

Séance de l'après-midi du 18 juin 2009

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

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. MICHEL GERMAIN, président
 M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire
 Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE RECONSTRUCTION
DU COMPLEXE TURCOT À MONTRÉAL, MONTRÉAL-OUEST, WESTMOUNT**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 6

Séance tenue le 18 juin 2009, 13 h
Centre récréatif, sportif et culturel de Saint-Zotique
75, square Sir-Georges-Étienne-Cartier
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 18 JUIN 2009	1
MOT DU PRÉSIDENT.....	1
LE PRÉSIDENT:.....	1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

Mme LOUISE GIRARD	1
M. JEAN-CLAUDE LANTHIER.....	2
PARTI QUÉBÉCOIS SAINT-HENRI-SAINTE-ANNE, M. FRANÇOIS LEMAY et M. ROBIN PHILIPOT	5
REGROUPEMENT DES ORGANISMES POUR LES AINÉS ET AINÉES DU SUD-OUEST DE MONTRÉAL (ROPASOM, Mme HUGUETTE ROY.....	11
FORUM JEUNESSE DE L'ÎLE DE MONTRÉAL, Mme LAURENCE ST-DENIS et Mme MÉLANIE POULIOT.....	16
Mme NADIA ALEXAN	22
SELBY CAMPUS INC., M. ROLAND HAKIM	23
Mme JODY NEGLEY	32
QUÉBEC KYOTO, M. ARTHUR SANDBORN.....	40
Mme MARIE-HÉLÈNE SIMON	48

AJOURNEMENT

MOT DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT :

5 Bonjour. Je crois que nous pouvons commencer sans plus tarder. Donc, bienvenue à cette 6^e séance de la deuxième partie de l'audience publique portant sur le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot. Donc, nous allons poursuivre cet après-midi l'audition des mémoires.

10 Je rappelle que ce qui est demandé, étant donné que la Commission a lu l'ensemble des mémoires, nous demandons aux gens de synthétiser leur mémoire en insistant sur les points majeurs. La durée de la présentation prévue est d'une quinzaine de minutes et suivie potentiellement d'un court échange avec la commission.

15 J'indique également que la présente séance peut être suivie sur internet en se branchant sur le site du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Donc, sans plus tarder – et s'il vous plaît, quand les gens arrivent, lorsque vous arrivez et que vous devez présenter un mémoire, donc ne pas oublier de vous présenter à l'arrière de la salle pour signifier que vous êtes bel et bien là. Donc, sans plus tarder, je vais demander à madame Louise Girard de s'avancer à la table des intervenants. Bonjour, Madame.

20

Mme LOUISE GIRARD :

Bonjour.

LE PRÉSIDENT :

À vous la parole.

Mme LOUISE GIRARD :

30

Je vais vous lire mon texte parce qu'il n'est vraiment pas très long et que dans mon texte, j'ai vraiment mesuré mes mots. Alors, ça s'intitule : « Commentaires et préoccupations d'une future ex-résidente de la rue Cazalais. »

35 L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE

LE PRÉSIDENT :

40 Alors, merci, Madame Girard pour votre mémoire. Ça fait plusieurs personnes qui sont dans le secteur de la rue Cazalais, qui viennent nous parler de leurs craintes face à l'expropriation. Donc, la Commission est très sensible à cette problématique-là et on va regarder ça en détail pour voir quelles seraient les pistes de solution qu'on peut imaginer soit pour éviter l'expropriation ou autre.

45 Alors, vous pouvez être assurée que la commission va examiner cette question-là très attentivement. Alors, nous vous remercions pour votre présentation.

Mme LOUISE GIRARD :

50 Merci.

LE PRÉSIDENT :

55 Nous allons maintenant inviter monsieur Jean-Claude Lanthier. Bonjour, Monsieur Lanthier, à vous la parole.

M. JEAN-CLAUDE LANTIER :

60 Bonjour, Monsieur le président. Bonjour, Madame, Monsieur. Vous me permettez un léger préambule avant de lire une partie de mon mince rapport.

65 D'autres personnes que moi impliquées ici, plus impliquées que moi – moi, je suis impliqué en tant que citoyen de la Ville, mais il y en a qui sont impliqués dans leur vie même et le témoignage que je viens d'entendre m'émeut parce que, justement, ça touche des gens fragiles et j'ai l'impression qu'à Québec, on ne s'occupe pas, on n'a pas un souci d'humanisme, d'humanité. C'est pour moi renversant.

70 Comme, par exemple, les personnes déplacées. J'espère qu'elles auront le respect. J'espère qu'on prendra le temps d'analyser ce que ces personnes-là vont perdre ou bien ont déjà perdu. La dame tantôt a parlé d'une voie de contournement. J'en ai entendu parler, moi, puis je suis profane en la matière. Je lis mon journal, mon journal La Presse, des fois le Devoir. Alors, je suis relativement bien informé.

75 J'ai entendu parler de cette voie de contournement là, mais là je n'en ai plus entendu parler. Et puis là, j'ai de la difficulté à comprendre que le MTQ va laisser passer, si je comprends bien, le flot de circulation par Montréal. Montréal va devenir tout simplement une voie de passage pour les véhicules, alors qu'on aurait dû, je pense, construire un pont, je pense que c'était vers l'ouest, de façon à éviter que les véhicules qui ne s'en vont pas à Montréal, justement, bien puisqu'ils n'ont pas à aller à Montréal, qu'ils contournent Montréal et le flot de circulation n'en sera que plus allégé.

85 Je vais citer ici ce que j'ai lu dans La Presse d'hier en rapport avec l'échangeur Turcot. C'est dur, mais ça m'a l'air à être vrai parce que ce n'est pas n'importe qui, qui parle, c'est une personne référence, Michel Labrecque, qui dit, en parlant de l'échangeur Turcot, que c'est une logique des années 60.

 Moi, je ne suis pas ingénieur. Je ne peux pas évaluer ça, mais compte tenu de la personne qui affirme cette chose-là, je ne peux pas faire autrement que de l'écouter. L'écouter sérieusement, le lire et puis le commenter brièvement, parce qu'en somme, ça se passe de commentaire.

90 Ici, seulement le premier paragraphe, je lirai simplement le premier paragraphe de son intervention d'hier :

95 « *Le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot s'inscrit dans une logique – bien là, je viens de le dire - des années 60 et que les propositions de transport collectif qui y figurent sont légères, insuffisantes, imprécises.* »

Ce sont trois mots qui sont là, et qui sont des mots certainement pesés, soupesés par monsieur Labrecque, parce que ce n'est pas quelqu'un qui lance, qui sème comme Larousse à tout vent, là, n'importe quel mot de vocabulaire.

100 Pour ce qui est du ministère, je souhaite ceci de la part du ministère des Transports du Québec, d'éviter la précipitation, avoir une ouverture d'esprit de façon à ce que tous les gens puissent être traités équitablement, humainement, d'une façon humaniste. Je ne sais pas si humaniste est le bon terme ici, là, mais à tout le moins humaine. Parce que ce que je vois, c'est qu'il y a des gens qui vont être déplacés et ce n'est pas fait dans le respect. Le respect n'est pas là. Du moins, je ne le sens pas. Je peux me tromper, mais je ne sens pas le respect à leur endroit, et ce sont des personnes qui ont travaillé, comme la dame qui m'a précédée. Son actif, c'est le fruit de son travail, du travail d'une vie. Et là, elle est en train de se faire – passez-moi l'expression – manger tout rond.

110 Alors, j'espère que le MTQ va retenir les suggestions qui seraient supérieures aux leurs, de façon à ce que le tout se fasse avec le moins de heurt possible pour ces gens-là, parce qu'avoir une fin de vie de 20 ans avec 1 500 \$ à payer chaque année, moi, je ne trouve pas ça drôle. J'espère que le MTQ ne trouvera pas ça drôle non plus.

115 J'espère aussi qu'on ne s'engagera pas, j'espère qu'on ne s'engagera pas justement dans ce projet-là sans que tout soit pesé, soupesé, analysé avec rigueur. Je me souviens d'une expression qui a fait fureur dans la bouche de madame Monique Jérôme-Forget : le syndrome de la pépîne. Alors, j'espère que le ministère n'attend pas, justement, n'est pas impatient de commencer le plus tôt possible, parce qu'ils sont en mal, je ne le sais pas, peut-être d'activités. Parce que le syndrome de la pépîne, ça peut peut-être aboutir – je vais en faire une facile – au syndrome du pépin. Si on n'y va pas tranquillement, on risque d'entrer dans le mur. Et tout le Québec évidemment qui va payer. Alors, c'est tout. Ça, c'est mon préambule. Maintenant, je vais à mon texte, en gros.

125 Lorsque je suis intervenu il y a quelques semaines au sujet du béton renforcé par un type de polymère lui-même renforcé de fibre qui résisterait à la corrosion, laquelle détériore le béton qui en vient à se désagréger avec le temps, j'ai posé la question à une personne-ressource, c'est la personne qui était à ma gauche, la première, et qui répondait. C'est celle qui était la plus sollicitée.

130 Je lui ai posé la question en rapport avec ce nouveau type de renforcement du béton, béton par polymère. J'ai été surpris que la personne n'ait pas été au courant. Moi, j'avais entendu ça v'là quelques mois à la radio de Radio-Canada.

135 Alors, je pense qu'il serait sage, justement, que le MTQ s'informe pour voir justement si le polymère n'est pas supérieur au béton quant à la longévité du travail, quand on sait que le béton armé, le béton renforcé d'acier, bien, évidemment, avec le temps rouille et puis le béton se désagrège.

140 Mon deuxième point concerne la coloration du béton. Les formes que l'on peut donner au béton, l'aspect extérieur du béton. J'ai appris qu'en Arizona, les ponts sont colorés en harmonie avec le paysage. N'y aurait-il pas lieu d'imiter cet État américain ? La couleur, c'est connu, plaît à l'oeil, donne du pep dans le soulier, comme on dit, et aiderait sans doute à combattre la déprime qui s'installe chez plusieurs personnes à chaque année, au point que plusieurs justement prennent
145 la voie du Sud.

 Mais la dame qui a parlé avant moi, avec les 1 500 \$ qu'elle aura en moins, j'ai l'impression que bonjour le Sud, si elle y va. Si elle y allait.

150 De plus, je me suis renseigné un petit peu plus. De plus, on pourrait penser utiliser le granito, par exemple, qui est du béton coloré dont l'agrégat est formé de grains de marbre, sans doute obtenus des éclats de la taille du marbre et présentant, après polissage, l'aspect du granite. Ceci pourrait être pensé, du moins à certains endroits importants de l'œuvre où on est proche. Penser faire une œuvre d'art ne doit pas être écarté. Et puis je vois justement la SIQ, la Société
155 immobilière du Québec qui ne prêche pas par architecture. Je prends l'hôtellerie à Montréal, l'école de l'hôtellerie, on a été obligé de la refaire parce que justement c'est peut-être un édifice de style Stalinien, je pense.

 En dernier lieu, le cas des PPP m'intéresse beaucoup, car on semble accorder à ce type
160 de partenariat public-privé des qualités qu'il a de moins en moins. Car en Angleterre, les PPP sont sérieusement remis en question depuis une quinzaine d'années. De plus, au Québec, la construction générale dépasse de 10 % à 15 % le coût pour les mêmes ouvrages dans toutes les autres provinces canadiennes. Pourquoi? Je ne le sais pas. Pourtant je suis curieux, mais je n'ai jamais entendu la réponse.

165 Actuellement, il en est question par ce qui se passe à Montréal, là, dans la construction. Alors, peut-être qu'à un moment donné on va connaître pourquoi, justement, il y a 10 % ou 15 % de plus dans la construction générale.

170 Dans un article d'André Noël, le 9 juin, André Noël souligne ce que monsieur Ghavitian, président de l'Ordre des ingénieurs du Québec au sujet des PPP qui dit ceci :

*« Il y n'y a pas beaucoup de financiers qui prêtent de l'argent ces temps-ci. Le gouvernement sera ainsi appelé à garantir l'emprunt et cela signifie qu'il ne transfère plus les risques ou une partie des risques au secteur privé, ce qui est pourtant la raison d'être
175 des PPP. »*

Je soulignerai, en passant, que le PEP, je ne sais pas comment est-ce que ça se prononce, le PEP de l'Université Laval vient d'abandonner les PPP pour y aller, disons, avec le mode, dans le mode conventionnel.

180

L'Hôtel Dieu à Québec, coût de construction ou reconstruction en PPP, au départ 173 M, puis 300 M, puis aux dernières nouvelles, ça serait rendu autour de 800 M. Ça donne le vertige, mais une chance que je ne suis pas affligé de ce mal-là.

185

Si je saisis bien l'astuce, le privé n'encoure pas de risques, puis c'est le gouvernement qui prend tous les risques. Pour les entrepreneurs du privé, c'est un véritable Disneyland puisque le gouvernement semble devoir prendre seul tous les risques. S'il les prend tout seul, alors qu'il devienne donc plutôt le maître d'œuvre, le grand capitaine des travaux et qu'il délaisse ce système maintenant boiteux que sont d'après moi les PPP.

190

Et ainsi mes intérêts, les intérêts des contribuables du Québec seront mieux servis. Et je terminerai par cette phrase-là qui m'est revenue à l'esprit : tâchons d'éviter la nationalisation des pertes et la privatisation des profits dans notre beau monde actuel de la finance.

195

Merci.

LE PRÉSIDENT :

200

Merci, Monsieur Lanthier pour votre mémoire. Alors, nous n'avons pas de question, nous vous remercions. Alors, nous allons maintenant inviter madame Jody Negley à s'avancer. Alors, on a besoin d'un ajustement technique avant de recevoir madame Negley. Alors, nous allons intervertir les présentations. Nous allons inviter immédiatement le Parti québécois de Saint-Henri-Sainte-Anne, monsieur François Lemay, à s'avancer, et ensuite de ça, après la présentation de monsieur Lemay, nous retournerons à madame Negley. Alors, bonjour Messieurs. À vous la parole.

205

M. FRANÇOIS LEMAY :

210

Oui. Est-ce que vous m'entendez bien? Oui. Bonjour, messieurs, dame. Merci pour tout le travail que vous faites. Je suis conscient que c'est un travail colossal que d'examiner un projet d'une aussi grande envergure. Merci aussi aux citoyens, aux différentes personnes qui assistent aux audiences et qui y ont assisté dans ces derniers jours.

215

D'abord, on m'a mandaté aujourd'hui pour être le porte-parole du Parti québécois de Saint-Henri-Sainte-Anne dans ce dossier, mais je tiens à dire que notre position, celle qu'on va vous exposer aujourd'hui, reflète celle du Parti au sens national du terme et pas seulement de l'association de circonscription que je représente.

220

Le mémoire que nous avons présenté au BAPE pour le projet de réfection de l'échangeur Turcot s'intitule : « Le Turcot du MTQ : un projet passéiste ». Je ne vais pas nécessairement

présenter le mémoire dans le même ordre qu'il a été rédigé, au cas où vous en auriez déjà pris connaissance, mais ceci dit, mon propos va être fidèle évidemment à son contenu.

