

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

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

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

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 3

Séance tenue le 22 octobre 2014 à 19 h
Foyer 2 de la salle Marguerite Bourgeois
Collège Régina-Assumpta
Ahuntsic, Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DE LA SOIRÉE DU 20 OCTOBRE 2014 À 19 H

5 MOT DE LA PRÉSIDENTE 1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

10 M. Azzedine Achour et M. Daniel Vinet, Solidarité Ahuntsic.....6
 Mme Émilie Thuillier et M. Craig Sauvé, Projet Montréal.....16
 M. Jean-François Pronovost, Vélo- Québec.....27
 M. Pasquale Lo Mascolo, citoyen.....32
 M. Gilles Boulay, citoyen.....38
 15 Mme Lorraine Pagé et M. Carl Carbonneau, Parti Vrai changement pour Montréal.....42
 M. Philippe Cousineau-Morin, Vivre en Ville.....49
 M. Félix Gravel, Conseil régional de l'environnement de Montréal.....58
 M. Yves Martin, Conseil d'établissement de l'École de La Visitation64
 M. Louis Drouin et Dr Patrick Morency, Direction de la Santé publique70
 20 Mme Marie Blais, citoyenne.....82
 M. Louis Dussault, citoyen.....84

DROIT DE RECTIFICATION :

25 Mme Odile Béland, MTQ.....84
 M. Paul Larocque, Maire de Bois-des-Filion.....87
 M. Luc Falardeau, citoyen.....88

MOT DE LA FIN

30 LA PRÉSIDENTE.....105

MOT DE LA PRÉSIDENTE

35

LA PRÉSIDENTE :

40

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Bienvenue à cette troisième 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.

45

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

50

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

55

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

60

Tous les propos de cette deuxième partie d'audience seront enregistrés et retranscrits par Mme Louise Philibert, sténographe officielle.

Les transcriptions des séances de cette deuxième partie seront accessibles dans environ une semaine par accès internet au centre de consultations dont vous trouverez la liste à l'arrière de la salle et également sur le site Web du BAPE

65

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

70

Hier et avant-hier, à Laval, nous avons abordé les premières séances de la deuxième partie de l'audience publique. Cette deuxième partie a pour but de permettre aux citoyens d'exprimer leur opinion sur le projet, d'émettre des commentaires, de faire des suggestions ou de proposer des modifications au projet.

Le déroulement de la séance de ce soir est le suivant :

- d'abord nous demandons aux personnes qui ont fait connaître avant le 6 octobre dernier leur intention de faire une présentation et que celle-ci est prévue pour ce soir, de se présenter à l'accueil, à l'arrière de la salle, si ce n'est pas déjà fait, pour aviser de votre présence afin que l'on puisse respecter l'ordre d'inscription à l'horaire.
- Le temps alloué pour chaque pour chaque présentation est de 15 minutes.
- Par la suite et au besoin, la commission d'enquête échangera avec les présentateurs des mémoires afin de préciser leur point de vue, si le besoin est.

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

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

Onze présentations sont prévues à l'horaire de la soirée.

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

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

Nous vous soulignons que, tout comme le promoteur et les personnes ressources, vous avez la possibilité de rectifier des faits mentionnés dans le mémoire d'un participant ou dans sa présentation. Ce droit doit servir uniquement à rectifier des faits et non pas à se prononcer sur les opinions émises par les autres. Il ne s'agit donc pas de débattre des positions exprimées mais bien de corriger des données erronées.

115 Il peut s'agir par exemple de statistiques, de chiffres, de durée ou de tout autre donnée ou évènement précis. Par exemple : si quelqu'un affirme que cette salle peut contenir 125 personnes alors que son permis d'exploitation indique que le maximum de personnes pouvant y être admises est de 50, on peut alors rectifier ce fait.

120 Pour vous prévaloir de ce droit, vous devez vous inscrire au registre à l'arrière. Les personnes qui y sont inscrites seront invitées à la fin de la séance à intervenir. Leurs propos devront être brefs et factuels, les rectifications pourront aussi se faire par écrit au cours de la prochaine semaine.

125 La commission d'enquête pourrait aussi, au besoin, demander au promoteur de venir répondre à ces questions après la présentation de vos mémoires. A la suite de cette deuxième partie de l'audience publique, la commission poursuivra son enquête. Le cas échéant les questions supplémentaires de la commission et les réponses obtenues seront déposées et pourront être consultées par internet aux centres de consultation régionaux et sur le site Web du BAPE.

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

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

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

140 Les documents déposés au cours de l'audience et les transcriptions sont et seront disponibles dans les centres de consultation ainsi que sur le site Web du BAPE. L'adresse des centres est disponible aussi à l'arrière de la salle.

145 Dans les prochaines semaines toutes nouvelles informations obtenues par la Commission d'enquête seront rendues publiques et accessibles à la consultation publique.

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

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

155

Nous sommes maintenant prêts à débiter avec les mémoires. Je vais inviter notre premier participant, Monsieur Azzedine Achour de Solidarité Ahuntsic, à venir faire sa présentation.

160

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

165

M. AZZEDINE ACHOUR :

170

J'inviterais Monsieur Daniel Vinet, un membre du Comité de solidarité Ahunstic, pour m'aider pour la présentation.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

175

Bonsoir!

M. DANIEL VINET :

Bonsoir!

180

M. AZZEDINE ACHOUR :

Bonsoir, Madame la présidente, bonsoir, Monsieur le commissaire, Messieurs, Dames bonsoir.

185

Je me présente mon nom est Azzedine Achour, je suis directeur de Solidarité Ahuntsic. C'est une table de concertation qui travaille surtout sur le développement social du quartier, nous regroupons à peu près tous les acteurs de différents niveaux et de différents horizons, qu'il s'agisse des gens qui viennent des réseaux communautaires ou des institutions publiques qui oeuvrent sur le territoire ainsi que les élus ou leur représentant et quelques citoyens qui siègent à leur table et aussi dans différentes instances, nous sommes à peu près 110 membres qui travaillent autour de projets du quartier.

190

Solidarité Ahuntsic a été interpellée juste au lendemain des annonces, de l'annonce qui a été faite, en juin 2010, sur l'intention du gouvernement du Québec d'aller de l'avant avec le projet de parachèvement de l'autoroute 19, et de son élargissement, et donc interpellée par des citoyens pour lesquels nous intervenons au quotidien, quelques élus municipaux aussi ont été interpellés, les élus, les députés du quartier ont aussi été interpellés sur cette question-là et cela a atterri <a notre niveau pour organiser la discussion de façon à ce qu'on canalise les différentes propositions, différentes préoccupations des citoyens.

200

205 Donc c'est ainsi que nous avons décidé de mettre en place un comité, qu'on a appelé le Comité de Veille Pont Papineau, qui a organisé la discussion avec les citoyens. Une assemblée publique qui s'est tenue dans un gymnase d'école, l'École de la Visitation, le mois de novembre 2010. Tous les élus étaient là, aussi bien du municipal, du provincial que du fédéral, qui étaient là, plus les élus municipaux, le maire de l'arrondissement ainsi que les citoyens et les organisations du quartier qui sont venu écouter les exposés que l'on avait, parce qu'on avait ramené des personnalités qui avaient un regard un plus expert sur ce projet- là, en particulier le Conseil régional de l'environnement et la Direction de la Santé publique de Montréal centre.

210 On les a écoutés un petit peu sur ce qu'ils pouvaient dire sur l'impact appréhendé mais non analysé de façon experte par des citoyens, par des organisations que nous étions, donc on les a écoutés là-dessus. C'est ainsi que l'on a appris tous les impacts qui pouvaient être possibles avec ce projet-là.

215 Dans notre mémoire donc on a énuméré ce qui était du registre des préoccupations des citoyens mais alimenté aussi par les informations qu'on avait eues auprès du Conseil régional de l'environnement de Montréal et de la Direction de Santé publique de Montréal centre. Vous les avez donc dans le mémoire, que je ne vais pas lire pour gagner du temps.

220 En gros, ce que nous disons comme résumé de ces préoccupations-là c'est qu'il y a 62,000 véhicules - c'est un peu les chiffres qu'on a eu - qui passent à travers le pont Papineau quotidiennement, et que donc il y avait des impacts de bruits, de pollution de l'air, etc. et que les citoyens particulièrement du Sault-Récollet dans l'axe Papineau, tous ceux donc qui viennent des paroisses de la Visitation, puisqu'on les appelle encore comme ça chez-nous, de La Visitation et qui descend jusqu'au domaine Saint-Sulpice, tout l'axe Papineau était donc concerné par ce flux de voitures et qui se déversait parfois dans les rues avoisinantes et qui donc créait chez les citoyens une préoccupation de l'impact si jamais ce nombre venait encore augmenter.

230 En plus, à l'époque, ce qu'on n'a pas dit dans notre mémoire mais que je dis maintenant, c'est qu'à l'époque qu'il y avait aussi une préoccupation concernant les mesures de mitigation de la circulation et qu'il y avait de grosses négociations entre les citoyens et leur conseil municipal à l'époque du Sault Récollet sur toutes les mesures qu'il fallait pour que les gens ne se déversent pas dans les rues où il y a des écoles, etc., des familles, disons dans les coins résidentiels fortement sollicités par les véhicules.

235 Alors il y a eu donc cette préoccupation, donc les citoyens ont été interpellés pour faire de quoi. Qu'est-ce qu'on fait? Il n'était pas question évidemment pour tout le monde, à l'époque, en novembre 2010, de s'opposer à ce projet-là parce qu'on considérait que les citoyens du nord et surtout dans les Bois-de-Filion etc. avaient droit aussi d'avoir accès facilement à des ressources pour qu'ils les utilisent comme tout le monde, en éducation, en santé, etc. pour se rendre au travail.

Il fallait aussi qu'ils aient accès à ça. Il n'était pas question pour nous de nous opposer à cette volonté-là.

245 Mais en même temps, on disait qu'il fallait faire attention à l'impact que cela peut avoir sur Ahuntsic. Donc on cherchait à sensibiliser tous les acteurs concernés par ce dossier, donc le ministère des Transports, le ministère de l'Environnement et du Développement durable, et, même certains acteurs du nord de Montréal, on avait même envoyé des délégations, une délégation, qui a rencontré les élus de la couronne nord. Monsieur Paul Larocque par exemple qui avait été un moment donné invité à, qui a reçu une délégation de notre part pour le sensibiliser un petit peu sur
250 ce qu'il pouvait faire dans le cadre de son projet, du projet qu'il défendait, de regarder un petit peu l'impact sur Ahuntsic, de quelle manière aussi on pouvait aussi influencer les décisions qui pouvaient les concerner.

255 En tout cas, un comité a été mis en place pour répondre à toutes ces préoccupations et commencer à travailler, il a produit une déclaration que nous avons adjointe comme annexe à notre mémoire, par lequel on dit ce que je suis en train de dire maintenant à peu près - peut-être que j'ai oublié quelques propos mais on est dans cette idée-là.

260 Entre-temps on a quand même commencé à... il y a mon camarade qui me demande de souligner le... j'ai oublié, la préoccupation la plus forte de tous c'était les questions de sécurité puis d'accident. Parce que Papineau a été un peu cité dans les journaux comme artère par laquelle passaient plusieurs accidents et l'arrondissement lui-même Ahuntsic-Cartierville a été cité comme le deuxième arrondissement à Montréal en termes de nombre d'accidents. On a donné quelques chiffres qui sont sur notre mémoire.

265 Pour conclure, car je n'ai pas beaucoup de temps, je crois...

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

270 Il vous reste encore un gros cinq minutes.

M.AZZEDINE ACHOUR :

275 Parfait. Ben , ça sera exactement ma conclusion. Je vais prendre le temps de la lire correctement pour ne pas m'éparpiller. Malgré toutes les démarches qu'on a faites, il y eu quand même de très belles initiatives puisque que le ministère des Transports a été à notre écoute quand même, à deux reprises.

280 Aussi bien il y a deux ans, un et demi je crois, la député sortante, qui est partie maintenant, Madame De Courcy comme député de Crémazie nous a tenu une rencontre avec les cadres du

285 ministère des Transports de Québec pour nous montrer un peu le projet pour essayer de nous écouter pour voir dans quelle mesure on pouvait les convaincre sur certaines mesures, puis tout récemment avec la nouvelle député du comté de Crémazie, Madame Marie Montpetit qui nous a donc organisé une rencontre avec le ministère des Transports où la plupart des joueurs du comité du pont Papineau, donc les élus qui étaient là etc., on a rencontré le ministère des Transports pour qu'on écoute les changements qui avaient été apportés suite à la première rencontre qu'on a eue sur le projet.

290 Malgré tous les échanges qu'on a eus on n'a pas été convaincus sur un certain nombre de conclusions jusqu'à aujourd'hui. D'ou les conclusions qu'on tire :

- 295
- 1) L'impact du projet de parachèvement de l'autoroute 19 sur le quarter, il faut qu'il soit reconnu quand même malgré que le ministère des Transports déclare qu'il n'y en aura pas un, qu'il n'y aura pas d'impact.

300 On n'est pas convaincu de ça. Les citoyens qui ont écouté ça puis ça été un petit peu rapporté, y compris dans les journaux locaux ne sont pas convaincus de ça. Ils considèrent au contraire que déjà il y a beaucoup de véhicules déjà comme ça dans nos rues. Nous ne sommes pas convaincus qu'une fois le prolongement va se faire qu'il n'y aura pas de voitures en plus, de véhicules en plus, d'automobiles en plus, et donc on suggère qu'il y ait une expertise extérieure à celle du ministère des Transports non pas parce qu'on ne fait pas confiance aux institutions de l'état québécois mais parce qu'on veut que les citoyens soit tranquilles sur cette question-là en particulier.

- 305
- 2) Deuxièmement, la planification du transport collectif, nous demandons que cette planification soit intégrée à l'échelle métropolitaine incluant le pont Papineau-Leblanc, et prévoyant aussi les trajets de bus qui se prolongeront sur l'Île de Montréal et les mesures préférentielles qui y seront associées incluant les mesures de mitigation et d'apaisement de la circulation comme partie intégrante de la planification du projet.

310
O On fait allusion au travail qui se fait par le comité l'axe 19, il s'appelle comme ça - qui travaille, de l'AMT. Il travaille sur une planification du transport collectif dans la région métropolitaine, mais il n'intègre pas le projet de l'autoroute 19... ou le projet de l'autoroute 19 ne prévoit pas que les conclusions de ce comité-là soient une obligation pour l'ingénierie du projet.

315 Les objectifs de la troisième demande que nous faisons, c'est que les objectifs par transport collectif soient revus à la hausse et que des moyens nécessaires à cette nouvelle ambition soient déployés à cet effet. C'est d'autant plus important qu'on veut dépasser quelques milliers de personnes avant même que le financement pour le renouvellement des wagons de métro n'est pas

320 encore assuré et que l'achat de certains autobus de la Société de transport de Montréal est retardé
faute de financement. Je crois que c'est clair.

325 La quatrième demande qu'on fait en guise de conclusion, c'est que les voies réservées
soient permanentes et qu'elles ne puissent pas être converties pour fluidifier le trafic automobile au
cas où ça ne fonctionne pas. Le MTQ doit prendre non seulement des engagements à cet effet
mais aussi prévoir des aménagements physiques empêchant la réversibilité de la voie réservée.

330 Notre cinquième demande c'est que les volontés exprimées sur le développement durable
ne devraient pas s'accommoder de décisions qui ne visent pas la diminution de gaz à effet de serre
dans le cadre du projet. On fait allusion ici à l'intention du MTQ qui prévoit de réserver la piste
multifonctionnelle aux motoneiges et... puis voilà. On fait allusion à ça, mais ça c'est un exemple,
on voudrait quand même qu'il y ait cette préoccupation, que le projet doit tenir compte de cet
objectif de veiller à la diminution de gaz à effet de serre.

335 Puis finalement que le projet soit finalement soit reporté afin de trouver des solutions moins
coûteuses que celle présentées au coût de 600 M\$ jusqu'à présent.

Merci.

340 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente**

Je vous remercie. Dans votre mémoire vous mentionnez qu'il y a eu des rencontres avec le
MTQ et que le MTQ a apporté des modifications qui tiennent compte en partie de vos
recommandations déjà dans le projet. Quelles sont les modifications qui ont été apportées et est-
ce que vous êtes satisfait de ces modifications?

M. AZZEDINE ACHOUR :

350 La modification essentielle dont on a entendu parler c'était les mesures incitatives en matière
de transport en commun. La plus importante pour nous. En fait, on a été poli pour dire qu'il n'y a
pas eu beaucoup de changements en réalité entre les deux.

(RIRES DANS LA SALLE)

355 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente**

Je vous demande, s'il vous plaît.

M. AZZEDINE ACHOUR :

360

Ce n'était pas mon objectif de faire rire les gens mais, honnêtement, on n'a pas senti de changement fondamental, mais on ne veut pas non plus manquer de reconnaissance à l'écoute qu'on a eue du ministère des Transports du Québec.

365

M. DANIEL VINET :

370

Je peux juste rajouter que lors de la dernière rencontre, c'est là qu'on a su les prévisions des déplacements en transport collectif qui ont été très décevantes à ce moment-là. On considérait utiliser le tiers des voies pour le transport collectif, on prévoyait 2 à 3 000 personnes transportées sur une possibilité de 50- 60 000 véhicules. Alors, c'est ça qui a été très très décevant, ça on a su ça plus, en tout cas, moi comme citoyen, je l'ai su à la fin seulement ça, à la dernière rencontre.

M. AZZEDINE ACHOUR :

375

Puis l'horizon 2030, avec le temps, l'éloignement... enfin les perspectives lointaines deviennent pas très sûres... enfin, en tous cas on a eu des doutes. On considère qu'à la fois la quantité des personnes qui est prévue pour être transportée sur la voie réservée puis l'horizon qui nous est donné, la seule chose qui nous a été précisée à notre avis. Pour répondre à votre question.

380

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente

Est-ce que vous avez des chiffres ou des études qui appuient ce que vous dites?

385

M. DANIEL VINET :

390

On a, moi j'ai contacté, en 2010, la direction de Montréal du ministère des transports, la direction régionale, et j'ai parlé à un agent de recherche qui lui m'a fourni le dernier bilan fait sur le pont Papineau en 2006 qui parlait d'un débit quotidien moyen de 62 000 véhicules. Il m'a même, comme j'ai appelé en 2010, il m'a même précisé que ça pouvait être monté à 65 000 actuellement il ne le savait pas là. Il disait que c'était un débit moyen, donc ça pouvait être des fois 50000, des fois 75 000 véhicules.

395

L'autre chose qu'on avait regardée à ce moment-là, on a pris les statistiques de la Société de l'assurance automobile du Québec concernant l'accroissement du parc automobile, et depuis si on parle de l'an 2000, l'accroissement en volume est de 2% de véhicules automobiles. Donc ça veut dire sur une période de dix ans c'est 20% d'accroissement du parc automobile avec en plus

l'étalement urbain. Alors, c'est difficile de voir qu'il ne pourrait pas y avoir aucun impact du parachèvement sur toutes les entrées à Montréal.

400

M. AZZEDINE ACHOUR :

J'ajoute que nous n'avons pas d'étude d'expert sur ce pont-là pour plusieurs raisons. Parce qu'on manque, parce que nous ne sommes pas outillés pour ce type de démarche pour avoir une étude fine à la fois sur la fluidité, ou sur l'achalandage et etc. Ce sont en général des sources dont on s'inspire en lisant la littérature qu'on arrive à trouver, que ce soit au niveau de la Ville de Montréal, mais nous n'avons pas engagé de ressources particulières, parce qu'on ne les a pas pour faire ce travail-là. Voilà.

405

410

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Donc les études du ministère, si je comprends bien, vous dites que vous n'êtes pas convaincu, donc les études ne vous satisfont pas, vous n'êtes pas satisfait des études?

415

M. AZZEDINE ACHOUR :

Madame la présidente, nous n'avons pas eu accès à des études détaillées, nous avons eu des présentations sur le projet, qui sont à peu près celles qu'on peut avoir sur internet, un petit peu... comment dire, l'atelier d'information qu'on a eu c'est à ça qu'il s'est agi. Il s'agit simplement de nous présenter le projet, les grandes lignes du projet, à partir desquelles nous avons essayé de trouver si l'information qu'on avait entre les mains et à l'écran, parce que c'était des présentations sommaires du projet, pouvaient nous permettre de retrouver des réponses aux préoccupations de notre communauté, mais sans plus.

420

425

Nous n'avons pas ni les moyens d'aller fouiller des études faites par des experts auxquels on a confiance tout de même, si ce n'est que la question de l'impact du projet sur le quartier, la réponse du MTQ ne nous a pas convaincu. Mais nous n'avons pas non plus les moyens de le contredire. C'est assez paradoxal ce que je dis, c'est un peu la perception - c'est important que je le souligne - que nous avons et que les citoyens ont, que ce n'est pas possible qu'il n'y ait pas d'impact puisque déjà nous souffrons du nombre de véhicules qui se déverse sur le territoire de notre communauté.

430

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

435

Quels sont les impacts que vous craignez dans le quartier résidentiel?

M. DANIEL VINET :

440 D'abord on a eu une présentation de la Santé publique de Montréal, je me souviens c'est le
Dr Patrick Morency qui nous a expliqué que Ahuntsic-Cartierville était le deuxième arrondissement,
c'est dans le rapport, après le centre-ville, pour les blessés et décès à cause d'accidents
d'automobiles.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

445 Ça c'est présentement?

M. DANIEL VINET :

450 Oui là-dessus, la Santé publique, c'est dans notre rapport en termes de statistiques. Et ça
s'explique évidemment, dans Ahuntsic il y a quand même plusieurs ponts qui rentrent... J'avais
déjà vu par le passé, moi, il y a peut-être une dizaine d'années, une étude qui disait qu'il y avait
60% du trafic d'Ahuntsic qui est un trafic de transit. Les statistiques de la Santé publique ont
455 confirmé quand même les impacts sur la sécurité, ce qui est le principal d'ailleurs qui avait été
soulevé fortement. On a parlé de bruit, de pollution, mais la question de la sécurité, les gens
parlaient même des difficultés de traverser à l'intersection Henri-Bourassa et Papineau. Les
citoyens disaient ça que ce n'était pas évident avec... bon, contenu du trafic, il y a des lumières et
tout mais il y a tout un problème de... et la question de sécurité était vraiment notée. Le docteur
Morency a confirmé par ses études la perception que les gens avaient des impacts sur la sécurité
460 des citoyens, du trafic de transit disons-le comme ça.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

465 Qui selon vous serait augmenté avec le parachèvement de l'autoroute 19?

M. AZZEDINE ACHOUR :

C'est le risque auquel on s'attend.

M. DANEIL VINET :

470 On n'est pas des experts mais... j'imagine je resterais à Terrebonne et sachant que la 25 est
bloquée et que c'est dégagé que ça va bien par l'autoroute 19, je prends la 640, je descends puis
je rentre à Montréal. On peut contourner, les gens font ça, je les comprends quand on est pris dans
475 le trafic... Je trouve ça, je ne sais pas comment on peut confirmer que y aura aucun impact sur
l'augmentation du trafic à Ahuntsic.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

D'accord. Merci

480

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Je n'aurai pas beaucoup de questions. Je veux juste enchaîner sur ce que vous venez de discuter avec madame Parent. Vous avez quand même la lumière à la sortie du pont et la lumière semble contrôler significativement les débits dans la mesure où elle laisse écouler un nombre de

485

Un des arguments qu'on entend c'est que la sortie de l'autoroute 19 est actuellement saturée. C'est donc dire que les probabilités d'avoir une augmentation, je ne dis pas que c'est mon discours, je dis que c'est le discours qu'on entend, qu'il y a une augmentation de circulation en direction du nord vers le sud, comment vous réagissez à ça, au pire, il y aura peut-être une augmentation des files d'attente, les gens vont trouver peut-être le temps long pour franchir la lumière.

490

495

M. DANIEL VINET :

Si vous me permettez. Ce qu'il faudrait vérifier, je ne l'ai pas fait moi, c'est la direction de Montréal, les statistiques qu'ils ont par exemple 96-2000, 2001, et voir s'il y a une progression.

500

Deuxièmement, actuellement ce que je considère si la Santé publique considère qu'Ahuntsic-Cartierville est le deuxième arrondissement après le centre-ville pour les appels d'ambulance et les blessés, il y a un problème déjà. Alors soit qu'on dit tout est beau et on laisse ça comme ça puis là il y a une possibilité d'augmentation alors je pense que.

505

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Le problème n'est pas aussi dans l'autre direction, le soir?

