut dire qu'on travaille beaucoup avec les résidents de chaque côté de la rivière pour que sur leur terrain privé, ils puissent intervenir dans la protection de cette rivière-là.

2060 Éco-Nature s'occupe de plus de 400 hectares de terrain à partir du lac des Deux-Montagnes jusqu'à loin en descendant la rivière des Mille Îles, c'est sur 42 kilomètres de long, puis ça varie entre, je dirais, 500 mètres et un kilomètre de large le territoire d'intervention.

2065 Éco-Nature, depuis quelques années, a été un des partenaires qui a créé le refuge faunique de la Rivière-des-Mille-Îles en 1998 et on a déposé il y a deux ans au gouvernement du Québec un projet d'agrandissement du refuge faunique pour le porter entre 300 et 350 hectares, ce qui est beaucoup, c'est une fois et demie le parc du Mont-Royal à Montréal et ça, ça ne comprend pas l'eau. Ce projet-là est fait avec les différents partenaires municipaux de chaque côté. En tout cas, on parle ici des milieux humides, des marais, des marécages et des îles sur la rivière.

2070 Il y a au-dessus de 150 000 visiteurs qui vont chaque année dans le Parc de la Rivière-des-Mille-Îles. 150 000, c'est du monde qui paie pour réaliser des activités. Ce n'est pas juste des citoyens qui se promènent en canot à partir de leur propre embarcation. Si on rajoute ces gens-là, on peut peut-être doubler ou tripler le nombre de personnes qui utilisent la rivière. C'est pour vous dire, c'est excessivement important.

2075 Éco-Nature, c'est un conseil d'administration de douze personnes qui inclut quatre représentants des MRC qui couvrent le territoire, en plus de huit membres qui proviennent de la communauté. Éco-Nature, c'est une équipe de dix-huit employés réguliers, 85 employés occasionnels, puis une centaine de bénévoles. C'est un budget d'opération annuel de 1.4 M\$. Alors c'est une grosse opération en termes de parc.

2080 L'objet de notre intervention, le conseil d'administration d'Éco-Nature appuie la demande de parachèvement de l'autoroute 19 avec l'intégration de voies réservées pour le transport collectif. Cette résolution-là est passée ça fait déjà cinq ans. Ça fait que ce n'est pas d'hier qu'Éco-Nature appuie le projet. Toutefois, on veut s'assurer que le MTQ comprenne bien la nature des enjeux soulevés par la traversée d'un corridor faunique et récréatif exceptionnel par un axe de transport important.

2090

Je vais rappeler certains des enjeux puis proposer des recommandations de nature à réduire et compenser pour les impacts négatifs du projet de parachèvement, puis je vais aussi en profiter pour sensibiliser un peu tout le monde au corridor faunique et récréatif de la rivière des Mille Îles.

2095

Notre constat, on a quatre constats. Il y a une utilisation croissante des ponts sur la rivière des Mille Îles. Ce n'est pas juste la A19, tous les ponts sont extrêmement utilisés. Chaque pont, chaque traversée du corridor faunique et récréatif a des impacts environnementaux et sociaux. Et ça, c'est important de bien comprendre. Ce type d'intervention-là ne se fait pas... On ne parle pas du sexe des anges ici. C'est quelque chose qui a un impact réel.

2100

Je veux rappeler que le corridor faunique et récréatif de la rivière des Mille Îles, c'est vraiment exceptionnel. Ça a pris du temps pour qu'on le reconnaisse. Maintenant, ce corridor-là, il est reconnu sous le vocable de Parc de la Rivière-des-Mille-Îles dans les documents de la CMM, dans le PMAD et il est reconnu par le gouvernement du Québec, certains de nos partenaires, par le gouvernement fédéral, il est reconnu par plusieurs municipalités. On y fait un programme d'intendance de l'habitat depuis 2000 et il y a différents projets de mise en valeur qui se font tout le long de ce corridor-là.

2105

Nous, on pense que s'il y a construction, réfection ou parachèvement de pont dans le corridor faunique de la rivière des Mille Îles, il doit y avoir des mesures compensatoires. Quand on a construit le pont de l'autoroute 15 puis l'autoroute 13, il n'y a pas eu d'intervention compensatoire et on le vit amèrement aujourd'hui, c'est très difficile, il y a beaucoup de bruit, de pollution sonore. Et quand on a fait le dernier pont, la réfection du pont de la 25, on a créé des petites frayères artificielles à côté. C'est à peu près tout ce qu'il y a eu comme intervention compensatoire.

2110

Notre propose ne vise pas à documenter ces constats-là mais plutôt à vraiment dire que toute intervention dans le corridor faunique de la rivière des Mille Îles doit être réalisée en tenant compte de sa fragilité, sa richesse exceptionnelle et de ses impacts potentiels en aval. La rivière, il y a du courant dedans, ça coule à plusieurs nœuds et ça s'en va vraiment en aval.

2115

En somme, la réserve écologique qui est située en amont va être peu ou pas touchée par les impacts, sinon des impacts sonores. Mais s'il y a des déchets, s'il y a de l'eau, toutes les cochonneries qui vont tomber dans la rivière à partir du pont et du drainage qui va se faire de chaque côté va avoir un impact majeur sur les habitats fauniques exceptionnels qu'on retrouve plus bas.

2120

Parmi les habitats exceptionnels qu'on retrouve plus bas – puis on ne parle pas à des centaines de kilomètres, on parle à quelques centaines de mètres – alors on trouve des habitats de poisson, le dard de sable, le chevalier cuivré, un sanctuaire de pêche, des habitats essentiels pour la tortue géographique et la tortue serpentine, des hibernacles, des sites de ponte, des zones de lézardage. Les habitats fauniques, en plus d'éléments floristiques importants, il y a la carmantine d'Amérique qui

2125

2130

est présente sur ce territoire-là, puis une grosse, grosse, grosse colonie de lézardelle penchée. Pour les gens qui m'écoutent, c'est des termes techniques mais c'est toutes des choses qui sont bien documentées, scientifiquement documentées, cartographiées, géoréférencées et facilement accessibles.