225 D'abord, avant de m'attaquer au projet lui-même ou d'aborder le projet lui-même, j'aimerais
ça commencer par établir un certain nombre de considérations par rapport au contexte actuel dans
lequel ce débat-là se fait pour l'infrastructure autoroutière de Turcot.

230 À l'heure actuelle, les planètes sont alignées au Québec. Elles sont alignées pour qu'on
puisse, de façon déterminante et décisive, prendre un virage vers une plus grande diversification
des habitudes de transport, autant dans la grande région métropolitaine qu'au Québec de façon
générale.

235 Pourquoi est-ce que je dis que les planètes sont alignées? Bon, d'abord, il y a beaucoup
d'infrastructures routières qui arrivent à la fin de leur durée de vie utile. Donc, il y a une occasion
de les refaire, de les repenser, de les revoir dans leur ensemble.

240 Les fonds sont là. Le gouvernement a clairement indiqué qu'il est intéressé à investir
massivement dans des projets d'infrastructure pour relancer l'économie à cause du contexte
économique actuel. Donc, ça aussi ça s'ajoute au contexte. La Ville de Montréal a présenté un
projet, un Plan de transport ambitieux qui a été salué par beaucoup d'observateurs. Le Québec
dispose d'une industrie importante et d'une expertise importante en matière de fabrication de
wagons et d'autobus, qui pourrait mise à profit très clairement pour faire davantage de transport
collectif.

245 On se rappelle, par exemple, pour illustrer ce point-là, que le géant international qu'est
aujourd'hui Bombardier a été mis au monde dans les années 60 quand on lui a donné le contrat du
métro de Montréal. À l'époque, c'était un coup de maître et aujourd'hui, il faut en refaire d'autres
des coups semblables, c'est important.

250 Le Québec dispose de ressources hydroélectriques propres, considérables qui pourraient
être mises à profit pour faire non seulement du transport collectif, mais du transport collectif propre.
Vendre de l'électricité aux Américains, c'est une idée bien jolie en elle-même, contre laquelle on
peut être difficilement. Ceci dit, utiliser nos ressources électriques pour faire du développement de
transport collectif chez nous, c'est un levier qui rapporterait des dividendes bien plus intéressants
255 pour le Québec dans son ensemble.

260 Le Québec doit aussi réduire ses émissions de gaz à effet de serre et sa dépendance au
carburant fossile. Et aujourd'hui, en 2009, l'impact sur la santé publique des grandes
infrastructures autoroutières en milieu urbain n'est plus à démontrer. Enfin, je pense qu'on peut
raisonnablement affirmer que le Québec accuse un retard certain en matière de développement de
transport en commun, et tous ces facteurs-là militent pour saisir l'occasion de combler ce retard-là.

Maintenant, parlons du projet du ministère des Transports pour la réfection de Turcot en
tant que tel. D'abord, Turcot c'est une infrastructure de transport majeure. Sa réfection et ce qu'on

265 en fera aura certainement un effet extrêmement structurant sur nos habitudes de transport pour les
prochaines décennies.

270 Bon. Évidemment, le projet en lui-même qui est proposé, donc de refaire le Turcot actuel
en remblai, est passablement différent de l'actuelle structure en hauteur dont on a hérité des
années 60. Ceci dit, bien qu'il y ait des différences importantes, nous sommes d'avis que le Turcot
tel que proposé par le MTQ va répondre à des besoins essentiellement similaires à ceux qui ont
été identifiés dans les années 60.

275 D'abord, sa capacité va augmenter de façon significative; même le MTQ l'a admis. Les
280 000 véhicules actuels qui passent à chaque jour sur la structure risquent d'augmenter à au-
delà de 300 000 véhicules parce que la structure va avoir davantage de fluidité. Les quartiers
avoisinants ne seront pas moins enclavés, le seront même voire davantage par la structure qui est
projetée. Le remblai, parce qu'il va être moins élevé que l'actuelle structure en hauteur, va faire en
sorte que les résidants qui vivent à proximité de la structure vont être davantage exposés aux
polluants.

285 Ceci dit, bon, le ministère propose de mettre de la végétation sur les remblais, mais il est, à
notre sens, absolument pas démontré que ces mesures-là vont atténuer suffisamment l'impact du
bruit, mais surtout des polluants atmosphériques.

290 La sécurité est accrue dans le projet du MTQ par rapport à l'actuelle structure, mais elle
est accrue parce qu'on prévoit notamment des nouvelles voies d'accotement. Or, ces voies
d'accotement là, vont avoir l'effet pervers d'augmenter la fluidité, et donc la capacité de
l'échangeur, ce qui va contribuer à une augmentation de l'achalandage sur la structure.

295 La nécessité d'assurer la continuité du flux des véhicules pendant les travaux de
construction fait en sorte qu'on est amené à vouloir construire le remblai à côté de l'actuelle
structure. Et ça, ça va avoir un impact urbain parce que ça nous place nécessairement dans une
situation où on va devoir prendre très large sur le territoire avoisinant de la structure pour faire les
travaux.

300 C'est, par exemple, pour cette raison-là que ça devient tout un casse-tête pour le Centre
sportif Gadbois, qui est un centre important, non seulement pour le Sud-Ouest, mais pour la région
de Montréal. C'est aussi à cause de ça qu'on est amené à planifier des expropriations qui, selon
certains observateurs, pourraient être évitées si on procédait autrement.

305 Enfin, l'éventualité de faire le projet en PPP – l'Ordre des ingénieurs l'a affirmé comme
beaucoup d'autres acteurs – risque de priver le projet de la flexibilité nécessaire pour le mener à
bien. Un projet d'envergure comme celui-là, il y a beaucoup qui sont d'avis que de le faire en PPP,
ça va être une façon trop rigide de mettre le projet en place et ça va poser des problèmes dans
son exécution.

Toutes ces considérations-là pourraient se résumer de la façon suivante. Il y a beaucoup
de gens qui ont dit que c'est un projet des années 60. Bon, évidemment, le projet en lui-même est

310 différent de celui des années 60. Mais qu'est-ce qu'on entend quand on dit que c'est un projet des
années 60? Ce qu'on veut dire au fond, c'est que le projet, tel qu'il est proposé par le ministère,
aurait très bien pu être fait de cette façon-là dans les années 60.

315 Or, dans les années 60, ça commence à faire un certain temps. En principe, les travaux
sont prévus pour la fin de 2016. L'actuel échangeur avait été terminé en 66, donc on peut imaginer
que quand le nouveau va être inauguré, ça va faire à peu près 50 ans que le précédent avait été
achevé.

320 Bon, ceci dit, il faut faire attention. Quand on traite le projet de passiste, qu'est-ce qu'on
entend par là, ce n'est pas nécessairement parce qu'on fait les choses d'une ancienne façon que
c'est obligatoirement mauvais. Dans ce cas-ci, nous le pensons, cela dit. Il faut se rappeler que
dans les années 60, on pensait qu'il y aurait du pétrole pour l'éternité. On ne connaissait rien du
phénomène de réchauffement climatique ni de son lien avec les gaz à effet de serre. On était
beaucoup moins sensible aux enjeux de santé publique. On connaissait mal l'impact à long terme
325 de l'enclavement des quartiers causé par des infrastructures semblables et on ne disposait pas
autant de ressources hydroélectriques au Québec qu'aujourd'hui.

Le problème, en fait, il vient du fait que la commande passée au ministère des Transports
est au fond, trop restrictive. Il y a tout lieu de penser que le ministère a reçu une commande de la
330 part du gouvernement qui se limitait à dire : « Refaites à neuf l'échangeur Turco. Faites-nous
quelque chose qui faisait la même job qu'il y a 50 ans. » Point à la ligne.

335 À partir du moment où tout ce qu'on a à l'esprit c'est de procéder à des améliorations
d'une structure qui est fondamentalement la même qu'il y a 50 ans, bien, il ne faut pas s'étonner
que le ministère nous arrive avec un projet comme celui qui est présenté à l'heure actuelle.

Pourtant, c'est tout à fait réaliste d'imaginer que le projet pourrait être radicalement
différent. La preuve, c'est la proposition qui a été faite ces derniers jours par le Conseil régional en
environnement. C'est une proposition qui non seulement illustre la vision avec laquelle on devrait
340 procéder à la réfection d'une infrastructure routière de cette envergure-là, mais c'est aussi un
projet qui démontre qu'un autre Turcot est possible et que ce n'est pas irréaliste de vouloir faire
autre chose que ce que le MTQ propose à l'heure actuelle.

345 Parce que oui, il y a urgence d'agir. On en est conscient. La structure actuelle est en
mauvais état et pose des problèmes de sécurité, mais ce n'est pas parce qu'il y a urgence d'agir
que ça nous autorise à faire n'importe quoi. En refusant d'examiner d'autres scénarios que celui
qui a été proposé à l'heure actuelle par le MTQ, bien, on se place dans la situation suivante, c'est-
à-dire qu'on n'essaie même pas d'atteindre des objectifs qui sont pourtant clairement énoncés
dans la politique québécoise de transport collectif.

350 Alors, ça, nous, ça nous pose un problème. Parce qu'il y a un milliard et demi de dollars,
voire davantage si on regarde les déclarations récentes de la présidente du Conseil du trésor, qui
vont être investis dans ce chantier-là. Si, quand on investit des sommes aussi importantes dans un
projet d'infrastructure routière aussi structurant pour les années à venir, on n'essaie pas

355 minimalement d'atteindre des objectifs pourtant clairement énoncés dans cette politique-là, bien, la
question qu'on se pose c'est : comment on va le faire, puis quand est-ce qu'on va le faire? Puis en
bout de ligne, on peut même être amené à penser : ça sert à quoi d'énoncer des politiques
ambitieuses comme ça, si à la première occasion quand on a un chantier d'une aussi grande
360 envergure, on n'essaie pas d'en tenir compte puis de s'en inspirer.

En conclusion, le Parti québécois de Saint-Henri-Sainte-Anne reconnaît que l'actuelle
structure du complexe Turcot est à refaire et de façon urgente. Néanmoins, nous pensons que le
MTQ doit refaire ses devoirs et ce, dans les plus brefs délais.

365 Le projet tel que proposé à l'heure actuelle contribuerait à une augmentation du bilan de
gaz à effet de serre, nuirait davantage à la santé des résidants qui vivent à proximité, enclaverait
au moins autant que la structure actuelle, les quartiers avoisinants, et d'aucune manière ce projet-
là s'inscrit dans une vision plus large, dans un cadre plus large, celui d'un virage vers une plus
grande diversification des habitudes de transport dans la grande région de Montréal.

370 À l'instar du Conseil régional en environnement et de nombreux acteurs du milieu, le MTQ
doit absolument retourner à la planche à dessin et proposer un nouveau Turcot qui ait des objectifs
ambitieux en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, réduction de notre
dépendance au pétrole, amélioration de la santé publique des résidants, désenclavement des
375 quartiers touchés et un Turcot, aussi, compte tenu des sommes qui vont y être investies, qui
cherche, par la nature même de son projet, à faire profiter le Québec et son économie, au
maximum des retombées du chantier.

380 On a une occasion historique au Québec de prendre ce virage-là, Turcot est une occasion
en nord de le faire. On n'a pas le droit, à l'égard des générations futures, de manquer cette
occasion-là. Ce Turcot-là, on va être pris avec pour les 50 prochaines années, minimum. Si on se
loupe, si on fait n'importe quoi, si on commet une erreur comme on s'apprête à le faire, on va être
pris avec longtemps et on va s'en manger les doigts.

385 Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

390 Alors, je vous remercie pour votre présentation. Au sujet du Plan de transport de la grande région métropolitaine, ça fait quelques années qu'il a été fait. Est-ce que le Parti québécois actuellement a une position face au Plan de transport, pas seulement de Montréal, mais de la grande région métropolitaine?

M. FRANÇOIS LEMAY :

395 Bien, nous, on est favorable évidemment à une augmentation du transport collectif dans la grande région de Montréal. On pense que la Ville de Montréal devrait recevoir l'appui du gouvernement du Québec pour le mettre en œuvre, mais en ce qui concerne Turcot en particulier, c'est clair qu'on déplore que le projet du MTQ ne soit pas mieux arrimé au Plan de transport de la
400 Ville de Montréal.

Ce Plan de transport là, il fait un pari quand même convaincant au niveau d'un déploiement intéressant au niveau du transport en commun, notamment, et ce n'est pas un parti qui est pris vraiment par le MTQ dans le cadre du projet Turcot.

405

LE PRÉSIDENT :

Oui. Pouvez-vous vous nommer s'il vous plaît, pour les fins de la transcription ?

M. ROBIN PHILIPOT :

410 Oui. Je m'appelle Robin Philipot, je suis conseiller au Parti québécois Saint-Henri-Sainte-Anne. Ce qui nous a surpris, c'est que le gouvernement du Québec a une politique québécoise du transport collectif qui a beaucoup d'allure, mais on ne voit rien dans le projet Turcot qui se trouve dans les objectifs ou les grandes lignes de la politique du transport collectif.
415

En 2006, le gouvernement du Québec a déposé une politique de lutte au gaz à effet de serre, mais on ne voit rien dans le projet Turcot qui tient compte de ces politiques. Alors, la question qu'on se pose c'est que pourquoi passer du temps à développer, à consulter, à établir des politiques générales de transport ou de transport collectif quand on ne les applique pas lors d'un grand projet comme celui-ci.
420

Hydro-Québec va lancer un projet, La Romaine, ça fait partie d'une politique énergétique du Québec. Mais dans le cas ici avec un investissement d'une aussi grande envergure, on ne voit rien de ses propres politiques.
425

LE PRÉSIDENT :

Alors, nous vous remercions pour votre présentation.

430

(APPLAUDISSEMENTS)

LE PRÉSIDENT :

435 S'il vous plaît, s'il vous plaît, pas de manifestation. Je demande votre collaboration.

Donc, j'imagine pour la présentation de madame Negley, est-ce que c'est arrangé? Pas encore? Donc, nous allons inviter le Forum jeunesse de l'île de Montréal, madame Laurence St-Denis à s'avancer. Non? Donc, nous allons aller immédiatement au Regroupement des
440 organismes pour les aînés et aînées du Sud-Ouest de Montréal, le ROPASOM, madame Huguette Roy. Bonjour, Madame, à vous la parole.

Mme HUGUETTE ROY :

445 Oui. D'entrée de jeu, j'aimerais juste rappeler à vous tous qui est le ROPASOM. C'est un Regroupement des organismes pour aînés du Sud-Ouest de Montréal. Il représente 26 organismes et aussi des individus aînés. Et notre mission c'est d'améliorer la qualité de vie des aînés dans l'arrondissement Sud-Ouest de Montréal. Alors, le ROPASOM intervient à plusieurs niveaux et dans plusieurs champs d'activités.

450 Si vous me le permettez, aussi, je vais vous faire grâce de tout le mémoire, mais plutôt une synthèse du mémoire.

455 Alors, le projet de réfection de l'échangeur Turcot préoccupe beaucoup les membres du ROPASOM. Le mémoire que nous avons déposé au BAPE a pour but de sensibiliser les décideurs concernant les différents impacts sur la santé et la mobilité des personnes âgées dans le secteur limitrophe de ce projet.

460 Nos préoccupations sont d'autant plus justifiées que le ministère des Transports du Québec ne semble prendre aucunement en considération le Plan de transport de Montréal et aucune autre étude d'impact issue de différents paliers de gouvernement ou organismes oeuvrant dans le domaine de la santé, de l'environnement et du transport.