510

M. DANIEL VINET :

Oui, je me souviens que le directeur de l'école de la Visitation avait dit que les parents avaient de la difficulté à venir chercher leur enfant à l'école. Je me souviens, lors d'une rencontre publique, ils devaient même des fois prendre des sens uniques à reculons pour pouvoir avoir accès près de l'école pour aller chercher leur enfant, à cause que les gens prennent des voies, les automobilistes prennent différentes voies de contour pour entrer le plus rapidement possible sur le pont Papineau-Leblanc.

515

M. AZZEDINE ACHOUR :

520 Il faut bien comprendre une chose, hein. C'est que nous n'avons pas d'expertise, nous
n'avons pas engagé d'expertise pour vérifier tout ça, les flux, etc. etc. Et, par contre, on veut attirer
votre attention sur quelques conclusions qui disent que les gens du nord seraient heureux, c'est ce
qu'on recherche pour eux. Il y a aucun problème, c'est ce qu'on souhaite pour eux, qu'ils règlent
leur problème... ça, personne ne s'y oppose de ce côté-là, à mon avis, puis je sais de quoi je parle
525 qu'on couvre à peu près tout le territoire par nos organisations membres. En même temps, on
vous dit essayer de regarder du côté des risques qui sont perçus par nos citoyens, par les
organismes, avec les moyens du bord et les sources d'information dont on a pu disposer sans
qu'on en fasse un travail permanent, voyez-vous. Donc c'est ça le sens de notre mémoire.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

530 Donc si je résume, ce vous demandez c'est une contre-expertise sur l'achalandage au pont
Papineau?

M. DANIEL VINET :

535 Oui, exact.

M. AZZEDINE ACHOUR :

540 Et puis sur un certain nombre de voyants lumineux qu'on a allumés, je ne sais pas comment
vous allez les éteindre, mais certainement il va y avoir des experts là-dessus, c'est qu'on constate
déjà - parce que je n'ai pas repris tout ce qu'il y a dans le mémoire qu'on a rédigé - c'est qu'il y a
déjà un fort achalandage sur le métro Henri-Bourassa le matin. Dans les heures de pointe, il est
difficile de trouver une place assise là-dedans, parfois il y a le métro, il y a des gens qui restent sur
545 le quai. Ça vous pouvez le constater, au métro Henri-Bourassa, au métro Sauvé et dans certains
cas même au métro Crémazie. On dit là il faudra peut-être trouver une solution pour que toutes les
mesures incitatives ne soient pas, ne tombent pas à l'eau avec un autre goulot d'étranglement
arrivé ici dans le quartier de notre communauté.

M. DANIEL VINET :

550 Comme vous le disiez, Monsieur le commissaire, si c'est saturé actuellement, ce qu'on
insiste là-dedans c'est de trouver des moyens d'entrer à Montréal autrement que par l'automobile
dans le quartier Ahuntsic. Je pense qu'il faut envisager ça, on l'a vu avec la question du métro, la
STM prévoyait je pense 7% d'augmentation, c'est monté à 15. Offrons les moyens intelligents et
555

efficaces d'entrer à Montréal et ça va faire baisser, et ça va rejoindre les objectifs de sécurité, et tout ce qu'on dit dans notre mémoire.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

560

Merci. C'est beau pour moi.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

565

On vous remercie.

M. AZZEDINE ACHOUR :

570

C'est nous qui vous remercions de nous avoir écoutés.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

575

J'appelle maintenant madame Émilie Thuillier et monsieur Craig Sauvé de Projet Montréal, l'opposition officielle.

Mme ÉMILIE THUILLIER :

580

Bonsoir, Madame la présidente, bonsoir, Monsieur le commissaire. Émilie Thuillier, je suis conseillère municipale dans Ahuntsic et je suis accompagnée de monsieur Craig Sauvé qui est conseiller municipal dans le sud-ouest et porte-parole de Projet Montréal en matière de transport. Nous sommes également accompagnés de monsieur Daniel Bouchard qui est attaché politique au cabinet de l'opposition officielle depuis l'année dernière évidemment à la Ville de Montréal.

585

Donc un peu peut-être poursuivre dans les discussions que nous avons, nous allons commencer la présentation de notre mémoire en parlant plus précisément du quartier et en suite mon collègue monsieur Sauvé enchainera sur la vision plutôt métropolitaine.

590

Donc c'est un peu de la redite mais je pense que c'est pour ça que nous sommes ici aujourd'hui et, d'ailleurs j'en profite, Madame la présidente, pour vous remercier d'avoir ouvert une séance d'audiences à Montréal, je pense que les gens dans la salle démontrent finalement qu'il y avait vraiment matière à venir à Montréal dans Ahuntsic, et je peux vous dire que dans le quartier, des citoyens mais des gens qui sont un peu plus experts doutent vraiment de la prévision du MTQ qu'il y ait moins de voitures sur le pont Papineau-Leblanc en 2026 qu'en ce moment.

595 Une des raisons principales c'est que la littérature scientifique partout dans le monde, pas
juste en Amérique du nord mais c'est vraiment mondial, démontre fortement que toute nouvelle
infrastructure routière amène finalement plus de trafic. Ça génère plus de trafic. On a
intuitivement, comme humain on compare la circulation automobile avec de l'eau. On dit quand on
600 a un volume d'eau à faire passer, si le volume est x il faut absolument que le tuyau soit de la même
taille que le volume d'eau à faire passer et, on pense que la circulation c'est la même chose.

Or, la circulation ce n'est pas un objet physique qui a une masse et un volume. La circulation
c'est la somme de toutes les décisions personnelles donc individuelles mais qui sont motivées par
des facteurs environnementaux et sociaux et ces trois facteurs en fait qui sont documentés,
605 premièrement c'est l'aménagement du territoire donc l'effet de créer une nouvelle autoroute avec
des nouveaux quartiers qui permettent finalement à des gens de s'installer de plus en plus loin
mais garder toujours le même temps de déplacement. Ça induit de la circulation.

On a aussi le phénomène de transport modal, si c'est facile de se déplacer en voiture et
610 qu'on a un stationnement pas trop cher facile à proximité de là où l'on s'en va, on utilise plus
facilement la voiture que par exemple le transport en commun. Donc c'est sûr que d'augmenter
une capacité routière, ça fait en sorte que les gens pourraient être impliqués finalement à prendre
plus rapidement leur voiture et on a aussi tout ce qui est dans le changement de comportement
humain.

615 Donc quand c'est congestionné, on en a parlé tout à l'heure, les gens modifient leur
déplacement, les gens modifient leurs horaires, si on augmente la capacité bien les gens peuvent
et souvent reviennent à leurs anciennes habitudes et finalement ça augmente la capacité à
certaines heures. Donc ça prolonge les heures de pointe.

620 Toute cette documentation-là, ça s'appelle la demande induite en circulation. Le MTQ a
reconnu le concept de demande induite quand il y eu toutes les discussions concernant le projet de
modernisation de l'autoroute Notre-Dame et d'ailleurs les prédictions du MTQ disaient la rue Notre-
Dame devrait *re-congestionnée* à son même niveau qu'actuellement dans les cinq années de la
625 mise en service du nouveau projet. Donc on voit que ça peut aller très rapidement.

Donc pour ces raisons-là, vous comprendrez le fait qu'il y ait une diminution de circulation à
terme, en 2026, nous semble un peu improbable.

630 On revient à la situation actuelle parce que c'est vraiment une situation difficile que l'on vit
dans le quartier. On l'a dit, la Direction de la Santé publique de Montréal a des données et
l'arrondissement d'Achutes-Cartierville est le deuxième arrondissement où il y a le plus d'accidents
entre les automobiles et les piétons.

635 Récemment nous avons aussi eu des séances de consultation publique au le Quartier 27,
donc le poste de police, venait nous présenter les données en circulation routière, les intersections
les plus dangereuses dans Ahuntsic, eux, le PDQ 27 couvre tout le grand Ahuntsic, et une des rues
avec plusieurs intersections les plus dangereuses dans le secteur c'est sur Papineau. C'est
640 vraiment des conflits entre les automobiles et les piétons. Moi je suis une cycliste, je peux vous
dire qu'on ne parle pas vraiment des cyclistes parce que les cyclistes fuient Papineau. Ils n'y vont
même pas. On n'en voit pas beaucoup parce que c'est vraiment considéré comme étant très très
dangereux.

645 Je vous parlais de la soirée de la consultation publique le 28 mai 2014, donc très
récemment. L'arrondissement, on a tenu une séance, deux en fait, une en après-midi, une en
soirée et je peux vous dire que de nombreuses personnes, surtout des personnes âgées mais ça
aurait très bien pu être des enfants aussi, des parents sont venus nous dire qu'ils n'ont pas assez
de temps en ce moment pour traverser Papineau.

650 Nous, comme élus, on le sait aussi le problème c'est que les ingénieurs en circulation à la
Ville de Montréal, parce que Papineau c'est géré par la Ville de Montréal, nous disent que si on
augmente le temps de traverse dédié aux piétons pour vraiment que la personne âgée ait le temps
de traverser, bien, ça va refouler. Donc ça vient un petit peu à la question de tout à l'heure mais
655 déjà en ce moment la Ville se retrouve dans une situation, ou consciemment ou inconsciemment,
on favorise les déplacements en automobile des gens de la couronne nord.

660 On s'entend qu'il y a quatre – cinq intersections depuis la rivière au détriment de la sécurité
des piétons, majoritairement des personnes âgées et des enfants. J'aimerais préciser que sur
l'avenue Papineau, en ce moment, il y a beaucoup de personnes âgées qui habitent à proximité
mais il y a aussi beaucoup d'enfants parce que de plus en plus avec le centre environnemental
Saint-Michel/Papineau donc Crémazie, il y a le nouveau stade de soccer qui va ouvrir dans
quelques mois, il y a le Tazz, donc c'est pour les adolescents. Il y a le futur parc environnemental
qui sera le plus grand à Montréal donc il va y avoir beaucoup de fréquentation. Il y a l'École
primaire de la Visitation qui est juste à côté, le Collège Mont Saint-Louis, Regina Assumpta où on
665 est aujourd'hui, l'École Félix Antoine, ça c'est sans compter les garderies, il y en a beaucoup
autour de la rue Papineau.

670 Donc c'est un milieu de vie mais qui est en ce moment une grande cicatrice et qui est déjà
difficile à vivre. Sur ce, je passe la parole à mon collègue.

M CRAIG SAUVÉ :

Merci beaucoup. Projet Montréal considère qu'une dépense de 500 M\$, surtout dans un
contexte d'austérité, pour prolonger une autoroute est une très mauvaise utilisation des fonds

675 publics. Nous considérons que le gouvernement du Québec devrait investir plutôt pour renouveler
ses infrastructures existantes et d'investir dans le transport en commun. C'est d'ailleurs mentionné
dans plusieurs rapports, le plan stratégique 2013-2015 du MTQ, la loi favorisant le maintien et le
renouvellement des infrastructures publiques, la loi sur les infrastructures publiques et ainsi que le
rapport 2012 du vérificateur général du Québec.

680 On sait que si on va dépenser autant d'argent il faut avoir des priorités et mais en termes de
transport, oui, on a des priorités, on parle de 500-600 M\$, on parle beaucoup dans le sud de
Montréal de la crise en matière de transport, les congestions que cela créent partout sur les ponts.
Toutes les réfections des ponts qu'on va avoir à faire et le tunnel Louis-Hyppolite Lafontaine. On
685 parle du pont Mercier, le Champlain, le SLR est questionnable maintenant à cause du prix.

Tout le monde remet en question cet outil qui est nécessaire. On parle d'un corridor de
mobilité qui pourrait atteindre 30 000 personnes dans très peu de temps. Donc, si on est à la
recherche de sous pour servir quelques milliers de personnes dans la Rive-Nord, ce montant
690 d'argent est très mal ciblé quant à nous. On entend partout la question de sous-financement
actuellement dans le transport en commun et si il y a de l'argent comme ça pour une autoroute on
devrait avoir de l'argent pour le transport en commun.

695 Je continue en termes de la voie réservée dont on parle. On considère que c'est de la
poudre aux yeux, on la cite dans notre mémoire. Selon ce qu'on a obtenu de la MTQ, on a entendu
que leur cible c'était l'espoir de déplacer un maximum de 2 500 personnes par jour sur la voie, ce
n'est pas un très gros chiffre et la capacité de cette voie actuellement c'est de 6 000 personnes par
heure, donc il semble que la voie réservée dont on parle souvent ne serait utilisée que pour 30
700 minutes par jour. Donc ce n'est vraiment pas une infrastructure sérieuse si on veut encourager le
transport en commun.

Le gouvernement envisage déjà utiliser ces nouvelles voies réservées pour faire circuler les
véhicules à haut taux d'occupation. Donc le MTQ semble vouloir faire passer sur le dos du
transport collectif l'augmentation de la capacité autoroutière réservée aux automobiles.

705 Tout ça on le sait, ça nous amène à l'environnement. On ne pense pas qu'aux limites de
Montréal ce qui se passe à Montréal mais on pense aussi au modèle de développement de la
région montréalaise, la région métropolitaine, et on continue dans un modèle de développement
des années cinquante et soixante où on prolonge la banlieue et on leur donne une infrastructure
710 autoroutière.

C'est exactement ça. Le prolongement de la A19, en fait c'est le parachèvement du modèle
de développement dépassé qui contribue à augmenter l'étalement urbain et effectivement les GES,
les émissions de gaz à effet de serre, car on le sait au Québec on parle souvent 50% des

715 émissions de gaz à effet de serre, ça vient des transports et il faut une solution. C'est clairement
une densification d'une consolidation des endroits déjà existants, déjà développés, de transport en
commun pour servir et de sortir de leur automobile.

720 Il y a plusieurs plans de développement dans ce sens-là. On a le PMAD, on a le Plan
d'urbanisme de Montréal, on a le Plan de développement. Donc c'est clair pour nous que ce projet
va totalement à l'encontre de ces beaux plans en termes de développement. Donc pour nous on
considère ça très mauvais pour l'environnement, très mauvais pour le changement climatique.

725 Notre proposition c'est d'ailleurs un boulevard urbain qui pourrait être financé par les gens
autour de ce boulevard. Un boulevard urbain permettrait davantage l'utilisation autour, accès aux
régions alentour, un transport en commun plus adapté. Donc ça c'est quelque chose qui devrait
être vraiment regardée par le MTQ.

730 Je vais conclure, je n'ai pas beaucoup de temps, j'avais beaucoup de points.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Il vous reste une minute et demie.

735 **M CRAIG SAUVÉ :**

740 Bon. Parfait, je vais aller assez vite. On pense vraiment que ce projet va augmenter les
émissions des gaz à effet de serre. En 2014, le ministre des Affaires municipales, du Sport et des
Loisirs a publié un guide sur les bonnes pratiques d'aménagement du territoire pour réduire les
émissions des gaz à effet de serre.

745 Pour ce faire, toute intervention en termes d'aménagement doit viser, porter sur trois
caractéristiques des déplacements : le nombre, la distance et le mode de déplacement. Le projet
du prolongement de l'autoroute 19, l'autoroute Papineau correspond exactement aux pires
pratiques possibles d'aménagement du territoire ayant pour effet d'augmenter les émissions des
gaz à effet de serre, tel que décrit par le ministère des Affaires municipales, du Sport et des Loisirs
de l'époque, en 2004.

750 Projet Montréal croit que ce projet est incompatible avec un développement harmonieux et
durable dans la région métropolitaine et que les fonds prévus pour financer ce projet seraient
nettement mieux utilisés pour financer le maintien et l'entretien des infrastructures existantes ainsi
que le développement des transports collectifs.

Merci beaucoup.

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

Merci. Vous venez de mentionner que la forme que devrait prendre le projet serait un boulevard urbain, si tel était le cas, est-ce que ça répondrait à vos attentes ? Madame Thuillier, vous avez mentionné les impacts sur les piétons etc., si c'était un boulevard urbain, est-ce que ça réglerait à votre goût le problème ?

760

Mme ÉMILIE THUILLIER :

Je passerais la parole à monsieur Bouchard qui va nous expliquer un petit peu la réforme Ryan et comment les différentes strates d'organismes de transport ont été mis dans le temps et pourquoi justement nous considérons nous, Projet Montréal, que ce projet est un boulevard urbain et non une autoroute.

765

M. DANIEL BOUCHARD :

770

Bonjour, je ne m'attendais pas à parler là-dessus mais bon, je vais le faire. En fait, on reprend une analyse qui a été faite par Vivre en Ville, je pourrais même revenir un peu à l'avant.

On a réalisé, j'ai participé dans le passé à une association qui s'appelle Transit Alliance ou le financement du transport collectif, puis on avait vu qu'il y avait eu une augmentation très significative des investissements en transport routier. Le gouvernement libéral a fait un effort très intéressant en créant un fonds des infrastructures terrestres, et sur une période de quelques années on est passé de 900 M \$ à 4G \$ les investissements dans le réseau routier. On arrivait à une tempête parfaite. Autrement dit, toutes nos infrastructures ont été créées à la fin des années 60 – 70, puis, on a un besoin vraiment criant d'investir dans le transport autant collectif que routier. Le gouvernement avait perçu tous les mécanismes de perception liés au transport allaient dans le fonds, qui était le Phare, puis on atteint en fait sa limite, sa capacité de financer le réseau.

775

780

Donc, il y a vraiment urgence de faire du maintien d'entretien du réseau au lieu de faire du développement. On avait même réussi à l'époque à avoir la Fédération des chambres de commerce du Québec qui avait demandé un moratoire sur le développement du réseau autoroutier tellement c'est criant les besoins en termes de réfection et de rénovation du matériel existant.

785

Je fais un aparté pour aller vers la réforme Ryan, Vivre en ville, qui va passer un peu plus tard, a fait vraiment un travail exceptionnel dans le financement des réseaux de transport qui stimulent l'étalement urbain, ils présentaient la réforme Ryan où il n'y avait pas de mauvaises intentions mais la répartition du financement du réseau qu'on appelle autoroutier qui devrait servir à du transit versus les investissements qui devraient être dépensés sur le réseau local par les administrations municipales, ont fait que, ont modifié l'aménagement urbain.

790

795

Les villes au lieu de développer autour d'un boulevard, cinq rues un boulevard, ont commencé à se développer autour d'une autoroute, dix rues une autoroute, et, la 19 c'est exactement ce cas-là. C'est une autoroute qui est discontinuée qui ne se rend pas à une autre autoroute, qui a pour destination pas de faire de transit de Laval ou de Montréal mais qui a pour destination Laval et Montréal.

800

Donc, c'est par définition pas une autoroute, c'est par définition un boulevard urbain. Puis du côté montréalais, la rue Papineau, les Montréalais ont la paie. On a construit une infrastructure puis on la paie. Dans le cas du parachèvement de l'autoroute 19 ça devrait être un boulevard urbain payé à même les municipalités traversées, parce qu'on nous dit que c'est pour du déplacement local de toute façon. Donc, ça devrait être la Ville de Laval et la Ville Bois-des-Filion qui paient pour cette infrastructure-là.

805

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

810

Donc, si je comprends bien, la principale raison pour laquelle vous prônez un boulevard urbain c'est question de financement ?

M DANIEL BOUCHARD :

815

Ce n'est pas juste une question de financement c'est que c'est la structure qui est appropriée. C'est un corridor de désirs dont la destination est principalement la Ville de Laval et la Ville de Montréal. Ça devrait être un boulevard urbain avec une forte densité en transport collectif et non une autoroute parce que ça n'a pas pour finalité de transiter.

820

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Et pour les citoyens de Ahuntsic-Cartierville, si c'était un boulevard urbain est-ce que cela aurait un impact direct ?

825

Mme ÉMILIE THUILLIER :

830

En fait, c'est ça c'est que le concept de boulevard urbain ce n'est pas une autoroute. Un boulevard urbain, il y a des feux de circulation, il y a des accès directement à proximité; les gens roulent moins vite donc forcément il y a moins de capacité routière aussi, donc ça en sorte qu'on vient *downsizer* le projet. Et donc nous, c'est vraiment notre perspective dans le sens où on ne voit pas la nécessité, à cet endroit-là, de faire une autoroute, mais si les gens en voient la nécessité c'est le boulevard urbain qui s'impose. Pas une autoroute.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

835

Merci.

M CRAIG SAUVÉ :

840

Donc pour renchérir, au lieu de créer un corridor de *navettage*, on créerait plutôt un corridor qui pourrait favoriser le transport interurbain avec forte densité de transport en commun. Donc c'est vraiment deux concepts complètement différents par la nature même de la structure de l'autoroute à l'encontre d'un boulevard urbain.

845

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Merci.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

850

J'essaie de suivre l'ensemble du raisonnement, j'ai encore quelques interrogations. Je vous les pose.

855

Actuellement le projet qui est sous étude a une voie réservée dans chacune des directions pour le transport en commun. Le problème que vous soulevez c'est l'achalandage, c'est l'ambition d'achalandage. On ne nous dit pas qu'on va déplacer 40 000 ou 30 000 milles, ce qu'on aurait peut-être trouvé exagéré, on nous dit qu'il y en aurait 2 200, ce n'est pas beaucoup, vous dites. Bien. Mais c'est quand même une première fois où il y a des voies, au moment de la conception d'un projet, des voies réservées pour le transport en commun sur une autoroute, c'est ce que le ministère nous dit, au moment de la conception.

860

Mme ÉMILIE THUILLIER :

865

En fait, c'est la deuxième fois... et fait on a dans le mémoire, vous pourrez le voir à la page 6, la première fois c'était l'autoroute 25. On nous promettait une voie réservée en site propre et pour toutes sortes de raisons que nous, malheureusement on croit qu'elles vont se reproduire dans le projet l'autoroute 19, allez-y voir, la voie réservée pour autobus n'y est pas. Donc elle était à l'origine dans le projet mais... c'est fini.

870 **M. PIERRE ANDRÉ commissaire :**

Donc vous doutez que les voies réservées aux autobus soient efficaces actuellement sur l'autoroute 19 ?

875 **Mme ÉMILIE THUILLIER :**

880 Bien, c'est-à-dire c'est tout le projet et les besoins qu'on remet en question. Et comme disait notre prédécesseur, il y a vraiment nécessité d'avoir une vision métropolitaine - je reprends ses termes - plus intelligentes et de réfléchir à comment on rentre à Montréal en transport en commun. Je pense que le métro de Laval est le meilleur exemple dans le sens où on doutait de la pertinence de l'achalandage qui aurait à Laval et ça a dépassé toutes les espérances.

885 Moi je peux vous dire que je rentre au métro à la station Henri-Bourassa , qui est la première montréalaise, c'est plein et, de plus en plus, je vois les gens de la Rive-Nord sortir du métro dans leur voie qui est réservée le matin, il y en a un sur deux, pour prendre le suivant qui démarre à Henri-Bourassa pour justement avoir plus de place.

890 Donc quand on donne aux gens un transport en commun fiable, efficace, rapide, qui nous ne demande pas de sortir quatre fois, de faire un transport modal quatre fois, les gens le prennent, le problème c'est qu'il y a juste ce métro-là il n'y en pas d'autre plus à l'Est, est-ce que c'est un métro, est-ce que c'est d'autre chose. Nous, ce qu'on vient dire, aussi c'est aussi au niveau de l'environnement.

895 Mais c'est aussi au niveau du financement, à Montréal il y en a plein des endroits où on a besoin de ces infrastructures-là où c'est une nécessité, ça fait plus de 20 ans que le gouvernement provincial n'a pas investi en transport lourd à Montréal. Un moment donné, on était sur les réseaux sociaux on parlait de ce projet là et un employé de la STM, que je connais par ailleurs, me répondait, bien pour 6 000 personnes, un arrêt d'autobus à Montréal des fois c'est 6 000 personnes. Donc il y a comme vraiment un débalancement au niveau de l'argent qu'on va investir à un endroit par rapport aux besoins qui peuvent se retrouver dans la région métropolitaine et à Montréal.

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

905 Ça c'est un argument que je comprends.

M DANIEL BOUCHARD :

910 Je veux juste donner un point supplémentaire. C'est que dans le projet de l'autoroute 25, on
prévoyait en période de pointe-am au moins 100 autobus pour 2016. Fin 2014, on en a juste 28,
excusez-moi, il y a deux services qui passent sur le pont de la 25 qui offrent seulement 28 départs.
On nous en promettait 100 au départ. Donc on a l'impression des fois qu'on essaie de masquer
l'augmentation de capacité sur le dos du transport collectif.

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

Parfait. Je poursuis un peu. Vous avez un tableau intéressant sur l'impact de la demande
induite sur la circulation, c'est à la page 8 de votre mémoire. Là ce qu'on voit c'est que si on
augmente de 10% la capacité routière en général la hausse de circulation est à peu près du même
920 ordre. Si on prend en moyenne, donc l'espace se remplit. On est d'accord dans cette interprétation-
là?

