

1315 *Donc, tous ces problèmes ont-ils été envisagés? Je crois que non. Donc, on évite tous ces problèmes en pensant en termes de transport en commun et de transport actif. De plus les gens du ministère du Transport sont principalement des ingénieurs civils qui vont souvent, bon, là j'ai utilisé un terme un peu fort, mépriser, mais, en fait, c'est plutôt, sous-*
estimer les solutions proposées par les autres spécialistes des divers spécialités, susceptibles de s'intéresser au projet; que ce soit des spécialistes en aménagement du territoire, des architectes, des urbanistes, des spécialistes en environnement, écologie urbaine, ou encore de simples citoyens informés.

1320 *Donc, une autre spécialité qui devait être beaucoup sollicitée, c'est la médecine, donc la Direction de la santé publique, qui est présente ici, je crois. Donc, effectivement il y a eu des rapports qui ont été, comment dire, mis à la vue du public, concernant les problèmes pulmonaires chez les vieillards et chez les enfants vivant à proximité des autoroutes. Alors on a qu'à lire leur mémoire, je pense que c'est assez parlant, puis il y a le rapport annuel aussi Le*
1325 *transport urbain, une question de santé, rapport annuel 2006, sur la santé de la population montréalaise. Je pense que c'est assez parlant juste lire ce rapport-là.*

Puis pour moi il y a des motivations cachées du gouvernement. Donc, une des motivations pour la reconduction de ce projet autoroutier est la construction de l'autoroute Est-
1330 *Ouest afin de permettre un accès rapide au Centre-ville via le pont de la 25 et l'autoroute Notre-Dame aux gens de la banlieue nord. Car ce pont de la 25, étant construit en partenariat public-privé (PPP) on a alors pour le promoteur une rentabilité assurée par les revenus de péage des banlieusards profitant de l'accès rapide au Centre-ville.*

1335 *Or, on n'a jamais réussi à nous prouver que ce lien autoroutier était nécessaire à la vitalité de Montréal et au bien-être des populations. Bien au contraire, elle aura aussi comme effet pernicieux de nous couper de l'accès au fleuve pour les 50 prochaines années.*

Pour terminer, au niveau local le fait d'abaisser la majorité des structures au sol aura
1340 *pour effet de ramener la pollution et le bruit au niveau des populations, de provoquer des expropriations et d'enclaver davantage ces populations, tuant, par le fait même, la vie de quartier. Tous ces impacts ont des coûts qui n'ont pas été évalués, mais il y a aussi des bénéfices à escompter d'une meilleure qualité de vie dans les quartiers engendrés par l'implantation du transport en commun et actif et l'attrition progressive des voies autoroutières.*

1345 *On peut citer la libération d'espace pour de beaux projets immobiliers résidentiels ou commerciaux et le tourisme rapportant tous deux de l'argent supplémentaire à la Ville de Montréal.*

1350 *Là j'ai écrit une phrase que j'ai mise entre guillemets, parce que j'en suis pas certain, donc «Le potentiel de requalification urbaine est excellente dans tout le secteur.»*