465 Nous savons tous que des travaux de cette envergure auront nécessairement un impact majeur sur la qualité de vie de la population vivant dans la périphérie de ceux-ci. Doit-on répéter les erreurs du passé ou innover afin d'améliorer le milieu de vie de tous les résidents de ces secteurs fortement urbanisés?

470 Voici les grandes lignes du projet qui sont le fondement de nos craintes : un redéploiement des bretelles des accès autoroutiers en surface sur remblai ; la réduction du nombre de bretelles et l'augmentation de la largeur de celles-ci, afin d'améliorer la fluidité de la circulation sans en augmenter le débit ; Le ROPASOM craint que cette modification concernant la hauteur et l'emprise de l'autoroute entraînera une augmentation importante de la pollution sonore et atmosphérique dans le périmètre du nouvel échangeur et ce, malgré les murs antibruit proposés, sans compter

475 tous les impacts psychologiques et physiologiques sur l'ensemble de la population que cela entraînera.

Plusieurs études démontrent clairement tous les effets néfastes du transport urbain sur la santé des personnes âgées. Nous ne pouvons les ignorer.

480

Une d'entre elle, menée en 2006 par les chercheurs de la DSP, révèle que le coefficient d'absorption des filtres et des niveaux de concentration de dioxyde d'azote augmentent de façon significative avec le trafic. Ils ont aussi évalué le risque d'hospitalisation pour problèmes respiratoires des Montréalais âgés de 60 ans et plus habitant le long d'artères à grande circulation. L'étude démontre qu'il est plus élevé que chez les résidents de rues plus calmes.

485

Les gaz à effet de serre ont, quant à eux, un impact direct sur l'élévation de la température et à cela, il faut ajouter la hausse de la concentration de divers polluants atmosphériques liée à la température. De même, l'élévation de la température contribue à rehausser la concentration des polluants atmosphériques, eux mêmes associés à des problèmes de santé chez les personnes âgées qui sont les plus vulnérables à ces aéro-allergènes biologiques.

490

Le bruit est dangereux sur le plan physiologique et psychologique. Le bruit peut également provoquer le stress, l'insomnie, l'irritabilité, l'instabilité de l'humeur et avoir des conséquences pathologiques, selon l'intensité, la durée d'exposition et la sensibilité de la personne exposée.

495

La DSP nous démontre de manière convaincante que les appréhensions du ROPASOM sont fondées en ce qui concerne le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot retenu par le MTQ. La reconstruction de l'échangeur de la Vérendrye nous fait craindre un enclavement des quartiers limitrophes, augmente chez les résidents le sentiment d'isolement et d'insécurité. Les personnes âgées doivent faire un long détour afin d'effectuer le circuit reliant les deux portions du quartier Côte Saint-Paul.

500

La construction d'un tunnel prévu au projet pour le boulevard de la Vérendrye, afin de relier ces deux parties du quartier, obligera les personnes âgées à emprunter un long corridor non protégé et excessivement insécurisant.

505

Le déplacement des liens piétons et cyclables le long de la falaise Saint-Jacques et l'aménagement de l'autoroute en remblai le long des autoroutes 20 et 15 ce au sud de l'échangeur. Les tunnels de ces rues passant sous la nouvelle autoroute de surface obligeront encore une fois la population, dont les personnes âgées du Sud-Ouest de Montréal, à faire un long détour dans un secteur potentiellement peu sécuritaire, loin des habitations et surtout de toute intervention humaine rapide pour rejoindre d'autres secteurs de l'Arrondissement.

510

Les personnes âgées du Sud-Ouest de Montréal font partie de la cohorte de la population utilisant fréquemment le mode de transport actif, piéton, cycliste. Le MTQ a évacué le concept de sécurité pour les usagers de cette future piste multifonctionnelle pour les quartiers du Sud-Ouest de Montréal. Il est impératif que le MTQ prenne en considération les besoins de la sécurité du

515

520 milieu de vie de ce segment de la population, nos aînés, qui sont plus vulnérables et qui demandent une attention toute particulière.

Le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot ne répond pas aux inquiétudes des personnes âgées vivant en périphérie immédiat du complexe.

525 L'échangeur Turcot un objet à redouter ou une chance pour le territoire. La reconstruction de l'échangeur Turcot doit être un projet unificateur, novateur et tourné vers l'avenir. Il doit être un symbole de changement en ce qui concerne l'élaboration et la mise en place d'un des plus gros chantiers de construction autoroutier du Québec.

530 Le développement durable ne veut pas dire durabilité, mais plutôt viabilité d'un projet. Cela signifie que l'on doit prendre en compte le milieu naturel et l'environnement dans lequel les humains doivent évaluer, après avoir complété le projet.

535 Les personnes âgées du Sud-Ouest méritent toute la considération et l'attention auxquelles elles ont droit. Ce sont ces personnes qui ont contribué à la construction d'un Québec fort, dynamique et prospère. Pour tout ce qui précède, nous demandons au MTQ que l'on prenne en considération l'aspect humain et son milieu dans les propositions de réfection dudit échangeur.

540 Nous espérons que le MTQ étudiera en profondeur toutes les questions soulevées lors de ces audiences publiques et qu'il s'adjoindra toutes les autorités possédant une expertise dans ces domaines.

545 Un tel projet ne peut se faire sans la concertation des partenaires concernés : villes, AMT, DSP et surtout sans l'apport de la population. Merci.

LE PRÉSIDENT :

Alors merci, Madame, pour votre présentation.

550 **Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :**

Est-ce que vous avez une estimation du nombre de personnes que vous définissez comme âgées et qui sont à la périphérie du projet?

555 **Mme HUGUETTE ROY :**

Je n'ai pas de chiffre exact. Dernièrement, au CSSS ils parlaient de 2 000 quelques personnes.

560 **Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :**

D'accord. Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

565

Dans votre mémoire, vous mentionnez les rues Eadie – excusez-moi, Madame, j'aurais une question pour vous, si vous permettez?

Mme HUGUETTE ROY :

570

Oui, allez-y. Bien sûr.

LE PRÉSIDENT :

575

Dans votre mémoire, vous mentionnez les rues Eadie et Hadly. Actuellement, ces rues sont accessibles comment pour traverser vers le canal Lachine ? Donc, si je comprends bien, est-ce que ces rues-là sont relativement conviviales pour traverser sur l'échangeur?

Mme HUGUETTE ROY :

580

Je vous avoue que moi, personnellement, je n'ai pas de réponse précise à ça, n'étant pas une résidente de Saint-Henri et n'ayant pas accès à ces rues-là de façon régulière. La personne la plus apte à vous répondre, malheureusement n'est pas là parce que la personne qui est vraiment pour le ROPASOM, représente le ROPASOM au niveau de l'échangeur Turcot, ne pouvait être ici pour des raisons très simples, c'est qu'elle représente aussi son organisme. Donc, voilà.

585

LE PRÉSIDENT :

590

Bon. Bien, je vous remercie. Merci, Madame. Alors, nous allons maintenant appeler le Forum jeunesse de l'île de Montréal, madame Laurence St-Denis. Bonjour, Mesdames. Alors, à vous la parole.

Mme MÉLANIE POULIOT :

595

Bonjour. Alors, mon nom est Mélanie Pouliot, agente de développement au Forum jeunesse de l'île de Montréal. Je vais laisser la parole à ma collègue, Laurence St-Denis, présidente du Forum jeunesse de l'île de Montréal pour vous présenter le mémoire. Par la suite, si vous avez des questions, ça va nous faire plaisir de vous répondre.

600 **Mme LAURENCE ST-DENIS :**

Alors, Monsieur le président, Madame la commissaire, Monsieur le commissaire, Mesdames, Messieurs bonjour. Pour les membres du Forum jeunesse de l'île de Montréal, c'était important de se prononcer sur le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot, en raison du fait
605 que le chantier aura des répercussions locales et globales pour les décennies à venir, et aussi, à travers nos différents projets et nos différentes prises de position, le Forum jeunesse porte un intérêt aux enjeux comme le transport, l'habitation et l'environnement.

Alors, avant d'aller plus loin, laissez-moi vous présenter brièvement le Forum jeunesse.
610 C'est un organisme de concertation de la conférence régionale des élus de Montréal qui compte 26 membres élus qui proviennent notamment des milieux étudiants, socioéconomiques, sociocommunautaires, des arts et de la culture, du sport et du loisir et de l'environnement. Le Forum coordonne des projets et défend les intérêts des jeunes qui sont âgés entre 12 et 30 ans et inscrit son action politique dans un cadre non partisan.

615 Donc, pour revenir au complexe Turcot, le Forum jeunesse est conscient de la nécessité de reconstruire le complexe, particulièrement pour des raisons de sécurité comme le MTQ l'énonce, puis on est aussi conscient qu'il s'agit d'un réseau routier qui est indispensable pour le développement économique de la région de Montréal puis l'ensemble de la province du Québec.

620 Par exemple, les membres du Forum jeunesse émettent certaines réserves quant au scénario qui est proposé par le ministère des Transports puis se préoccupent plus particulièrement des trois éléments suivants : d'abord, il y a la qualité du milieu de vie des citoyens et des citoyennes ; il y a la place accordée au transport collectif et actif ; et la vision du transport soutenue
625 par le MTQ pour la région de Montréal.

Donc, de manière générale pour les membres du Forum jeunesse, la reconstruction du complexe Turcot représente une occasion à saisir par le MTQ pour réaliser un ouvrage qui tient compte des six principes suivants : d'abord, réduire la place accordée à la voiture en solo. Il faut
630 dire que le problème ce n'est pas le camionnage, mais bien le volume élevé de circulation automobile qui prime sur les autres modes de transport et ça c'est aussi vrai pour l'ensemble de la région de Montréal.

635 Ensuite, le deuxième principe c'est de permettre une réappropriation de l'espace par les autres usagers du transport routier puis permettre un rééquilibrage entre le transport collectif, le transport actif, le transport automobile, le transport des marchandises, et cetera.

Troisième principe c'est de favoriser le développement du transport collectif puis l'amélioration des conditions pratiques du transport actif pour permettre un transfert modal.
640 Ensuite, c'est d'aménager un projet qui est intégré à la trame urbaine, qui respecte le milieu de vie de la population de la région, et aussi de développer un projet routier qui s'effectue dans le respect de l'environnement puis qui favorise l'atteinte des cibles prescrites par le protocole de Kyoto.

645 Et le dernier principe c'est d'adopter une mission avant-gardiste et cohérente pour le transport et le développement régional. On est aussi d'avis que le projet doit être mis en œuvre en intégrant les principes du développement durable.

650 En ce qui concerne la qualité du milieu de vie puis les ménages qui vont être délogés, le Forum jeunesse soutient qu'un des éléments centraux à considérer c'est celui du maintien des ménages dans leur milieu de vie, si c'est leur volonté évidemment. Et dans le cas de ceux qui vont être déplacés, on est d'avis que les effets doivent être réduits au minimum, les effets négatifs en fin de compte.

655 Et on salut aussi le fait que le MTQ prévoit des mesures à cet effet. Plus particulièrement, les mesures qui nous semblent importantes à mettre en place c'est notamment que le MTQ, en partenariat avec la Ville de Montréal, accompagne les personnes délocalisées dans la recherche d'un logement équivalent ou s'engage à verser une compensation financière pour les coûts excédents.

660 Ensuite, c'est de s'assurer du maintien du nombre de logements abordables dans les zones touchées. Vous n'êtes pas sans savoir que le complexe se situe à proximité de milieux défavorisés. Ensuite, en lien avec le logement abordable, les ménages relogés devront bénéficier d'un accès prioritaire aux nouveaux logements et puis, finalement, l'isolement des quartiers doit être évité. La population doit pouvoir accéder facilement au service de proximité puis au service de transport en commun.

665 Pour s'assurer d'un milieu de vie sain à la population, le Forum jeunesse croit que la qualité de l'environnement, la qualité de l'air et la santé doivent figurer au rang des priorités du ministère des Transports, puis en lien avec ces éléments, le Forum jeunesse rappelle que les déplacements travail-domicile en voiture sont encore très élevés dans la région de Montréal; 70 % des individus sont encore des adeptes de ce mode de déplacement, alors que 22 % utilisent le transport en commun et seulement 8 %, la marche et le vélo.

675 Puis il est aussi évident que le phénomène de l'étalement urbain contribue à engorger les voies de circulation. En 2007, 2008, la Ville Montréal présentait un sol migratoire négatif de 21 500 personnes. La majorité de ces personnes se sont établies en banlieue.

680 Donc, pour améliorer la qualité de l'environnement, le Forum jeunesse propose entre autres les trois recommandations suivantes : d'abord, que le scénario réalisé par le ministère des Transports ne prévoit pas d'ajout de voies supplémentaires sur l'autoroute 20 ou les autres artères, que le réaménagement de Turcot s'inscrive dans l'esprit du protocole de Kyoto et contribue à diminuer les émissions de gaz à effet de serre ; le gouvernement s'affiche comme un acteur proactif dans le respect du protocole de Kyoto, donc il doit assumer son leadership en mettant en œuvre des projets qui permettent de diminuer les émissions.

685 Et puis finalement, le gouvernement du Québec doit appliquer de manière rigoureuse le règlement sur les émissions de GES des véhicules automobiles et sur la redevance pour les

émissions excédentaires pour que les prévisions du MTQ, quant à la diminution des émissions de véhicules, puissent se concrétiser.

690 À la lumière desdits éléments qu'on a mentionnés un peu plus tôt, il est clair que des solutions de remplacement à l'utilisation de la voiture doivent être développées rapidement, puis on est d'avis que la reconstruction du complexe Turcot représente le moment opportun pour aller de l'avant dans ce sens-là.

695 Le développement du transport en commun puis l'amélioration des conditions de pratique du transport actif représentent des enjeux majeurs pour les jeunes ; par leurs revenus puis leurs habitudes de vie, ils constituent les principaux utilisateurs de ces modes de transport.

700 Les jeunes de 12 à 30 ans utilisent le transport collectif dans une proportion de 40 % comparativement à 24 % pour la moyenne montréalaise. Le Forum jeunesse pense que la reconstruction du complexe Turcot doit permettre d'aménager des projets de transport collectif afin de présenter une véritable alternative à la population qui se déplace en voiture et ce, dès la fin des travaux en 2016.

705 Plus précisément le Forum jeunesse propose quelques mesures, notamment l'aménagement de voies réservées pour le transport collectif sur l'autoroute 20 et les autres artères du complexe et puis même s'il ne s'agit pas d'un projet directement en lien avec le complexe Turcot, on souhaite que le ministère soutienne les projets de transport en commun prévus dans le Plan de transport de la Ville de Montréal, pour permettre de désengorger les voies routières, 710 comme le prolongement du métro ou un meilleur service pour le corridor pont Champlain-Bonaventure.

Et puis finalement, on est aussi d'avis qu'on doit mettre en place des postes de péage sur certaines voies d'accès qui mènent à Montréal pour pouvoir financer le transport collectif.