Mme ÉMILIE THUILLIER :

925 Oui.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

930 Donc si on reprend la congestion dans 10 ans au même niveau qu'elle est maintenant, on
aura toujours les voies de transport en commun et l'appel pour le transport en commun va être
supérieur, est-ce qu'on peut présumer ça ?

935 Parce qu'actuellement je suis d'accord avec vous, il y a des voies, il n'y a pas un gros
achalandage de proposé mais il y a peut-être une augmentation d'achalandage à court terme ou
moyen terme ?

M DANIEL BOUCHARD :

940 On multiplie par 5 la capacité, on ajoute une voie supplémentaire en transport automobile,
une voie de transport collectif qui pourrait être utilisée par les véhicules à haut taux d'occupation. Il
faudrait augmenter, il faudrait qu'une grande partie de la population aille dans ce coin-là pour qu'on
ait un incitatif lié à la congestion côté transport collectif.

945 Il n'y a pas un pire moyen de tuer un transport collectif que d'ajouter de la capacité
automobile à côté. Même le métro de Montréal a souffert énormément lorsqu'on a ajouté les

réseaux autoroutiers à sa proximité. Donc nous, c'est une vision mais c'est une vision pour 2050, 2100 si on déplace 200 000 personnes dans ce coin-là.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

950

Je poursuivrais sur un autre élément. Parce qu'un boulevard urbain, effectivement il y a des lumières et ça réduit la vitesse, on est d'accord. Actuellement la vitesse est très réduite parce que c'est bouché à Bois-des-Fillion, Laval, donc elle est déjà très réduite. Si on la réduit, ça ne réduira pas l'achalandage à Ahuntsic.

955

Ma perception, si je prends votre exemple de l'eau, si je prends un entonnoir avec un petit bouchon puis un grand lot et je réduis le débit bien, ça va juste couler mieux. Mais ça n'enlèvera pas nécessairement le volume total ou ça ne réduira pas nécessairement le nombre total de personnes, de véhicules.

960

Mme ÉMILIE THUILLIER :

Mais le boulevard urbain a quand même une plus grande capacité que ce qui existe actuellement. Nonobstant les lumières, par ce que de toute façon il y en a aussi. Donc il y a quand même une augmentation souhaitée. Mais nous, ce qu'on souhaite de manière générale c'est qu'il n'y est pas d'augmentation de capacité routière.

965

Nous, on considère qu'on n'est pas dans un modèle où dans la région métropolitaine on doit augmenter de la capacité routière automobile. Et, attention, nous est tout à fait pour augmenter la mobilité des gens, donc qu'il y ait de plus en plus de gens qui se déplacent c'est un objectif et on doit y arriver.

970

Sauf que la question à se poser : c'est comment veut-on qu'on se déplace? Et c'est là qu'on arrive à faire notre choix, ce n'est pas une autoroute avec majoritairement de la circulation automobile, en auto solo, voire duo, mais vraiment transport collectif. Et on le voit, les voies réservées avec des autobus où il y a transfert modal parce que là, regardez, les gens partent en voiture de chez eux vont arriver à un endroit, ils vont prendre un autobus, ils vont faire un petit bout en autobus, ils vont être dirigés vers le métro, à un des métro de Laval, donc ils vont avoir un autre transfert modal; ils vont prendre le métro, ensuite sans doute un autre transfert modal pour aller à leur travail. On s'entend tous que ce n'est pas ce qu'on souhaite.

975

980

Donc, il faut vraiment, et on revient à l'aménagement du territoire, c'est sûr que de la façon dont, et là on n'a pas parlé de la zone agricole permanente, mais on en parle dans notre mémoire , c'est un objectif théorique du Grand Montréal de préserver ces zones-là, nous on en doute fortement si on y construit une autoroute juste à côté.

985

M. CRAIG SAUVÉ :

990 Et pensons aussi à la structure comparée à une autoroute entre un boulevard urbain. Dans
une autoroute, les voies sont plus larges, il y a un accotement, c'est uniquement pour le navettage
à longue distance, alors qu'un boulevard urbain c'est plus rétréci, oui, il y des feux de circulation et
c'est dans l'intérêt du transport collectif avec une voie réservée parce qu'on peut programmer
mettons les feux de circulation pour favoriser les autobus, pour que l'autobus puisse toujours
passer, alors que les automobilistes pas toujours. Et ce qu'on veut exactement faire c'est de
995 favoriser le transport en commun. Donc la structure est complètement différente dans les deux cas,
donc ça favorise le transport en commun en faisant un boulevard urbain.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1000 C'est bon pour moi. Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

On vous remercie.

1005 (APPLAUDISSEMENTS DANS LA SALLE)

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1010 Je m'excuse, je vous ai demandé, au début de la séance, aucun signe d'approbation, de
désapprobation, pour qu'on puisse entendre les opinions de tous, s'il vous plaît. Alors je vais vous
demander de respecter cette consigne. Merci.

J'appelle maintenant monsieur Jean-François Pronovost de Vélo Québec.

1015

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

Bonsoir, merci de nous donner cette occasion de nous prononcer sur ce projet.

1020

LECTURE DU MÉMOIRE

Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1025

Merci. Vous avez mentionné tantôt que l'aménagement proposé ne pourrait pas être considéré comme une voie cyclable répondant aux critères de la Route Verte. Quels sont les critères de la Route Verte qui feraient que ça ne pourrait pas être considéré?

1030

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

C'est une question de cohabitation.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1035

La cohabitation uniquement?

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

1040

Oui, la cohabitation, les vitesses les types de véhicules dans un environnement comme ça, c'est relié à ces critères.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1045

Qu'est-ce qu'on pourrait faire pour éviter les quads?

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

1050

Nous on vous le dit, la suggestion, on dit ça prend, pour les piétons et les cycliste, ça prend un endroit pour les piétons et les cyclistes.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1055

Deux pistes séparées?

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

1060

C'est ça, sinon ça va être le *micmac* sur cette espèce d'emprise, avec les tracteurs, les quads n'importe quand, donc ce n'est pas une situation qui va être facile à gérer et qui va être même assez intenable.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1065

Merci. Dans votre mémoire, vous nous parlez de cyclisme hivernal, est-ce que vous souhaitez une voie qui est utilisable pendant les périodes où les motoneiges où les quads l'utiliseraient, ça veut dire essentiellement l'hiver?

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

1070

A moins que j'aie mal lu moi-même, je ne parle pas de cyclisme hivernal, on parle que l'accès doit être maintenu douze mois par année, que ce soit pour des piétons qui veulent traverser, pour des cyclistes à l'occasion qui veulent traverser, parce que de plus en plus de gens utilisent ce mode de transport l'hiver, mais, j'en ai pas fait un chapitre pour faire rire la galerie.

1075

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Non c'est dans les lignes.

1080

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

Pardon?

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1085

Non, c'est dans les lignes. Parce que le piéton, c'est quand même résolu, il y a un passage piétonnier aussi sur l'actuel pont David, indépendamment de la voie multifonctionnelle qui est ouverte à l'année réservée aux piétons.

1090

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

Bien, à ce moment-là, il faudrait prévoir quelque chose pour que les cyclistes puissent l'utiliser.

1095

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

L'équivalent pour les cyclistes. Oui. O.K. Je vais poursuivre un peu, veuillez me donner deux petites secondes. Il y a quand même une tendance à l'augmentation du cyclisme hivernal?

1100 **M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :**

Oui, il y en a une. Écoutez, on est en présence d'un territoire qui va s'urbaniser au cours des, qui va s'urbaniser encore plus au cours des 10-20-30 prochaines années, il y aura de plus en plus de communication d'une rive à l'autre, donc il y aura de la communication, il y aura des gens qui traverseront à pied, des gens qui vont traverser en vélo, donc si on parle de planification c'est à ce moment-là qu'il faut prévoir ces choses-là.

1105 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Vous nous parlez dans votre rapport d'une étude que vous avez menée pour la CMM, vous identifiez les axes prioritaires, et vous en mentionnez un sans le mentionner vous dites «*un axe important dans l'est de la métropole a été identifié à l'ouest de l'axe de l'autoroute 19*»?

1110 **M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :**

1115 C'est un peu ce qu'on décrit en fait à travers les quartiers habités d'Auteuil et Vimont, donc il y a un axe qui est identifié dans ce secteur-là.

1120 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Où se situerait-il, est-ce que c'est l'axe des Laurentides ou c'est un axe...

1125 **M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :**

C'est un axe qui traverse les quartiers, ce n'est pas sur le boulevard des Laurentides, non, non, non.

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

C'est sur les boulevards existants?

1135 **M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :**

C'est sur des emprises existantes, c'est des emprises publiques qui existent dans ce corridor-là.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

C'est localisé sur un plan déjà?

1140

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

C'est localisé sur les plans que la CMM a entre ses mains.

1145

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Entre ses mains. Donc le CMM, c'était votre client sur ça.

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

1150

Le CMM était client.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1155

Donc on peut le demander au CMM.

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

1160

Vous pouvez le demander au client.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1165

Parfait. Merci. Et pour créer une piste cyclable sécuritaire, ça prend une largeur de combien?

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

1170

En général on parle de 3 mètres. Ça, c'est vélo, alors quand on parle de sentiers polyvalents ça peut être un peu plus large donc... ça varie toujours avec le contexte, l'environnement, mais en général c'est autour de ça.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1175

C'est autour de 3 mètres. Ça peut être partagé piéton-vélo, ou s'il faut augmenter à ce moment-là...

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

Il faut augmenter un peu, oui.

1180

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

C'est bon. Un dernier point peut-être. Vous parlez d'une formule hybride de boulevard urbain, un peu comme vos prédécesseurs aussi, vous pouvez développer un peu sur comment vous imaginez ce boulevard urbain?

1185

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

Je pense que ça été expliqué assez bien avec les gens de Projet Montréal, ça va surement être expliqué avec d'autres présentations. Nous, dans le fond on se, on pense que c'est une formule qui rallierait plus de gens et qui ferait en sorte qu'on aurait probablement des impacts un peu moindres du côté de Montréal, des vitesses moins élevées, donc et avec évidemment une priorité au transport en commun, alors c'est l'idée qu'on amène avec ça.

1190

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

C'est ça l'essentiel.

1195

M. JEAN-FRANÇOIS PRONOVOST :

Oui.

1200

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Parfait. Merci.

1205

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Merci, Monsieur Pronovost. Maintenant monsieur Pasquale Lo Mascolo.

1210

M. PASQUALE LO MASCOLO :

Bonsoir, Madame la présidente. Bonsoir, Monsieur le commissaire. Merci de m'accueillir. Je serai assez bref.

1215

Je m'appelle Pasquale Lo Mascolo je suis ici ce soir à titre de citoyen préoccupé par ce projet. D'abord j'aimerais remercier le BAPE, comme l'on fait mes prédécesseurs, d'avoir tenu une d'audience ici à Montréal puisque le sujet est une question, le sujet en question, pardon, de portée métropolitaine et aura de graves conséquences pour la Ville de Montréal.

1220

J'ai déposé un mémoire que je résumerai par une question très simple que je vais lire, sinon je vais l'oublier.

1225

Alors que les municipalités et sociétés de transport en commun priorisent la mise à niveau des infrastructures de transport existantes et l'investissement massif dans le transport en commun comment le ministère des transports peut-il justifier le prolongement de l'autoroute 19 à Laval et à Bois-des-Filion?

1230

Mon mémoire est divisé en trois parties, d'abord je souligne l'incohérence de ce projet au niveau des finances publiques du Québec ainsi qu'au niveau du déficit d'entretien des infrastructures existantes. Ensuite j'analyse le volet transport collectif du projet afin de démontrer que le MTQ pour l'instant, je souligne, ne souhaite aucunement encourager un transport modal vers le transport en commun. Enfin, je résume les avantages économiques que représente l'investissement dans le transport en commun pour l'économie québécoise.

1235

Ce soir, je miserai sur les deux premiers points.

1240

D'abord, parlons finances publiques. Je vais m'y attarder parce que je considère que c'est la plus grande faille de ce projet. En premier lieu, le prolongement de l'autoroute 19 à Laval et à Bois-des-Filion ne figure dans aucun document budgétaire du gouvernement du Québec. Le gouvernement s'est doté, en 2013, d'une planification à long terme, le Plan québécois des infrastructures, donc le PQI, qui est étalé sur 10 ans, donc on voit à long terme. Il prévoit des investissements assez importants : on parle de 20 G \$ en transport routier, 7,6 G\$ en transport collectif. Le document contient également une longue liste de projets en cours en planification à l'étude, et j'aimerais insister sur le fait que le projet de l'autoroute 19 ne figure aucunement dans cette planification 'déquennale'. Donc, aucunement, que ce soit en planification, à l'étude ou en cours.

1245

1250

Maintenant combien coutera ce projet? D'après les estimations fournies par la MTQ lors de la première partie des audiences du BAPE, le prolongement de l'autoroute 19 sur à peine 8 kilomètres coûterait au moins 600 M\$. Je rappellerais que le gouvernement du Québec avait annoncé ce projet en 2010 au coût de 300 M\$, donc le projet a doublé en à peine quatre ans, avant même qu'il soit lancé.

1255

Alors que le gouvernement du Québec est en mode compression et peine à trouver de l'argent nécessaire pour entretenir ses infrastructures existantes, le MTQ s'apprête à créer une nouvelle infrastructure dispendieuse. Dans le contexte actuel, il est impossible, à mon avis, de justifier une dépense de 600 M\$ - il faut le répéter, c'est un énorme chiffre - dans une nouvelle infrastructure autoroutière.

1260

Oui, le PQI semble prévoir beaucoup d'argent avec 7,6 G \$ pour le transport collectif, c'est des chiffres assez faramineux, sauf que de ce montant, on parle exclusivement du volet transport collectif, plus de la moitié est déjà affecté pour des projets en cours de réalisation. Il ne reste donc que 3,5 G \$ pour le maintien des actifs et pour le développement de nouveaux projets.

1265

J'aimerais qu'on retienne le chiffre de 3,5 G \$, je vais y revenir dans un petit instant. Alors c'est difficile d'imaginer comment on financera tous les projets de transport en commun avec ce maigre 3,5 G \$

1270

Maintenant qu'en pense les villes de la grande région métropolitaine de Montréal? C'est important, les villes sont les partenaires, justement dans le cadre du plan métropolitain d'aménagement et développement, le PMAD, auquel on a fait référence plus tôt, la CMM, donc les villes de la région métropolitaine ont dressé une longue liste de projets nécessaires pour rencontrer les objectifs de densification et d'augmentation de l'apport modal du transport en commun. La compilation de la CMM met de l'avant près de 23 G \$ en projet de transport collectif que ce soit pour le maintien des infrastructures existantes ou pour le développement de nouveaux services.

1275

1280

Et on parle uniquement des sommes nécessaires pour la région de Montréal, on ne parle même pas à l'extérieur de Montréal où les besoins sont énormes également. On est donc loin du 3,5 G \$ qui est prévu dans les plans du gouvernement.

1285

D'ailleurs, en 2012, la CMM a réitéré sa demande au gouvernement du Québec de prioriser la rénovation des infrastructures existantes avant d'investir dans de nouvelles infrastructures coûteuses. C'était d'ailleurs une des grandes recommandations qui émergeait d'une consultation publique qui visait à trouver du financement justement pour le transport en commun.

1290

Avec de tels besoins faramineux, 23 G \$, il est inconcevable, il est injustifiable que le gouvernement du Québec puisse autoriser une dépense si importante pour construire une nouvelle autoroute dans la région métropolitaine de Montréal.

Je vais peut-être m'attarder une petite minute sur le volet transport collectif du projet que j'ai analysé avec tous les documents déposés par le promoteur, donc le MTQ.

1295 Le projet du MTQ propose l'aménagement de voies réservées au transport collectif mais donne très peu de détails quant aux services d'autobus. A court terme, on a entendu le chiffre ce soir, les voies réservées pourraient déplacer 1 200 usagers à l'heure de pointe du matin et à long terme, horizon une quinzaine d'années on parlerait de 2 000.

1300 Dans l'étude d'impacts, on apprend que les voies réservées, le volet voies réservées du projet coûterait environ 64 M \$ pour déplacer ces 1 200 passagers. À titre de comparaison - les chiffres, c'est un peu flou - donc à titre de comparaison, le système rapide par bus qui est
1305 présentement en planification sur le boulevard Pie IX à Montréal et à Laval, donc un projet de portée métropolitaine, coûterait environ 400 M \$ pour 70 000 passagers par jour. Si on fait un calcul rapide, pour chaque million de dollars investi, le projet Pie IX permettrait de déplacer 10 fois plus de passagers que celui de l'autoroute 19. Projet Pie IX qui est à peine, à moins de deux kilomètres de l'autoroute 19.

1310 Le MTQ est pourtant le promoteur de ces deux projets, et donc est conscient que son projet d'autoroute 19 n'est pas parmi les plus rentables qu'il a présentement sur sa table à dessin mais persiste à aller de l'avant.

1315 Ensuite, toujours parlant de transport collectif, il y a une question qui me tracasse depuis un petit bout en lisant l'étude d'impacts : comment les autobus se rendront-ils au métro? Le projet prévoit des voies réservées qui prendront fin tout juste au nord de l'autoroute 440 à Laval, c'est-à-dire à environ 8 kilomètres de la station métro la plus près.

1320 Le MTQ a donc planifié un projet incomplet qui n'encouragera pas les citoyens à délaisser leur voiture et emprunter le transport collectif de la Rive-Nord jusqu'à Montréal. Pire encore, la Société de transport de Laval, toujours dans l'étude d'impacts du MTQ, a avoué ne pas être intéressée à utiliser les voies réservées prévues dans le prolongement de l'autoroute 19.

1325 Tous ces constats démontrent clairement que le MTQ ne souhaite pas réellement favoriser le transport collectif mais recherche à justifier son projet d'autoroute avec des propositions incomplètes et inefficaces.

1330 Enfin, un petit mot sur les retombés économiques du transport en commun. La chambre de commerce du Montréal métropolitain évalue que pour le même montant, un investissement en transport en commun crée 2,8 fois plus d'emplois au Québec et 2,6 plus de valeur ajoutée à l'économie québécoise qu'un investissement équivalent en transport automobile, et c'est sans parler du déficit commercial du Québec qui se creuse année après année à cause de nos importations de pétrole et de produits liés à l'automobile.

1335 Bref, j'en arrive déjà à ma conclusion. Cinq points que j'aimerais qu'on retienne de ma
présentation. Parce qu'il existe un déficit d'entretien de plusieurs milliards de dollars dans nos
1340 infrastructures de transport; parce que les municipalités de la région métropolitaine priorisent des
investissements massifs en transport en commun; parce que le prolongement de l'autoroute 19 ne
figure dans aucun plan du gouvernement du Québec; parce que le prolongement de l'autoroute 19
coûtera plus de 600 M \$ en fonds publics; parce que le tracé sélectionné par le MTQ pour les voies
réservées est incomplet et ne vise pas un transfert modal, je recommande fortement au BAPE de
1345 rejeter le projet du prolongement de l'autoroute 19 du ministère des Transports et de demander au
gouvernement d'investir les sommes prévues pour ce projet dans la réfection des infrastructures de
transport existantes ainsi que dans le développement de nouveaux services de transport en
commun.

1345 Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1350 Alors je vous remercie.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1355 Merci pour votre présentation. je vais y aller juste avec un premier point d'éclaircissement
information. Vous savez, le BAPE n'a pas le pouvoir de rejeter des projets. Son rôle est d'écouter,
formuler des avis, de constater et de faire état de son analyse au ministre du Développement
durable, de l'Environnement et de Lutte contre les changements climatiques, ça revient au Conseil
des ministres de prendre la décision.

M. PASQUALE LO MASCOLO :

1360 Effectivement, mais le BAPE peut émettre des commentaires, des orientations en disant que
c'est peut-être pas le meilleur projet qui existe. On l'a déjà vu.

M. PIERRE ANDRÉ commissaire :

1365 Il peut faire un certain nombre d'orientations. Mais il n'a pas le pouvoir de rejeter un projet.
En fait, votre mémoire est très clair. j'ai une toute petite question que nous nous sommes posé à la
page 9 de votre mémoire, là où vous parlez du déficit commercial du Québec. Dans le premier
paragraphe de votre déficit commercial du Québec, vous avez une phrase qui dit «*les produits*
1370 *reliés à l'utilisation de l'automobile au Québec représente plus du quart des importations du*
Québec».

1375 Dans le paragraphe suivant, vous dites que «*les importations de pétrole brut de voitures particulières d'essence à moteur, de camions légers, fourgonnettes et VUS représentent près du tiers des importations*», on se demandait ou était la différence entre le quart et le tiers, c'est vraiment un éclaircissement très minime, c'est juste qu'on avait cette question.

M. PASQUALE LO MASCOLO :

1380 C'est essentiellement, j'inclus moins de choses dans le quart que le tiers. Et quand j'ai élargi...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1385 Non, ça, j'en suis certain.

M. PASQUALE LO MASCOLO :

1390 Excusez, je me suis pas rendu compte quand c'est sorti. Effectivement quand je regardais au début c'est pétrole ensuite pétrole automobile on arrivait au quart et quand on élargit et inclut essence à moteur tous les produits reliés, les camions, les fourgonnettes, les VUS qui ne sont pas toujours dans la même catégorie d'automobile selon l'Institut de la Statistique du Québec, il semble les répertorier différemment.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1395 C'est très clair. Merci beaucoup.

M. PASQUALE LO MASCOLO :

1400 Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1405 On vous remercie.

M. PASQUALE LO MASCOLO :

Merci.

1410 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Avant de faire une pause nous allons entendre monsieur Gilles Boulay.

1415 **M. GILLES BOULAY :**

Bonsoir, Madame la présidente.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1420 Bonsoir.

M. GILLES BOULAY :

1425 Monsieur le commissaire. Mon nom est Gilles Boulay, j'habite le Sault-au-Récollet depuis 38 ans, donc je m'exprime ici ce soir en titre de citoyen comment dirais-je... questionné par ce nouvel aménagement du MTQ.

1430 Je faire rappel un bref rappel historique de l'emplacement où j'habite depuis 38 ans. Le Sault-au-Récollet prend ses origines au 17^e siècle. Ça été aussi l'emplacement où on a commencé à faire pratiquement du développement industriel avec le développement des moulins, aussi au début 20^e siècle, l'implantation de la centrale hydroélectrique de Rivière des Prairies. Après ça, ce sont développés les villages d'Ahuntsic, Bordeaux, Cartierville.

1435 Maintenant le site internet de l'arrondissement d'Ahuntsic décrit un peu notre emplacement géographique comme un lieu de passage obligatoire des banlieusards de la Rive-Nord vers le centre-ville. On retrouve 5 points enjambant la rivière des Prairies, de grands axes routiers, 3 stations de métro et des gares de train de banlieue.

1440 En 1991, le Sault-au-Récollet a été constitué en site du patrimoine. La qualité architecturale du quartier a été reconnue à maintes reprises et a fait l'objet de nombreuses publications de la Ville de Montréal et d'Héritage Montréal notamment.

1445 Autres caractéristiques du quartier. Il renferme aussi le Parc nature de l'île de la Visitation, un parc nature de la Ville de Montréal carrément implanté en milieu urbain, qui est un milieu densément construit. Selon les chiffres de la Ville, ce seul parc a attiré, en 2003, je n'ai pas les derniers chiffres, un million et demi de visiteurs.

Le nord de Montréal entre les ponts Cartierville et Pie IX est donc une zone qui subit la pression du trafic de transit de toute la couronne nord. Les banlieusards, tous les matins et les soirs,

1450 mettent le quartier à rude épreuve. La section entre les ponts Papineau et Pie IX est particulièrement fragile car ces deux ponts sont la porte d'entrée des deux autoroutes, la 19 et la 25, qui drainent les banlieusards de Laval, de Lorraine, de Terrebonne et de Mascouche.

1455 Souvent, dans le passé, les actions des élus municipaux favorisaient les banlieusards au détriment des habitants de Montréal en facilitant le plus possible la fluidité du trafic de transit. Ce qui a été une des causes de l'exode vers la banlieue et la baisse de l'évaluation vers les années 70-80. Aujourd'hui je pense que tous reconnaissent que ce fut une grave erreur que de relier directement sans transition une autoroute, la A19, à une rue, une avenue résidentielle bordée de maisons unifamiliales.

1460 Les abords de l'Église de la Visitation ont aussi été grandement amochés. Une église qui est reconnue comme un joyau du patrimoine architectural du Québec. A la suite de nombreux accidents sur le boulevard Gouin, je parle des années '70, j'y étais, l'administration municipale a mis fin à la circulation à double sens et a décrété des sens uniques. Au début vers l'Est, puis par la suite vers l'ouest. Il y a eu des aménagements, toutefois la situation ne s'est pas vraiment améliorée avant
1465 d'avoir établi à la fin des années '80 des sens uniques alternés que nous connaissons aujourd'hui et qui ont déjà été aménagés maintenant dans d'autres rues du quartier.