2135

On veut aussi souligner que la communauté a reconnu le Parc de la Rivière-des-Mille-Îles parmi les cinq grands projets métropolitains pour la réalisation de la première étape de la trame verte et bleue du Grand Montréal. Ça fait 25 ans qu'Éco-Nature travaille sur ces dossiers-là. Les milieux, presque tous les milieux sont cartographiés, géoréférencés. Les espèces en péril sont suivies. Il y a un programme d'intendance pour l'habitat des espèces en péril qui est en place depuis 2000.

2140

Je vous ai parlé de l'agrandissement du refuge faunique qui s'en vient. Alors un des éléments qui nous achale un peu dans tout ça, c'est que quand on a regardé les plans du MTQ puis les études d'impact, le territoire identifié pour faire les études d'impact, on voit une belle zone grise en plein milieu, puis la zone grise, c'est la rivière des Mille Îles. Ah! Problème. C'est un problème majeur, je pense. Le milieu ou le territoire le plus sensible dans cette région-là, c'est la rivière et dans l'étude d'impact, elle en est comme exclue. C'est comme si le MTQ ou le promoteur a considéré la rivière comme un obstacle à franchir sans vraiment se questionner sur son essence propre, sa fragilité et sa richesse.

2145

2150

Fini pour ma première partie. Maintenant, je vais vous parler de notre analyse des mesures d'atténuation proposées par le MTQ. Le MTQ reconnaît que quand on fait des chemins et des routes, ça cause du trouble, ça a des impacts, tout ça. Les mesures d'atténuation qu'il prévoit, on est d'accord avec toutes les mesures dans le fond d'atténuation que le MTQ prévoit, sauf qu'on a des préoccupations précises, puis on veut s'assurer que le MTQ tienne compte de nos préoccupations plus précises.

2155

Le MTQ prévoit réduire la perturbation des milieux naturels durant, pendant et après les travaux. On est d'accord avec les mesures, mais en raison du débit de la rivière des Mille Îles, son régime est très variable. Les impacts de la construction peuvent se faire sentir très loin en aval. On parlait de frayères, d'habitats de tortue, tout ça. Une révision des mesures de conservation et d'intervention durant les travaux m'apparaît de mise. C'est très important de faire attention. On pense que le MTQ devrait vraiment identifier les perturbations potentielles en aval dans le corridor faunique et récréatif de la rivière des Mille Îles.

2160

2165

La perte de milieux naturels après les travaux. Le MTQ prévoit compenser pour les pertes après les travaux. On peut réduire, comme le MTQ le dit, réduire le tracé définitif, réaliser des aménagements à l'intérieur de l'emprise, tout ça. Mais on pense que ce qui est important, il y a plusieurs éléments qu'on peut faire en plus de ça. En plus de réduire le tracé puis l'ajuster pour

2170 réduire l'empiètement dans les milieux naturels, la partie excédentaire de l'emprise du MTQ située à l'intérieur du corridor limité au nord par la route 344 à Bois-des-Filion, au sud par le boulevard des Mille-Îles à Laval, soit incluse dans le refuge faunique de la rivière des Mille Îles. On est toujours dans le processus d'agrandissement et ça serait très intéressant de l'inclure dedans, puis je vais vous expliquer pourquoi.

2175 Que les aménagements réalisés à l'intérieur de l'emprise dont je viens de vous parler dans ce secteur-là soient réalisés en conformité avec les exigences du corridor faunique et récréatif de la rivière des Mille Îles. Ça, ça veut dire que les travaux de plantation, d'aménagement soient faits en vue de continuer le corridor et de le compléter. Ce n'est pas parce qu'on fait des travaux qu'on n'est pas capable de faire des aménagements qui soient relativement semblables à ce qui se passe dans le corridor lui-même. De cette façon-là, on va réduire au maximum les impacts et, à la limite, on pourrait même améliorer la qualité des milieux naturels.

2180 Au niveau de la compensation des pertes résiduelles, on est d'accord, nous, un peu comme le CRE de Laval en a parlé avec la notion de compensation. On ne rentre pas dans les détails, la mécanique de la compensation mais on souhaite être consultés et impliqués lors des décisions pour la compensation des pertes résiduelles. Il est essentiel que dans le calcul, ça tienne compte de l'impact spécifique des ouvrages sur le corridor faunique, notamment la perte de milieux naturels en termes de qualité et disponibilité, mais aussi, les impacts sur la qualité de l'offre récréotouristique.

2190 Quand je dis « impact sur la qualité de l'offre récréotouristique », il y a un aspect sonore extrêmement important qui réduit la qualité de l'expérience qu'on peut faire. Il y a à peu près un mois, j'ai fait ce secteur-là de la rivière en canot et c'était vraiment le seul endroit où est-ce qu'on entendait des autos au lieu d'entendre juste des canards et le ruissellement de l'eau qui coule. C'est vraiment important. Il y a une expérience absolument extraordinaire, unique. Pour retrouver cette même expérience-là au point de vue récréotouristique, il faut aller à des centaines de kilomètres de la région de Montréal. On a ça à vingt minutes du centre-ville, c'est magique. En tout cas. L'expérience est vraiment fantastique, surtout quand on se promène dans le bout des trois grandes îles, tout ça, et on descend.