715 Le Forum jeunesse souhaite aussi que le projet fasse preuve d'une vision intégrée, cohérente et audacieuse du transport. Une structure comme celle de Turcot doit avant tout être aménagée de façon à s'intégrer dans son milieu, dans le respect des particularités régionales et dans un souci de cohérence, particulièrement dans un contexte de crise économique où les projets 720 d'infrastructure sont privilégiés par les différents paliers de gouvernement.

Dans le cas de Turcot, les membres du Forum jeunesse estiment qu'un souci de cohérence doit se manifester à trois niveaux : au niveau des différentes politiques et objectifs fixés par le gouvernement du Québec et auxquels il adhère ; par exemple, la *Loi sur le développement durable*, la politique québécoise de transport collectif, et cetera.

725 Il doit aussi être cohérent avec la vision et les politiques des acteurs régionaux comprises dans le Plan de transport de la Ville de Montréal, la vision stratégique de la communauté métropolitaine de Montréal, et cetera, puis il doit aussi y avoir une cohérence entre les différents 730 projets sous la responsabilité du ministère des Transports dans la région de Montréal.

On est donc d'avis que le ministère doit réorienter son action pour mettre en place un ouvrage qui respecte les principes du développement durable en plus de sortir des sentiers battus, en cessant d'accorder la priorité à une seule fonctionnalité qui est celle de la fluidité routière pour les voitures, tout ça pour offrir à Montréal un réseau de transport qui est durable et audacieux.

735

En terminant, on souhaite que les positions du Forum jeunesse soit prises en considération par le BAPE et par le ministère des Transports, et que la qualité du milieu de vie de la population, le développement des transports collectifs et actifs et qu'une vision intégrée et cohérente du transport guident les actions du ministère.

740

Alors, on vous remercie de votre attention puis on est prêt à répondre à vos questions.

LE PRÉSIDENT :

745

Je vous remercie. Donc, vous, votre forum œuvre dans la grandeur de l'île de Montréal, étant donné le titre. Dans votre organisation, est-ce que vous avez déjà tenu des ateliers ou des forums, vous avez discuté justement de l'offre de transport en commun, la qualité de l'offre de transport en commun sur l'île de Montréal ? Est-ce que c'est arrivé jusqu'à maintenant que vous ayez tenu ce genre de discussion entre vous?

750

Mme LAURENCE ST-DENIS :

Oui, mais je vais laisser Mélanie répondre.

755

Mme MÉLANIE POULIOT :

En fait, oui. Avec les membres le transport c'est une question qu'on aborde régulièrement. On a été appelé à se positionner à plusieurs reprises, entres autres lors de l'élaboration du Plan de transport de la Ville de Montréal et à d'autres occasions également.

760

Par contre, on n'a pas tenu d'atelier ou de groupe témoin, si on veut, avec des jeunes, pour connaître leurs besoins en termes de transport. Il y a certaines recherches qui ont été faites à ce sujet-là, qui existent, mais ça serait quand même quelque chose d'intéressant à faire, c'est clair, d'avoir des groupes, des espèces de focus groupes avec des jeunes pour connaître plus précisément leurs besoins en transport.

765

LE PRÉSIDENT :

Et aussi le niveau de satisfaction.

770

Mme MÉLANIE POULIOT :

Aussi.

LE PRÉSIDENT :

775

C'est ça. Si vous aviez dit oui, je vous aurais demandé c'est quoi la perception des jeunes qui sont avec vous sur la qualité du transport en commun. Madame Parent ?

Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :

780

En tant que représentante de la génération des jeunes, on dit que le projet Turcot va être fait pour les 50 prochaines années. Comment est-ce que vous vous voyez dans 50 ans? Là, vous dites qu'il y a 40 % des jeunes qui utilisent le transport en commun. Est-ce que dans 20 ans ces jeunes-là, qui vont avoir amélioré peut-être leurs conditions de vie avec des emplois mieux rémunérés, vont s'acheter plus de voitures et vont utiliser plus l'automobile ou est-ce qu'ils vont persister avec l'utilisation du transport en commun?

785

J'aimerais avoir une projection, là, dans l'avenir, comment est-ce que vous, vous voyez ça.

790

Mme LAURENCE ST-DENIS :

Bien nous, on souhaite que les jeunes utilisent, dans 20 ans, encore le transport en commun, mais pour ça il faut qu'il y ait une offre qui soit réelle puis un service de transport efficace. S'il y a des manques au niveau du transport, les jeunes qui ont les moyens de s'acheter une voiture vont changer de mode de transport. Donc, c'est pour ça qu'on veut qu'il y ait une réelle alternative à l'automobile.

795

Mme MÉLANIE POULIOT :

En fait, on espère également que les jeunes vont rester à Montréal parce qu'on le sait, l'étalement urbain, c'est un phénomène qui prend de l'ampleur et s'ils décident d'aller vivre ailleurs, bien qu'ils aient les infrastructures nécessaires pour qu'ils puissent se déplacer au moins en transport en commun puis qu'ils se rendent compte, quand ils se déplacent à chaque jour, que l'autobus à côté va beaucoup plus vite puis comme ça, il y a un transport modal qui va être possible puis que ça va être la meilleure alternative.

805

Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :

Alors, est-ce que je peux comprendre que si les moyens sont mis en place, vous croyez que les jeunes vont utiliser de plus en plus le transport en commun?

810

Mme MÉLANIE POULIOT :

Oui.

815

Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :

Merci.

820 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, nous vous remercions pour votre présentation. Nous allons maintenant inviter madame Nadia Alexan. Bonjour, Madame.

825 **Mme NADIA ALEXAN :**

Bonjour, Monsieur le président, Monsieur le commissaire, Madame la commissaire. J'ai raccourci pour vous. Je sais que vous avez beaucoup de travail, alors j'ai raccourci avec des faits saillants. J'espère que vous allez aimer ça.

830

Bon, moi je suis fondatrice d'un regroupement de citoyens qui s'appelle le Citizens in Action. Nous avons des rencontres, des conférences une fois par mois à l'Université Concordia pour discuter des enjeux politiques et pour aussi faire pression sur nos gouvernements pour faire la bonne chose pour les citoyens pas seulement pour les entreprises privées. Il me semble que les gouvernements sont à l'écoute des lobbyistes pour les entreprises privées au détriment des citoyens. Alors, c'est pour ça que je suis ici aujourd'hui.

835

Alors, j'ai dix bonnes raisons de ne pas construire l'échangeur Turcot. Alors, la première raison très, très valable, c'est que les scientifiques nous disent qu'en 35 ans, les réserves d'essence seront épuisées.

840

L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE

Début de la phrase à la page 1 : « Il n'est pas nécessaire de construire... »

845

Fin de la phrase à la page 1 : « [...] et donc ne sont pas imputables. »

Et je tiens beaucoup à ce point-là parce que je suis tannée qu'on fasse tout avec les PPP qui entrent vraiment partout dans le monde, que ce soit en Nouvelle-Zélande, que ce soit en Angleterre, que ce soit en Europe. Les PPP sont des échecs épouvantables. Parce que si vous comptez toutes les subventions qu'ils vont avoir, ils ne veulent pas prendre de risques, ils veulent seulement faire des profits au dépend de la qualité de la construction. Et on voit ça partout, partout dans le monde, c'est un échec épouvantable. Je ne comprends pas pourquoi nos gouvernements insistent à faire les projets avec les PPP. Moi, je pense que c'est pour faire plaisir à leurs amis, les riches, les entreprises privées. Ce n'est rien d'autre, il n'y a pas de raisonnement logique qu'on puisse imaginer.

850

855

Alors, je tiens beaucoup à ce numéro 7. Là, pour moi, les PPP sont un échec épouvantable. Numéro 8 :

L'INTERVENANTE POURSUIT LECTURE DE SON MÉMOIRE

860

Début de la phrase à la page 1 : « Alors que de nombreuses villes... »

Fin de la phrase à la page 1 : « [...] dans les autoroutes urbaines. »

865

Alors, moi, je ne comprends pas ça non plus. Monsieur Tremblay, il dit qu'on veut retenir les familles à Montréal. On veut retenir les gens à Montréal. Alors, comment est-ce qu'on va retenir les gens à Montréal si on est entouré par la pollution des automobiles et aussi le fait qu'on ne peut pas avoir des jeunes partout dans les rues si on va avoir des accidents et... Alors, pour attirer les gens pour vivre à Montréal, il faut qu'on se débarrasse de ses autoroutes. Et j'aimerais vous dire que moi-même, j'utilise la voiture. Mais s'il y avait un transport en commun qui est viable et que je puisse prendre la voiture, au lieu de passer 3 heures pour aller de A à Z, bien moi aussi je prendrais le transport en commun. Mais pour le moment, j'emploie la voiture ou je marche. Voilà. Alors, numéro 9 :

870

L'INTERVENANTE POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE

875

Début de la phrase à la page 1 : « Dans son dernier rapport... »

Fin du mémoire.

Merci.

880

LE PRÉSIDENT :

Merci, Madame. Nous vous remercions pour votre présentation, Madame. Alors, avant d'inviter un prochain participant, nous allons faire une pause de 15 minutes. Nous allons reprendre à 14 h 25.

885

PAUSE

890

LE PRÉSIDENT :

Alors, nous allons reprendre les travaux en invitant monsieur Roland Hakim de Selby Campus Incorporated.

895

M. ROLAND HAKIM :

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs les commissaires et les analystes, Madame la sténographe. Je veux vous présenter notre point de vue concernant l'échangeur Turcot, mais particulièrement en ce qui a trait à la portion entre la rue Hallowell et l'avenue Greene.

900

Donc, ça se trouve dans cet emplacement du complexe Turcot et vous voyez que nous sur l'autoroute Ville-Marie, dans la plus jeune portion de cette structure qui doit être démolie. C'est une structure qui a 37 ans et nous dit-on qu'elle a atteint son âge utile.

905 Mais avant, je vais vous montrer notre projet. Nous sommes là, c'est ce projet-là duquel on parle. C'est lui, celui du campus. C'est un projet historique. C'est un édifice à la façade historique, mais je vais vous expliquer ce qui se passe dans ce microcosme du complexe Turcot.

910 C'est la rue Selby, ici, qui doit être supprimée. La rue Selby doit être fermée parce que l'autoroute doit être assise sur un talus. Je ne sais pas pourquoi toutes les autoroutes de Montréal doivent être mises sur talus. Pourtant, à partir de ce point, le reste de l'autoroute est correct. Il a été jugé adéquat. Mais seulement la partie ouest, à partir de ce point, est considérée comme avoir atteint son âge utile, être dangereuse et doit être absolument mise sur talus.

915 Alors, pour cela, on nous prive, nous, de notre entrée principale qui est au 350, de la rue Selby. Par le fait même, on nous supprime la rue Hallowell. Donc, ça fait une deuxième rue de supprimée. Par le fait même, nous devenons enclavés ici. Nos 104 places de stationnement deviennent inaccessibles, ou presque, et c'est à partir de là que se situent nos inquiétudes.

920 Mais il ne peut pas y avoir de talus ici parce que comme vous voyez, il n'y a pas de place pour un talus. L'autoroute s'élargit de 4 mètres. 4 mètres, ce n'est pas gros, c'est 12 pieds. Mais pourtant on doit démolir toute cette structure-là pour avoir 4 mètres. On n'ajoute même pas une allée de plus dans l'autoroute. On élargit les travées de 3,50 mètres à 3,75 mètres, ce qui n'a aucun sens dans un moment où les voitures rapetissent. Pourquoi élargir les voies de 3,50 mètres à 3,75 mètre ?

930 Donc, il y a des aberrations. Je veux dire, c'est une autoroute qui a 37 ans d'âge. C'est jeune. La hauteur à cet endroit-là de l'autoroute est de 16 à 22 pieds. C'est très facile d'accès pour l'entretien. L'autoroute est en bon état. Vous allez l'inspecter et vous allez la trouver en bon état. La preuve en est que l'autoroute à partir de ce point a été coulée presque le même mois, si ce n'est pas le même jour. Mais cette partie-là, à partir de ce point, a été jugée en bon état.

935 Bon. Alors, il y a une question fondamentale. Pourquoi veulent-ils absolument le faire? Peut-être qu'on trouverait la réponse dans les objectifs du ministère. Et les quatre grands objectifs du ministère sont affichés ici. Ils sont très simples. Alors, le premier objectif dit qu'il faut optimiser la sécurité. On n'a pas parlé de maximiser la sécurité, on parle d'optimiser la sécurité, la fiabilité, le fonctionnement, la longévité des ouvrages. Optimiser la longévité des ouvrages en la démolissant? Ça n'a pas de sens. Grammaticalement, ça ne fait pas de sens d'optimiser la longévité en la démolissant.

940 Alors, qu'est-ce qu'on doit chercher dans le premier objectif? La sécurité? On démolit une autoroute pour la mettre exactement à la même place. Ça nous amène au deuxième et au troisième objectif du ministère. C'est d'intégrer les infrastructures au milieu naturel, mais tu le remets à la même place. Quelle intégration on fait de plus?

945 Réaménager le paysage urbain, mais on le remet à la même place. On ne touche pas au paysage urbain. Favoriser et soutenir le développement économique régional. Ça, je ne l'ai pas compris du tout. Donc, on va dépenser 3 G\$ pour remettre une autoroute à la même place en nous disant que ça va favoriser le développement économique. Je n'ai pas compris.

950 Si vous voulez dépenser de l'argent, on va le dépenser ensemble pour faire des hôpitaux, pour faire quelque chose qui a du sens. Mais démolir un bien public que nous avons déjà payé, à nous, nos taxes. Ça n'appartient pas au ministère des Transports, ça, ça appartient au Québécois. Je veux dire, vous n'avez pas le droit de le démolir. Il est en bon état. Gardez-le ici.

955 Il est en bon état, j'ai la preuve. C'est qu'à partir de ce point, ce même autoroute, il est sur pilotis de la même façon, les pilotis sont plus élevés à partir de ce point vers l'est jusqu'au tunnel Guy et pourtant il a été jugé adéquat. On y reviendra.

960 Ça, c'est notre édifice dans son état actuel et nous voulons en faire un développement de 152 condos avec 104 stationnements. Et pour y accéder, donc, à notre cour arrière – ça, c'est notre édifice qui paraît ici – le ministère a imaginé une petite ruelle par l'arrière. Et voilà la position des autoroutes. Évidemment, ce n'est pas la section là où nous sommes, parce que là où nous sommes, cette distance-là c'est la différence entre les deux niveaux. On parle de 6 pieds. Mais cette distance ici, verticale, est de 60 pieds. Vous avez un mur de soutènement de 60 pieds sur
965 une longueur de 560 pieds.

C'est une structure colossale, qui doit soutenir tout le poids des deux autoroutes. Il faudra creuser jusqu'à atteindre le roc pour s'attacher sur des fondations. Il faudra mettre de la terre armée comme c'est démontré ici, la mettre là. Et vous êtes embarqué dans une œuvre magistrale
970 qu'il faudra entretenir, parce que toute l'eau qui tombe sur le mont Royal, qui va s'infiltrer, va devenir et va venir pousser hydrauliquement votre mur de soutien.