1470 Cette amélioration était audacieuse à l'époque et d'ailleurs a été reprise par le maire Fernandez, je ne me souviens plus du quartier...- le Plateau, a permis une revitalisation graduelle du quartier qui avait été laissé à l'abandon. Ces mesures ont été améliorées au cours des années '90.

1475 C'est l'intervention des citoyens, à l'époque, il y avait pas vraiment d'organismes, qui a amené l'aménagement aussi du Parc nature de l'île de la Visitation, qui, rappelons-le, était à l'époque désigné comme futur site de l'usine d'épuration de la communauté urbaine de Montréal.

1480 Le quartier demeure très fragile car la population des banlieues augmente constamment depuis la construction du pont Athanasse- David sur la rivière des Mille Îles et la prolongation de l'autoroute 19, le trafic de transit a considérablement augmenté dans le secteur. Les chiffres que je vous donne, c'en n'est pas vraiment... c'est vraiment empirique, je n'ai pas d'études à vous proposer sauf celle du MTQ.

1485 Je pense ce qu'il faut c'est vraiment réussir à canaliser et civiliser le trafic des transits. Les autoroutes et les ponts qui débouchent dans notre quartier sont là pour rester, je le sais, je ne pense pas qu'on ferme le pont Papineau-Leblanc. Ce n'est pas un souhait, c'est une constatation. La population des banlieues ira toujours croissante. Donc il est essentiel de canaliser et de civiliser le trafic des transits pour assurer un milieu de qualité.

1490 Malheureusement, la circulation automobile est un puissant moteur de détérioration de tout quartier. Parce qu'elle entraîne la désaffectation des résidents en raison de la pollution sonore et visuelle, de l'abattage des arbres riverains ainsi que des dangers évidents pour la sécurité des piétons.

1495 Le flot automobile a été canalisé vers les artères les plus importantes, en particulier le boulevard Henri-Bourassa. Mais les petites rues et le boulevard Gouin près des entrées du pont Papineau-Leblanc sont devenues pour les automobilistes de transit des raccourcis et c'est des bretelles d'accès. Il s'agit de se mettre au coin de la petite rue Séguin et Henri-Bourassa le soir pour pouvoir constater le débit. Le point d'entrée de l'autoroute 19 doit être autre chose qu'un échangeur autoroutier.

1500 Autant l'intersection de l'avenue du Parc et de l'avenue des Pins a été repensée et configurée il y a quelques années, autant l'intersection Papineau/Henri-Bourassa doit être modifiée afin de répondre aux exigences de sécurité et de qualité. Ne me demandez pas comment, je ne suis pas ingénieur et je n'ai pas envie de faire leur travail mais j'aimerais ça qu'ils nous présentent quelque chose qui a de l'allure.

1510 Une des tendances des différents intervenants, et on le constate ce soir malgré les promesses contraires et les vœux pieux, c'est de travailler en silo. Je ne veux pas revenir sur le passé mais madame Thuillier disait tout à l'heure que les problèmes que l'arrondissement peut avoir avec la Ville-centre, alors imaginez-le maintenant avec le MTQ, la CMM et tout le reste.

1515 Il suffit de constater les approches différentes dans le cas du nouveau pont Champlain et les effets dévastateurs que cela aura sur l'ensemble du réseau autoroutier de la grande région de Montréal. La compréhension et la gestion de la circulation automobile relèvent de systèmes dynamiques où très souvent les petites choses génèrent les plus grands effets. Le froissement d'une aile de voiture à l'intersection Papineau/Henri-Bourassa pourrait créer une congestion monstre dépendant de l'heure de la journée évidemment.

1520 En conclusion et en tenant compte de ces considérations, je soumetts respectueusement que le permis de parachèvement, là j'ai compris que vous ne pouvez le faire, que vous recommandiez qu'il ne le soit pas, ne soit pas accordé au MTQ, tant et aussi longtemps qu'une approche métropolitaine de la gestion du transport par les différents acteurs n'aura pas été mise en place.

1525 Je vous remercie.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1530 Merci, Monsieur Boulay. Selon votre expérience et votre vécu, le trafic de transit, est-ce qu'il a augmenté de 10% ? 50% ? 200% ?

M. GILLES BOULAY :

1535 Il a augmenté puisque que le volume de voitures a augmenté, c'est certain qu'il a augmenté. Dans mon secteur, je ne me plains pas trop parce qu'il y a eu, les gens se sont pris en main et ont réglé le problème en mettant des sens uniques alternés, ça été radical. Ce, je sais il y a quelques années il y a eu des consultations de la Ville-centre pour mettre en place différents aménagements pour juguler le trafic de transit et puis l'orienter vers les grandes artères telles Papineau, Christophe-
1540 Colomb, Henri-Bourassa, il y a eu des gens qui ont proposé différents modèles, mais encore là pour régler un problème métropolitain, ou... enfin créé par une infrastructure du Québec c'est encore Montréal qui a la facture et qui doit trouver les moyens puis les solutions.

1545 Vous dire qu'il y en a plus, oui, il y en a plus mais je ne pourrais pas vous le chiffrer.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1550 O.K. Alors on vous remercie beaucoup pour votre témoignage.

M. GILLES BOULAY :

 Bienvenue. Merci.

1555 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

 Alors nous allons faire une pause de 15 minutes, nous revenons dans la salle ici à 9 heure moins cinq.

1560

SÉANCE SUSPENDUE QUELQUES MINUTES

1565

REPRISE DE LA SÉANCE

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1570

Alors nous allons poursuivre, et j'en profite pour dire bonsoir aux internautes qui nous écoutent ce soir par Web. J'appelle le Parti Vrai Changement pour Montréal représenté par madame Lorraine Pagé et monsieur Alexandre Lambert.

1575

Mme LORRAINE PAGÉ :

Bonsoir, Madame la présidente, Monsieur le commissaire. Alors je ne suis pas accompagnée par monsieur Alexandre Lambert mais par monsieur Carl Carbonneau, qui est urbaniste et qui est le rédacteur principal de notre mémoire que nous allons présenter aujourd'hui.

1580

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Nous allons faire les rectifications

1585

Mme LORRAINE PAGÉ :

Parfait. Je vous remercie infiniment. Alors je ne lirai pas notre mémoire, ça serait trop fastidieux vous l'avez eu à l'avance de toute façon. Donc je vais me permettre de faire une présentation en survol.

1590

Je veux commencer en vous remerciant pour la tenue de cette audience publique à Montréal dans l'arrondissement d'Achats-Cartierville qui est particulièrement touché par le prolongement de l'autoroute 19 et principalement les résidents et les résidentes des districts Sault-au-Récollet et Saint-Sulpice qui sont traversés par l'avenue Papineau.

1595

Je me contenterai donc de rappeler quelques grands axes de notre mémoire et nous pourrons par la suite répondre à vos questions et échanger sur les orientations que nous mettons de l'avant.

1600

La conception dans les années 60 supposait la création d'un axe autoroutier qui aurait à terme le boulevard Taschereau à Longueuil via le pont Jacques-Cartier à l'autoroute 50 alors prévue pour relier la région de Lanaudière à celle de la capitale fédérale via les basses Laurentides et l'aéroport de Montréal. Ce projet aura déchiré le tissu urbain et il est, heureusement pour nous, resté en grande partie à l'état de projet. Mais une portion de l'autoroute 19 a été réalisée et a constitué dès le départ un problème majeur avec son point de chute en plein quartier résidentiel.

1605

1610 Son prolongement loin de régler le problème déjà existant ne peut que l'amplifier. Pour illustrer l'ampleur des difficultés vécues dans l'arrondissement Ahuntsic-Cartierville je vais citer le maire de Bois-des-Filion qui, cette semaine, insistait sur la nécessité de construire l'autoroute car 650 autos empruntent la 335, ce qui cause de nombreux problèmes. Aujourd'hui 62 000 autos empruntent la rue Papineau et les rues avoisinantes via le pont Papineau.

1615 Il est impensable que ce nombre augmente même légèrement tellement le problème est important. Or, nous savons que les derniers chiffres du ministère des Transport laissent prévoir une augmentation d'environ 200 autos à l'heure. C'est déjà trop quand on regarde la situation actuelle.

Pour nous, il est indéniable que le projet soumis à la consultation représentera un incitatif à l'utilisation de l'automobile ce qui amènera nécessairement plus d'autos dans notre arrondissement.

1620 Le projet soumis ne pourra que renforcer la dépendance à l'automobile. Cette vision du développement de la région métropolitaine n'est pas conciliable avec une vision de développement durable. Le projet présenté reflète une vision du milieu du 20^e siècle et non pas du 21^e siècle.

1625 Le projet soumis est inconciliable avec la vague de compressions budgétaires auxquelles la population québécoise sera soumise. Comment justifier une dépense de plus de 500 M \$ pour un tronçon de 8 kilomètres et un flot automobile estimé de 6 000 véhicules alors que le transport en commun est sous estimé et sous financé.

1630 Nous savons pourtant que c'est le transport en commun qui apportera de réelles solutions à la pollution, à la fluidité des déplacements, à la congestion sur les routes et dans nos rues. Les villes qui l'ont compris et qui ont mis en œuvre les décisions qui en découlent connaissent un développement social et économique optimal. Citons par exemple la ville de Strasbourg en France.

1635 Les voies réservées proposées dans le projet constituent un projet limité mal articulé dont la conception mériterait d'être réévaluée, par exemple le fait de placer les voies dédiées au centre de l'emprise, on en restreint nécessairement l'accès à elles.

1640 Nous reconnaissons par ailleurs que la route 335 est saturée. Mais la voie privilégiée c'est sa transformation en boulevard urbain sur lequel il faudrait prévoir une voie réservée au transport en commun dans chaque sens, ce qui permettrait de répondre aux besoins de la population de ce secteur tout en diminuant grandement les coûts du projet et d'autre part qui nous permettrait d'améliorer l'offre du transport en commun dans une perspective de développement durable.

1645 Puisque de l'avis même du ministère des Transports une autoroute où on réserve deux voies dans chaque sens pour l'automobile serait suffisant pour répondre aux besoins. Il faudrait dès maintenant prévoir une voie réservée sur l'emprise actuelle de l'autoroute 19, diminuer le nombre de

voies pour le transport automobile sur le pont Papineau et y aménager des voies réservées pour le transport collectif. Il est plus que temps de s'attaquer à la congestion sur le pont Papineau qui nous le rappelons est le plus achalandé des ponts reliant la Rive-Nord à l'Île de Montréal.

1650

Nous devons impérativement développer une vision intégrée et régionale du transport en commun. La voie réservée sur le nouveau boulevard urbain pourrait permettre de rabattre des autobus vers les stations de métro situées à Laval, ce qui rendra nécessaire un financement accru pour développer l'offre de services dans le métro, les wagons en provenance de Laval étant déjà remplis à pleine capacité quand ils arrivent à la station Henri-Bourassa. La voie réservée sur le pont Papineau pourrait permettre de rejoindre le SRB prévu sur Henri-Bourassa ou de rabattre des autobus vers les stations Crémazie ou de Castelnau par exemple sur la ligne bleue.

1655

De plus le SRB sur Pie IX, qui finira bien par voir le jour, complètera l'offre de transport en commun pour les personnes résidant sur la Rive-Nord et qui se rendent à Montréal. Voilà ce qu'on appelle une vision d'avenir et un plan intégré de circulation des personnes via le transport en commun.

1660

Alors nous pensons que c'est ainsi qu'il faut rendre effectif le transport en commun. Nous pensons que c'est ainsi qu'il faut penser la mobilité des personnes au 21^e siècle.

1665

Je vous remercie.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1670

Merci, Madame Pagé. Alors, on aurait quelques questions à vous poser.

Mme LORRAINE PAGÉ :

1675

Je vous en prie

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Vous mentionnez dans votre mémoire que la nouvelle infrastructure proposée, l'autoroute 19 sera saturée rapidement, selon vous dans combien d'années et puis quelles nouvelles solutions ou autres solutions pourraient être apportées pour empêcher cette saturation ?

1680

Mme LORRAINE PAGÉ :

Alors vous savez c'est le principe de la saucisse *Hygrade* : Plus on en mange, plus elle est fraîche, plus elle est fraîche, plus on en mange. Alors plus il y a des autoroutes plus il y a des autos

1685

1690 dessus. Quand on développe une autoroute il y a des autos qui arrivent, au bout d'un certain temps on fait face à une saturation, et si on applique la médecine qui est présentement préconisée, bien, dans 10 ans on viendra nous expliquer qu'il faudrait aller plus loin que Bois-des-Filion pour face à la congestion.

1695 La seule façon de régler ce problème là c'est de prévoir une offre de transport en commun alternatif, attractif, qui permettra justement de ne pas tomber dans ce piège de la saturation qui revient par tranche, par épisode, par période de temps, sur 5 ans, sur 7 ans, sur 10 ans. Il y a des variables qu'on ne contrôle pas, comment le secteur immobilier se développera, comment le secteur industriel se développera, quelle sera l'évolution des coûts des maisons, est-ce sera plus attractif d'aller plus loin, ce sont des variables que l'on ne peut pas contrôler, mais ce qu'on sait, l'observation qu'on peut faire quand il y a des développements d'autoroute, c'est que ça entraîne plus d'automobiles et ça amène à terme à d'autres problèmes de congestion qui amènent à prolonger l'autoroute encore plus loin.

1700 Alors nous croyons que c'est une voie dans laquelle il ne faut pas s'engager, qu'il faut au contraire repenser cela, se dire nous avons de l'argent nous allons repenser notre transport en commun, nous allons faire du transport en commun sur l'actuelle autoroute 19 et sur le pont Papineau et nous allons développer un boulevard urbain qui sera accessible pour le transport en commun, pour la piste cyclable, qui sera beaucoup moins onéreuse et qui permettra quand même de régler certains problèmes de saturation dans la région de Bois-des-Filion.

1710 Il s'agit d'avoir une vision intégrée mais d'avoir aussi en préalable un préjugé favorable au développement du transport en commun plutôt qu'au soutien au transport en auto.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1715 En ce qui concerne Ahuntsic-Cartierville, vous dites dans votre rapport que l'examen des effets du projet a été fait sur quelques dizaines de mètres seulement, selon vous, on aurait dû étudier la zone d'impact qui aurait dû être de quelle grandeur, on aurait dû aller jusqu'où ?

Mme LORRAINE PAGÉ :

1720 Facilement jusqu'à la métropolitaine. Jusqu'à l'autoroute métropolitaine. Là vous savez, c'est comme si l'autoroute s'arrête à sortie du pont mais les autos ne s'arrêtent pas à la sortie du pont : elles continuent sur une avenue qui est très difficilement praticable pour les cyclistes, qui est très difficile à traverser pour les piétons. Il y a même une partie de la rue Papineau à ce moment-ci qui a presque l'air d'une autoroute large, pas de trottoir, ainsi de suite, la Ville va reconfigurer cette partie de la rue Papineau pour justement enlever cet aspect autoroutier mais il reste que les autos ou bien

1725

empruntent Papineau ou bien encore se déversent sur les rues locales pour essayer de gagner du temps.

1730 Alors on a pris un certain nombre de mesures d'apaisement, des sens uniques, des interdictions de tourner à droite à gauche mais, malgré tout cela, nous recevons régulièrement au conseil d'arrondissement des citoyennes et des citoyens qui viennent se plaindre de la circulation de transit. Alors déjà le problème est grave, et ce qu'on entend du ministère c'est : ne vous inquiétez pas il n'y en aura pas beaucoup plus. Mais c'est parce déjà c'est un problème. C'est une conception qui n'avait pas de sens à l'origine. On ne fait pas aboutir une autoroute dans un quartier résidentiel
1735 ou il y a des écoles, des garderies, des milieux de vie, sans penser qu'il n'y aura pas d'impacts.

1740 Alors là on nous demande d'oublier qu'on vit des impacts, puis de faire un acte de foi qu'on construira une autoroute, puis qu'il n'y aura pas d'autos dessus, puis qui viendra dans notre quartier. On serait bien le seul pays au monde d'avoir une autoroute qui n'a même pas d'autos puis on sera bien le seul pays au monde à payer 600 M \$ pour 8 kilomètres d'autoroute.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1745 C'est noté.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Moi, j'aimerais vous entendre sur le boulevard urbain idéal.

1750 **Mme LORRAINE PAGÉ :**

1755 Un boulevard urbain idéal, d'abord il n'y a pas tous les échangeurs qu'on retrouve sur une autoroute. On peut contrôler avec des feux de circulation, c'est bien sur une vitesse qui est un peu plus rapide que le 30 ou 40 ou le 50 kilomètre mais ça permet quand même une circulation automobile qui n'est pas à haute vitesse comme ce qu'on trouve sur une autoroute.

1760 Pas d'échangeur, des feux de circulation, ça permet d'aménager des voies pour le transport en commun et non pas au centre de l'emprise mais de façon beaucoup plus accessible. Ça permet d'aménager aussi des voies pour les cyclistes, alors on est dans un tout autre environnement que quand on est sur une autoroute. On a qu'à se promener dans des grands boulevards urbains puis après ça aller se promener sur l'autoroute 20 puis on voit facilement la différence.

Alors, mais il faut se rappeler qu'on n'est pas sur une voie qui permet de relier des villes qui sont très éloignées les unes des autres comme lorsqu'on prend l'autoroute pour aller de Montréal à

1765 Québec. On est sur un très court corridor de Montréal à Bois-des-Filion. Il s'agit de réunir quelques municipalités entre elles sur quelques kilomètres.

1770 Il nous semble que l'approche du boulevard urbain est celle qui est adaptée à l'environnement, aux besoins de la population qui pourra répondre aux besoins des résidents puis des résidentes de Bois-des-Filion au premier titre, mais des résidents de la Rive-Nord mais qui tiendra compte de la réalité des Montréalaises et des Montréalais en même temps.

1775 Je ne sais pas si monsieur Carbonneau veut ajouter quelque chose sur la description du boulevard urbain idéal. Je lui passe mon tour de parole.

M. CARL CARBONNEAU :

1780 Vous l'avez assez bien décrit. Dans le fond, le boulevard idéal c'est non seulement un milieu de déplacements mais c'est aussi un milieu de vie, on vient ancrer des destinations on vient développer une vision un peu plus structurée de l'aménagement du territoire c'est non seulement axé sur les déplacements comme je l'ai dit mais ça va être axé aussi sur le développement économique et social. On va en faire un véritable milieu de vie qui va prendre en compte l'environnement et les gens.

1785 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Et vous savez qu'une partie de l'autoroute est en territoire agricole, ce qui est difficile de le qualifier d'urbain déjà.

1790 **Mme LORRAINE PAGÉ :**

A notre avis, nous ne sommes pas des experts du MTQ mais c'est plus conciliable un boulevard urbain avec le milieu rural qu'une autoroute avec le milieu rural.

1795 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

C'est bon. Je pense que pour moi, c'est bien, Madame la présidente.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

1800 Comment on pourrait rendre le transport en commun plus efficace?

Mme LORRAINE PAGÉ :

1805 Tout d'abord il faut qu'il soit sur des voies qui sont accessibles, en le plaçant au centre de
l'emprise ça le rend moins facilement accessible, deuxièmement il faut avoir une lecture qui permet
que les gens n'aient pas à faire plusieurs changements pour arriver à destination. Donc on peut
1810 penser par exemple des voies réservées qui permettent de se rabattre vers le métro à Laval, c'est
une solution pour une partie, mais si on étendait cette voie réservée sur l'emprise actuelle de
l'autoroute 19 et le pont Papineau là on aurait facilement un autobus qui pourrait rejoindre le SRB
Henri-Bourassa qui est prévu mais pourrait aussi permettre que ces autobus-là se rabattent sur
d'autres stations de métro, pensons à la station de métro De Castelnau qui elle se trouve sur la ligne
bleue donc une autre ligne du métro. Donc ce qu'il faut voir il ne faut pas que le transport en
1815 commun ça soit une course à obstacles. Il faut que quand quelqu'un prend le transport en commun il
se rend rapidement à destination.

Donc il faut avoir une vision intégrée. Et c'est ce qui manque. Chacun fait son petit bout, on
fait un petit bout d'autoroute puis l'autre regardera le transport en commun mais il faut voir ça dans
une vue d'ensemble, c'est comme ça qu'on est capable d'avoir une plan intégré qui rend le transport
1820 en commun optimal. Et le rendant optimal, il devient attractif pour la population et en même temps il
faut faire les choix, l'argent qu'on a, il faut le dédier d'abord à ça avant de le construire à grands frais
des portions d'autoroutes qui ne vont qu'amplifier à peine notre problème de congestion automobile.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1825 Un éclaircissement. Quand vous dites plus accessible, actuellement les pistes, les voies
réservées pour le transport en commun prévues sur la 19 sont au centre mais l'embarquement est à
Bois-des-Filion et le débarquement est à une station de métro, utilisant selon ce que nous dit, ce
que souhaiterait la Ville par exemple le boulevard des Laurentides et voies réservées. Est-ce que
1830 cette accessibilité dont vous parlez c'est une accessibilité des véhicules ou une accessibilité des
piétons qui pour avoir accès à l'autobus parce que finalement il n'y a pas besoin d'accès de piétons
on n'est pas dans la Société de transport de Laval pour l'instant.

Mme LORRAINE PAGÉ :

1835 Bien, il faut facilement se rendre à l'autobus et deuxièmement il faut qu'il y ait des arrêts
d'autobus. Alors le modèle actuel, on parle de Bois-des-Filion on s'en va à Laval. Bon. Mais
quelqu'un qui ne reste pas à Bois-des-Filion et qui reste pas à Laval, il prend son auto. Il prend son
1840 auto, mon cher Monsieur. S'il y a une autoroute, je vais vous expliquer le comportement humain : il
va prendre son auto.

1845 Alors, ce qu'il faut avec un boulevard urbain, c'est qu'on est capable d'ajouter des arrêts et si on prolonge en plus sur l'autoroute 19 actuelle et le pont Papineau, on accroît encore l'offre de services c'est-à-dire la flexibilité dont les gens ont besoin pour aller prendre l'autobus pour se rendre rapidement à leur destination.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

1850 C'est bon. Merci.

Mme LORRAINE PAGÉ :

Parfait.

1855 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

On vous remercie.

Mme LORRAINE PAGÉ :

1860 Merci.

(APPLAUDISSEMENTS)

1865 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Je m'excuse, pas de signe d'approbation, de désapprobation on veut que tout le monde soit libre d'exprimer son opinion, qu'il soit pour ou qu'il soit contre.

1870 Alors j'appelle maintenant monsieur Philippe Cousineau-Morin de Vivre en Ville.

M. PHILIPPE COUSINEAU-MORIN :

Bonsoir.

1875 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Bonsoir.

1880 **M. PHILIPPE COUSINEAU-MORIN :**

1885 Alors merci, Madame la présidente, Monsieur le commissaire, merci à la commission de nous recevoir en audience, je félicite le BAPE puis tous les ministères qui sont partie prenante pour le sérieux avec lequel ils ont pu produire les documents de consultation qu'on a pu utiliser sur le site du BAPE.

1890 Alors rapidement. Vivre en Ville est une organisation d'intérêt public qui contribue partout au Québec au développement des collectivités viables. Une collectivité viable, si je peux la définir, c'est notamment un milieu de vie qui répond aux besoins fondamentaux des résidents, qui est favorable à leur santé, qui assure leur qualité de vie. Le mode de développement d'une belle collectivité favorise l'équité, respecte la capacité des écosystèmes qui permet d'épargner les ressources naturelles, énergétiques et financières. Alors c'est sur ce dernier aspect que s'inscrit notre préoccupation environnemental dans l'actuel dossier qui est soumis au BAPE.

1895 Alors dans ma présentation je reviens sur quelques éléments qui sont élaborés dans notre mémoire, et si je devais intituler ma présentation je l'intitulerais : Où est le plan?

1900 Selon Vivre en Ville, le projet présenté ne possède pas de vision d'ensemble sur l'environnement, sur la mobilité et sur les coûts requis pour le projet. Je vais apporter trois éléments spécifiques à votre attention : la perspective métropolitaine de la mobilité ainsi que l'enjeu de la demande induite, transport; deuxièmement, la planification absente dans ces projets de transports et, troisièmement, l'analyse fiscaux/bénéfices.

1905 Alors premièrement, le Québec est fermement engagé dans la réduction des gaz à effet de serre, dans la lutte aux changements climatiques, avec l'objectif de réduire de 20% à l'horizon, il faut agir avec force dans le secteur des transports qui est le principal émetteur. Ça, vous le savez.