2200 On pense que s'il y a compensation monétaire – et on souhaite qu'il y ait compensation monétaire – cette compensation-là soit envisagée pour soutenir le Parc de la Rivière-des-Mille-Îles, le projet qui est mis de l'avant en collaboration avec la Communauté métropolitaine de Montréal. On pourrait même – puis là, j'en ajoute un peu – on pourrait même penser à donner un coup de main au gouvernement du Québec, au ministère des Transports aussi, je pense qu'il fait les négociations, le ministère de l'Environnement, pour l'acquisition, le projet d'acquisition des trois grandes îles qui sont en réserve sur la rivière des Mille Îles. Je parle ici de l'île Saint-Joseph, l'île aux Vaches et de l'autre île, l'île Saint-Pierre. Alors c'est important.

2205

Le suivi des compensations, maintenant. Le MTQ prévoit mettre en place un programme de suivi des compensations sur cinq ans. On est d'accord avec la mesure mais on croit qu'elle devrait s'insérer dans le programme d'intendance de l'habitat sur le corridor de la rivière des Mille Îles. Ce qui pourrait être l'un dans ça aussi, c'est que le MTQ ou ses promoteurs fassent partie de l'équipe de gestion ou qui gère le programme d'intendance de l'habitat. On a des représentants de différents ministères, de différentes personnes sur ça et ça serait extrêmement intéressant d'avoir quelqu'un du MTQ qui en fasse partie, biologiste du MTQ ou *whatever*.

2210

2215

Intervention sur le climat sonore. Climat sonore, on en a parlé, il y en a d'autres qui en ont parlé avant. C'est extrêmement important qu'on prenne des mesures d'atténuation du bruit. Sur l'autoroute A13 et sur l'autoroute A15, le bruit qui provient des pneus qui frottent sur l'autoroute est vraiment agressant. Quand on est situé jusqu'à une distance d'un kilomètre de ces routes-là, c'est vraiment dérangeant. L'expérience récréotouristique n'est pas la même, ça varie avec les saisons, tout ça. Ça varie avec la température, ça varie avec l'humidité, mais c'est vraiment agressant.

2220

On pense que des mesures d'atténuation devraient être proposées. Nous, on en propose deux : réduire la vitesse sur la route. Ça serait possible, on pense, de réduire la vitesse jusqu'à 70 km/h à partir d'un kilomètre de chaque côté du corridor faunique. Ça veut dire que ça serait des sections peut-être de deux, trois kilomètres où la vitesse serait réduite.

2225

L'autre élément important, c'est l'utilisation d'un revêtement phono-absorbant. C'est-à-dire c'est un revêtement bitumineux qui permet de réduire l'intensité du bruit. Dans notre mémoire, on montre une expérience suisse qui permet de réduire de 7 à 9 décibels. C'est extrêmement important cette quantité-là au niveau du bruit fait au niveau des pneus. Alors c'est quelque chose, c'est un revêtement qui coûte un petit peu plus cher mais je pense que ça vaut la peine d'investir un petit peu plus pour être capable de réduire le bruit sur ça.

2230

Et je peux étirer mon affaire ici. Je pourrais dire qu'on devrait même utiliser cette même technologie-là sur le pont de la 13 puis sur le pont de la 15 puis peut-être sur le pont de la 25. En tout cas, mais ça, c'est pour le ministère des Transports à en juger.

2235

Autre élément, c'est l'intervention sur le paysage. Le MTQ prévoit intervenir sur le paysage par des travaux d'aménagement paysager, des plantations, un traitement des ouvrages d'art, la préparation d'écran antibruit, tout ça. Moi, je pense que comme j'ai dit tantôt, les interventions sur les aménagements devraient être faites comme sur la section toujours qui nous intéresse, sur la section qui traite du corridor faunique et récréatif de la rivière des Mille Îles. Je pense que ça devrait être fait en continuité avec le milieu naturel qu'on traverse pour compléter ce qui s'y fait.

2240

2245 Au niveau des œuvres d'art ou des murs antibruit qu'on pourrait y créer, si on est capable par
des mesures autres que l'implantation de murs antibruit compensés, ça serait de beaucoup
préférable. La plupart du temps, quand tu as des murs antibruit sur le bord des ponts, puis on en a
quelques-uns ici qui traversent les rivières à Laval, je pense entre autres je crois sur la rivière des
Prairies, c'est affreux, c'est épouvantable. On a une rivière exceptionnelle, que ce soit la rivière des
2250 Prairies ou la rivière des Mille Îles et avec des murs totalement affreux, on vient de briser
complètement le paysage, la ressource, ce qui se présente devant nous autres.

Je pense qu'aussi des travaux doivent être faits pour maximiser le contact visuel et sensoriel
entre les gens qui passent sur le corridor récréatif et faunique et le corridor naturel qu'on trouve en
dessous. Et ça, ça doit être une grosse, grosse, grosse préoccupation de ceux qui vont vraiment
2255 designer en définitive le passage du double pont de trois voies, six voies, huit voies, dix voies, ça nous
importe peu, ce qui compte, c'est que ça soit bien fait pour qu'on ait une bonne relation entre ceux qui
traversent dessus et la ressource exceptionnelle qu'on trouve dessous.

On est en faveur du programme de surveillance proposé par le MTQ, puis on a proposé des
2260 mesures d'atténuation, tout ça, puis regarde, Éco-Nature offre son entière collaboration au MTQ, à
ses consultants, pour obtenir les documents qu'on possède, qui sont issus de recherches scientifiques
et tout ça. Tous nos documents, nos données sont géoréférencés et extrêmement complets dans ce
secteur-là. Voilà.

2265 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Merci. Est-ce qu'il y a des documents qui pourraient être déposés à la commission?

2270 **M. PIERRE VALIQUETTE :**

Je ne sais pas qu'est-ce que vous voulez qu'on vous dépose. Moi, je dis que si le MTQ a
besoin de renseignements techniques, il a juste à en faire la demande.

2275 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Comme vous parlez dans votre mémoire du programme d'intendance pour l'habitat des
espèces en péril.