On va lui mettre des systèmes de drainage, je conviens. Mais tôt ou tard, il y a de l'eau qui va s'infiltrer dans ce mur, cette eau va craquer pour les périodes de gel et va se dégeler et vous
975 allez avoir des fissures là-dedans, et ce n'est pas la première fois qu'on voit ça. Le ministère a déjà vu des murs de soutien et il sait très bien qu'ils ont besoin d'entretien aussi coûteux que ceux qu'il y a à faire maintenant.

Voilà la situation. Nous sommes là. Regardez ce que ça va prendre pour avoir quatre
980 mètres de plus dans l'autoroute. D'abord, il faut commencer par démolir tout ça. Je ne veux pas vous parler de qu'est-ce qu'on va faire avec le trafic, comment on va... ça, c'est une autre question, là, de comment on va faire passer le trafic pendant les travaux. Ça va durer trois à cinq ans de calvaire pour démolir cette autoroute-là en petit morceau, la sortir de là.

985 Il y a un pont ici qui enjambe l'avenue Greene, il faut le démolir. Pensez-vous que – on a une entrée ici pour l'autoroute Ville Marie vers l'est. Croyez-vous qu'ils vont nous l'enlever ? Ils la démolissent complètement, je veux dire – j'ai oublié de vous le mentionner, dans cette brochure-là, on a un peu plus d'objectifs du ministère. Je vais vous lire un des ces objectifs, c'est d'améliorer l'accessibilité.

990 Et voilà ce qu'on fait. La seule entrée qu'il y a sur l'autoroute, on la démolit. Cette entrée c'est la seule entrée qu'il y a entre l'échangeur Turcot et le centre-ville. C'est elle qui permet à tout

le monde de Westmount, de Saint-Henri, de Pointe-Saint-Charles, de toute cette région-là, d'utiliser cette autoroute-là.

995

Alors, vous faites passer une autoroute en plein milieu, dans un tissu urbain densément peuplé et vous privez à cette population-là, l'accès à l'autoroute. Et vous dites qu'un de vos objectifs ici c'est : améliorer l'accessibilité. C'est le deuxième objectif dans leur pamphlet. Et on démolit le pont de la Greene et on le refait. Génial. C'est mon argent. Vous voulez démolir le pont qu'a déjà payé la population? Et ils sont obligés, parce qu'en supprimant la rue Selby, le trafic qui vient vers le sud doit continuer sur la rue Greene vers le sud.

1000

Alors, maintenant, c'est une rue tellement à pic que les voitures en hiver ont de la misère à monter. Alors, pensez-y quand ce sera une rue à deux voies. Des voitures qui descendent, une descente à pic et d'autres qui veulent monter, parce qu'il y a une lumière ici sur la rue Greene, et donc, les voitures doivent faire ceci et cela et généralement en hiver, à chaque fois qu'il y a une tempête de neige, c'est le bordel terrible ici, les voitures n'arrivent pas à monter. Alors, pensez-y, quand il y aura une autre voiture qui va descendre sur cette pente aigüe.

1005

Donc, ce qui va se passer c'est qu'on va exproprier ici, on va élargir les rues. Évidemment, l'entrée pour l'autoroute vers l'est doit être supprimée. Donc, ici, je vous ai listé toutes les interventions nécessaires pour faire ça. Nous avons deux choix : soit mettre l'autoroute sur talus et là, on parle bien de cette section, on ne parle pas de la Ville-Marie en entier, on parle bien de cette section. Elle s'applique à la Ville-Marie en entier, mais les interventions qu'on fait ici, chacune va coûter une fortune. Démolir un pont, le refaire, démolir les autoroutes, les refaire, les talus, le mur de soutènement et l'entretien du mur de soutènement. Par contre, si on maintient la configuration actuelle, tout ce qu'on a à faire c'est entretenir la structure existante comme un bon père de famille devrait le faire.

1010

1015

1020

Ça c'est notre projet. Ça c'est la rue Selby. Notre entrée principale est sur le 350, Selby. Elle disparaît. On n'est plus accessible. Toutes ces façades-là ne deviennent plus accessibles. Le camion des pompiers qui doit servir tout ce monde-là ne peut pas y accéder. On va avoir ici un mur de soutènement de 60 pieds de haut sur 560 pieds de long. Le camion, les équipes d'entretien du ministère ne pourront pas y accéder pour faire l'entretien de ça.

1025

Ça, c'est notre entrée sur 350, Selby qui disparaît. Et de nouveau ici, on voit en détail ce qui se produit. Donc, on nous a proposé, j'imagine, une ruelle qui va aller chercher notre stationnement par là, et j'imagine que cette même ruelle là devra accommoder le camion des pompiers, les véhicules d'urgence aussi bien que les camions d'entretien du ministère.

1030

Vous allez voir ici que le ministère a complètement négligé les riverains. Pensez-vous qu'ils se sont souciés une minute de nous laisser l'accès de la rue Hallowell qui est déjà existant ici? Et nous permettre d'accéder à la rue St-Antoine? Ils nous ont bloqué par en haut, mais qu'ils nous laissent sortir par là, au moins. Qu'est-ce que ça coûterait de plus de laisser la configuration existante telle qu'elle est? Ils veulent élargir ici? Bon, qu'ils élargissent de ce côté-ci. Pourquoi le faire nécessairement du côté qui nous pénalise? Ici, c'est un petit jardin, un beau jardin, certain, mais on peut élargir de ce côté-ci, si on veut absolument élargir.

1035

1040 Ça, c'est un super mur de soutien, c'est une œuvre d'art que propose le ministère des Transports. Malheureusement, ce n'est pas applicable dans notre cas. Dans notre cas, c'est un mur de 60 pieds, il est fait en béton armé, tout ce qu'il y a de plus solide. On ne peut pas avoir ce genre de fantaisie chez nous. Mais c'est beau, il faut admettre.

1045 Ce que nous avons comme budget aujourd'hui nous permet d'avoir ça. Oui. Ça, j'admets que vraiment, si on a des budgets, ça doit être dépensé pour embellir ce qu'il y a et non pas démolir des autoroutes existantes.

1050 Ça, c'est la situation existante. Vous voyez la rue Selby, notre accès à 350, rue Selby. C'est l'entrée principale. Et ça, c'est l'entrée du stationnement et on ressort par là. Donc, tout ça sera enclavé, et pour passer la petite ruelle dont je parlais tantôt, il faudra exproprier le terrain de l'Hydro-Québec pour nous passer ça ici. On fait sauter l'entrée, on excave, on excave loin pour aller chercher le roc. Donc, on va aller chercher plus bas que nos fondations. Ça va faire une œuvre magistrale. C'est pharaonique, il faut admettre.

1055 Ici, j'aimerais vous présenter la situation entre l'existant et le futur. Voyez-vous, c'est ça dont je parlais, la rue Hollowell, qui disparaît. Aucune considération pour les riverains. Je veux dire, tassez un peu cette bretelle de quelques pieds, ça nous permettrait de maintenir la rue Hollowell. Même chose ici. Ce passage-là, voyez-vous ? Ici, je vois cette distance-là de 8 mètres, exactement la même de 8 mètres ici. Alors, c'est quoi? Qu'est-ce qu'il y a? Pourquoi? On a élargi l'autoroute, mais elle est toujours à la même place. Il y a des choses que je ne comprends pas.

1065 Je ne comprends pas, parce qu'eux-mêmes ne l'ont pas compris. Ils ont intentionnellement négligé de donner les détails sur ce mur de soutènement. Regardez ce qui se passe ici. On prend une coupe dans l'autoroute, la coupe numéro 5. Elle est prise au niveau de la rue du Couvent. Elle n'a rien de spécial. C'est ça la coupe. La coupe suivante, c'est la coupe numéro 6, elle est juste après le mur de soutènement. On a soigneusement pris une coupe après et avant, mais rien, aucune coupe à l'endroit où nous sommes.

1070 La ruelle dont nous parlons est là. Le mur de soutènement est là, mais on le passe sous silence. Évidemment, c'est une œuvre magistrale. C'est gros comme mur. Ils ne veulent pas le montrer à tout le monde. On démolit des structures existantes sous prétexte qu'elles sont difficiles à entretenir pour mettre une œuvre magistrale comme ça. Et on fait un nouveau pont, et ainsi de suite.

1075 Alors, voyez-vous ? Ça, c'est la hauteur existante des autoroutes, mais nous sommes là, à ce niveau. Il y a 8 mètres qui nous séparent de l'autoroute et ici, là, on est à notre cinquième niveau, on est au cinquième étage. Donc, nous sommes là. Vous comprenez qu'un mur aveugle de soutènement devant nos cinq étages nous coupe la luminosité, rend nos appartements plus difficiles à vivre. Évidemment, ça a des retombées économiques importantes. L'accès à notre stationnement est aussi important.

1080

1085 Maintenant, durant la période des travaux, voici ce que nous propose le ministère, mais c'est clair que ça ne s'applique pas dans notre situation, il n'y a pas de place pour faire ça. Et c'est de là où je dis que pour remplacer ça, quand on ne peut pas le faire, on doit utiliser les mêmes travées existantes pour aller et venir, c'est-à-dire peut-être deux voies à l'aller et deux voies au retour et puis essayez de manœuvrer avec ça. Ça va prendre un temps fou. Donc, on va souffrir pendant – moi, je dirais, et ça reste à confirmer, trois à cinq ans.

1090 Ça, c'est la maquette. Bon, je vous ai montré la petite ruelle que le ministère nous propose. Dans la maquette, elle n'est pas là. Pourquoi? Parce que la maquette est tridimensionnelle, elle est plus difficile à réaliser sur un deux dimensionnels, un dessin deux dimensionnels. Bon, c'est facile de tirer une ligne, de dessiner, de faire un dessin, mais sur un trois dimensions, c'est encore plus difficile.

1095 Mais la réalité, c'est que cette ruelle-là est impossible à faire. Regardez ce qu'il faut faire ici. Ici, la rue est au troisième niveau de notre édifice. Il faut creuser trois niveaux pour arriver à faire une rue là. Il faut creuser encore plus pour aller chercher les fondations. Pourquoi on fait tout ça au départ? Posons-nous la question. Qu'est-ce qui ne va pas avec cette portion de l'autoroute qui un peu plus loin va bien?

1100 On n'a jamais vu des études. On n'a jamais vu de raison valable à part les quelques objectifs qui sont listés ici et là, qui ne s'appliquent pas, et je l'ai démontré, dans notre situation de la Ville-Marie et particulièrement de cette portion de la Ville-Marie qui nous concerne.

1105 Je maintiens que notre secteur avec ce mur soutènement a été soigneusement négligé et j'aimerais savoir pourquoi et comment. Je vous remercie de votre attention.

(APPLAUDISSEMENTS)

1110 **LE PRÉSIDENT :**

S'il vous plaît, pas de manifestation s'il vous plaît.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :

1115

Est-ce que vous avez eu plusieurs rencontres avec le MTQ pour obtenir des réponses à vos questions?

M. ROLAND HAKIM :

1120

J'ai assisté à une conférence. Je n'ai pas eu de rencontre, on m'a dit qu'on allait me rencontrer, mais...

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :

1125

Il n'y a jamais eu de rencontre?

M. ROLAND HAKIM :

1130

Il n'y a pas eu de rencontre.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :

1135

Et est-ce qu'il y a des possibilités de, je ne sais pas, moi, déplacer l'entrée principale de votre immeuble qui donne sur la rue Selby, la mettre du côté de...

M. ROLAND HAKIM :

1140

Bien sûr.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :

Ça, c'est possible?

1145

M. ROLAND HAKIM :

1150

Bien oui. Bien sûr, mais ce n'est pas ça le problème. Ça, c'est une virgule. Non, on est très flexible, on est très flexible. Mais il faut d'abord m'expliquer pourquoi on veut démolir cette structure et je vais déplacer mon entrée principale. Je vais collaborer autant qu'il faut, mais je veux comprendre pourquoi on doit démolir cette structure. Je l'ai payée, cette structure. Vous l'avez payée, cette structure et je ne comprends pas comment vous êtes assis ici à essayer de voir l'aspect environnemental de ça.

1155

Pensez-vous, environnementalement, comment on va démolir cette structure en petits morceaux ? Tous les produits pétroliers, on doit les enfouir dans des enfouissements spécialisés, tout le bitume qu'il y a là-dedans. Qu'est-ce que vous allez faire avec tout ça, environnementalement ? Le bruit que ça va faire, la poussière que ça va faire. Je ne veux pas

vous parler de ça, vous l'avez entendu, ça fait quatre jours que vous entendez ça et vous n'avez pas fini de l'entendre.

1160

Mais expliquez-moi, essayez d'obtenir une raison, vous-même, pourquoi on veut le démolir? Jusqu'à ce point, après ça elle est correcte. Mais elle a été coulée le même jour. Elle a été faite le même jour, le même ingénieur, le même entrepreneur, le même béton, la même structure armée sur les mêmes pilotis. Là-bas, ils sont plus élevés, plus difficiles d'accès.

1165

Ici, c'est 16 pieds. La dernière des nacelles que vous louez chez Loutec, 500 \$ la semaine, va vous mener à 16 pieds, vous pouvez corriger l'entretien, vous pouvez faire l'entretien. Dans cette région-là, c'est asphalté en dessous. La nacelle peut rouler très bien. Je n'ai pas besoin d'un hélicoptère, je ne suis pas dans l'échangeur Turcot, ici, où c'est difficile d'accès et ça prend des nacelles et des hélicoptères pour arriver là. Je suis à portée de spatule de n'importe qui pour faire cette réparation. Elle a été réparée. Nous dit-on que : « Ah, l'autre a été déjà mieux réparée, mais celle-ci elle n'a pas été bien entretenue. » Bien, entretenez-la bien.

1170

Cette structure bien réparée va vous durer encore des décennies, des centaines d'années. Elle n'a pas d'âge, il n'y a pas d'âge pour des structures. Ce n'est pas vrai qu'on dit que l'âge utile est atteint. Quand on le maintient bien comme il faut... Ce n'est pas comme une machine qui... les machines s'usent, les engrenages s'usent. Il y a une couche qui s'use au dessus. Il y a des réparations à faire d'une manière normale, mais d'ici à dire que son âge utile est atteint, je veux dire, c'est un langage qu'on entend de plus en plus souvent par des gens malheureusement qui ne sont pas supposés dire des choses pareil.

1175

1180

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :

Avez-vous débuté les travaux d'aménagement des condos?

1185

M. ROLAND HAKIM :

Oui.

1190

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :

C'est avancé à quel pourcentage?

1195

M. ROLAND HAKIM :

5, 10.

1200

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :

5, 10. Vous avez l'immeuble depuis combien de temps, combien d'années?

M. ROLAND HAKIM :

Combien de temps encore?

1205 **M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :**

Non. Combien de temps vous possédez cet immeuble?

1210 **M. ROLAND HAKIM :**

Ah, ça fait longtemps. On l'a acheté il y a une dizaine d'années. On a changé le zonage et on a commencé les travaux. On a fait approuver nos plans par la Ville de Westmount.

1215 **M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :**

O.K. Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

1220 Bien entendu, là, nous l'avons déjà mentionné, cette question-là d'expropriation dans l'ensemble notamment de l'axe de la 720 va être regardée attentivement par la Commission.