1910 La problématique des émissions de GES n'a pas de frontière géographique. Alors il faudrait réellement se mettre des ornières pour dire qu'un projet d'augmentation de la capacité routière n'a pas d'impact global sur cet enjeu central de l'économie du 21^e siècle qui sont la lutte aux changements climatiques. L'incidence des déplacements automobiles et les infrastructures routières est majeur dans le bilan québécois des GES.

1915 Alors en matière environnementale comme en plusieurs autres matières, la solution autoroutière est un cul de sac. Pour l'illustrer, je réitère de façon très sommaire, parce que ça été dit à plusieurs reprises ce soir, le concept d'induction de la demande dans le transport. D'abord une relation dynamique lie l'aménagement du territoire et le mode de transport privilégié par la population.

1920

L'urbanisation étalée augmente les distances à parcourir, ce qui provoque une utilisation massive de l'automobile. L'augmentation de la circulation automobile cause alors une congestion de plus en plus importante à laquelle les gouvernements répondent en développant des réseaux routiers et autoroutiers tentaculaires qui desservent les zones périphériques toujours plus éloignées.

1925

C'est ici que le cercle vicieux s'enclenche. Car en augmentant la capacité autoroutière dans le but de diminuer la congestion, on obtient l'effet inverse de celui escompté. Profitant des voies rapides qui réduisent le temps de déplacement, les ménages s'installent dans des secteurs plus éloignés. En transport, il y a dans la plupart des cas augmentation de la demande lorsqu'il y a augmentation de l'offre.

1930

Pour illustrer, la congestion a besoin de l'autoroute pour exister, plus il y a d'autoroutes plus il y a de congestions avec les impacts connus sur les GES. Alors je retiens donc de ce premier élément, qui est plus détaillé dans notre mémoire, que le projet présenté manque de planification et de vision d'ensemble sur la mobilité, il est surdimensionné et incohérent, non prioritaire. Il faut rejeter le projet.

1935

Donc ce n'est dans la capacité du BAPE de rejeter le projet, alors j'entrerai dans mon deuxième point qui est : Où est le plan? Le BAPE pourrait recommander au MTQ qu'il arrime ses projets de mobilité notamment au Plan métropolitain d'aménagement et de développement, le PMAD, et dresse la liste des priorités. Je pense qu'un tel exercice nous épargnerait la situation actuelle où les citoyens sont appelés à se prononcer à la pièce sur les projets sans connaître le calendrier transport, si je peux l'appeler ainsi, du gouvernement ou sans connaître la vision à moyen terme dans nos projets de mobilité métropolitaine. Il s'agit bien ici de l'enjeu de mobilité qui est à l'échelle de la métropole.

1940

1945

Le PMAD, donc entériné en 2012, formule notamment des objectifs de croissance dirigés vers les aires d'accès au transport collectif et l'augmentation de l'apport modal vers les transports collectifs. Avant de présenter un projet à la population le MTQ devrait rendre public son arrimage des projets de mobilité de la métropole avec le PMAD.

1950

Un plan donc, mais aussi une programmation, pas une liste d'épiceries. Parce qu'actuellement c'est ce qu'on voit à plusieurs endroits, plusieurs, que ce soit dans les plans territoriaux de mobilité durable, même au PMAD en fait on voit une liste d'épiceries mais la programmation n'est pas claire.

1955

Parlant d'arrimage et de planification, il y a cinq ans le vérificateur général du Québec recommandait au ministère des Transports de tenir d'avantage compte dans la planification des transports des orientations étatiques en matière d'aménagement du territoire, et ça c'est un

1960 arrimage qui tarde toujours à se matérialiser, on ne le perçoit pas plus cinq ans après cette conclusion du vérificateur général.

1965 Dernier élément d'arrimage, et non le moindre, le projet d'augmentation de la capacité routière ne cadre tout simplement pas avec les axes d'intervention du Plan stratégique en cours du ministère des Transports. Ça, je vous avoue que je suis tombé en bas de ma chaise quand j'ai vu que même dans la planification du promoteur, je n'arrive pas à voir ou cadre le projet. En fait, je me questionne beaucoup sur la capacité, pas la capacité, mais sur la légitimité du MTQ d'intervenir sur un axe ou on parle de déplacement de navettage alors que ce n'est pas la fonction première de déplacement ou à vocation économique que le MTQ doit proposer à la population.

1970 Où est le plan? Donc, c'est la question que nous posons pour pouvoir juger un projet d'une telle ampleur dans la métropole. Et qui dit plan dit scénario de dépenses et analyse coûts – bénéfiques, mon troisième point.

1975 Alors je ne reviens pas sur la question de la priorité de 600 M \$, il y a plusieurs personnes qui en ont parlé, mais je réitère quand même qu'il n'est pas très sérieux, en 2014, de pouvoir juger d'un projet qui ne présente ni analyse de la valeur des investissements demandés, ni scénario de financement. Encore moins dans le contexte des finances publiques actuelles et de l'exercice de restrictions. Alors ça été évoqué un peu plus tôt. Je rentre dans l'explication de ce qui est pour nous le deux poids deux mesures dans le financement des réseaux de transport.

1980 Pour Vivre en Ville, il est clair que le financement à 100% de la construction, de l'entretien, de la rénovation du réseau routier stimule l'étalement urbain et induit un deux poids deux mesures dans les réseaux de transport entre le transport collectif transport routier. Il incite les municipalités à demander le beurre et l'argent du beurre pour obtenir des investissements en transport qui offrent des retombées dont elles ne partagent pas les risques de l'investissement.

1990 Pour illustrer cette soif municipale, je vais vous citer un citoyen de Terrebonne lors d'une consultation tenue en 2012 sur le projet de développement domiciliaire Urbanova. Alors je cite : *«Lorsque j'ai fait remarquer la congestion sur la côte de Terrebonne, la route 344, aux dirigeants de la Ville de Terrebonne présents le 15 octobre, on m'a répondu je vous le jure lorsque le ministère des Transports constatera que le trafic est insupportable il n'aura pas le choix que d'ouvrir une autre voie d'accès dans les trois à cinq ans.»*

1995 C'est donc une illustration de la dépendance des municipalités à l'entretien du réseau routier donc à la facilité de demander quelque chose pour lequel on ne gère pas les risques.

Lorsqu'une ville crée un développement résidentiel à proximité d'une autoroute, c'est possiblement le cas dans le dossier qui nous occupe, tout sera en effet à la charge de l'état,

2000 construction, entretien, déneigement éventuel, élargissement ultérieure de l'autoroute. Au contraire si elle choisit le transport collectif, la municipalité assumera plutôt une part importante des coûts de transport de ses habitants.

2005 Dans le cas de la 19, tous les Québécois devraient-ils payer la facture sans poser de questions financières et sans connaître les coûts à long terme? Il est grand temps d'ouvrir une réflexion sur le partage des coûts du réseau routier supérieur notamment avec les municipalités.

2010 Notre recommandation est donc à l'effet que le MTQ adopte une approche d'internalisation des coûts sans les bénéficiaires du réseau routier supérieur, dont les municipalités. Je note par ailleurs que le PMAD présentait les coûts des projets de transport collectif, ils étaient tous illustrés on l'a dit plus tôt, mais même si cela avait été demandé à l'époque, les coûts du, la liste d'épiceries du réseau routier n'était pas disponible.

2015 Une autre preuve du traitement *fast track*, si vous me permettez l'anglicisme, des projets routiers versus tous les écueils et les difficultés dans les projets de transport collectif.

2020 En conclusion. Le projet de la 19 n'est pas prioritaire et il est nécessaire d'avoir un plan d'ensemble de la mobilité métropolitaine et les scénarios de partage des coûts avant de pouvoir se prononcer sur les projets d'augmentation de la capacité routière. L'état de nos finances publiques, si c'est le public qui doit payer le projet, ne nous permet pas de nous tromper de priorité.

Alors je reste disponible. Je n'ai pas abordé la question des voies réservées j'aurais peut-être des éléments, compléments d'informations à ce qui a été discuté plus tôt.

2025 Je vous remercie de votre attention. Si vous avez des questions.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Une question : Comment on sort du cercle vicieux?

2030 **M. PHILIPPE COUSINEAU-MORIN :**

2035 Alors on sort du cercle vicieux, on n'en sortira pas demain matin. Je vais devoir vous l'avouer. On sort du cercle vicieux en, d'une première des choses cessant l'augmentation de la capacité routière qui entraîne une augmentation du parc automobile et les distances parcourues, le Québec on est rendu, il y a 70 milliards de kilomètres qui sont parcourus chaque année au Québec en automobile.

2040 Et dès maintenant on commence à redensifier nos milieux de vie et à axer tous les milieux
futurs et les milieux de vie requalifiés par le transport collectif, j'en conviens que c'est difficile à Bois-
des-Filion où il y a une emprise déjà très large au cœur de la ville qui complexifie la tâche. Et donc
c'est dans des investissements massifs dans les transports alternatifs, donc les transports actifs et
les transports collectifs. Au niveau de l'État c'est une des bonnes façons d'y faire en priorité
d'investissement, ça serait une des stratégies.

2045 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Et en investissant, est-ce qu'on va induire des nouveaux comportements chez les usagers?

2050 **M. PHILIPPE COUSINEAU-MORIN :**

2050 Quand on parle de la demande induite, il y a les valeurs tant pour le routier que pour le
transport collectif dans les axes de transport important. On a cité plus tôt le cas de Laval, ça vaut
ailleurs. Je pense que si le ministère des Transports et le gouvernement du Québec dans son
ensemble est sérieux dans sa volonté d'améliorer la mobilité des gens du secteur visé tout en étant
2055 adéquat avec ses grandes orientations de l'État. Je pense qu'il pourrait dès maintenant faire une
priorité d'État dans l'investissement dans le transport collectif, c'est comme je l'ai dit, et c'est peut-
être une des raisons pour lesquelles on n'a pas l'optique de dire s'il va y avoir beaucoup de transport
en commun, d'autobus sur ces fameuses voies, c'est que les villes comme Bois-des-Filion et autres
devront payer très cher de leur poche.

2060 C'est un coût lourd à porter pour une municipalité qui dépend de l'impôt foncier. Alors si le
gouvernement du Québec et le MTQ sont sérieux dans leur volonté de mieux déplacer les gens de
cette région, il pourrait dès maintenant possiblement avec une voie réservée sur la route 335
actuelle payer à même les revenus de tous les Québécois des services de transport collectif pour
2065 les gens de cette région.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2070 Question d'abord de curiosité. Vous dites, pour les navetteurs, le coût en temps d'un
déplacement est acceptable jusqu'à 60 minutes, on s'est demandé si vous aviez une référence sur
cette question?

M. PHILIPPE COUSINEAU-MORIN :

2075 Je l'ai sans doute mais je ne l'ai peut-être pas ici, ce soir, en fait, mais...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Vous pourriez nous l'acheminer?

2080

M. PHILIPPE COUSINEAU-MORIN :

Certainement, je peux vérifier.

2085

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Est-ce qu'on comprend bien dans votre exposé, également que vous n'êtes pas favorable à l'utilisation des voies réservées au transport en commun pour le covoiturage?

2090

M. PHILIPPE COUSINEAU-MORIN :

Alors c'est peut-être plus compliqué que ça, mais si je peux préciser. On lit de l'étude, je crois que c'est Dessau qui a fait l'étude sur la voie réservée au covoiturage et de ce que le promoteur dit que, bon, la solution. On propose la solution qui est sur la table on n'est pas sûr que ça va très bien fonctionner. On ne sait pas s'il va y avoir assez de monde. On a vérifié le covoiturage pour l'instant on ne le propose pas mais dans les faits, ce qui se passe c'est très souvent à partir du moment, visiblement, c'est une chose visible ce n'est pas une science, mais c'est visible que quand les voitures sont là et les autobus passent, il passe juste un autobus à la minute oui, mais même avec juste un autobus à la minute, il passe quand même beaucoup plus de gens que dans les voies, politiquement c'est très simple de dire qu'on va l'ouvrir, on va favoriser le covoiturage.

2095

2100

Là-dessus, ce que je voudrais dire c'est que donc je sens dans le projet, dans les documents déposés qu'il est très plausible l'ouverture au covoiturage. Je m'y opposerais dans le sens où et ça été reconnu dans les premières journées d'audiences lorsque l'ingénieur du MTQ a été questionné, ce serait une augmentation de la capacité routière de deux voies et demie au lieu de, c'est-à-dire d'une voie et demie au lieu de une seule actuellement.

2105

Le problème c'est qu'actuellement on met en marché le projet en disant que c'est le transport collectif qui va être gagnant. Et il y a un cas très probant Québec actuellement, je ne sais pas si les gens le connaissent, donc l'autoroute Robert-Bourassa. Je reviens, je fais un petit aparté, je reviens sur mon deux poids deux mesures, si il n'y a pas assez de services en autobus sur la future voie réservée, donc ça serait en bonne partie les villes, comme Bois-des-Filion, qui devraient payer pour plus de services d'autobus pour justifier l'investissement, pour dire on va y arriver. Elles ont cette option là mais elles ont aussi l'option de dire : MTQ, gouvernement du Québec, s'il vous plait, ouvrez-moi la voie pour covoiturage.

2110

2115

2120 C'est ce qui s'est passé à Québec sur l'axe Robert-Bourassa, qui est déjà plus un boulevard urbain ou une autoroute urbaine qu'elle ne l'est le cas actuel. Il passe 140 autobus dans les deux heures de pointe le matin et on a quand même trouvé le tour de justifier qu'il fallait entrer le covoiturage là-dedans.

2125 Malheureusement, ce n'est pas...je pense que malgré son appui public, je ne suis pas certain que les autres transports de la Capitale considèrent que c'est une bonne chose pour la fluidité, l'efficacité du transport collectif qu'on souhaite favoriser par ailleurs.

2130 Alors, je m'y oppose dans le sens où je pense que c'est un peu à la limite pernicieux de dire : on a le transport collectif sur voie réservée. Bref, on sait que ça ne marchera pas super fort. On ne sait pas tout de suite qui va payer, ça, on va poser la question plus tard même si il y a un comité d'axe actuellement. Mais dans les faits c'est que finalement on va finir par l'ouvrir aux voitures aussi, je trouve que c'est une utilisation pernicieuse de à la fois des fonds voués au transport collectif ou de mise en marché pour le transport collectif puis à la fois donc d'éco-blanchiment, pour utiliser le bon terme français, pour mettre le projet sur les rails au complet.

2135 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Je poursuis un peu sur ça. Est-ce qu'on pourrait imaginer, parce que pour l'instant il n'y a pas d'espace prévu pour le covoiturage, ça veut dire qu'ils sont pris dans la congestion, pourtant le covoiturage peut réduire jusqu'à trois, quatre personnes, trois, quatre véhicules qui rentreraient à Montréal, qui pourraient rentrer dans d'autres pôles d'emploi.

2140 Parce qu'il y a une décentralisation des pôles d'emploi, les pôles d'emploi sont croissants à Laval, sont croissants aussi sur la couronne nord, est-ce qu'on pourrait imaginer un cheminement progressif, c'est-à-dire une voie d'autobus, de transport en commun inversée matin et soir selon le sens et une voie de covoiturage 3 personnes et plus inversée matin et soir pour stimuler sur le transport collectif qui pour l'instant apparait très faible et stimuler aussi la pratique du covoiturage, est-ce cela pourrait être une solution intéressante, d'après les expériences que vous avez vues, si ça serait illusoire.

2150 **M. PHILIPPE COUSINEAU-MORIN :**

2155 Je pense que l'idée est alléchante, par contre il faut faire attention. Le covoiturage, c'est un élément du cocktail de la mobilité durable. C'est peut-être là-dessus où je rejoins ce qui est écrit dans le document que par contre avec le taux d'utilisation actuel des voitures qui est de 1.15 sur l'axe, quelque chose comme ça. on va chercher peu de gens puis malgré toutes les technologies qui permettent de favoriser le covoiturage ça reste une solution, je ne voudrais pas dire marginale parce qu'elle est utile, mais je voudrais dire qu'elle n'est pas dans les principales, elle est secondaire.

2160 Bien, voilà, on l'a constaté sur d'autres axes, plus tôt on a parlé de la 25, c'est que d'abord on l'ouvre à trois, une voie réservée à trois, puis là il n'y a pas assez de monde donc on rouvre à deux. Mais là, dans ce cas-là on dégage les véhicules qui étaient dans les voies et la demande induite reprend son cours et les voies qui se décongestionnent temporairement seront re-congestionnées.

2165 Alors oui, mais à moins qu'on me prouve d'avance qu'il y a un fort potentiel de covoiturage, et je pense que c'est reconnu que ce n'est pas le cas actuellement sur l'axe. Je ne suis pas convaincu de cette solution.

M. Pierre ANDRÉ, commissaire :

2170 Et dans la région de Montréal, c'est à peu près votre échelle d'observation si je comprends bien, quelle est la tendance du covoiturage?

M. PHILIPPE COUSINEAU-MORIN :

2175 Je n'ai pas les données par cœur mais je pense que d'ailleurs vous avez déjà posé les questions sur la 15 et ces choses-là mais.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2180 On n'a pas de données sur la 15. Mais est-ce que ça progresse parce qu'on sait qu'il y a de plus en plus d'organismes, de plus d'entreprises qui favorisent le covoiturage, il y a de plus en plus de possibilités de covoiturage, même si on prend le calcul de ce qu'on voit comme nombre de personnes par véhicule aujourd'hui, je trouve que c'est un peu limité pour faire le calcul du potentiel du covoiturage sur une échelle un petit peu plus longue avec des mesures incitatives supérieures.

2185 **M. PHILIPPE COUSINEAU-MORIN :**

2190 Si ma mémoire est bonne, en fait, ce n'est pas tant que ça en progression malgré tout, je pourrais vérifier. Malgré tout ce qu'on entend et toutes les facilités technologiques, de la même façon qu'on entend parler du télé-travail comme une superbe solution, mais c'est pas en progression plus qu'autre chose, ça existant auparavant même s'il y a plein de facilités technologiques, c'est un peu le même cas, c'est populaire, c'est entendu, on l'accepte comme une solution simple mais dans les faits ce n'est pas beaucoup en progression.

2195 Ce n'est pas, je pense que culturellement c'est très fort que c'est difficile à mettre en place le covoiturage. Ça fonctionne là où ça fonctionne. Et vous l'avez dit, c'est vers des gros pôles d'emploi avec des horaires identiques, on n'a pas exactement des dessertes comme ça d'un bout à l'autre

2200 bout du projet présenté. Le covoiturage marche le mieux chez Bombardier à Ville Saint-Laurent parce qu'il y a un gros pôle d'emploi avec des horaires fixes ou vers les hôpitaux, ces choses-là. Mais à moins d'avoir des dessertes, des générateurs d'emploi de ce type là, c'est encore plus difficile.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

2205 Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Monsieur Félix Gravel du Conseil régional de l'environnement de Montréal.

2210 **M. FÉLIX GRAVEL :**

Bonjour.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2215 Bonsoir.

M. FÉLIX GRAVEL :

2220 Madame la présidente, Monsieur le commissaire, bonsoir. Alors merci d'avoir tenu cette audience publique à Montréal et pas seulement à Laval, il y avait une hésitation au début donc pour mieux comprendre le projet et pour que les Montréalais puissent être intégrés à la réflexion à mieux comprendre les enjeux de mobilité, de pouvoir ici en parler.

2225 Le conseil régional de l'environnement de Montréal est un organisme à but non lucratif, indépendant et consacré à la protection de l'environnement, à la promotion du développement durable sur l'Île de Montréal mais aussi dans la grande région de Montréal.

2230 Donc par le regroupement et la concertation de ses membres, par ses activités de sensibilisation, de représentation publique, comme aujourd'hui, et ses différents projets-actions, on essaie de montrer qu'en améliorant la qualité des milieux de vie et l'équité sociale sur l'Île de Montréal, on peut faire mieux ensemble.

2235 Aujourd'hui, mon propos va essayer de résumer ce qu'on a mis dans le mémoire, qui est en fait d'abord un gaspillage d'argent au vue d'une somme investie pour un problème réel, celui de la mobilité des résidents de la Rive-Nord, mais qui n'est pas la bonne solution.

2240 Je vais parler aussi de l'effet de la demande induite, toute cette idée qu'en ajoutant plus de routes c'est plus de voitures et donc plus de congestions et que tout ce cercle vicieux nous amène à des conséquences néfastes sur l'Île de Montréal, et, Ahuntsic en est le premier touché, est le territoire le premier touché.

2245 Enfin on va voir que la voie réservée et la piste multifonctionnelle pour nous ne pourraient pas justifier le projet, il n'est pas assez porteur pour le faire. Donc un gaspillage d'argent, ça été couvert en partie par Bruno Bisson de *La Presse*, 600 M \$, 500 à 600 M \$ pour ça, 8 kilomètres, et 4 échangeurs, donc on répète les mêmes erreurs du passé, les erreurs qui nous ont conduit à construire un réseau routier dans les années 60 -70 dont on paie aujourd'hui le coût.

2250 On a Turcot qui s'effondre, on a de multiple problèmes de congestion, et on est en train d'ajouter des autoroutes, donc on n'a pas tiré les bonnes leçons de ces expériences passé. Un investissement équivalent en transport collectif pour les réseaux d'autobus performants dans la couronne nord spécifiquement aux heures de pointe avec des voies réservées et des stationnements incitatifs permettrait, selon le Conseil régional de l'environnement, d'offrir une véritable alternative efficace et intéressante en termes de mobilité pour la population, laquelle est actuellement obligée de prendre son automobile pour aller travailler.

2255 Donc plus de routes, plus de voitures, plus de congestions. On a mis en annexe du document les références sur la demande induite, ces recherches donc se recoupent quand même pour montrer que quand on alloue plus d'espaces à l'automobile, ça amène plus de voitures. D'ailleurs, les promoteurs ne sont pas fous, ils comprennent, ils investissent dans des terrains à proximité, et ça leur permet de valoriser les terrains.

2265 Donc, c'est le principe finalement, quand on arrive à avoir une proximité en termes de temps et non pas de kilométrage, donc là on essaie de faire gagner du temps aux automobilistes à ce moment-là on va valoriser des terrains en périphérie, c'est le principe de l'étalement urbain qu'on a connu ces dernières années et qui nous coute encore très cher pour nos réseaux d'infrastructures municipales.

2270 Montréal ne serait pas épargnée par les conséquences néfastes. Là encore, les données du MTQ sont très surprenantes. D'abord, quand on voit le projet est présenté vraiment sur le tronçon 8 kilomètres comme étant seul segment, comme étant un projet en tant que tel alors que pour nous l'enjeu aurait dû être placé d'un point de vue métropolitain à plus large échelle et on aurait dû regarder tout ce qui se passe dans ce corridor évidemment.

2275 J'entendais plus tôt qu'on aurait même dû pousser la réflexion jusqu'à la 40, c'est une métropolitaine, et sur ce point-là, le MTQ devrait nous présenter en premier lieu un plan de mobilité durable à l'échelle régionale avant un projet segmentaire d'une autoroute de 8 kilomètres.

2280 Les conséquences sur Ahuntsic. Certains regroupements en ont parlé avant moi, certains
représentants politiques aussi, eux ils voient les faits concrets, ils ont des citoyens qui viennent les
voir, les commissions scolaires aussi sont affectées, on est dans une école aujourd'hui, c'est ici que
2285 débouche quand même cette future autoroute. Et d'ailleurs toutes les données qui apparaissent, qui
ont été déposées par le MTQ devant le BAPE indiquent finalement des horizons merveilleux où il y
aurait une baisse des GES et aucun impact sur les accidents, et, là-dessus j'inviterais à reprendre
les données du CRE Laval, ou la Direction de la Santé publique qui viendront par la suite, pour
2290 constater que les GES qui seront produits par cette autoroute, ne serait-ce que lorsqu'elle va être
construite, notamment pour le béton mais pour tout le reste après les voitures qui vont rouler dessus
et les effets d'induction. Montréal ne sera pas épargnée par les conséquences néfastes. On
préconise quand même de faire ces deux voies, au niveau des impacts sur la santé publique, et
pour nous c'est un des critères clés qui devraient être retenus par le BAPE pour recommander au
ministère de refuser ce projet, de ne pas aller de l'avant dans ce projet.

2295 La voie réservée et la piste cyclable ne peuvent cautionner cette autoroute. On a été très
surpris lorsque le MTQ nous a présenté le projet alors que la décision avait été faite que l'hiver ça
serait dédié aux motoneiges. C'était comme, on en rajoute une couche sur notre dépendance au
pétrole, dépendance dont on connaît de plus en plus les impacts sur la santé et sur notre économie.