2280 **M. PIERRE VALIQUETTE :**

Oui. Ça, on peut soumettre les rapports, on peut vous donner des rapports annuels depuis une
dizaine d'années, une quinzaine d'années.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2285

Oui? O.K. Alors on apprécierait recevoir, si vous pouvez les déposer, les envoyer à la commission, puis vous référer au bureau à l'accueil.

M. PIERRE VALIQUETTE :

2290

Ça va.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2295

Question d'intégration de la partie excédentaire de l'emprise du MTQ, est-ce que ça voudrait dire l'espace en dessous du pont et des deux côtés pour aller chercher l'emprise du parc? Je n'ai pas trop compris qu'est-ce que ça voulait dire.

M. PIERRE VALIQUETTE :

2300

Ça a plus ou moins d'importance, on le fait déjà avec le MTQ. On a une entente avec le MTQ d'utilisation de l'emprise excédentaire – je ne me rappelle plus de quelle autoroute – c'est quelque chose qui a été négocié il y a une quinzaine d'années, mais c'est quelque chose que je pourrais vous donner. Dans le fond, ce qu'on veut, ce n'est pas rendre ces terrains-là accessibles nécessairement à la population. Il y a peut-être une piste cyclable qui peut passer là, un sentier de ski de fond, un sentier de randonnée, mais ce n'est pas pour un usage large.

2305

C'est plus pour dire que ce territoire-là, c'est un territoire qui est protégé, où quand on le met dans le refuge faunique de la rivière des Mille Îles, ce qui est intéressant, c'est que l'organisme, qui est Éco-Nature, est capable d'y appliquer des réglementations, réglementations du refuge, réglementations municipales, toutes les réglementations qui s'y appliquent. Parce qu'Éco-Nature a des auxiliaires à la conservation qui sont habilités par la loi à faire appliquer la réglementation.

2310

Ça veut dire que si des gens à côté du pont ou sous le pont font des feux, par exemple, alors les employés d'Éco-Nature sont en mesure d'intervenir. Ça n'a pas besoin d'être le ministère des Transports, ça n'a pas besoin d'être la police municipale, ça n'a pas besoin de ça, les gens d'Éco-Nature peuvent le faire. Vous me suivez? On fait la même chose avec la réserve écologique de l'île Garth, on fait ça sur différents terrains, plusieurs terrains municipaux.

2315

Alors avec le ministère des Transports, c'est un peu la même chose. Alors ça permet d'assurer une certaine gestion des usages sur ce territoire-là. Ça n'a même pas besoin d'être inclus dans le

2320

Parc de la Rivière-des-Mille-Îles mais en l'incluant dans le refuge, ça permet des interventions réglementaires importantes.

2325 Quand on inclut aussi les terrains dans le refuge faunique de la rivière des Mille Îles, bien, par la loi, le ministère des Transports est obligé d'identifier avec des panneaux bruns « Refuge faunique de la rivière des Mille Îles » parce que c'est un statut officiel. Alors ça s'intègre bien, ça permettrait par exemple sur le pont de la 11 et sur l'autoroute de dire à partir de tel moment, on aurait les panneaux, dire... C'est comme tu entres dans le refuge faunique de la rivière des Mille Îles. Alors c'est un rappel écrit, visuel, direct qu'on rentre dans un territoire qui est exceptionnel.

2330
2335 Alors ça, ça fait partie des avantages et des choses qui sont possibles de faire, puis qui peuvent avoir un impact direct au niveau du ministère des Transports. Pas tout le monde n'est au courant de ça. Peut-être que les gens avec qui j'ai déjà négocié ces choses-là au ministère des Transports, ils ont tous pris leur retraite puis ils sont partis, mais je suis prêt à recommencer, à faire le même travail avec les plus jeunes aujourd'hui.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2340 Quand on parle de section panoramique, vous considérez comme une section panoramique, est-ce que c'est une terminologie dédiée? Est-ce qu'il y a des règles? Est-ce qu'il y a des normes?

M. PIERRE VALIQUETTE :

2345 Non, il n'y a pas de règle. J'ai dit « panoramique », c'est parce que quand on se promène sur des routes panoramiques, que ça soit dans les Laurentides, sur l'autoroute qui passe à Piedmont, Prévost, tout ça, on dit toujours que c'est une autoroute où le design a été fait pour l'intégrer au paysage. Quand on va dans les grandes autoroutes au Vermont, New Hampshire, dans l'état de New York, c'est un petit peu la même chose. Ici, on a l'occasion de faire la même chose.

2350 Alors la vue de... *eille!* Ce n'est pas un petit ruisseau, là. C'est une rivière qui est relativement large. Je ne me rappelle plus c'est quoi la longueur du pont mais ça doit être au-dessus d'un demi-kilomètre comme largeur, c'est peut-être même 6 ou 700 mètres la longueur de ce pont-là. Ça veut dire que si les aménagements sont faits correctement, ça permet avec un design intéressant au niveau du pont de regarder ce qui se passe de chaque côté et d'y avoir accès.

2355
2360 On parle ici des gens qui sont en auto, des gens qui sont en transport en commun qui vont regarder par les fenêtres. On parle des gens qui vont se promener à vélo, des gens qui vont se promener à pied. C'est vraiment extrêmement important. Ça serait triste qu'on ait des... comment qu'on appelle ça, une main courante, un truc, une clôture qui empêche de tomber dans l'eau mais qui

2365 soit opaque, qui ne permette pas aux cyclistes de bien voir ce qui se passe à côté, tout ça. Il ne faudrait pas faire non plus comme sur le pont Jacques-Cartier, les espèces de grillage qui empêchent les gens de se tirer en bas. Il y a des interventions un peu ridicules comme ça qu'il ne faut vraiment pas faire. Il faut essayer de maximiser le plus possible l'expérience de tous ceux qui vont passer sur ce corridor-là et puis qui puissent en bénéficier.