M. ROLAND HAKIM :

1225 Il n'a jamais été question d'expropriation.

LE PRÉSIDENT :

1230 Bien, en fait, je pense que ça fait partie de la dynamique de l'expropriation, c'est-à-dire les terrains avant. Donc, dans le profilage de la route, là. Donc, sur cette question-là sur la 720, nous, on va la regarder de façon attentive, là. Parce que si vous, il y a un rapprochement avec l'enlèvement de la rue Selby, bien c'est parce qu'il y a de l'expropriation avant, il y a un rapprochement aussi. Ce n'est pas seulement votre propriété, c'est qu'il y a les autres propriétés avant vous où il y a de l'expropriation, là.

1235

M. ROLAND HAKIM :

1240 Oui, mais dans notre cas ça ne s'applique pas, Monsieur Germain. Excusez-moi, mais voyez-vous, juste à côté de nous, ici, c'est Hydro-Québec. Ça ne peut pas être exproprié, évidemment. Mais ce qui s'applique ici, s'applique là aussi. Donc, ils n'ont aucune raison d'exproprier ici et doivent vivre avec le problème ici. Ils doivent vivre avec le problème sur toute la longueur, il va y avoir le même traitement.

LE PRÉSIDENT :

1245

Exactement.

M. ROLAND HAKIM :

1250

Alors, nous sommes là, pour collaborer, pour leur dire quelles sont nos inquiétudes et on va trouver une solution. Je veux dire, on n'a pas besoin d'être expropriés et...

LE PRÉSIDENT :

1255

Non. Ce n'est pas dans ce sens-là, mais disons, c'est toute la question du déplacement de l'emprise, là, du côté sud de la 720.

M. ROLAND HAKIM :

1260

C'est ça le problème ici. C'est qu'on saute tout de suite à la conclusion que l'emprise doit être déplacée, que l'autoroute va être remplacée et va être démolie. Je veux dire, on n'a pas de raison au départ. Retournons une case en arrière. Pourquoi devons-nous faire ça? Pourquoi devons-nous démolir une autoroute existante qui est en bon état?

1265

LE PRÉSIDENT :

Alors, c'est noté. Alors, nous vous remercions.

M. ROLAND HAKIM :

1270

Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

1275

S'il vous plaît, s'il vous plaît. Nous allons maintenant inviter madame Jody Negley à s'avancer.

Mme JODY NEGLEY :

1280

Peut-être, juste en attendant que les détails se règlent, puis je vais me présenter, puis je vais commencer peut-être mon petit discours.

LE PRÉSIDENT :

1285

On peut attendre encore une minute ou deux, on va pouvoir mieux suivre. Alors, bonjour Madame Negley.

Mme JODY NEGLEY :

1290 Bonjour. Merci pour votre patience. Donc, je voulais focusser sur un des quartiers qui vont être affectés par le projet de reconstruction. Il y a beaucoup de personnes qui ont déjà parlé du projet comme tel, et je me demandais si vous aviez vous-même eu la chance de visiter les quartiers qui vont être affectés, oui? Alors, j'aurais aimé que vous ayez un guide pour montrer certains aspects du quartier qui sont vraiment intéressants – est-ce que vous comprenez l'anglais aussi? Oui? O.K.

1295 So I'd like to just point out a few things that make the neighbourhood a little bit special and that maybe can explain why people really believe or are deeply affected by the impacts that will be here. So this is the Village des Tanneries, where I live; this, obviously, is the highway – it's hard to miss – the St-Rémi and this is the allée des Tanneries, which I'll mention later, and this is a big stretch of land along the train tracks of the CN and, of course, this is the famous Cazelais Street, the north side of which will be destroyed.

1305 And behind Cazelais is a barren piece of land belonging to the MTQ underneath the highway that was reclaimed by local citizens, and I'll be referring to that too. And this is my street, Desnoyers Street, this is where I live here. There is a school behind and the Welcome Hall Mission.

1310 So welcome to the neighborhood. Right now, if you were to go by, you would see that the gutters in the street are being redone, so it's a little bit noisy – I'm not sure if this actually... No, I don't know how to do it, I'll spare you the – okay. Somebody will have to fix that for me. All right, we'll miss the action.

1315 So living in a good neighborhood has nothing to do with the price that we pay for our home of the amount of a rent, it depends on the support system that exists within the community. And so I've lived in the neighborhood for almost 10 years and I'm part of the citizens' committee and the purpose of which has been to form bonds between neighbors and to create opportunities for people to get involved and to get to know each other, to develop feelings of belonging and pride towards one's neighborhood and to increase security and quality of life amongst the people in the neighborhood.

1320 And so I'd like to show you a few of the projects that we've been involved in and that have made the neighborhood what it is, and it's started with the allée des Tanneries where we planted 2,200 trees along the train tracks to form a barrier against the noise and the stream. This was an initiative of the City and provincial body, but the neighbors, the people in the community were the ones that planted it. And we also built community gardens on the same site, you can see it evolved, people got involved – sorry about the quality of the pictures – and there are the trees – we're, I think, a year later – so there are poplar and willow, they grow very quickly, and so the environment has changed incredibly; and every spring, we organize clean-ups. As you can see, there are inevitably people who dump stuff and the one on the blue happens to be the roulotte that was part of... a fixture of our neighborhood for years on the MTQ land, actually.

1335 And this is a space behind Cazalais Street which was the focus of a lot of attention over
the past few years, it was quite neglected so nobody used it except for to dump cars or
whatever and we decided to bring it back to life. We claimed our space and this is what
resulted. So now we have fields of flowers going behind the homes on Cazalais which are
technically on the Minister of Transport's space but which we feel it's part of our neighborhood.
1340 This is the Bikers' Garden where we have barbecues on a weekly basis. And these are some
of other community building projects just to reclaim space since there was so little green space,
kids were literally playing in the streets. And that's at Spring Bazar at the 780, taking over little
spots.

1345 This is Daniel Roy who is responsible for planting all those wild flowers and shrubs on
the green space. Carole and Stéphanie who are members of the committee, Daniel and that's
Brian Merritt, a photographer who you'll see some of his work later; and Stéphanie, Nathalie
and Mireille. Actually, he had to start drinking wine at our committee meetings this year
because of the Turcot thing; Dominique and her baby Pavlina; Francis, a kid in the
neighborhood; George, who is hanging up a sign regarding the effects of air pollution on
children's development; and now I'd like to show you – I'd like to introduce you to Suzanne and
1350 Robert.

ÉCOUTE D'UN EXTRAIT AUDIOVIDÉO :

1355 Mon nom c'est Suzanne Forget, je suis une mère à la maison, je m'occupe de mes
deux enfants.

1360 My name is Robert Fraser, I'm the father of two children and I work fulltime, 40 hours a
week, as a doorman, security guard in an apartment building downtown. We're on Desnoyers
Street; it's a 4-1/2 with close laundry room.

1365 S.F.: Puis là, bien c'est ça. Nous, c'est notre logement, ça fait dix ans qu'on est ici à Saint-
Henri. On est pas mal une communauté, tout le monde se connaît. S'il y a quelqu'un qui a
besoin d'aide, on sait qu'on peut toujours aller voir les autres. Ça fait que c'est comme mes
voisins, quand ils voient ma petite aller trop loin, bien, ils lui disent : « Bien, Moisha, viens ici. »
On se protège l'un et l'autre, quoi.

1370 R.F. : We hear a lot of trucks going by and sometimes our windows will rattle because of the
noise. Well, noise plus the pollution from the highways, it's always dusty, we could clean this
house five, six times a day and it wouldn't really show.

S.F.: Ils veulent déménager des centaines de familles juste pour comme refaire une autoroute
pour que le monde s'économise 5 minutes puis encore, c'est supposé d'être temporaire.

1375 R.F. : We need our apartments. We can't go without. We have families and we need our
apartments.

1380 S.F.: Il me semble que s'ils pourraient le faire plus loin où est-ce qu'il y a pas de maison. Comme un petit peu plus loin, quand tu montes sur Saint-Jacques, tu vois que, bon, tu as un petit garage, puis là après ça, c'est pas mal d'espace vide. Pourquoi qu'ils ne vont pas jouer dans ce terrain-là? Pourquoi qu'ils peuvent pas laisser nos maisons tranquilles. Il y a une pénurie de logement abordable, puis ils s'en vont démolir nos logements.

1385 R.F. : Either they leave our housing where it is or they guarantee that they find us something and go by our needs.

S.F.: Le combat de faire l'échangeur Turcot ailleurs. Ils parlent de vouloir nous donner des HLM, mais par contre, si tu refuses le premier HLM qu'ils te donnent, bien ils te remettent à la fin de la liste. Puis mon mari, s'ils nous donnent un HLM avec des marches, on peut pas habiter, en partant, à cause de la cheville de mon mari.

1390 R.F. : If this thing, the Turcot interchange goes through, then who knows where we're going to land. I might have to buy a car. My present situation doesn't require having a car.

1395 S.F.: Bon, c'est vrai qu'on a le premier choix dans les HLM, si ça arrive. Mais pour tous ceux que ça fait cinq, dix ans qu'ils attendent pour le logement, moi, si j'étais à leur place, ça m'écoeurerait. Je ne serais pas vraiment heureuse, là. C'est comme je comprends que c'est plus urgent, mais ça n'empêche que si le gouvernement, il ferait pas ça, bien on serait pas obligés de passer en avant d'eux autres. C'est comme je comprends, bon, il y a certaines personnes qu'il faut qu'ils arrêtent à la garderie chercher leurs enfants, il faut que le souper soit prêt, mais par contre, ça donne rien de stresser parce que même, dans le fond, qu'ils refont l'échangeur, le problème va être là pareil. C'est comme s'il y en aurait pas autant parce que le monde vont se dire : bien, étant donné que ça va plus vite par là, bien je vais reprendre ce chemin-là pour aller. Ça va arriver au même résultat. Qu'ils fassent du covoiturage. C'est comme s'ils savent que leur voisin travaille en ville, même s'il travaille pas à la même place
1400 que lui, tu sais, dis-lui : « Paye une partie de mon gaz avec moi puis ça va remplacer ta passe d'autobus, je vais aller te ramasser le soir après que tu aies fini de travailler, puis... » Tu sais, ou je sais pas, moi, qu'ils prennent l'autobus. Surtout l'été, l'été qu'ils prennent la bicyclette. Quand je travaillais, moi, je prenais la bicyclette de chez nous à l'Île des Sœurs, puis ça m'a pas fait de tort. En quatre ans, j'ai perdu 100 livres. Je veux dire, moi, personnellement, si tu
1405 veux avoir cinq minutes de moins pour te rendre chez vous puis que tu me déloges, bien
1410 donne-moi ton logement puis ça me dérangera moins, là.

FIN DE L'EXTRAIT AUDIOVIDÉO

1415 **Mme JODY NEGLEY :**

Alors, je ne sais pas pourquoi ça ne montre pas tout l'écran, là, mais en tout cas, il parle du fait qu'il y a des études... Voilà. Merci. So just to show that there have been studies that show the traffic pollution can actually lower children's I.Qs, children living near high traffic roads. Actually, the score is worst on intelligence memory tests.

1420

I'd like to introduce you to the Tessier. I'm really sorry about the technical aspects of this, I didn't have time to edit. So Mr. and Mrs. Tessier live on Cazalais Street and they have been married for 58 years. And they've been through the first time that the highway was built, so they're going to tell you a little bit about the experience of what it was like going through the construction the first time around.

1425

ÉCOUTE D'UN EXTRAIT AUDIOVIDÉO :

1430 Mme TESSIER: (...) pour passer l'autoroute?

INTERVIEWEUSE : Oui, est-ce que vous avez connu ce temps-là?

Mme TESSIER : Oui, j'ai connu mon oncle Armand, le frère de mon père, le père du docteur Réal Séguin. Le bout qui est vacant était dans cette région-là puis ils l'ont tout démoli. On arrivait ici à ce moment-là.

1435 M. TESSIER : Il y avait des logis jusqu'à la rue Saint-Rémi et sur la rue Saint-Rémi, aussi. Et il y en avait même sur la rue Saint-Jacques des deux côtés. Il y en avait de l'autre côté aussi.

Mme TESSIER : Oui, on a démoli beaucoup.

M. TESSIER : Mais là, il a fallu qu'ils fassent disparaître ça, parce qu'il y a une partie de l'autoroute qui descend là et qui s'en va rejoindre la rue Saint-Jacques. Alors, toutes les constructions qu'il y avait là, ça, c'est tout disparu, là.

1440

Mme TESSIER : On l'a vu bâtir puis là, on va le voir démolir. Ça, c'est vrai.

INTERVIEWEUSE : Et alors, j'ai quand même compris qu'à un moment, les travaux ont arrêté avec Turcot 1? Est-ce que – ils ont commencé en quoi, 65, 67? Et à un moment, ils ont recommencé en 72, il y a eu un petit moment où ça a comme arrêté à un moment?

1445

Mme TESSIER : Oui, je ne sais pas pourquoi. Oui, mais je le sais pas. Il y a eu un répit, là, après ça, ça a repris.

INTERVIEWEUSE : On voit que c'était une...

M. TESSIER : Ils ont pris du repos.

INTERVIEWEUSE : C'est ça. Et alors, comment le quartier vivait avec les travaux à l'époque?

1450

Vous vous souvenez comment les gens vivaient avec ça?

Mme TESSIER : Bien, on avait beaucoup de difficulté à dormir vu qu'il y avait trois équipes et puis, bien, les gens vivaient ça assez bien, mais on se plaignait du bruit et surtout le tremblement. On n'a pas été les seuls à refaire nos maisons, on a tous refait nos murs. Des grandes crevasses dans les murs causées par le tremblement de ça. Et je suis certaine qu'on n'est pas les seuls qui ont fait ça. Parce qu'on connaît beaucoup de monde, ça fait tellement d'années qu'on est ici. Il y en a beaucoup qui sont partis, mais il y en a encore beaucoup qui ont resté. Ils sont attachés à leur quartier. Parce que je le sais pas, vous, vous venez de Belgique, ça fait seulement 4 ans, mais c'est un quartier ici que tout le monde vit bien,

1455

s'entendent bien entre eux. Il y a beaucoup de collaboration. Beaucoup, beaucoup, beaucoup.
1460 Il y a beaucoup d'entraide aussi, c'est pour ça que...

M. TESSIER : Originellement, beaucoup de gens de cette région-ci... (INTERRUPTION).

Mme JODY NEGLEY :

1465 Monsieur Tessier est professeur et il va expliquer maintenant son opinion sur le projet Turcot, comment il envisage ça et son expérience au niveau de l'information du MTQ.

SUITE DE L'ÉCOUTE DE L'EXTRAIT AUDIOVIDÉO :

1470 Mme TESSIER : Écoutez, d'abord, il n'est plus sécuritaire, paraît-il. Alors, c'est sûr qu'il doit être refait. Maintenant, est-ce que c'est nécessaire de démolir tant de monde? Est-ce qu'il y aurait un autre endroit où on pourrait le faire sans démolir 176 personnes qui doivent partir? Je ne suis pas contre le projet parce que je sais qu'il est, comme on dit, il est usé beaucoup, là. Avant qu'il y ait des pertes de vie, je suis d'accord à ce que... mais je ne suis pas d'accord
1475 avec le fait qu'ils démolissent autant de monde.

UNE VOIX : Bien, là, ils démolissent tout un quartier au complet.