2300 Donc finalement on soutient la volonté d'augmenter l'apport modal des transports collectifs
et actifs, et on reconnaît que cela passe nécessairement par le développement des infrastructures à
cet effet qui est une des parties du projet, mais toutefois on préconise, le projet finalement engendre
de véritables conséquences, et ce qu'on préconise finalement c'est plutôt un changement des
pratiques de mobilité à une grande échelle, il ne faut pas que cela soit contradictoire. Là c'est un peu
ça, on a le routier qui vient concurrencer le transport collectif, on envoie deux messages, il faut bien
comprendre que les gens, ce message ça fait partie de leur prise de décision.

2305 Il y a un message du gouvernement, il y a un message des infrastructures courantes
disponibles, d'autant plus qu'on rend ces infrastructures à libre accès, elles ne sont pas tarifées donc
par la suite on va dire : on vous incite à prendre la voiture parce qu'on vous offre un accès gratuit à
la voiture, ce qui ne sera pas le cas du transport collectif qui est là. D'ailleurs les sites de transport
collectif sont insuffisants pour être plus élevés notamment si on dépense plus d'argent pour
l'agrandissement du réseau routier donc dédié à la voiture.

2310 On pense qu'on pourrait récupérer cet argent pour des cibles plus hautes de transport
collectif et aussi des stationnements incitatifs qui pourraient éventuellement être plus nombreux et
donc il faudrait intégrer la tarification pour que les gens puissent laisser leur voiture avant de rentrer
dans les milieux urbains qui n'ont pas à subir les conséquences que ce soit en termes de GES, de
2315 particules fines, d'accidents, de bruit et tout ce qui va avec, qui fait en sorte que le milieu montréalais
devient finalement un milieu de transit au lieu d'être un véritable milieu de vie.

2320 Je vais passer à la dernière section, qui est celle des recommandations du CRE Montréal. Tout d'abord de remplacer ce projet par celui d'un boulevard urbain avec un réseau efficace de transport collectif incluant des voies réservées jusqu'à Montréal et des améliorations au niveau des points névralgiques, notamment ajouter les points qui sont évidemment ces questions des intersections entre l'est et l'ouest. Ce corridor qu'on vient de créer de finalement... pas faire en sorte que ce soit un corridor mais qu'on puisse passer notamment pour l'agriculture mais aussi pour les gens qui se déplacent actif.

2325 De privilégier en conséquence le financement des transports collectifs, que ce soit pour les infrastructures, le matériel roulant mais tout ce qui va venir dans le long terme. D'intégrer au projet de boulevard urbain une vision qualitative pour les milieux de vie existants et prévus qui sont traversés, notamment les trottoirs, l'aménagement paysager, la plantation d'arbres, ce qui ne fait pas partie du projet. Donc on demande aux grandes entreprises polluantes qui émettent beaucoup de GES de participer, d'obtenir des crédits carbone.

2330 Dans le projet de l'autoroute, la contrepartie on ne la voit pas, il n'y pas de plantation d'arbres, il n'y a pas de mesures de mitigation des effets d'augmentation des GES et des particules fines. Pourquoi? Parce qu'on dit qu'il n'y aura pas d'augmentation des GES parce qu'on ne prend pas en compte la demande induite.

2340 Finalement, lorsque les stationnements incitatifs devraient être construits éventuellement en amont du réseau de transport collectif, que ceux-ci respectent la norme du Bureau de normalisation du Québec 3019-190 de la lutte aux îlots de chaleur urbain, de l'aménagement des aires de stationnements afin que les stationnements incitatifs aient vraiment la visée qu'ils ont, c'est-à-dire de rendre notre mobilité plus durable.

2345 De présenter ce projet dans une planification de transport collectif intégré à l'échelle métropolitaine, et c'est là où je vous disais que le Plan métropolitain de mobilité durable est, devrait être présenté à la population dans, à cette échelle et à cette étape avant qu'on arrive simplement à un segment.

2350 D'envoyer un signal fort à l'effet qu'on ne peut plus comme collectivité retenir des solutions qui ont pour effet de nous éloigner de nos cibles de réduction des GES.

2355 Il me reste juste deux points et j'ai terminé. Donc d'intégrer les mesures de mitigation et d'apaisement de la circulation. Actuellement vous avez soulevé la question avant moi, est-ce que la lumière suffirait, la lumière sur Papineau coin Henri-Bourassa, suffirait donc à résoudre le problème, non, la mitigation de la circulation c'est pour ceux qui vivent le trafic au jour le jour c'est des impacts multiples donc on a cité les gens qui font des détours par des rues locales pour gagner quelques minutes, donc c'est tout ça qu'il faut prendre en compte.

Et dernier point. Qu'un organisme indépendant puisse mieux documenter les émissions de GES et la qualité de l'air. Actuellement, tout ce qui est particules fines et GES dû à l'effet d'induction ne sont pas documentés. Merci.

2360

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Merci. Quel votre vision d'un transport collectif viable et efficace?

2365

M. FÉLIX GRAVEL :

Alors vous me posez la question du transport collectif, c'est comme ça que vous l'intitulez, moi je remontrai à la question de la mobilité en général. Et la mobilité en général n'exclut pas l'auto, elle fait juste faire en sorte que l'auto soit pour des déplacements déjà plus rationnels et que cette part ne soit pas grandissante toujours, notamment pour les conséquences qu'elles ont sur l'environnement et la santé.

2370

Donc c'est d'avoir un financement du transport collectif qui est adéquat, ce qui n'est pas le cas, et qui soit équitable vis-à-vis des investissements routiers notamment vis-à-vis les objectifs qu'on a de réduction des GES et de réduction des dépenses de l'État. Donc je dirais que ça serait le transport collectif, il est un maillon essentiel de la mobilité durable qui permet aux gens de se déplacer plus facilement aux heures de pointe au mouvement pendulaire et dans laquelle on devra investir beaucoup plus.

2375

2380

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Vous aviez terminé votre réponse.

2385

M. FÉLIX GRAVEL :

Oui. Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2390

Je pensais que vous étiez pour continuer.

M. FÉLIX GRAVEL :

On peut en parler longtemps mais la vision doit déjà partir d'une échelle plus grande qu'un tronçon de 8 kilomètres, en tous cas.

2395

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2400 Et vous proposez des voies réservées jusqu'à Montréal, comment vous voyez ça sur le territoire de Montréal?

M. FÉLIX GRAVEL :

2405 Alors, c'est sûr qu'on a apporté la question du corridor. C'est pour ça que le corridor que l'on regarde actuellement, il faudrait le regarder évidemment avec le transport collectif Montréal, c'est-à-dire le métro qui est la principale offre de transport collectif lourd, donc principalement relier mieux la ligne bleue, que des navettes puissent aller vers des générateurs de déplacements cruciaux. Il y a de multiple mesures pour ça, mais, finalement c'est de reconnecter peut-être aussi Pie IX puis Henri-Bourassa qui ont des SRB, qui eux prennent beaucoup plus que le projet en discussion actuelle.

2410

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

D'accord, donc dans votre proposition, ce n'était pas de poursuivre une voie réservée sur Papineau presque jusqu'à la métropolitaine pour aller rejoindre des stations?

2415

M. FÉLIX GRAVEL :

Je ne dispose pas d'expertise pour demander ça. Par contre, de trouver des liens c'est sûr qui partira de Bois-des-Filion et qui n'arrêterait pas sur Henri-Bourassa, ce qui est actuellement l'analyse de circulation du MTQ, donc, vraiment oui, en effet, regarder quelles rues pourraient accueillir ces corridors de voies réservées.

2420

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Vous pourriez nous parler un peu de la norme BNQ, c'est les stationnements incitatifs?

2425

M. FÉLIX GRAVEL :

2430 La norme est sur l'aménagement des aires de stationnement en général mais donc les stationnements incitatifs en font partie, depuis donc les années 60 on construit beaucoup d'autoroutes, on l'a déjà dit, pour accueillir tous les véhicules qui occupent nos routes, les ports, les terminus de ces automobiles sont les stationnements, et on l'oublie souvent et ces stationnements ont des impacts environnementaux majeurs en termes d'effet d'îlots de chaleur qui font en sorte finalement que la qualité de l'air est hautement dégradée, que les populations vulnérables, les plus jeunes, les asthmatiques et les plus âgées vont finalement être plus touchées.

2435

2440 En aménageant les aires de stationnements avec des marais filtrants, avec du pavé alvéolé, avec un couvert végétal supérieur, à ce moment-là on limite l'impact de nos infrastructures de stationnement. Donc là encore, le projet qui est présenté est un projet d'autoroute, il devrait aussi peut-être s'intégrer à une vision du stationnement à l'échelle métropolitaine. D'ailleurs, la Ville de Montréal est en cours d'élaboration de sa politique de stationnement et peut-être qu'une politique de stationnement à l'échelle métropolitaine aidera à mieux comprendre les enjeux de mobilité et les effets de l'automobile sur les milieux urbains.

2445 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Je pense que c'est bon pour moi. Merci beaucoup.

2450 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Merci. Monsieur Yves Martin du conseil d'établissement l'École La Visitation

2455 **M. YVES MARTIN :**

Bonsoir, Madame la présidente, Monsieur le commissaire. Bonsoir, Mesdames, Messieurs.

2460 Mon nom est Yves Martin, moi je suis un parent bénévole du conseil d'établissement de l'École La Visitation. Il y a de plus en plus d'enfants d'ailleurs dans le quartier Ahuntsic il y a quelques années l'école accueillait un peu plus de 250 élèves. C'est une école primaire. Maintenant nous sommes rendus d'après les derniers chiffres à 398 élèves.

2465 C'est un mémoire qui a été proposé par les membres du conseil d'établissement de l'École de La Visitation lors de son dernier CE, c'est-à-dire pas ce mardi-ci, mais mardi passé, il y avait à ce moment-là présent 5 parents, 5 membre de l'équipe-école, c'est-à-dire des enseignants et du personnel de soutien, la directrice et deux invités.

2470 Ce n'est pas la première fois que les membres de la communauté de notre école sont inquiets à propos du prolongement, du projet de prolongement de l'autoroute 19, en fait on l'était déjà il y a quelques années, en 2010, quand je pense le projet a fait surface pour la première fois.

2475 Alors notre école est située un petit peu au nord d'ici, c'est une école de la commission scolaire de Montréal, elle est située entre le boulevard Henri-Bourassa et la rue au sud, la rue Prieur. Ça c'est nord-sud, et puis est-ouest on a la rue Séguin et puis la rue Hamelin, en fait, l'école se trouve en face d'un parc. Pour se rendre à l'école d'ailleurs, parce qu'on a des élèves qui sont situés du côté ouest de Papineau, donc ils doivent traverser Papineau puis on a aussi des élèves qui sont

situés, comme l'école, du côté est de Papineau. Papineau qui est composé de quatre voies. Il y a d'autres élèves aussi qui doivent traverser le boulevard Henri-Bourassa. Donc à ce moment-là on parle de six voies.

2480

Alors l'école se trouve à environ 400 mètres du pont Papineau-Leblanc. Tous les matins et tous les soirs, aux heures de pointe, il y a des enfants qui se rendent à pied à l'école et qui sont régulièrement pris dans les bouchons de circulation de l'avenue Papineau. Nous, à l'école c'est une préoccupation constante, en fait, moi je suis membre du conseil d'établissement depuis quatre ans, le sujet de la circulation autour de l'école revient régulièrement, et puis, bon, on travaille avec le poste de quartier de police numéro 27, et on essaie d'établir, on réussit à établir certaines mesures d'atténuations entre autres pour faire respecter les limites de vitesse, mais, bien sûr les policiers ne sont pas toujours présents, ils ne peuvent pas toujours être présents.

2485

2490

Alors est-ce que le projet de prolongement de l'autoroute affectera la qualité de vie et l'environnement dans le quartier Ahuntsic et plus particulièrement dans notre secteur, le secteur Sault au Récollet? On pense que oui.

2495

On a des inquiétudes, bien sûr. En plus d'affecter la qualité de notre environnement, la qualité de l'air, de générer de la poussière, de générer de la pollution par le bruit, on pense que le projet affectera également la qualité de vie des résidents. Il va plus particulièrement augmenter l'insécurité routière qui est déjà présente dans le district de Sault-au-Récollet, je vais en parler un petit peu plus après.

2500

En '70, la construction du pont Papineau-Leblanc a créé une fracture dans le quartier du Sault-au-Récollet. Les boulevards urbains aménagés pour desservir le pont Papineau sont devenus des zones difficilement franchissables par les piétons, et même les cyclistes. Aussi, les résidents qui vivent aux abords de la rivière des Prairies, à proximité du pont, et ceux qui résident aux intersections des deux grands boulevards sont relativement isolés, c'est plus difficile de circuler.

2505

Nous on sait que le projet augmentera potentiellement la circulation en provenance, enfin on le sait, on suppose avec ce qu'on entend, que ça va augmenter la circulation en provenance de la Rive-Nord et ça va contribuer à déshumaniser davantage le secteur et le rendre plus insécurisant.

2510

Alors le quartier Ahuntsic est traversé par l'autoroute 19, il compte parmi les plus touché par les accidents de la route impliquant les cyclistes et les piétons. Alors, on a vu, moi personnellement, je suis aussi citoyen de Sault-au-Récollet depuis 17 ans. Je demeure sur une rue, c'est la rue De Lorimier qui est située entre Henri-Bourassa et Prieur, puis à l'heure de pointe, comme piéton, on sent la pression des automobilistes. On sait qu'ils se dirigent vers le pont parce que c'est un sens unique, en tout cas en grande majorité, on sent la pression de différentes façons. Je veux juste faire une parenthèse du côté humain, donc ça klaxonne, comme piéton quand on essaie de traverser, on

2515

ne nous cède pas toujours le passage, on fait des stops à l'américaine, il y a le non-respect des limites de vitesse aussi dans notre petite rue, les voitures circulent rapidement, je pense qu'il y en a qui sont même allés jusqu'à rouler à 60 kilomètres/heure.

2520

On est une petite rue où justement il y a beaucoup d'enfants, des enfants du primaire et puis nous les parents de cette rue-là, on est inquiet. Ce qui se reflète justement dans le mémoire qu'on présente. Bien, c'est ça. Sur Papineau, je me déplace sur la rue d'à côté le matin ou le soir, les automobiles n'arrêtent pas de traverser l'intersection parce que le feu vient de tomber rouge, alors il y a quelques autos de plus qui passent à chaque fois. Il y a de l'interblocage, quand on veut traverser comme piéton ou comme cycliste, c'est potentiellement dangereux. En particulier, il y a une brigadière sur Papineau au coin de Prieur, alors, ce n'est pas une job facile mettons.

2525

Je continue donc. Si le projet de Bois-des-Filion se réalise tel que proposé par le ministère québécois des Transports c'est la Ville de Montréal qui devra sécuriser des dizaines d'intersections du quartier afin de les rendre plus sécuritaires. Or, la question qu'on se pose c'est : Pourquoi les Montréalais et Montréalaises devraient-ils payer pour parer à la nuisance de la circulation automobile de transit en provenance de la Rive-Nord? Le choix et les sacrifices que font les Montréalais de rester sur l'île et de pouvoir entre autres circuler à pied ou à vélo. On sait que vivre à Montréal coûte un petit plus cher que vivre en banlieue ou dans la couronne nord ou sud. Alors il y a beaucoup de citoyens du quartier qui font le compromis de réduire l'utilisation de leur voiture ou de s'en passer.

2530

2535

Donc d'une part on se prive de l'automobile mais, d'autre part, on se la fait imposer, on se fait imposer le trafic de transit. On trouve ça injuste.

2540

Alors la majorité des Montréalais, c'est ça, n'ont pas de voiture et empruntent les transports en commun. On croit au principe de l'utilisateur payeur.

Autre question. Nos préoccupations relativement au projet présenté par le ministère des Transports du Québec. Le projet de l'autoroute 19 Bois-des-Filion tel que présenté poursuit le modèle du siècle dernier du développement urbain où la voiture est reine et que le rôle des urbanistes est de veiller au flux de circulation.

2545

Ici j'ai deux commentaires. À notre avis, il faut arrêter de gérer le Québec de la même façon qu'il y a quarante ou cinquante ans au niveau de la circulation automobile. Le monde a changé et puis il faut arrêter de faire les mêmes erreurs. De plus, le projet en augmentant la quantité d'autos circulant dans les rues à l'heure de pointe rend plus difficile et dangereux les transports actifs, c'est-à-dire marcher puis le vélo, je pense principalement à ces deux transports-là.

2550

Dans une optique d'aménagement urbain durable, l'humain figure au premier plan. Les déplacements actifs et collectifs sont au cœur des préoccupations. Les mesures d'apaisement de la

2555

circulation qui visent à améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes sont courantes en Europe et ailleurs dans le monde entier. Cependant, le Québec accuse un retard en la matière.

2560 Nous croyons aux bienfaits de l'apaisement de la circulation afin d'améliorer la qualité de vie dans notre quartier. D'ailleurs, plusieurs mesures ont été prises, comme la limite de vitesse à 40 kilomètres sur nos artères principales et l'utilisation de ralentisseurs et de traverses de piétons avec rétrécissements. Ça va, c'est aidant sur plusieurs rues mais ce n'est pas installé sur toutes les rues. Par exemple sur la petite rue où j'habite, De Lorimier toujours entre Henri-Bourassa et Prieur, il n'y
2565 en a pas, et puis on subit la pression justement de la circulation de transit.

2570 Le plus grand nombre d'accidents de la route impliquant des enfants a été rapporté sur les grandes artères. Les grandes artères, comme l'avenue Papineau et Crémazie, dont on a parlé aussi ce soir. L'augmentation constante de la circulation routière sur l'Île de Montréal cache une problématique qui va au-delà de la question des embouteillages ou encore de la question environnementale. Elle affecte également la santé physique de nos enfants, et ça c'est un point qui nous préoccupe aussi. On a un problème de société avec l'obésité mais on ne construit pas nos villes pour les rendre plus sécuritaires et permettre aux élèves de marcher entre leur résidence et puis l'école.

2575 Le point 7, en fait c'est que, il y a beaucoup de parents maintenant qui ont peur de faire marcher leur enfant entre leur résidence et puis l'école. Ils ont peur justement de la pression au niveau de la circulation routière. Le matin, sur la rue Prieur, on se rappelle que l'École de La Visitation est située entre Prieur et Henri-Bourassa, il y en a des autos. Sur certains matins, alors ce
2580 n'est pas toujours évident d'envoyer son petit enfant à l'école. Moi ce que j'ai fait, c'est que, maintenant ils sont un petit peu plus vieux, mais je les ai accompagnés pendant plusieurs années justement parce que j'avais peur qu'ils soient victimes d'un accident de la route. Bien qu'il y ait que quelques rues à faire en marchant.

2585 Donc de moins en moins d'élèves sur l'Île de Montréal se rendent à l'école à pied bien qu'ils habitent souvent à proximité parce qu'ils ne se sentent pas en sécurité. Les enfants, en plus, ne peuvent plus comme autrefois jouer dans les ruelles et les espaces publics parce que les parents craintifs leur interdisent de le faire. Alors moi je confirme que c'est souvent le cas.

2590 Entre 1999 et 2008, un total de 3771 enfants âgés de 7 à 17 ans, à pied ou à vélo, ont été frappés par une voiture à Montréal, soit environ 8 enfants par semaine. Alors c'est énorme.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2595 Je vais vous inviter à conclure, il vous reste deux minutes.

M. YVES MARTIN :

2600 D'accord. Je vais aller un petit peu plus loin à la page 3, en fait 2 et 3. Pourquoi ce projet n'est pas acceptable à notre avis? Alors, dans le contexte de restrictions budgétaires, nous croyons qu'il faut prioriser les projets. Depuis le début de l'automne, le gouvernement provincial tente de redresser son équilibre budgétaire et par conséquent coupe les services dans les écoles, dans les commissions scolaires et aussi dans les, ça reste à voir, mais dans les services de santé.

2605 Or, on prévoit que le prolongement de l'autoroute 19 coutera aux Québécois 600 M \$ pour un tronçon d'autoroute de 8 kilomètres qui desservira quelques milliers de personnes sur la Rive-Nord de Montréal. Alors, si je fais un calcul rapide, il est question de dépenser 100,000 \$ par automobiliste. Puis en plus, on apprend que la plupart, on le voit aussi de visu, que la plupart des automobilistes qui sortent du pont sont seul dans leur voiture.

2610 La conclusion. Choisir de prolonger l'autoroute 19, en 2014, c'est mettre en second plan les enfants et la qualité de vie des Montréalais de Sault-au-Récollet. C'est faire preuve de bien peu d'imagination pour améliorer la mobilité et le transport des gens. C'est aussi engloutir beaucoup d'argent dans un projet qui ne fait que repousser un peu le problème de circulation des gens de la couronne nord. Voilà.

2615

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

2620 Merci, Monsieur Martin. Vous nous avez fait état de façon éloquente des inconvénients de la circulation, que vous appelez la circulation de transit, sur les enfants de votre quartier qui marchent pour aller à l'école. Mais qu'est-ce qui vous fait croire que la venue de l'autoroute 19 va empirer la situation lorsque le MTQ, dans l'étude d'impacts nous dit qu'il n'y aura pas de modification, en fait que ce sera négligeable, l'augmentation de la circulation?

2625 **M. YVES MARTIN :**

2630 Écoutez, on n'a pas au niveau du conseil d'établissement, fait d'études. Mais on voit que lorsqu'il se passe quelque chose disons dans la couronne nord ou à Laval en termes d'accidents ou d'incidents de circulation, assez souvent, en fait régulièrement ça a un impact dans notre quartier. L'heure de pointe va être prolongée, alors au lieu d'être dangereux pendant, je ne sais pas moi, deux heures ça peut être dangereux pendant 3 heures.

2635 Il y a dans le système routier, c'est comme des espèces de vases communicants, et puis si on met plus d'autos en circulation en leur offrant des bouts d'autoroutes où ils peuvent aller plus vite, ces autos-là, il y a une bonne partie qui viennent à Montréal. On est inquiet. On est inquiet, parce qu'historiquement aussi, on a vu que moi je suis citoyen depuis 17 ans, puis c'est partagé par les

autres parent de l'École de La Visitation, on voit qu'il y a une augmentation de la pression du trafic de transit dans nos petites rues, malgré le fait que on a pris toute une série de mesures d'atténuation.

2640

Ce qui se passe, c'est que la rue d'à côté où il y a des mesures d'atténuations, bon, c'est mieux mais sur notre rue juste après, ben non, la situation est pire. Avec la possibilité pour les gens de la couronne nord de se rendre plus vite à Montréal, je ne vois pourquoi il n'y en aurait pas un peu plus qui se rendraient à Montréal. Ça va probablement allonger l'heure de pointe donc rendre si on veut nos rues dangereuses pendant plus de temps, si on se fie peut-être à l'effet des vases communicants. Ces autos se rendent à Montréal, une bonne partie se rendent à Montréal, tous ceux en tous cas qui débouchent de l'autoroute 19, fait que si on leur facilite la vie en amont ou en aval, en tout cas, ben il devrait y en avoir plus qui vont prendre le pont, donc qui vont déboucher dans notre quartier, c'est pour ça qu'on est inquiet.

2650

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Il ne s'agit pas de circulation locale, c'est vraiment de la circulation...

2655

M. YVES MARTIN :

Ça c'est clair, c'est clair qu'il ne s'agit pas de circulation locale. Parce que c'est associé aux heures de pointe du matin et du soir. Évidemment, les autos ne passent pas aux mêmes endroits : le matin, ils vont boucher Prieur, puis le soir ils vont passer beaucoup par De Lorimier et d'autres petites rues à côté si on veut. On a commencé à protéger certaines rues autour de l'école mais on ne s'est pas rendu très très loin, si on veut. Il faudrait protéger toute une série de rues finalement.

2660

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Est-ce que les étudiants de votre école qui viennent à pied, je crois que c'est 1 kilomètre la distance de marche, est-ce qu'ils traversent Papineau?

2665

M. YVES MARTIN :

Il y a une partie, il y a du danger parce qu'une partie des élèves qui traversent Papineau, une partie de notre clientèle qui sont à l'ouest de Papineau. Il y a aussi une partie assez importante de notre clientèle qui doit traverser le boulevard Henri-Bourassa. Donc, c'est deux endroits où il y a des brigadiers, des brigadières, mais on sent quand même la pression. Les brigadiers et brigadières ils ne sont pas là tout le temps, tout le temps, alors des fois il y a des élèves qui s'arrêtent au parc et qui décident de revenir après que la brigadière ne soit plus là. Et puis c'est dangereux.

2675

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Monsieur André?

2680

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Oui, merci. J'entends bien votre préoccupation, la sécurité des enfants mais je vais poser sur ça. Au-delà des programmes de brigadier et brigadières, est-ce que vous avez adhéré à d'autres programmes? Je ne me rappelle des noms, mais il y en a un qui est *En vélo à l'école*, si je me rappelle, c'est un circuit de vélos accompagnés qui recueille des enfants et qui par un train de vélos, il y a un autre ça s'appelle, je ne rappelle pas aussi du nom, mais qui consiste en un train d'enfants, les enfants se retrouvent avec des adultes et sont escortés jusqu'aux écoles. Est-ce que vous avez réfléchi à d'autres modes que les brigadiers?