2370 Regarde, on dit toujours que c'est important le milieu de vie, la qualité de vie. Bien ça, c'en est un. Et c'est un milieu de vie, on habite de chaque côté parce qu'on se rapproche de la rivière, c'est exceptionnel, bien prenons donc toutes les mesures possibles pour maximiser cette expérience.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Ça serait quoi les alternatives aux écrans antibruit opaques?

2375 **M. PIERRE VALIQUETTE :**

2380 J'ai expliqué deux choses tantôt. C'est le revêtement phono-absorbant. Ça, ça permet de réduire de 7 à 9 décibels. L'autre chose qui pourrait être faite, c'est la réduction de la vitesse. On en a déjà parlé. Moi, je pense que quand le ministère des Transports fait des travaux de réfection de chemin de route, ils baissent ça à 70 km/h, puis je ne pense pas qu'il y ait grand monde qui chiale. Tout le monde est content. Je n'ai pas l'impression que ça réduit le – comment est-ce qu'on appelle ça – l'engorgement des ponts puis des routes. Je pense qu'on pourrait faire la même chose partout. Chaque fois qu'on passe sur une rivière exceptionnelle qui est aménagée en conséquence, on devrait toujours réduire la vitesse.

2385 Je me promène pas mal aux États-Unis, puis j'ai vu des endroits où est-ce que c'était comme ça. C'est-à-dire, tu as une grande route. Là-bas, c'est 65 mi/h sur la route, ce n'est pas 60 ou 61 comme ici, c'est un petit peu plus vite, mais il y a des secteurs où est-ce que la vitesse est réduite, puis tu réduis, puis il n'y a personne qui se plaint. Puis après, bien, ça change. Il y a une modulation dans les vitesses.

2395 J'entendais tantôt nos amis agriculteurs qui disaient que c'est important de se promener et de réduire la vitesse au moins à 90. Ça, c'est la loi qui le permet. Mais je pense qu'on pourrait la descendre même à 70, ça ne dérangerait rien. De toute façon, quand c'est bloqué puis que c'est engorgé, la vitesse, c'est 15 km/h puis 20 km/h. Ça veut dire que la vitesse à 70, c'est dans les périodes creuses d'utilisation des chemins que ça va se faire. Puis en plus, si la réduction de la vitesse se fait à proximité des échangeurs pour en sortir, bien je pense que c'est en plus de réduire le bruit, ça va être une mesure qui va être sécuritaire.

2400 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Merci.

2405 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Monsieur Valiquette, j'aimerais ça que vous me résumiez un peu comment ça fonctionne un PIH? C'est le programme d'intendance, sommairement. Je sais que vous pourriez en parler longtemps mais parlez-m'en brièvement.

2410 **M. PIERRE VALIQUETTE :**

Oui, je vais assez vous réduire ça bien vite. Le programme d'intendance de l'habitat, c'est essentiellement plusieurs projets, ça fonctionne sous forme de projets qui visent à caractériser des milieux, à identifier, vraiment caractériser les habitats et intervenir sur ces habitats-là lorsqu'il y a besoin d'intervenir, sinon on ne fait que les caractériser, identifier les espaces rares, menacées qui se trouvent dans ces habitats-là et puis on laisse aller. On fait le suivi.

2415 Par exemple, on fait le suivi d'amphibiens, de reptiles. On parlait des tortues, il y a les salamandres, il y a trois, quatre espèces de salamandres. Sur la rivière, on vous parle ici de deux espèces de tortue mais je pense qu'il y en a quatre sur la rivière. Ça, c'est les espèces les plus fragiles. Les habitats, ça peut être aussi des habitats floristiques comme la...

2420 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

2425 La lézardelle.

M. PIERRE VALIQUETTE :

2430 La lézardelle puis tout ça. Puis ces habitats floristiques là, ils sont dans l'eau. Ils ne sont pas en rive, c'est vraiment dans l'eau. Alors c'est vraiment la partie des marais. Et ça, les marais, bien ça varie avec le débit de l'eau. Ça varie... Il y a des années, il y en a plus, il y en a moins. On commence à intervenir sur le débit de la rivière actuellement en gérant à partir du lac des Deux-Montagnes, le barrage, on le fait pour approvisionner en eau potable les populations qui restent de chaque côté de la rivière des Mille Îles. On le fait pour maintenir dans l'eau un niveau suffisant pour ne pas causer de problème à l'approvisionnement en eau, puis on le fait pour empêcher les débordements d'eau au printemps. Alors on essaie de réguler ça, on envoie ça dans le fleuve à la place, puis on envoie ça dans la rivière des Prairies au lieu de l'envoyer dans la rivière des Mille Îles. Il y a une plus grosse capacité rivière des Prairies puis rivière des Mille Îles pour accueillir ces gros volumes-là.

2440 En passant, l'endroit où est-ce qu'on mesure les niveaux d'eau, les niveaux de débit, tout ça, c'est à côté de l'ancienne culée du pont, de l'ancien pont Athanase-David qui est à quelques centaines de mètres du côté nord à Bois-des-Filion. Alors on a les mesures en direct. C'est direct, *plugé* sur une ligne téléphonique, puis on peut suivre en direct les variations de niveaux et débits de l'eau sur la rivière des Mille Îles. C'est juste, juste, juste à côté du pont.

2445

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Éco-Nature a un programme de suivi écocitoyen des tortues?

2450

M. PIERRE VALIQUETTE :

De toutes sortes d'affaires.

2455

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Oui.