M. TESSIER : Bien, là, c'est sûr et certain que le quartier ici, là...

Mme TESSIER : C'est fini.

M. TESSIER : ... ça va être un trou noir. Ça va être...

1480 Mme TESSIER : Je ne suis pas contre la démolition, il faut bien me comprendre, parce que je sais qu'il est dangereux. Mais je suis pour qu'on change de direction. Est-ce qu'il y a un autre endroit qu'il pourrait passer sans démolir tout le quartier?

M. TESSIER : Moi, je prétends que s'ils avaient fait la 30 au complet, ils n'auraient pas été obligés de faire aussi gigantesque que ce qu'ils font là. Parce que les camions, bon nombre de
1485 camions n'auraient pas eu d'affaire à passer ici. Tandis que là, ils les font tous passer par Montréal. Alors, Montréal, bien, là, lui, il absorbe.

Mme TESSIER : Puis les camions sont de plus en plus lourds. Les charges sont de plus en plus lourdes. C'est ça.

INTERVIEWEUSE : Et alors, qu'est-ce que vous pensez de l'information que vous avez eue du
1490 ministère des Transports jusqu'à maintenant?

M. TESSIER : Le ministère des Transports...

Mme TESSIER : Bien, la seule fois qu'on a rencontré les ministères, c'est quand ils nous ont dit qu'on avait jusqu'au 1^{er} juin 2010. C'était final. Ça, c'était la seule et qu'ils nous dédommageraient. On n'a pas eu d'autres nouvelles depuis ce temps-là. Est-ce que c'est...

1495 M. TESSIER : C'est la seule information qu'on a eue du ministère. Là, bien, on a eu le BAPE, là, hier.

Mme TESSIER : Oui, il y a des questions qui ont été posées, mais ils ne répondaient pas directement à toutes les questions. Ils les contournaient. On n'avait pas le renseignement exact. C'est ça que j'ai trouvé. Je ne sais pas, vous, si vous êtes d'accord avec moi, parce
1500 qu'ils les contournaient souvent.

M. TESSIER : Ils ont donné leurs idées, eux autres, puis ça, c'est sécuritaire puis c'est (...)

Je calcule que dans cette construction-là, ils s'occupent pas suffisamment de l'être humain. Je regardais hier les belles – c'est pas des photos, mais les belles annonces, là : bon, ça va être ça, puis des beaux arbres. Mais des arbres gros de même, là, c'est pas demain matin, ça. Bon.

1505 Mais les êtres humains qui vivent dans le quartier, là, ils ont beau dire que la pollution va être moindre que là, avec le double des camions puis des autos qui vont passer, ils me feront pas croire que...

Mme TESSIER : Non, mais qu'est-ce que vous voulez.

INTERVIEWEUSE : Mais alors, dans un monde idéal, qu'est-ce que serait pour vous une ville

1510 de vos rêves, une ville future idéale, ce serait comment? Vous pouvez répondre chacune ou chacun.

Mme TESSIER : Une ville idéale?

INTERVIEWEUSE : Oui.

Mme TESSIER : Bien, ce serait de laisser actuellement la tranquillité du quartier. C'est calme,

1515 le monde s'entend bien. Nous laisser vivre où nous vivons. Nous laisser la tranquillité. Ça, ce serait le plus beau cadeau qu'ils pourraient nous offrir.

M. TESSIER : Oui, oui, essayer de faire en sorte que l'agglomération d'une ville soit le moins encombrant pour la vie personnelle des individus dans le milieu.

Mme TESSIER : Oui.

1520 UNE VOIX : On est bien dans nos logis, qu'ils nous laissent donc dans nos logis puis il y en a des solutions, comme tu dis, là. Il y a le transport en commun, là, puis tout ça. Qu'ils trouvent d'autres solutions que tout démolir tout au complet. Il me semble que s'ils s'y mettent tout ensemble, là, ils doivent sortir quelque chose de ces têtes-là, il me semble, tu sais. (Rires).

Mme TESSIER : Parce que la rue Cazalais est peut-être une rue spéciale parce que – je ne

1525 veux pas nommer d'autres places, là, mais c'est pas dans tous les quartiers que le monde se parle, que le monde s'aide. Vous allez sur la rue, vous allez dire bonjour à une autre collègue. C'est madame... vous savez par vous-même. Vous nous connaissez pas, vous nous avez connu par des amis et moi, bien, j'en connais d'autres. Et cette mentalité-là, elle est pas partout dans Montréal puis j'aimerais la garder. Il fait bon de vivre dans un quartier où tout le

1530 monde s'entend.

M. TESSIER : Ici, on a trouvé justement une chaleur qu'on ne trouve pas dans toutes les régions de la ville.

Mme TESSIER : C'est des gens qui ça fait 20 ans...

M. TESSIER : Puis ensuite de ça, juste un exemple : il y a quelqu'un qui a...

1535 Mme TESSIER : Quoi?

M. TESSIER : ... qui disait à...

Mme TESSIER : Qu'est-ce qu'il y a?

M. TESSIER : ... voyons, Petit.

Mme TESSIER : Marcel Petit. Ah, oui. Je vais vous le conter, parce qu'il est ému. Comment

1540 est-ce qu'il s'appelait, Petit, Marcel Petit?

M. TESSIER : Michel.

Mme TESSIER : Michel Petit. C'est un élève que mon mari lui a fait l'école, puis il s'est en

1545 venu sur la rue ici, il a toujours été ici. Mon garçon est professeur, il a fait l'école à ses deux enfants. Ça, parce que mon mari est cardiaque. Il peut tomber malade dans la nuit ou quelque chose – c'est très bien contrôlé. Michel a dit : « Madame Tessier, à n'importe quelle heure de

la nuit, vous viendrez cogner chez nous. » Puis je pourrais vous en nommer plusieurs sur la rue parce qu'ils savent son état de santé, puis ils savent que... ça va bien. Mais le coeur, vous savez ce que je veux dire. Mais, là, il y a des amis sur la rue, moi, tout de suite ils sont là pour nous. C'est pas partout, ça. Et c'est ça qui lui fait de la peine de partir. On a une certaine sécurité parmi nos voisins. Ça, vous le connaissez peut-être pas, mais nous autres on vous le dit.

FIN DE L'EXTRAIT AUDIOVIDÉO.

Mme JODY NEGLEY :

Les deux populations les plus à risque sont les personnes âgées, les enfants. Donc à 200 mètres de n'importe quelle route achalandée, je pense que les personnes âgées sont 55 % plus aptes à être hospitalisées pour problèmes cardiorespiratoires et là on voit que l'Association médicale canadienne prévoyait que 21 000 personnes du Canada mourraient des effets de la pollution de l'air en 2008 et dont 80 % seraient des aînés.

Vous remarquez que les deux couples, Suzanne et Robert et les Tessier avaient de la peine à perdre leur logement, mais ils étaient autant préoccupés par la possibilité que des gens pourraient mourir s'il y avait des problèmes de structure ou bien ils avaient aussi une préoccupation pour les personnes déjà sur les listes de logement à prix modique. Donc, je trouvais ça intéressant que ce n'était pas une question de « pas dans ma cour », mais vraiment que les gens du quartier avaient quand même compris que c'est des enjeux au-delà du local et quelque chose qui devrait préoccuper tous les Montréalais, sinon tous les Québécois.

Alors, il y a une dernière personne que je voulais vous présenter, mais qui n'est plus du quartier et c'est madame Campbell. Et tantôt, vous avez vu une photo de Brian Merritt qui est un photographe, bon, qui était là il y a 40 ans lors de la construction de la 720 et qui a pris une série de photos des maisons et du chantier. Et dont une c'était madame Campbell qui dit, bon, que tous tes amis et ta rue est partie et que les voitures n'arrêtent pas pour parler. Et dans le temps, il y avait la même sorte de mobilisation de citoyens et de groupes contre l'autoroute qui était pour déplacer jusqu'à 6 000 personnes.

Et voilà le chantier. Et les maisons qui étaient détruites au nom du progrès. Alors, on voit la rue Saint-Jacques et la section du Village des Tanneries qui n'existe plus, où se trouve maintenant l'infrastructure. On a les maisons le long de Saint-Jacques dont les Tessier parlaient. On voit la falaise. Et là, on voit les prochaines étapes, le Village et la rue Cazélais, la ligne rouge représente le nouveau tracé de l'autoroute qui sera par-dessus les maisons et c'est de ça qu'on parle, de la rue Cazélais.

Une autre vue par en dessous. Maintenant, c'est une structure surélevée où on voit quand même le derrière des maisons sur la rue Cazélais et imaginez que ça, ce serait sur remblai, donc il n'y aurait aucun accès à ce qu'il resterait du quartier. Et donc, on fait penser à

1590 l'expression : ça prend un village pour élever un enfant. Et, effectivement, il me semble que
c'est justement ce genre de ville que nous voulons, c'est l'esprit de quartier où tout le monde
se connaît et se protège et se rend service. Et donc, on doit se poser la question : quel genre
de ville voulons-nous et quelles sont nos responsabilités chacun pour créer, pour aller dans la
bonne direction.

1595 C'est sûr que le changement, c'est certain dans la vie. Le progrès dépend des choix
qu'on fait aujourd'hui pour demain. Merci.

LE PRÉSIDENT :

1600 Pas de manifestation, s'il vous plaît. Alors, nous vous remercions pour votre
présentation. Comme je l'ai mentionné tout à l'heure, hier aussi, la commission est très
sensible à la problématique de l'expropriation le long de l'autoroute 720, on va regarder ça très,
très, très en détail. Vous pouvez être assurée de cela.

1605 **Mme JODY NEGLEY :**

Merci.

1610 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, nous vous remercions pour votre présentation.

Mme JODY NEGLEY :

1615 Je suis désolée encore pour les problèmes techniques. Merci pour votre patience.

LE PRÉSIDENT :

1620 Donc, nous allons maintenant inviter monsieur Arthur Sandborn de Québec Kyoto.

M. ARTHUR SANDBORN :

1625 Bonjour, puis j'excuse mon collègue Robert Couture qui devait se présenter avec moi,
mais il a été obligé de travailler cet après-midi. Son boss l'a appelé comme on dit.

Monsieur le président, les commissaires, les analystes, bonne journée. Après cette
présentation quelque peu émotive et, je peux peut-être le dire, qui souligne les erreurs humaines
qui peuvent être faites si on ne fait attention avec ce projet.

1630 Je pense malheureusement que je vais nous retomber dans les statistiques et les chiffres
et les pourcentages, mais ainsi va la vie.

1635 Ça revient régulièrement, les gaz à effet de serre, dans beaucoup de présentations. Nous autres, au Québec Kyoto, on est effectivement une coalition qui travaille que sur l'importance de réduire les gaz à effet de serre tant au niveau du Québec, Canada, les corporations, le ministère des Transports, et cetera.

1640 C'est notre objectif. On a une cinquantaine de groupes, mais ça inclut l'ACTU, Greenpeace, Suzuki, Eau Courant (sic), Enjeux, des groupes qui ont présenté des mémoires, d'autres qui n'en ont pas fait aujourd'hui, mais on a quand même travaillé ça avec un peu de sérieux pour essayer de voir qu'est-ce qui va vraiment se passer au niveau des gaz à effet de serre.

1645 Donc, je commence en vous disant que d'ailleurs, il y a une version avec un peu plus de détail, mais il n'y a rien qui est changé sur le fond. Juste, il manquait quelques détails quand on a fini cette révision la semaine passée puis la version finale est maintenant rentrée dans l'ordinateur de votre collaboratrice qui s'occupe de ça.

1650 Nous, on considère que c'est clair que le projet va augmenter de façon importante les émissions de gaz à effet de serre. On va essayer de démontrer comment. On considère aussi, parce que monsieur Dubé qui défend ce projet-là, j'ose dire un peu comme un vendeur de chars usagés, il a changé son discours sur les gaz à effet de serre au moins quatre fois. Encore dans le journal de ce matin, il se défendait contre les gens de Santé publique en disant : « Bien, le problème c'est que vous construisez plus de stationnements, donc on est obligé d'assurer que les chars puissent se rendre. »

1660 Il y a un problème sérieux avec ce genre d'attitude-là. Il a prétendu au cours des débats sur cette question-là que le président des États-Unis, monsieur Obama, était pour régler le problème des gaz à effet de serre et faire réduire la pollution atmosphérique. C'était dans tous les journaux, c'est dans un communiqué du ministère. C'est faux.

1665 Également, l'offre de circulation augmente de beaucoup plus que ce qui est très clairement et ouvertement dit, 10 % ou 20 000 chars de plus. Ce n'est pas ça qu'il y a comme augmentation de l'offre parce que le boulevard Pullman fait partie du projet et n'existe pas actuellement. Alors, on va faire un petit tour sur ça.

1670 Et finalement, le problème c'est que le ministère des Transports, avec des chiffres tout à fait aléatoires par bout, nous parle de 2016. Qu'est-ce qui va arriver en 2020, 2025, 2030? On va revenir sur les objectifs de réduction de gaz à effet de serre qu'il va falloir qu'on atteigne pour éviter un désastre planétaire. Le ministère comprend ça, ça fait que c'est pas le temps de débattre pourquoi les gaz à effet de serre c'est grave aujourd'hui.

1675 Il n'y a aucune projection à moyen ou long terme. Des projections des créations de gaz à effet de serre à cause de ce projet, mais aucune. Donc, nous, on va faire une petite projection en se basant sur l'idée que les autoroutes et le boulevard Pullman vont éventuellement être complètement congestionnés. Ça, c'est l'augmentation naturelle de trafic dans la région de Montréal, dans ce genre d'infrastructure-là, depuis 30, 40 ans.

1680 Commençons en disant que le gouvernement du Québec s'est engagé à s'occuper de réduire les gaz à effet de serre de 6 % tel que prévu dans le protocole de Kyoto. C'est dans son plan d'action 2006-2012. C'est intéressant, 2006-2012, parce que ça devait être en opération depuis deux ans et demi, trois ans maintenant. C'est une bonne affaire. Ils ont raison au ministère de l'Environnement. Il faut réussir cela.

1685 En plus, la ministre, madame Beauchamp, elle a déjà annoncé que Québec va essayer de réduire d'ici 2020 d'au moins 20 % des gaz à effet de serre par rapport à 1990. Au moins. C'est pas mal, c'est dans 11 ans, ça. En tout cas, puis l'autoroute va être fonctionnelle et va rouler. Quel effet elle va avoir sur cette avancée-là? Et en fait, les experts internationaux disent qu'il faudrait baisser nos gaz à effet de serre dans des pays comme le nôtre de 25 % à 40 % d'ici 2020. C'est un défi assez important.

1690 Actuellement, le problème c'est qu'en 2007, on avait augmenté de 1,6 % au lieu de descendre. Ça, c'est les chiffres du ministère de l'Environnement et du Développement durable, et cetera, et des Parcs. Le ministère fédéral de l'Environnement, en 2008, a enregistré une augmentation de 3.75 % des émissions québécoises. Le ministère au Québec utilise des chiffres quelque peu différents, ça fait qu'on ne peut pas vraiment faire de corrélation aujourd'hui, mais mettons que rendu en 2008, au deuxième année de plan de réduction, pour atteindre moins six, on est rendu à 4 % ou 5 % en haut de zéro. Ça fait qu'on est à 11 %, peut-être 12, on ne sait pas. 9, au mieux, dépendant de qu'est-ce que le ministère québécois finit par nous mettre sur la table. Donc, on va dans la mauvaise direction.