2685

2690

M. YVES MARTIN :

Pas à ma connaissance. En tous cas, *En vélo à l'école*, non, ça on n'a pas fait ça. Par contre, ça veut pas dire qu'on ne le regardera pas. Mais à ma connaissance, non on n'a pas encore travaillé cet aspect-là. On a travaillé l'aspect, on a fait des pressions au niveau du poste 27 pour qu'ils surveillent certaines rues, on a aussi fait changer disons la signalisation de certaines rues près de l'école. Ça c'est qu'on a fait dans les dernières années pour limiter la pression.

2695

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Merci beaucoup.

2700

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Merci. J'appelle messieurs Louis Drouin et Patrick Morency, du secteur environnement urbain et santé de la Direction de la Santé publique de l'Agence de Santé et des Services sociaux de Montréal .Bonsoir

2705

M. LOUIS DROUIN :

Bonsoir, Messieurs les commissaires. On est heureux que vous nous entendiez aujourd'hui. On a un *power point* qu'on va vous présenter aujourd'hui qu'on a un peu amélioré par rapport à celui qu'on vous a envoyé. Donc, j'ai une copie ici, mais on pourrait vous l'envoyer électroniquement demain matin.

2710

2715

Je rappelle que la Direction de la Santé publique de Montréal est une direction qui à la fois documente les impacts santé du transport. Vous vous rappelez qu'on a produit un rapport sur le transport, *Une question de santé publique en 2006*, donc c'est pour nous un déterminant de la santé qui nous préoccupe beaucoup.

2720

On est une équipe multidisciplinaire de recherche, d'interventions, composée de médecins, d'urbanistes, et on a beaucoup de collaboration avec les trois universités, soient Montréal, McGill, l'Université du Québec à Montréal, notamment avec des départements d'ingénierie pour pouvoir documenter les impacts santé publique à des choix de transport, mais également les bénéfices des bons choix qu'on pourrait prendre en termes de santé publique.

2725

Donc ce qu'on va vous présenter, très brièvement, c'est d'abord dans une première partie ses impacts, les bénéfices escomptés, et Dr Morency va vous présenter davantage plus spécifiquement notre analyse du cas de l'autoroute 19.

2730

Donc très très brièvement. Je pense que plusieurs gens l'on mentionné ici, pour nous, en médecine, la dose fait le poison. La dose, c'est le volume de circulation, c'est comme en pharmacologie, plus vous prenez un toxique plus vous êtes malade, plus les volumes de circulation augmentent dans la région métropolitaine, évidemment vous augmentez des problématiques environnementales, vous augmentez, vous détériorez la qualité de l'air, vous augmentez le bruit, qui est une préoccupation très importante des Montréalais, et on a parlé beaucoup des gaz à effet de serre.

2735

En corollaire avec ces impacts environnementaux, nous avons un programme d'études sur toute la question des décès et blessés de la route en lien avec les aménagements et les volumes de circulation. Lorsqu'on parle de cancer, on parle principalement en lien avec la pollution de l'air, les petites particules respirables de 2.5 microns qui sont en partie générées par le trafic et qui ont été reconnues cancérigènes, de type 1A de l'OMS, il y a à peu près un an. Ça impacte également le système respiratoire. On a une étude en cours qui va démontrer une association d'asthme chez les enfants et le fait de vivre à proximité des voies à haut débit de circulation.

2740

2745

En corollaire, évidemment plus vous vivez dans une municipalité étalée, moins vous êtes actif et plus vous risquez de développer soit le diabète ou l'obésité.

2750

À cet effet, ce qui est intéressant, ça c'est les données que nous avons entre autres de l'enquête origine-destination, ce que vous voyez sur ce graphique, plus vous vivez dans un quartier qui est dense, bien pourvu en transport en commun pour lesquels vous avez des services de proximité et plus vous êtes actif, plus vous marchez, plus de 50 minutes par semaine pour aller travailler ou pour aller à l'épicerie.

2755

Et comme vous voyez, dans les couronnes vous avez totalement l'effet contraire, parce que vous êtes plus étalé, vous êtes moins dense, et votre système de transport collectif est nettement moins développé.

2760 Évidemment les gens qui vivent dans les couronnes, ils n'ont pas le choix de prendre leur voiture, parce que ce qu'on leur offre en priorité c'est un système autoroutier qui se développe depuis les 50 dernières années. Avec les chercheurs de l'Université McGill, nous avons pu estimer l'empreinte des ménages en lien avec leurs choix de transport. Donc, étant donné que vous êtes en couronne, vous circulez et vous faites beaucoup plus de kilomètres par jour pour vous rendre à destination, et vous apercevez que par exemple pour les gaz à effet de serre, votre production par votre mode de transport varie du simple au quintuple. Donc les gens qui sont dans la ville-centre génèrent beaucoup moins de GES et sont beaucoup plus sur le transport actif, transport collectif et les gens en périphérie n'ont pas le choix.

2770 Également pour les oxydes d'azote, qui est un des constituants majeurs en lien avec la pollution de l'air et le trafic, vous avez exactement le même scénario qui se présente.

Prochaine. Patrick, je te donne la parole c'est ton domaine d'expertise.

2775 **M. PATRICK MORENCY :**

Bonjour. Jusqu'à maintenant on a beaucoup parlé des problèmes de sécurité dans le quartier ici, avec raison, parce que nous y sommes et aussi parce qu'ils sont bien connus. Mais il faudrait rappeler que l'insécurité liée au déplacement en automobile, elle touche tout le monde. Et puis là on a une carte ici qui illustre le déplacement en automobile, le nombre de kilomètres parcourus selon l'endroit où on habite. - Alors je suis désolé si l'ordre n'est pas tout à fait exact par rapport à ce qu'on vous a donné. Mais ce sont les mêmes diapos, je vais déplacer d'une ou deux. Merci.

2785 C'est simplement, ce graphique illustre que les gens de la périphérie en moyenne parcourent 20 kilomètres par jour tandis que les gens qui habitent dans les quartiers centraux parcourent peut-être 5 kilomètres ou moins, en moyenne comme groupe, comme population, par jour, en auto, et puis le graphique juste à côté montre le risque d'hospitalisations selon le secteur où on habite.

2790 Alors j'aimerais vous partager cette information là que je trouve quand même intéressante. Alors les gens qui sont plus à risque d'hospitalisation comme automobilistes, mais même globalement, l'hospitalisation pour un accident de la route dans la grande région de montréalaise, ce sont ceux qui habitent en périphérie.

2795 Et pourquoi ? Parce qu'ils sont majoritairement dépendants de l'automobile et ils parcourent de plus grandes distances donc ils sont exposés aux risques de collision sur l'ensemble du trajet. Donc les collisions ne surviennent pas dans leur lieu de résidence, dans le quartier où ils habitent, souvent même pas sur l'autoroute, ils surviennent lorsqu'on sort des autoroutes, ailleurs ou près des lieux de destination ou se concentre la circulation automobile mais, quand même ce sont ces gens-
2800 là qui habitent en périphérie qui sont les plus à risque. C'est une notion quand même intéressante.

La deuxième chose que je veux vous montrer, c'est que, on en a beaucoup parlé aujourd'hui, c'est l'insécurité vécue à Montréal par les piétons. Alors il y a des centaines de milliers de véhicules qui rentrent sur les ponts chaque jour à Montréal, et c'est sûr que ce n'est pas sans
2805 effet. Ce n'est pas sans effet sur la rue Papineau, mais sur toutes les autres rues. Parce que quand bien même les véhicules utiliseraient la 440, la 15 pour finir via la Ville-Marie sur Amherst ou n'importe où au centre-ville, on a le même problème.

Alors les enfants comme les personnes âgées comme les autres, tous les piétons en
2810 majorité se font frapper sur les grandes artères, là où il y a beaucoup de véhicules et la circulation de transit. C'est Sherbrooke, c'est Papineau. Alors même, c'est un problème qui est vécu partout dans Montréal. Il y a une relation linéaire entre le nombre de piétons blessés et le nombre de véhicules à l'intersection.

2815 Ce problème-là est partout dans le monde : il est à Laval, à Bois-des-Filion, autant qu'à Montréal. C'est juste qu'à Montréal, on en a plus d'intersections avec beaucoup de trafic. Mais c'est partout. Et puis donc la majorité des enfants à Montréal sont blessés sur des grandes artères avec beaucoup de trafic. Ça, les spécialistes en sécurité savent ça, c'est partout pareil. Et le principal obstacle à la sécurisation des grandes artères, c'est justement le volume de trafic.

2820 Certaines mesures par exemple pourraient diminuer le niveau de service pour la circulation automobile, et donc on ne peut pas se permettre de les implanter. Par exemple l'allongement des phases pour traverser pour les piétons, la durée de traversée, ou simplement parfois la réduction de la longueur de la traversé par un terre-plein, il n'y a pas l'espace pour un terre-plein parce que ça
2825 impliquerait d'enlever une voie. Alors il ne faut pas oublier que le principal obstacle à la sécurisation des artères à Montréal c'est le volume de trafic lui-même.

Par ailleurs, je fais un petit aparté sur le fait qu'il y a d'autres modes de transport qui sont plus sécuritaires pour tout le monde, et c'est connu partout de par le monde et au Québec les transports collectifs sont beaucoup plus sécuritaires pour leurs usagers. Alors quelqu'un qui
2830 viendrait de Bois-des-Filion jusqu'à Montréal en transport collectif plutôt qu'en automobile aurait un risque de décès 20 fois plus faible associé à son déplacement, 20 fois plus faible. Nous on a produit par exemple l'analyse des taux de blessés engendrés par la circulation automobile mais aussi pas juste pour les usagers pour les autres.

2835 Alors quand quelqu'un, les déplacements, chaque kilomètre parcouru sur les grands boulevards à Montréal en automobile génère trois à quatre fois plus de piétons blessés qu'un kilomètre parcouru en autobus.

2840 Il y a les chiffres dans le graphique, pour dix grands boulevards à Montréal. Mais c'est simplement pour vous illustrer un principe qui est connu partout en sécurité, si on se préoccupe de sécurité c'est qu'il y a des modes de transport plus sécuritaires que l'automobile dont même l'autobus, je ne parle pas même des tramways ou des métros parce qu'ils le sont encore plus, qui réduisent le risque décès d'à peu près 20 fois, le risque de blessures d'à peu près 5 fois pour les usagers et qui génèrent de 3 à 4 fois moins de piétons blessés sur les grands boulevards. Ce n'est pas rien. Donc quand on parle de sécurité, c'est difficile de passer à côté des transports collectifs.

2845 Maintenant je vais entrer un peu plus dans le vif du sujet, dans le projet lui-même, dans le projet de parachèvement de l'autoroute 19. Alors, comme ça été soulevé ce soir à plusieurs reprises, l'étude d'impacts a soulevé comme la Direction de Santé publique de Laval aussi les problèmes potentiels au goulot d'étranglement Henri-Bourassa et Papineau. Ça été soulevé d'ailleurs par Monsieur le commissaire tout à l'heure.

2855 Alors, on s'inscrit un peu dans ça pour dire qu'effectivement il y a déjà des problèmes et beaucoup, mais, pour parler du projet plus précisément, l'étude d'impacts, et pour nous c'est une première, on a participé à beaucoup de BAPE, à beaucoup d'évaluations de projets d'autoroutes, il y a eu Notre-Dame, la 25, Turcot, *name it*, on a hâte de participer à l'évaluation d'un projet intéressant pour Montréal, mais celui-là a l'avantage d'avoir considéré différents scénarios, c'est une première.

2860 Il y a des scénarios alternatifs à l'autoroute qui ont été considérés. Malheureusement, ils ont été écartés pour des principes principalement de sécurité. Alors par exemple le boulevard à chaussées séparées à trois voies, il offre une capacité suffisante selon l'étude d'impacts, mais il est écarté sous prétexte de sécurité aux intersections surdimensionnées. On juge malheureux, on trouve malheureux qu'il n'y ait aucune référence à tous les aménagements possibles pour sécuriser les intersections et les grands boulevards. Parce que ça existe, il y en a au Québec comme ailleurs.

2865 Le boulevard à chaussées séparées mais avec des carrefours-plan et des échangeurs, lui a été écarté simplement sous prétexte que ce n'était pas un concept suffisamment simple, selon une norme de 1993. Par contre, pour les autoroutes il n'y a aucune analyse de la sécurité et des aménagements autoroutiers, sur l'autoroute, dans l'interface avec les grands boulevards, les artères, ou en aval ou en amont, pourtant, les autoroutes génèrent aussi des problèmes de sécurité.

2870 À Montréal, par exemple, on avait fait l'analyser aux 17 000 intersections, en 2007, de Montréal, et plus l'intersection est proche d'une autoroute et plus il y a de blessés à l'intersection.

2875 Les spécialistes vont vous dire c'est évident parce qu'il y a plus de trafic, ça roule plus vite. Oui, c'est ça le problème.

2880 Alors plus on est près d'une autoroute et plus il y a de blessés. Et je peux vous dire que c'est beaucoup plus difficile de sécuriser un accès autoroutier, entrée ou sortie, qu'une intersection surdimensionnée. Alors ce problème-là est complètement occulté par l'étude d'impacts. Il y a une photo ici illustre simplement l'accès à la 19 à Laval et à Montréal, et les mêmes problèmes vont être vécus dans les deux cas.

2885 Et quand vous disiez tout à l'heure que le feu de circulation pourrait agir comme filtre pour l'accroissement de capacité puisque c'est déjà à surcapacité, j'aimerais vous mentionner deux éléments, le premier c'est qu'il y a beaucoup de routes à Montréal, on se demande comment et pourquoi, mais qui fonctionnent à deux – trois fois la capacité, on se demande par où ils passent, mais ils passent. Et deuxièmement, c'est qu'on sous-estime l'impact de l'étalement aussi des heures de pointe - un fait qui est soulevé dans l'étude d'impacts, je pense que c'est la page 139. Alors il y a un allongement, à capacité égale, on fait passer beaucoup plus d'autos, je ne sais pas comment ils passent, mais entre autres en étalant l'heure de pointe.

2890 Bon. Je vous pose la question et j'aimerais qu'elle soit posée au promoteur : Quelles sont les meilleures pratiques aujourd'hui, en 2014? Est-ce que c'est de passer d'une intersection à un échangeur ou d'un échangeur à une intersection? On a de bons exemples à Montréal ou en tout cas qui sont inspirants où on passe plutôt d'un échangeur qui crée une fracture dans un quartier, une frontière infranchissable par les piétons et les cyclistes, à une intersection- plan.

2900 On a ici la photo de l'intersection Parc/Pins, qui est un échangeur auparavant pour lequel on a construit une intersection-plan avec une grosse capacité. Il y a quand même du char qui passe là-dedans! Même chose pour Pie IX et Henri-Bourassa, c'était un échangeur, et on passe plutôt à une intersection-plan, ce qui permet non seulement de faire de la place aux piétons et aux cyclistes mais aussi d'intégrer le transport collectif avec des accès aux transports collectifs, ce qui est impossible sur une autoroute, mais ce qui est possible sur une intersection-plan ou sur un boulevard.

2905 Alors c'est étonnant que ces scénarios qui, selon nous, constituent les meilleurs pratiques n'aient pas été considérés à l'autre bout de la 19, mais, qu'à Montréal, c'est qu'ils sont en train d'implanter.

2910 Par ailleurs, pour continuer sur l'idée des boulevards parce j'ai aussi posé des questions : qu'est-ce que serait donc un boulevard? Ça serait quoi un bon boulevard ? J'aimerais juste vous rappeler, en tous cas, rappeler au promoteur, que des boulevards de ce type-là, il y en a une multitude au Québec. Je ne parle pas d'une dizaine, il y en a des centaines, il y en a partout dans toutes les villes.

2915 Alors on a pris ici des exemples de boulevards à débit similaire, Saint-Martin coin Le Corbusier, Papineau coin de Sherbrooke, Crémazie coin Christophe-Colomb, donc, moi je pose la question : Est-ce qu'on va tous les transformer en autoroute parce qu'ils ne sont pas sécuritaires? Ou on va plutôt envisager de faire des aménagements plus sécuritaires?

2920 Il y a énormément de boulevards au Québec aussi qui sont dans des contextes similaires. Alors à Mascouche, la 337, la 116 à McMasterville, le boulevard Cousineau à Longueuil, est-ce qu'on va tous les transformer en autoroutes parce qu'ils ne sont pas sécuritaires ou, au contraire, on va privilégier des aménagements qui sont sécuritaires?

2925 Je donne seulement trois exemples. Mais il y a des boulevards qui ont deux fois les débits de la R335 et qui ont été aménagés de manière sécuritaire en faisant des terre-pleins centraux qui étaient larges, des refuges pour les piétons, dans certains cas des voies réservées pour le transport collectif et pour les cyclistes. C'est possible. On en a même à Montréal, des boulevards mieux aménagés. On a le boulevard Rockland à l'intersection avec Jean-Talon, la circulation est canalisée partout. À Québec il y a le boulevard Champlain.

2930 Donc il est possible d'aménager des boulevards de manière sécuritaire. Puis il nous semble que c'est un élément qui manque dans l'étude d'impacts.

2935 Alors ça clôt un peu.

M. LOUIS DROUIN :

2940 Donc, premier constat. Volumes de véhicules actuels ont des impacts importants, ce n'est pas seulement la santé de la population montréalaise mais aussi toute la couronne nord. Donc évidemment on recommande d'emblée, ça été dit souvent ce soir, améliorer la sécurité des déplacements sur les routes achalandées, réduire l'usage de l'automobile et favoriser les transports collectifs et actifs. L'idée c'est de réduire les volumes de circulation, il y a de plus en plus de villes qui se donnent des cibles de réduction de 20% des volumes sur les villes. L'indicateur le plus parlant c'est le volume de circulation et d'accès et développement urbain sur des projets structurants de transports collectifs.

2945 Deuxième. La sécurité des accès autoroutiers n'a pas été considérée dans l'étude d'impacts. Pour nous, les boulevards : pas d'effet de rupture entre les quartiers, meilleure intégration des transports actifs et collectifs, des aménagements possibles pour la sécurité - ce qu'on vient de démontrer, ça coûte beaucoup moins cher, donc, plus d'argent pur d'autres projets entre autres sur le transport collectif.

Donc notre recommandation c'est de privilégier un scénario de boulevard avec terre-plein central.

2955

Dernière. C'est en plein dans le mille de toutes les recommandations gouvernementales, ça va contribuer aux GES, contribuer à diminuer les maladies chroniques, améliorer la mobilité, puis je citerais un article du Lancet, *Shaping the cities in the 21st century*, c'est de Lancet, il y a deux ans. L'enjeu principal des grandes villes c'est une question de mobilité durable, il faut réorienter la mobilité en priorité sur les transports collectifs. Ça va avoir des impacts majeurs. Merci.

2960

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

Merci. Vous venez juste de dire réduire le volume de circulation dans les grandes villes, vous faites allusion à Montréal, au quartier ici, est-ce ça s'applique aussi à une municipalité comme Bois-des-Filion?

2965

M. LOUIS DROUIN :

Oui.

2970

M. PATRICK MORIN :

Certainement. Parce que l'enjeu, voyez-vous, on ne veut pas séparer Montréal de Bois-des-Filion, en fait, c'est dans les grandes régions métropolitaines, c'est de réduire le volume global de kilomètres parcourus parce que c'est un indicateur assez fiable aux problèmes environnementaux et de santé qu'on associe au transport. Plus une région métropolitaine a un grand nombre de kilomètres parcourus en auto et plus il y a des problèmes de santé environnementaux associés au transport. Donc on ne peut pas les dissocier les deux.

2975

2980

Les premières personnes qui bénéficieraient d'alternatives à l'automobile ce sont les gens qui y sont confinés à son usage. A Montréal, on marche déjà beaucoup, on utilise beaucoup le transport collectif, le problème c'est la circulation de transit qui rend ça peu sécuritaire parfois de traverser des artères. Mais ceux qui sont vraiment confinés à l'automobile, ce sont les gens de la périphérie.

2985

M. LOUIS DROUIN :

La question que vous posez c'est une vision globale. Si vous prenez le PMAD, on est à 3.4 ou 3.5 millions, on s'en va d'ici 2030 à 800 000 de plus. 800 000 citoyens de plus vont s'établir dans la région métropolitaine. Déjà, il faut se questionner : c'est quel type de mobilité qu'on veut privilégier pour les 800 000 prochains citoyens? Est-ce une mobilité axée sur la route ou sur le

2990

2995 durable, le transport actif, le transport collectif ? Il faut réorienter cette mobilité, il faut redensifier
davantage. C'est pour ça que dans le Plan métropolitain d'aménagement on a même fixé des sites
de densification la ville- centre vers la périphérie pour entre autres rentabiliser les infrastructures de
transport en commun. Donc l'idée, là on regarde un petit projet qui est un tronçon de 8 kilomètres,
on l'a dit souvent ce soir, on est dans la même logique qu'on avait il y a 30 ans. Il faut arrêter cette
logique-là, il faut réorienter la mobilité différemment.

3000 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Dans une de vos premières figures vous aviez, vous indiquez que dans le centre de
Montréal les citoyens marchaient beaucoup plus et c'était meilleur pour la santé. La marche de
transport pour aller au travail, aller faire l'épicerie etc.

3005 **M. LOUIS DROUIN :**

3010 Mais ce n'est pas par hasard. C'est parce que le transport collectif est présent, les lignes de
métro, c'est dense puis il y a des services de proximité. Ce sont les quartiers qui génèrent le moins
de GES, parce que les gens utilisent beaucoup moins leur voiture. Évidemment nous si on se
projette dans 20 ans, 30 ans, c'est d'arriver à ce même résultat partout sur l'île et en périphérie.
C'est la façon la plus durable de se déplacer. Ce qu'on a pu démontrer également, les gens s'ils
sont beaucoup plus actifs on réduit sensiblement les problèmes de maladie chronique.

3015 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

3020 C'est justement ce que je me demande et je vous pose la question : Est-ce qu'on peut
penser bon dans le contexte de l'autoroute 19 si le projet était mis en place ou n'était pas mis en
place, est-ce qu'on peut penser changer la couleur à Bois-des-Filion ou à la pointe ouest de l'Île de
Montréal par exemple, est-ce que c'est envisageable dans le contexte d'une urbanisation qui est
déjà enclenchée et puis qui existe déjà d'une certaine façon?

M. PATRICK MORIN :

3025 C'est une excellent question, c'est vraiment une bonne question. Puis nul n'est prophète ici.
Ce qu'on peut vous dire, c'est que les moyens sont connus si on voulait augmenter la marche en
périphérie de Montréal. Les moyens sont connus, ça prend des services de proximité, puis ça prend
des transports collectifs, une possibilité de déplacements en transport collectif. On y reviendra si
vous êtes intéressée, qu'est-ce ça veut dire des transports collectifs efficaces. Mais c'est
3030 certainement pas un autobus sur une autoroute, ça c'est sûr.

Il faut offrir aux gens la possibilité de marcher par des services de proximité, par l'accès aux transports collectifs. L'usage seul du transport collectif permet pratiquement d'atteindre les recommandations en matière d'activités physiques. Je veux dire, juste le fait de se rendre aux transports collectifs, ce n'est pas beaucoup, 30 minutes.

3035

M. LOUIS DROUIN :

Je pourrais attirer votre attention sur le graphique, vous voyez le petit point brun foncé, c'est Saint-Eustache. Train Bombardier – c'est la seule ligne de transport collectif sur train, électrifiée, dédié exclusivement au transport collectif sur une voie ferrée qui est dédiée à 100% pour le transport collectif qui est la voie Deux-Montagnes/ centre-ville de Montréal. Le train de Blainville et Saint-Jérôme est obligé de partager la voie avec le transport des marchandises, il est beaucoup moins accessible. Vous offrez un système de transport en commun du côté de Saint-Eustache hyper efficace, les gens en rêvent, les gens du West Island, vous connaissez un peu la position du West-Island avec M. Lincoln, il demande un train de l'ouest depuis 30 ans. Offrez-leur le train comme à Saint-Eustache et vous allez voir les petits points bruns qui vont se brunir du côté ouest comme du côté de l'est. Moi je vous dis que c'est possible mais il faut une vision et une volonté gouvernementale de financer le transport en commun.