M. PIERRE VALIQUETTE :

2460

C'est-à-dire, chaque fois qu'il y a des citoyens qui veulent s'impliquer dans un projet, mettons que les gens trouvent des tortues sur leur terrain, tout de suite, ils vont appeler Éco-Nature puis Éco-Nature va intervenir, va leur expliquer quoi faire, comment faire pour les protéger pour les garder. Il y a au-dessus de – je ne veux pas me tromper – mais il y a au-dessus de 500 familles qui habitent sur le bord de la rivière des Mille Îles qui ont signé des ententes de conservation avec Éco-Nature. Ça veut dire que chaque fois qu'elles ont un problème ou qu'elles voient quelque chose de spécial, elles ont une ligne directe avec Éco-Nature, puis les gens d'Éco-Nature s'occupent d'eux et les aident à protéger soit des tortues qui viennent de pondre des œufs, soit des canards. Il y en a qui ont des problèmes avec des canards, qui ont des problèmes avec les outardes. Éco-Nature est au premier chef des interventions.

2465

2470

Avec le projet de refuge faunique de la rivière des Mille Îles, Éco-Nature a un lien direct avec le ministère de je ne sais plus comment est-ce qu'il s'appelle, qui s'occupe de la faune actuellement au Québec, alors au lieu que ce soit les agents de conservation de la faune, c'est les assistants à la conservation de la faune qui interviennent en premier lieu, puis s'il y a un problème majeur ou quelque chose, ils appellent l'agent de conservation qui vient faire son tour. S'il y avait, par exemple, un orignal qui serait pris sur l'autoroute sur le pont de la 19, ça peut arriver, c'est très possible, il y en a déjà eu, bien là, les gens pourraient appeler tout de suite Éco-Nature, puis Éco-Nature pourrait aller voir puis

2475

2480 dire : « Oui, c'est vrai, il y a un orignal qui est là. » Agent de conservation de la faune va venir avec les camions ou *whatever* pour faire la protection. Alors c'est un lien vraiment très serré et c'est important. Et ça, ça doit faire depuis 1998 que c'est en place.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2485 Est-ce qu'Éco-Nature a des projets de mise en valeur récréotouristique dans le secteur qui nous concerne vu qu'elle est localisée surtout dans l'ouest.

M. PIERRE VALIQUETTE :

2490 On vient d'en faire un. Je vous parlais à la culée du parc, le petit site d'observation du pont, l'ancien pont Athanase-David, au bout de la 37e avenue...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2495 Du côté de Bois-des-Filion.

M. PIERRE VALIQUETTE :

... à Bois-des-Filion. C'est fait. Vous pourrez aller visiter ça, c'est pas mal l'fun.

2500 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

C'est la promenade, vous parlez.

M. PIERRE VALIQUETTE :

2505 Non. C'est un site d'observation.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

D'accord.

2510

M. PIERRE VALIQUETTE :

2515 Sur l'ancienne culée du pont Athanase-David. Puis c'est là qu'est situé l'équipement de mesure du débit d'eau d'Environnement Canada. Éco-Nature, ses partenaires, il y a des projets ponctuels en descendant la rivière. Il y a différents sites. Par exemple, à Terrebonne, il y a le parc qu'on appelle le parc de la Rivière à Terrebonne, qui est un site aménagé. Du côté de Laval, il y a

des projets aussi en descendant... Je ne peux pas tous vous les dire, je ne le sais pas, mais la plupart des terrains intéressants ont été acquis ou vont être acquis dans ce secteur-là en rive pour agrandir le refuge faunique de la rivière des Mille Îles puis le Parc de la Rivière-des-Mille-Îles.

2520

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Je pensais plus à des locations, par exemple, comme on retrouve au parc.

2525

M. PIERRE VALIQUETTE :

Oui. Il y a des projets pour ça. Presque chaque municipalité est intéressée à avoir un site de location. Alors c'est fort possible mais là, c'est toute une question de coût dans cette affaire-là. C'est-à-dire que mettre en place une infrastructure, il y a un coût annuel, il faut le gérer. Est-ce que... Il faut que ce soit accessible par les citoyens, il ne faut pas qu'ils paient trop cher, tout ça. C'est de la microgestion. Puis pour faire cette microgestion-là, puis que les projets soient intéressants, bien il faut qu'on soit structuré et organisé pour offrir le service.

2530

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2535

Et si vous aviez demain des fonds de compensation qui arrivent du ministère, l'espace prioritaire d'intervention.

M. PIERRE VALIQUETTE :

2540

Moi, je pense que les fonds de compensation devraient être mis ailleurs que dans l'offre de service. Ils doivent être mis pour stabiliser le territoire, c'est-à-dire compléter les projets de conservation.

2545

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Quelle serait la priorité dans les projets de conservation actuellement? Les trois îles?

M. PIERRE VALIQUETTE :

2550

Je ne suis pas au fait des derniers trucs parce qu'on est plusieurs à travailler sur ces dossiers-là mais je vous dis que si la compensation... On parle d'un projet de 600 M\$. Mettons que ça coûte 200 M\$ faire les ponts, puis faire les échangeurs, puis des trucs comme ça dans ce secteur-là, 200, 250 ou 300 M\$, là mettons qu'on fait une compensation de 1 %, faites le calcul, ça veut dire ça peut être 3 M\$ ou... Ça peut être quelque chose comme ça, 3, 4 5 M\$. moi, je pense

2555

que ça serait important de réfléchir comme il faut pour regarder à régler le problème des trois grandes îles sur la rivière des Mille Îles.

2560 Moi, les plus petits projets, les petits projets, les petites îles, Éco-Nature, ses partenaires avec les municipalités, on a des moyens, puis on a des ressources pour faire cette job-là. Quand c'est un projet qui vaut 200 000 \$, 300 000 \$, 25 000 \$, 10 000 \$, le problème, ce n'est pas l'argent. Le problème, c'est que la personne qui en est propriétaire, il faut qu'elle dise : « Oui, je le veux. Oui, je te le vends. » C'est ça le problème.

2565 Actuellement, avec les trois grandes îles, ce n'est pas nous, les organismes, qui a la patate chaude dans les mains, c'est le gouvernement du Québec qui a voulu la prendre et le faire. Bien, si avec le projet de l'autoroute 19, on est capable de dégager quelques millions qui puissent s'ajouter à la cagnotte pour acheter les trois grandes îles, bien je pense que tout le monde serait heureux. Ça empêcherait le gouvernement du Québec d'exiger une pression trop grande sur les municipalités de chaque côté, dont Laval.

2570 Parce qu'il y a une mécanique bien particulière dans ce cas-là, c'est que les trois grandes îles sont à Laval. Ça veut dire les villes qui sont sur l'autre côté de la rivière ne sont pas interpellées directement, ce n'est pas chez eux. Ça veut dire comment tu fais pour faire participer des gens qui ne sont pas interpellés mais dont c'est la population qui majoritairement va les utiliser?

2580 On est dans un problème ici de – en théorie des jeux, c'est comme un dilemme du prisonnier cette affaire-là. Ça fait qu'il faut être capable de le résoudre, de trouver une façon de faire. Puis si le ministère des Transports ou le gouvernement du Québec, en passant un pont entre la Rive-Nord et la Rive-Sud, est capable de dégager des sous pour intervenir, pour régler un projet qui est régional, parce que les trois grandes îles c'est un projet régional, ce n'est pas juste un projet lavallois, bien ça serait extrêmement intéressant.

2585 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

 Merci.

2590 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

 Merci, Monsieur Valiquette. J'ai maintenant monsieur Gilles Comtois.

M. GILLES COMTOIS :

2595 Bonjour, Madame! Bonjour, Monsieur! Je vais faire une courte présentation sur le sujet. C'est sous forme de suggestions, c'est-à-dire comment je verrais les travaux qui devraient être faits pour améliorer la fluidité du transport sur la route 335.

2600 Premièrement, je construirais un stationnement et une gare d'autobus à Bois-des-Filion. Ensuite, un nouveau pont en y ajoutant l'aménagement d'un carrefour giratoire au nord du nouveau pont, puis la construction de deux voies réservées nord-sud, sud-nord pour le transport en commun, des voies complètement détachées de la route 335, ceci pour éviter que ces voies soient utilisées par les automobilistes – à titre d'exemple – comme ça se fait sur l'autoroute 25 où on voit plus d'autos circuler dans la voie réservée aux autobus qu'on voit d'autobus circuler, 2605 puisque c'est facile de s'y faufiler.

2610 Ensuite, l'ajout de deux voies réservées pour le transport en commun sur l'autoroute 19 jusqu'au boulevard de la Concorde, utilisation de la voie de droite sur de la Concorde pour se rendre à la station de métro Montmorency avec un arrêt possible au métro Concord et en revenir.

2615 Ainsi l'objectif du ministère des Transports, soit développer un corridor de transport permettant des déplacements efficaces et sécuritaires dans le bassin de desserte serait atteint à un coût acceptable et réalisable, vu nos moyens financiers. De plus, nous pourrions réduire l'émission des gaz à effet de serre en développant le transport en commun. Je vois très mal que l'ajout d'un boulevard urbain ou d'une autoroute pourrait diminuer l'émission des gaz à effet de serre puisque ça augmenterait le nombre de véhicules qui circuleraient entre Montréal et la couronne nord.

2620 Il y a aussi des intervenants qui ont parlé de la difficulté de recruter du personnel qualifié pour travailler sur la couronne nord. J'en doute beaucoup parce qu'habiter sur la couronne nord coûte beaucoup moins cher qu'à Montréal. Je ne pense pas qu'un Montréalais qui aurait la chance d'avoir un bon emploi à Bois-des-Filion refuserait de déménager puis de peut-être enfin avoir sa maison qu'il ne peut pas s'offrir à Montréal.

2625 Donc je ne vois pas vraiment dans beaucoup d'interventions qu'on a entendues cet après-midi, une réduction des gaz à effet de serre. On voit deux possibilités : il faut absolument augmenter le nombre de voies de circulation alors que moi, je pense que ce n'est pas la façon de faire. On peut facilement embarquer 50 personnes dans un autobus, de ce fait enlever 50 voitures qui circulent. Ça fait que ça ne prend pas beaucoup d'autobus qui circuleraient dans la voie réservée pour diminuer la circulation sur l'existante 335.

2630

2635 Et qui pourrait se faire à des coûts qui sont acceptables et éviter de continuer d'augmenter l'étalement urbain, car c'est sûr que les maires de la couronne nord rêvent de l'autoroute 19 prolongée pour pouvoir ajouter des maisons sur des terres agricoles, chose qui est extrêmement déplorable, qu'on oublie qu'on se nourrit nous-mêmes, puis que peut-être c'est moins coûteux et plus avantageux pour tout le monde de se nourrir nous-mêmes que de se faire nourrir par des pays du Sud qui sont très éloignés. Voilà.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2640 Merci, Monsieur Comtois. Le carrefour giratoire que vous voyez au nord du pont, c'est le pont Athanase-David?

M. GILLES COMTOIS :

2645 Oui.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Il serait situé où au juste?

2650

M. GILLES COMTOIS :

Bien, au nord du pont.

2655 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Adolphe-Chapleau, l'intersection avec Adolphe-Chapleau.

M. GILLES COMTOIS :

2660 Oui, oui. Oui, c'est ça. Où il y a Adolphe-Chapleau. Il y a un grand terrain vacant au nord, nord-est si on veut, qui pourrait être utilisé pour faire un carrefour giratoire.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2665 Merci beaucoup.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Juste pour notre information, vous êtes de quelle municipalité?

2670

M. GILLES COMTOIS :

Laval.

2675

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Lavallois.

2680

M. GILLES COMTOIS :

Oui.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2685

Merci.

M. GILLES COMTOIS :

Merci.