3040

3045

3050

M. PATRICK MORIN :

Et pour que ça marche, il ne faut pas construire des autoroutes en même temps ou à la place de, parce que ce qui compte, c'est le ratio des temps de déplacement . Alors dans les années 60 on a construit le métro, on a construit beaucoup de transport collectif mais, en parallèle, on a construit encore davantage d'autoroutes, c'est sûr que si les temps de déplacement sont plus intéressants en auto qu'en transport collectif, c'est un facteur parmi d'autres mais il est important, ça ne marchera pas.

3055

3060

M. LOUIS DROUIN :

Si les gens de McGill - parce qu'on travaille beaucoup avec les départements de génie et de transport de l'Université McGill - le déterminant principal de l'utilisation du transport collectif, c'est le temps de déplacement qui compétitionne le temps de déplacement en voie routière, donc si vous offrez les deux en même temps, on se tire dans le pied, comme on dit.

3065

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Je vais aller sur l'actuelle route 335- A19. Est-ce que le projet proposé réduirait les accidents, les risques d'accidents par rapport à l'actuelle situation?

3070

M. PATRICK MORIN :

3075 L'idée que l'ajout de voies ou d'une autoroute réduit les accidents, c'est une vieille idée basée
sur un paradigme des années 50 qui a été remis en question depuis. Parce qu'en fait, on pensait
dans les années 50 qu'en faisant une ségrégation des circulations, la circulation locale dans les
quartiers résidentiels puis des grandes artères pour les autos, interurbaines, et des autoroutes, on
améliorerait la sécurité. Or, ce n'est pas ce qui a été observé en fait. Puis la manière d'améliorer la
sécurité aujourd'hui, ce n'est pas comme ça qu'on l'envisage.

3080 Je pourrai vous partager des références qui proposent un changement de paradigme, et
certaines villes l'ont fait, c'est en faisant des grands boulevards qui privilégient des modes de
transport plus sécuritaire, comme le transport collectif, ou qui permettent par des aménagements de
réduire la vitesse des véhicules.

3085 Donc il est possible même d'améliorer la capacité sur la 335, de passer à 3 voies de chaque
côté et de beaucoup améliorer la sécurité s'il y a un terre-plein central et des aménagements
conséquents. L'autoroute, il y a comme une confusion dans l'interprétation de la sécurité sur
l'autoroute. Parce que l'évaluation d'impacts, puis ce cas-ci est éloquent, elle ne porte que sur le
3090 tronçon autoroutier où il n'y a pas d'accès ou peu d'accès. Donc, effectivement c'est plus sécuritaire
qu'un boulevard si on le prend comme ça. Mais si on inclut aussi les sorties d'autoroutes à Bois-
des-Filion, à Laval, à Montréal, et puis la difficulté de sécuriser ces sites-là, donc, si on prend un
portrait juste un peu plus large, on se rend compte que la manière de sécuriser un corridor ce n'est
pas en construisant une autoroute, bien au contraire, c'est en préservant les boulevards, en
3095 améliorant la sécurité des boulevards, et puis en préservant la possibilité de faire un transport
collectif efficace, ce qui est impossible sur l'autoroute.

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3100 O.K. Peut-être juste une observation en terminant, ça va être intéressant de revoir votre
carte quand le train de l'Est aura été mis en opération, dans 1 mois et demi.

M. PATRICK MORIN :

3105 Il faudra parler de mode de transport collectif efficace quand même, là, aussi, c'est...

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

3110 On va se retrouver dans une situation proche de celle de Saint-Eustache. C'est pas parce
qu'elle est électrique qu'il y a plus de monde.

M. PATRICK MORIN :

3115 Ouais, sauf que, je veux dire, on a construit, il y a un train qui va vers Saint-Hilaire, hein, aussi, vous savez, le développement de Saint-Hilaire a aussi amené au développement de la 116 en autoroute récemment. Donc, je veux dire qu'est-ce qui avoir le plus d'impacts sur la population de Terrebonne? L'autoroute de la 25, la A19, et tout ce qu'on continue à accroître comme capacité routière ou le train de l'Est? Je vous laisse y répondre.

3120 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

On verra. Merci.

3125 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

3130 On peut peut-être faire la distinction avec des municipalités qui sont complètement résidentielles, là on parle de Bois-des-Filion, c'en est une, un exemple, qui n'ont pas de parc industriel, pas de grands centre d'achats, donc les services de proximité ne sont pas là pour ces résidents, ils doivent s'éloigner pour aller faire les commissions puis aller travailler alors, donc la voiture quasiment une obligation.

M. PATRICK MORIN :

3135 Ben certainement. Mais ç'est là, tout le défi est là. C'est ce que les gens aujourd'hui, de différentes manières, ont essayé de vous dire. Mais les experts indépendants en urbanisme recommandent de développer d'une manière intégrée avec des services de proximité, ce qui est possible, même à Bois-des-Filion. C'est un mode de développement. Les experts en ingénierie civile spécialisés dans la circulation et la mobilité nous disent aussi que la pire manière d'améliorer la mobilité c'est d'ajouter des autoroutes et des voies de circulation automobile, des experts indépendants universitaires.

3140 Nous, ce qu'on dit, d'un point de vue de Santé publique, c'est qu'à ces considérations-là s'ajoute le fait que pour la santé des gens en plus, ces modes de développements-là sont bénéfiques pour la santé publique, pour la santé des populations, même pour les gens de Bois-des-Filion, pas seulement pour Montréal.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3150 On vous remercie pour votre présentation. J'appelle maintenant madame Marie Blais. Alors c'est une présentation verbale. Madame Blais.

Mme MARIE BLAIS :

3155 Exact. Écoutez, je voudrais vous remercier de me recevoir. Je n'ai, en effet, pas mis de rapport, de mémoire, et passer après l'Institut de la Santé publique, c'est évidemment un défi majeur.

3160 Moi je suis donc une simple citoyenne du quartier Ahuntsic depuis 1955, en fait vous comprenez que je vous donne mon âge, je suis arrivée dans Ahuntsic à 1an. Écoutez, moi je suis dans le milieu de l'éducation où on vit des conditions d'austérité majeure. Que ce soit dans mon école publique à Sophie-Barat ou à l'université, on coupe dans l'ordre de 1 G \$.

3165 Quand j'entends un projet comme ceci qui nous coute 600 M \$, et qui, je le rappelle, va accroître la dette, on fait toutes ces coupes dans les services publiques parce qu'on est endetté, j'avoue que je suis un peu ahurie. Je pourrais comprendre si le projet avait un certain sens, alors j'ai, ce soir, et c'est un peu pour ça que je suis venue, je me suis dit : je vais venir écouter de façon assez neutre et je vais consulter les documents soumis par le ministère des Transports. C'est à la lumière de cette analyse que je vous fournis ce soir.

3170 C'est un projet de développement, et tout le monde l'a dit, c'est un projet de développement des années 50. Un projet de développement où on construit une autoroute qui va favoriser l'étalement urbain, je répète ce que j'ai entendu, et l'Institut de la Santé publique l'a dit de façon fort éloquente, va développer les gaz à effet de serre, entre autres.

3175 Ça, c'est un projet des années 50 et ça va évidemment favoriser, et vous l'avez dit vous-même, le développement des terres agricoles. Parce que ce projet - je sais que vous ne l'avez pas dit, vous avez pas dit ça, mais vous avez dit que c'est un projet, et on le voit très bien, qui entre autres traverse certaines terres agricoles. Et on peut imaginer qu'on va avoir encore là une pression au développement, développer donc des terres agricoles. C'est moi qui le dit, ce n'est pas vous.
3180 C'est évident.

3185 Alors moi j'ai regardé les analyses d'impacts, et là je respecte le ministère, je pense qu'ils ont fait un excellent travail, on a regardé les nids de tortues, on a travaillé très très bien les impacts en milieux humides, les nids de tortues, les salamandres, et ça, j'en suis vraiment... je ne mets pas ça en cause du tout, c'est excellent. Mais j'ai cherché les analyses d'impacts pour les milieux urbains et entre autres mon quartier. C'est là où j'avoue que j'ai été un peu ahurie et c'est pour ça que je suis fort inquiète.

3190 Alors j'ai regardé tous les documents, et peut-être que j'en ai manqué certains. J'en ai trouvé un, le DA43, qui se tient sur deux pages, deux pages. Deux pages où on nous dit que le projet se réalise ou non, les modélisations indiquent qu'il y aura une baisse du nombre de véhicules sur le

3195 pont en direction nord selon les heures et évidemment à l'inverse le soir. Donc, on nous dit qu'il va y avoir moins de véhicules. Alors moi je pose la question : C'est quoi les hypothèses du modèle? Je pense que c'est ça que vous devez vous poser. Parce que tout le monde l'a dit précédemment, c'est pas vrai qu'une autoroute va amener moins d'autos! Mais c'est ça qu'on nous fait croire. Que dans notre quartier, et j'avoue que c'est nous prendre des... c'est ça, je ne dirai pas quoi, mais franchement, des imbéciles.

3200 Je suis un peu choquée. C'est pour ça que je suis venue vous le dire. Je pense qu'il faut poser un ministère des Transports, non seulement leur rappeler qu'il y a d'autres modèles de développement urbain. Leur rappeler qu'il faudrait, en tous cas certainement questionner leur hypothèse, parce ce que j'ai compris c'est que, au bout de la 440, au boulevard Saint-Martin, bien là les autos allaient toutes s'évaporer à Laval. Moi si j'étais quelqu'un de Laval, je m'inquièterais aussi des hypothèses du ministère des Transports.

3205 Je suis venue ici aussi vous parler, parce que je suis une piétonne, pas personne âgée, pas enfant, une femme de 60 ans qui essaie de traverser le boulevard Henri-Bourassa mais Papineau, et je vous mets au défi de traverser, quand vous êtes au nord, de traverser le boulevard Papineau au coin Henri-Bourassa, c'est un défi, on a peur. Puis j'avoue que j'en traverse, on parlait des quartiers, 3210 des intersections, mais je vous dis, celle-là du côté nord est dangereuse et moi journalièrement je traverse Maisonneuve et De Lorimier qui est une pas pire, mais celle-là est plus dangereuse.

Je pense que, oui il y a un problème et oui, il y a un impact. On parlait beaucoup, les autos débouchent sur Papineau, c'est vrai mais c'est pas, ça arrête pas, c'est pas, madame qui le 3215 soulignait, ça va jusqu'à, ça remonte jusqu'à la métropolitaine, ça va jusqu'à Christophe-Colomb, il faut voir pas seulement une simple intersection mais l'ensemble du quartier. On est un secteur de transit. Je peux vous le dire, le monde d'Ahuntsic on en souffre. Alors quand on nous parle de leur problème, j'en suis puis je comprends très bien les problèmes à Bois-des-Filion, je peux vous dire qu'on en a aussi et je pense que ça serait bien de les entendre.

3220 Alors moi ce que je questionne et je conclus. Le modèle des développements, il faudrait se poser la question pourquoi les villes ont juste une pression, puis vous avez posé la question du cercle vicieux, pourquoi, parce que l'assiette fiscale dépend du développement urbain alors on est dans la course infinie vers l'étalement urbain. Est-ce qu'un moment donné au Québec on va réfléchir autrement? L'assiette fiscale est vide. Quel autre type de développement ? Puis je pense que les 3225 collègues – pas les collègues, je ne suis pas un collègue du tout - mais les gens de l'INSPQ l'ont vraiment souligné, il y a des pistes de solution. Je pense que c'est ça. À quel coût ?

3230 Je reviens sur cette question, on coupe partout puis, comme par hasard, dans le béton, bien là, non. Puis là je ne parle pas du CHUM, et là, c'est 600 M \$ maintenant. Parce qu'on le sait, avec

le ministère des Transports, je ne critique pas, mais il y a souvent des dépassements, alors on va aller vers 1 M\$? C'est des questions.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3235

Merci, on vous remercie. Monsieur Louis Dussault. Un autre mémoire verbal.

M, LOUIS DUSSAULT :

3240

Bonsoir. Je vous remercie beaucoup de m'offrir la chance de parler.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3245

Ça fait partie de nos règles que les citoyens peuvent présenter des mémoires verbaux.

M LOUIS DUSSAULT :

3250

Moi je suis résident du quartier, je demeure d'ailleurs sur la rue Sauriol, au 1645 Sauriol. Ça fait 10 ans que je demeure dans le quartier.

3255

Pourquoi j'ai voulu prendre la parole, c'est que tantôt j'ai un peu sourcillé quand on a parlé de saturation à l'heure de pointe de la circulation automobile. Moi en tant que résident, après les heures de pointe je demeure un résident, et moi mon inquiétude, c'est que ce parachèvement d'autoroute là c'est que, en dehors des heures de pointe les gens vont quand même traverser le quartier pour aller rejoindre la 440, aller rejoindre la 640, par le fait même aller rejoindre la 15, moi je pense que c'est pas l'heure de pointe qu'il faut regarder, mais moi je demande de regarder l'impact en dehors des heures de pointe.

3260

Moi je demeure dans le quartier, il y a beaucoup de circulation automobile, mes neveux viennent parfois à la maison puis c'est très dangereux, s'ils ont le malheur de mettre le pied dans la rue, les risques d'accidents sont grands. On subit finalement ce trafic de transit là. Et c'est ce qui m'a fait sourciller tantôt. C'est pour ça que je voulais vous adresser cet aspect-là, en dehors des heures de pointe on vit ici nous dans le quartier et on parle d'exode de familles. Je veux dire, si on peut pas circuler en toute sécurité dans le quartier, avec des enfants, tout ça, ce n'est pas attrayant, ça rend le quartier de moins en moins attrayant.

3265

On disait tantôt que le quartier Ahuntsic est traversé par plusieurs ponts, plusieurs autoroutes, mais il y a aussi des avions qui passent, il y a un train qui passe, c'est toutes des choses qui s'ajoutent finalement à notre vie quotidienne. C'est du bruit qui s'ajoute, donc c'est pour ça que je

3270 voudrais juste dire, ne regardons pas que les heures de pointe, regardons la qualité de vie en général dans le quartier. C'est tout ce que j'avais à dire. Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3275 Merci. Alors nous sommes maintenant rendus, on a terminé avec les mémoires et les présentations verbales, nous en sommes rendus au droit de rectification. Alors j'ai une demande de droit de rectification par madame Odile Béland du ministère des Transports du Québec.

Mme ODILE BÉLAND :

3280 Je vais être brève.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3285 Bonsoir.

Mme ODILE BÉLAND :

3290 Le ministère reçoit bien tous les commentaires qui ont été émis ce soir. Les gens qui sont ici ont écouté avec beaucoup d'intérêt tout ce qui s'est dit.

On a quelques petites corrections à apporter. Donc, d'abord le débit journalier moyen sur le pont Papineau-Leblanc n'est pas de 62 000, ce qui correspond à une pointe en 2003, mais la moyenne c'est bien 55 000. Donc ça avait été mentionné entre autres par Solidarité Ahuntsic.

3295 Ensuite, on a Projet Montréal qui a mentionné, ça été dit par d'autres aussi je crois, que le projet n'est pas dans les objectifs du PMAD, or, il est clairement inscrit dans le PMAD, le parachèvement de l'autoroute 19, en mode autoroutier.

3300 Ensuite de ça, monsieur Lo Mascolo a mentionné que les voies réservées s'arrêtaient à l'autoroute 440, ce n'est pas vrai, là, dans le projet présenté c'est vraiment jusqu'au boulevard Saint-Martin à Laval. Et en complément, dans la même mention, il mentionnait que la STL ne voulait pas les utiliser puis qu'il n'y aurait pas de volonté d'utiliser les voies réservées. Je veux juste rappeler qu'il y a un comité d'axes qui réunit toutes les instances, sinon la STL mais toutes les instances responsables de transport collectif sous l'égide de l'AMT, qui a la responsabilité de l'organisation du transport collectif dans la région de la communauté métropolitaine de Montréal. Et les circuits seront effectivement implantés par ces sociétés de transport là en fonction de l'analyse des solutions qui est déjà commencée et qui va permettre l'évolution de ces solutions-là avec le temps.

3305

3310 Donc voilà. Pour ce qui est du pont Papineau-Leblanc, il a été mentionné par *Vrai*
Changement pour Montréal que c'est le plus utilisé au-dessus de la rivière des Prairies. Or, on a vu
dans la présentation qui a été faite avec les données du MTQ, qu'il était le quatrième dans ceux qui
3315 étaient mentionnés là. Si on regarde en période de pointe du matin, le pont de l'autoroute 15, qui est
Médéric-Martin, qui est à 175 000 de DJMA, a un débit en période de pointe du matin de 24 500, le
pont Pie IX : 16 500, le pont de l'autoroute 13 : 25 600, toujours en pointe du matin alors le pont
Papineau-Leblanc s'inscrit à la suite ça à 14 300, et il y a le pont Viau qui a un peu moins, à 9 700.

3320 Ensuite, on a mentionné à quelques reprises, mais le premier à l'avoir fait, c'est le CRE
Montréal, que le projet est de 600 M \$, en fait c'est de 500 à 600 M\$, c'est une fourchette qu'on a
prévue, mais ça, pour 8 kilomètres d'autoroute. Nous tenons à rappeler, parce qu'il faut bien
apprécier le budget, que ça comprend aussi 4 échangeurs, un stationnement incitatif, des bretelles
d'accès pour le transport collectif et la piste multifonctionnelle et un pont sur la rivière des Mille-Îles.
Je voulais juste qu'on apprécie le montant global.

3325 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

 Vous me permettez, juste une petite question. C'est pour ça que le budget qui était prévu en
2006 ou antérieurement était de l'ordre de 200 à 300 M \$?

3330 **Mme ODILE BÉLAND :**

3335 Oui entre autres choses ce projet la prévoyait une passerelle seulement pour la piste
multifonctionnelle sur la rivière des Mille-Îles, donc là maintenant c'est un pont, il y eu ajout de
bretelles, il y a eu aussi ajout de prévisions pour les contingences et les risques, donc ça, ça nous
amène plus sûrement vers un non-dépassement de ce budget- là, et ça tient compte de l'inflation.
Parce qu'au cours des années, la valeur du dollar n'est pas la même. Ça tient compte de ça aussi.

3340 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

 Donc en dollar de cette année?

3345 **Mme ODILE BÉLAND :**

 Oui.

3345 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

 Merci.

3350 **Mme ODILE BÉLAND :**

Donc, il me reste une chose. C'est le Conseil régional de l'environnement qui demandait de mieux documenter l'analyse des particules, on veut juste préciser que ça été fait en détail dans la section 64.5.2... – je m'excuse - 6.4.5.2 - excusez-moi - de l'étude d'impacts et que le bilan régional des GES a aussi été documenté dans le document DA3.

3355 De même, le projet inclut, contrairement à ce qu'on a compris qui avait été mentionné, que le projet inclut donc la compensation des pertes de boisés et la plantation d'arbres, qui est bien mentionné à l'étude de l'impact, notamment la plantation d'arbres au centre des échangeurs.

3360

M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :

Une petite question d'éclaircissement. Sur le correctif que vous avez apporté pour les GES et pour les matières particulaires, ça tient compte de la demande induite?

3365

Mme ODILE BÉLAND :

3370 Ça tient compte de nos prévisions de l'augmentation de l'achalandage en fonction des enquêtes origine-destination et de l'accroissement des principaux pôles industriels, de l'accroissement des nouveaux développements qui était prévisible à ce moment-là, de la réorganisation des transports en fonction de l'activité économique croissante sur la couronne nord. Donc c'est un modèle qui est très complet et qui tient compte de tout ça, et l'analyse des GES a été faite en fonction de ces données-là.

3375 **M. PIERRE ANDRÉ, commissaire :**

Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3380

Merci. Droit de modification monsieur, Paul Larocque de Bois –des-Filion.

M. PAUL LAROCQUE :

3385

Bonsoir. D'abord, en fait c'est madame Pagé qui est intervenue tout à l'heure, je me suis senti interpellé parce qu'on m'a cité alors je peux avoir dit bien des choses, mais on fait référence à une citation de 650 véhicules sur la 335. Écoutez, au carrefour de la 335 et de la 344, par jour, il passe 59 000 véhicules, c'est des chiffres de 2006, Étude de TecSult qui est déposée avec le

3390 mémoire de la Ville de Bois-des-Filion. Je voulais le mentionner parce qu'à 650 véhicules sur la 335, moi aussi je serais contre le projet.

3395 Pour ce qui est du pont David, c'est 35 000 véhicules par jour. Dagenais, c'est 44000 véhicules par jour. Ça, c'est à la page 38 du rapport principal du ministère des Transports du Québec.

Deuxième des choses. Madame Pagé a fait référence à 6 000 véhicules qui passeraient sur l'autoroute 19 après la construction qui était prévue. Or, à la page 38 du même document du rapport principal du MTQ, il est inscrit 45 000 véhicules.

3400 Pour le PMAD, je tiens à faire la même, ça c'est pour l'ensemble de l'œuvre, je pense que beaucoup de gens réfèrent au PMAD, la vision métropolitaine, en fait c'est prévu dans le PMAD, on l'a mentionné, je tiens à le re-mentionner.

3405 Peut-être une question de sémantique. On parle de prolongation de l'autoroute, en fait on parle d'un parachèvement de l'autoroute, on parle de terminer ce qui a été commencé il y a 40 ans par respect pour la communauté de Bois- des-Filion qui a vu tout son centre-ville entièrement décimé il y a 41 ans, et là où git encore 3 viaducs qui ont été construits il y a 41 ans et qui sont encore dans le champ et ne servent à rien. Je pense qu'on devrait continuer de parler de parachèvement plutôt que de prolongement. Merci beaucoup

3410 **Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :**

Merci. Maintenant monsieur Luc Falardeau.

3415 **M. LUC FALARDEAU :**

3420 Bonsoir. Je suis un citoyen de Laval. J'ai demeuré toutefois dans Ahuntsic pendant 25 ans environ. Je voulais rectifier simplement une affirmation qu'on entend trop souvent et avec laquelle j'ai un peu de misère. On a dit qu'il n'y aura pas d'augmentation de capacité routière puisque c'est déjà saturé. Là, moi je trouve qu'il y a de grosses possibilités de malentendus de ce côté-là. Il faudrait clarifier, il y a des nombres de véhicules à l'heure puis il y a des nombres de véhicules par jour, puis il y a les pointes de circulation.

3425 Je crois que ça été clarifié par plusieurs personnes précédemment mais je voudrais que, ça se peut que ce soit la pointe de circulation qui se prolonge à cause que s'il y a plus de véhicules au total dans la journée, même s'il y a une même capacité à l'heure, évidemment la pointe de circulation va s'étaler. Si elle était peut-être de 6 heures : 3 heures le matin, 3 heures en fin de

3430 journée, elle va peut-être devenir de une heure de plus ou deux de plus. Donc là, elle risque d'empiéter davantage sur la circulation des piétons à Montréal, entre autres à Ahuntsic.

Bon, évidemment, ce n'est pas seulement à Ahuntsic...

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3435 J'aimerais juste vous rappeler que le droit de rectification, c'est pour corriger un fait qui a été dit et qui serait inexact.

M. LUC FALARDEAU :

3440 Oui, c'est juste un malentendu, en fait, je rectifie quelque chose qui pourrait avoir été un malentendu. Alors, c'est ça. Je félicite les gens qui sont intervenus ce soir pour la qualité de leur présentation. Je vous remercie.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3445 Merci, Monsieur Falardeau.

M. LUC FALARDEAU :

3450 Merci.

Mme ANNE-MARIE PARENT, présidente :

3455 Alors n'ayant pas d'autres demandes de droit de rectification, c'est terminé. Alors ceci met fin à la deuxième partie des audiences publiques.

3460 Nous vous rappelons que vous pouvez consulter les documents déposés ainsi que les transcriptions dans les centres de consultation ainsi que sur le site Web du BAPE. Ces centres demeurent ouverts tout au long du mandat de la commission et même un mois après la sortie publique du rapport du BAPE.

3465 Les personnes qui désirent exercer leur droit de rectification par écrit, et cela est possible, auront jusqu'au 29 octobre prochain pour le faire. Si vous n'êtes pas en mesure de respecter ce délai, s'il vous plait, informez madame Renée Poliquin car, à défaut de le faire, la commission pourrait décider de ne pas l'accepter si vous dépassez le délai.

Alors je vous rappelle que ce droit sert à rectifier des faits et non à se prononcer sur des opinions qui ont été émises.

3470

Donc maintenant la commission poursuit ses travaux d'enquête et d'analyse et le rapport sera déposé au ministre du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques au plus tard le 14 janvier 2015.

3475

La commission tient à exprimer son appréciation aux personnes qui se sont intéressées à nos travaux en posant des questions, en déposant un mémoire ou en participant à l'audience publique. Elle remercie également les personnes-ressources et le promoteur pour leur collaboration à ce processus public. Je vous remercie tous, et bonne fin de soirée.

3480

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

3485

Et j'ai signé :

3490

Louise Philibert, s.o.