2690

Mme ANNE-MARIE PARENT, PRÉSIDENTE :

2695

Alors ça termine la présentation des mémoires pour cette séance d'aujourd'hui. Comme je vous ai mentionné au début, nous avons la possibilité de recevoir des droits de rectification. Alors il y a eu deux demandes pour faire des droits de rectification. J'ai d'abord madame Odile Béland du MTQ.

Mme ODILE BÉLAND :

2700

Bonjour!

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2705

Bonjour!

Mme ODILE BÉLAND :

2710 Donc le ministère écoute avec beaucoup d'intérêt l'ensemble des mémoires qui sont présentés, qui apportent un éclairage fort intéressant. On a quelques petites corrections qu'on tient à apporter maintenant.

2715 D'abord, dans le mémoire qui a été présenté par le CRE de Laval, il a été mentionné – en tout cas, on a compris, peu importe, on va spécifier la chose – c'est que la voie réservée pour le transport collectif, elle se rend jusqu'au boulevard Saint-Martin. On a compris que monsieur avait mentionné qu'elle s'arrêtait à Dagenais, mais c'est vraiment jusqu'à Saint-Martin qu'elle se rend. Alors ça, c'est un.

2720 Deuxièmement, dans le mémoire d'Enviro Mille-Îles, il a été mentionné qu'il y avait 32 % des véhicules qui franchissaient le pont Papineau-Leblanc, c'est plutôt 38 % qui franchissent la rivière des Prairies mais sur l'ensemble des ponts. Donc ce n'est pas 32 % sur le pont Papineau-Leblanc.

2725 D'autre part, dans le mémoire d'Éco-Nature, on a cru comprendre qu'il avait été mentionné que le ministère n'avait pas analysé les impacts sur la rivière des Mille Îles. Or, juste spécifier que le chapitre V fait état de l'ensemble des travaux qui ont été faits et des constats qui ont été faits par le ministère dans le cadre de l'étude d'impact et que la rivière des Mille Îles a été soigneusement considérée.

2730 D'ailleurs, à cet effet, on a recueilli plusieurs données nous-mêmes. Le ministère, c'est-à-dire, a recueilli plusieurs données et a utilisé aussi les données qui sont disponibles via Éco-Nature qui fait un travail admirable effectivement pour analyser puis mieux connaître les milieux de la rivière. Et donc cette contribution-là est importante et on compte continuer les échanges avec Éco-Nature pour mieux documenter le projet. Ça va?

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2735 Merci. Une demande de droit de rectification aussi de monsieur Jean Goulet.

M. JEAN GOULET :

2740 Bonjour!

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Bonjour!

2745

M. JEAN GOULET :

2750

Il s'agit d'un petit rectificatif sur les demandes de dézonage agricole dans la MRC Thérèse-de-Blainville et ça va peut-être permettre d'éclairer la commission sur la question que vous aviez posée, sur le nombre de demandes de dézonage. Je voudrais préciser donc qu'au cours des vingt dernières années, on ne parle pas d'une demande par jour mais d'une, parfois deux demandes par année environ, en moyenne. Et que sur vingt ans, ces demandes-là ont concerné un tiers de 1 % du territoire agricole dans la MRC Thérèse-de-Blainville.

2755

J'aimerais préciser qu'en 2014, il n'y a aucune demande qui a été acheminée. Il n'y en aura aucune non plus. Et je voudrais également préciser sur les périmètres urbains, dans les municipalités, les municipalités doivent développer leur territoire à l'intérieur des périmètres urbains qui sont prévus dans leurs plans de zonage qui sont prévus dans le schéma d'aménagement de la MRC et qui sont gelés au niveau du Plan métropolitain d'aménagement et de développement.

2760

Pour modifier un périmètre urbain et en supposant que ça soit en empiétant dans la zone agricole, ça prendrait l'accord de la CPTAQ, l'accord de la MRC pour modifier le schéma d'aménagement, l'accord de la Communauté métropolitaine de Montréal et l'accord du ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire. Parce que les MRC – la MRC Thérèse-de-Blainville en particulier et toutes les MRC de la couronne nord – sont soumises à une double conformité, celle du Plan métropolitain d'aménagement et de développement et les orientations gouvernementales du ministère, du MAMOT.

2765

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2770

Vous représentez la MRC?

M. JEAN GOULET :

2775

Oui.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2780

Voulez-vous le spécifier pour les besoins de la transcription?

M. JEAN GOULET :

Jean Goulet, conseiller aux dossiers métropolitains pour la MRC Thérèse-de-Blainville.

2785 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Merci.

2790 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Le pourcentage que vous avez donné, c'est le dézonage ou le changement d'usage?

M. JEAN GOULET :

2795 Oui, c'est les deux. C'est le dézonage agricole.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Ça inclut les changements d'usage, tous les éléments...

2800

M. JEAN GOULET :

En fait, c'est toutes les demandes qui ont été accordées par la CPTAQ au cours des vingt dernières années.

2805

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Les accordées.

2810 **M. JEAN GOULET :**

Accordées, exactement.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2815

Puis les demandées?

M. JEAN GOULET :

Les demandées, c'était peut-être le double de ça. Donc peut-être deux tiers de 1 %.

2820

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Merci.

2825 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Merci. Alors ceci termine la deuxième séance de la deuxième partie de l'audience publique. Je tiens à remercier tous ceux et celles qui ont présenté ou déposé un mémoire cet après-midi.

2830 Je voudrais aussi vous rappeler que nous poursuivons la présentation des mémoires, il y en a encore d'autres, nous poursuivons donc demain soir à 7 h, au Collège Regina Assumpta à Montréal. Merci et bonne soirée.

2835

SÉANCE AJOURNÉE AU 22 OCTOBRE 2014 À 19 h

2840

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

2845

Et, j'ai signé :

LOUISE PHILIBERT, s.o.