1700 Et le secteur transport, c'est le secteur le plus responsable de cette situation. Le transport routier. 40 % des émissions au Québec, 50 % des émissions à Montréal. En fait, les émissions du secteur transport en 2006-2007, vous avez les tableaux de documents du gouvernement fédéral sur la table, là, dans le document 3,6 % d'augmentation en 2006-2007. Une augmentation totale depuis 1990 de 36.7 %.

1710 Une chance. On poursuit en disant que la production de métal – on produit plus de métal aujourd'hui, beaucoup plus. Il y a beaucoup plus d'aluminium produit au Québec qu'avant, mais d'une façon beaucoup plus efficace. Et on réussit à diminuer les émissions de 28 % sur une même période.

1715 Les émissions de la foresterie, l'agriculture, construction et le secteur manufacturier ont baissé sur une même période de 33 %. Qu'est-ce qui contrebalance ça le plus? Il y a l'agriculture puis une couple d'autres questions, mais le pire c'est le transport routier.

1720 Et nous là-dedans on considère que le MTQ a une responsabilité. Il ne peut pas continuer à s'en laver les mains puis dire que c'est à cause des stationnements, Obama va régler ça à une autre place. Nous, on considère que le ministère a une responsabilité et qu'il ne la prend pas.

C'est facile à blâmer les constructeurs automobile, les consommateurs, qui d'autres? Quand on construit de plus en plus d'autoroutes et on augmente l'accès aux autos de plus en plus, bien, on fait partie du problème.

1725

Le ministère – on peut parler de l'autoroute, le pont au bout de l'autoroute 25 avec 100 000 véhicules, Notre-Dame avec 40 000, Turcot fait partie de cette surenchère, mais comme on parle juste de Turcot aujourd'hui, restons là-dessus – ils font état de quelque chose comme 10 % d'augmentation du trafic d'ici 2016. Ne soyons pas trop formels, parce que nous on considère que c'est beaucoup pire que ça ce qui s'en vient.

1730

Juste pour être clair, quand tu augmentes le nombre de litres d'essence brûlée de 10 %, tu augmentes les gaz à effet de serre de 10 %. Tu n'as pas besoin de faire toutes sortes de calculs, on peut le calculer en mégatonnes, tonnes par char. Mais en fait, plus que tu brûles de l'essence, plus que tu fais des gaz à effet de serre, moins que tu en brûles, moins que tu en fais. Puis c'est très, très, très, mathématiquement précis. Il n'y a pas de... En tout cas, on va revenir à l'autre question sur la vitesse tantôt, là. Mais somme toute, il y a 10 % d'augmentation de gaz à effet de serre « drette » là, en 2016, si rien d'autre n'est fait.

1735

On est obligé de prendre une couple d'autres choses en considération, par contre. Dans la vraie vie, juste en ajoutant une quatrième voie, on n'augmente pas de 10 %, mais de 33 % l'offre pour le transport routier dans le secteur est-ouest de ce projet-là. 33 %, comme je dis, ce n'est pas 10 %. À terme, ce n'est pas illogique de considérer que dans 10, 15, 20 ans il va y avoir au moins un tiers de plus de trafic sur cette section d'autoroute là. En plus, on ajoute Pullman. Donc, on n'augmente pas de 3 à 4 voies sur un côté ou de 6 à 8, on augmente de 6 à 14.

1740

1745

Et je vais modérer tout de suite mon propos. Entre le milieu de la cour Turcot et l'embranchement de la 15, là où il y a le vrai échangeur, il y a une quatrième voie déjà, ou une huitième voie, 8 voies. Donc, quand Pullman arrête, il y a une quatrième voie. Ça fait qu'on va dire qu'il y a effectivement une augmentation avec ce projet-là, de 6 voies ou de 75 %. Donc, c'est évident pour nous, quand ça va être complètement congestionné dans 10, 15, 20 ans, il y a une augmentation de trafic de 75 % qui est tout à fait prévisible.

1750

Comme le ministère ne dépasse pas 2016, on a aucun chiffre sur la table pour contester ça, mais il me semble que les maths sont assez simples là-dedans.

1755

La vitesse. Pourquoi on élargit ? Il y a plusieurs qui se plaignent pour diverses raisons de l'élargissement de 3.5 à 3.75 mètres des voies. Mais c'est évident, c'était soulevé pendant la période des questions, c'est pour augmenter la vitesse. La seule raison objective pour élargir les voies c'est d'augmenter la vitesse à 90 ou 100 km/h. Et ils ont été très évasifs devant les questions sur ça : « Ah, ce n'est pas décidé, on verra. »

1760

Mais pourquoi on dépense de l'argent pour élargir les voies? Les gens de Dawson l'ont souligné, c'est 4 mètres de plus pour quoi, si ce n'est pas pour augmenter la vitesse. Parce que si

1765 on est pour rester à 70 km/h, il n'y a aucune raison de sécurité, ni financière ni quoi que ce soit d'autre qui explique ça.

Donc, on va présumer qu'ils vont effectivement augmenter la vitesse, comme ils ont fait sur la 40 dans l'est de la Ville quand ils ont élargi les voies.

1770

Selon la California Energy Commission, entre 55 et 65 miles à l'heure, on augmente, pour faire les mêmes nombre de kilomètres, les émissions de gaz à effet de serre de 15 %, parce qu'on brûle plus de gaz. Le moteur est moins efficace quand tu roules à 110-120, tu brûles beaucoup plus d'essence pour faire la même distance, tu arrives plus vite.

1775

Donc, si tu compares ça en kilomètres, c'est entre 88 kilomètres et 104. Tu as une augmentation de 15 % des gaz à effet de serre. Pire, si tu augmentes à 110 ou 120, là. On est bien minimaliste en disant qu'en augmentant la vitesse, c'est 15 % d'augmentation des gaz à effet de serre. Donc, on arrive en 2016, c'est assez impressionnant. On a déjà une augmentation de 25 % des gaz à effet de serre. Il y a eu d'autres estimations, là, le ministère de la Santé publique a parlé de 20, nous on pense c'est plus proche de 25.

1780

Mais après ça, quand augmente l'achalandage d'ici 2020, 2025, de 75 % - et en fait on a tout fait les calculs. En fait, les calculs, pour les 4 voies de l'autoroute, de l'augmentation de vitesse amenaient au moins à une augmentation de 15 % des gaz à effet de serre. Sur les 133 % d'autos qui passent là, parce qu'il va y en avoir plus qu'actuellement, bien, c'est bien plate, mais on arrive à une augmentation de gaz à effet de serre, une fois que le tout est congestionné et tout roule à pleine vapeur, de 95 %. Et c'est simple à calculer.

1785

C'est que ça qui va arriver s'il n'y a pas d'autres mesures d'atténuation, là. Tu peux aller voir la 13, la 15. La 15 à Laval, ils ont fait toutes sortes d'élargissements, récemment. Ils ont juste amené les bouchons plus loin, mais le monde roule plus vite dans le bout qui est plus large puis où ils ont le droit. Alors, 95 %. Et là, on dit qu'Obama va régler le problème.

1790

Ça fait qu'on explique très clairement c'est quoi avec la position d'Obama. Ils vont réduire de presque 30 %, 29 % les émissions des véhicules neufs qui sortent de la ligne de production en 2016, l'année que l'autoroute va être complétée. En 2016, il n'y aura donc pratiquement aucun impact parce que le parc automobile va être encore celui qu'on a aujourd'hui. Donc, dès 2016, une augmentation de 25% des gaz à effet de serre et zéro amélioration grâce aux mesures qui vont être prises par l'administration américaine et le Canada et le Québec, par conséquent. Le Québec appuie ce move-là.

1795

1800

Le problème, c'est qu'en 2016 ça ne règle rien et à long terme non plus. Même si on améliorerait de 30 % l'efficacité des automobiles, en 2025, 2030 on va quand même avoir une augmentation de 65 % des gaz à effet de serre sur cette section de l'autoroute. Ils peuvent bien argumenter qu'on pousse à la limite nos évaluations de combien d'autos de plus qu'il va y avoir, en même temps l'évaluation de 30 % n'est pas tout à fait précise.

1805

1810 Donc, l'Environmental Protection Agency aux États-Unis a fait un calcul qui prend d'autres choses en considération. Donc, le fait que dans la troisième, quatrième, dixième année de la vie d'un char, elle est moins efficace. N'est-ce pas? Les gens font toutes sortes d'affaires avec les autos pour enlever toutes sortes d'affaires qui les rendent moins efficaces. Tout le monde ajoute des racks à ski, toutes sortes d'affaires qui font que tu consommes plus de gaz.

1815 Donc, ce n'est pas nous, c'est l'Environmental Protection Agency qui dit que la réduction prévisible des gaz à effet de serre d'ici 2030, par ces mesures, est de 19 % pour l'ensemble du parc automobile. Alors, ce 19 % en 2030 ne compensera même pas l'augmentation de 25 % qui est prévisible en 2016, 14 ans plus tard. Ça ne marche pas, O.K ? C'est une aberration.

1820 On se dit que le temps est venu est pour un changement radical de direction dans les projets du ministère des Transports du Québec. Oui, c'est ça. Je pense que vous devez être tannés à un moment donné d'entendre les mêmes affaires. N'avoir qu'en tête l'augmentation permanente de l'offre de fluidité et de vitesse pour les automobiles, ça doit changer.

1825 Le secteur du transport va continuer à effacer toutes les avancées faites vers les réductions de gaz à effet de serre par d'autres secteurs de l'économie et de nos activités quotidiennes. Ça ne donnera plus rien que tu changes tes ampoules puis que tu prends ton vélo de temps à autres s'ils continuent comme ça au ministère des Transports du Québec.

1830 On considère que toute organisation de cette importance, de dépenser 3 G\$ il faudrait qu'on ait un plan pour réduire la circulation automobile, une augmentation importante de l'offre du transport en commun. C'est essentiel si le Québec veut réduire les gaz à effet de serre de 20 % en 2020, même si on veut réussir notre plan pour Kyoto. C'est essentiel. Ça va prendre un grand effort. En tout cas, je ne lirai pas ça de nouveau.

1835 Puis je ne relirai pas ce qui suit non plus, mais dans la version définitive on a mis les chiffres. On appuie la proposition du Conseil régional de l'environnement. On considère qu'il faut rejeter le projet actuel, tout simplement. On appuie la Ville de Montréal, on est de la même opinion pour des raisons complémentaires. On appuie les propositions qu'ils mettent de l'avant. Ça me tente encore de souligner à quel point le ministère des Transports, intentionnellement, sous estime l'utilité du transport en commun.

1840

1845 Quand madame Junca-Adenot nous dit que les propositions mises de l'avant par le CRE pour augmenter de 36 000 personnes par jour le nombre de personnes qui prennent le transport en commun, et le ministère des Transports dit : « Oh, aux plus grandes possibilités, peut-être 6 000 de plus. » Bien, il y a quelque chose qui ne marche pas.

1850 Madame Junca-Adenot n'est pas née de la dernière pluie. C'est juste l'ancienne présidente de la Commission de transport métropolitaine et elle travaille là-dedans comme chercheuse, elle sait de quoi elle parle. D'ailleurs, les chiffres sont assez raisonnables pour les divers projets qui sont mis de l'avant. Et nous on considère, s'il faut mettre 3 G\$ dans quelque chose, il faut le mettre dans ces projets-là et non dans l'élargissement de l'autoroute. L'élargissement, l'augmentation de la vitesse et la fluidité pour le trafic.

1855 Donc, en conclusion, nous rejetons le projet de réaménagement dans sa forme actuelle. Nous considérons que le résultat net des émissions doit viser une réduction à terme de 30 % en 2020. C'est l'objectif de la Ville de Montréal dans le Plan de transport et on considère que le ministère des Transports du Québec, c'est le temps qu'il respecte ces objectifs-là, lui aussi, dans le projet sur le territoire de la Ville de Montréal.

1860 Nous considérons que toute autre approche est basée entre autres sur une augmentation importante de l'offre de transport en commun. Une réduction de l'accès à l'automobile et une trame urbaine qui remplace l'autoroute par des boulevards urbains. Le tout doit être accompagné par une étude sérieuse et à long terme sur la réduction des gaz à effet de serre liés au projet.

1865 Je veux juste vous ajouter deux choses et pas une. Un, pourquoi il faut cette fameuse bretelle de Décarie? Au lieu de se brancher en Y pourquoi il faut que ça passe en dessous puis que ça revienne l'autre bord? La seule raison c'est que sur la 720 puis la 20 ici, la vitesse va augmenter. Et donc, ça devient une question de sécurité. Actuellement, il n'y a pas de problème de sécurité, 1870 les deux rentrent à 70 km/h, pas de choix. Mais dans le futur, quand ils vont augmenter la vitesse ici, oui, il faut rentrer à droite. Et c'est pour ça qu'on va démolir le Village des Tanneries, pour pouvoir augmenter la vitesse et les gaz à effet de serre émis dans la 720 puis la 20. Je trouve ça un peu aberrant, personnellement. Nous tous à Québec Kyoto, d'ailleurs.

1875 L'autre chose qu'on voudrait souligner, ça n'a pas été souligné beaucoup – l'urgence. On est rapidement ici, on n'a pas tous les chiffres. Le ministère sort des... quand j'écrivais ce texte, ils ont sorti une nouvelle étude sur d'où viennent les gens en char, là. C'est très avancé puis ils sortent des nouvelles affaires à tout bout de champ parce qu'on est en train de rouler un peu rapidement pour le projet, parce que c'est urgent, parce que l'échangeur va tomber.

1880 Est-ce quelqu'un peut m'expliquer à l'est de la 15, qu'est-ce qui va tomber? Moi, je suis d'accord avec ce qui a été dit tantôt, là. L'argument sur la 720 ne tient pas la route non plus. J'ai conduit là-dessus la première année qui a été ouvert, c'était comme sept, huit ans après l'échangeur dans les airs, là. Il n'est pas rendu à terme, là. C'est un argument futile.

1885 Mais toute la cour Tucot, l'autoroute est à terre déjà. Elle est en parfaite condition. C'est quoi l'urgence de tout réaménager ça, l'élargir, le tasser et le reconstruire au niveau jusqu'à l'échangeur St-Pierre, c'est quoi l'urgence? Il n'y en a pas. C'est un package deal. On voit la possibilité de bouger puis d'augmenter la fluidité tout de suite, mais il n'y a pas d'urgence là, mais 1890 pas du tout. Et les demandes de prendre le temps et de réévaluer l'ensemble du projet, franchement sur la grande partie de la superficie et la dépense qu'ils pensent mettre de l'avant.

1895 Donnons-nous le temps de faire le débat sur est-ce qu'on pourra mettre le transport en commun en place avant de réaménager quoi que ce soit d'autre dans les anciennes cours Tucot ? Il n'y a pas d'urgence aucune au niveau de la sécurité du public ni des installations.

1900 Donc, nous espérons que vous ferez les recommandations en ce sens au ministère et nous espérons surtout que le ministère va regarder ce réaménagement en gardant en tête ses propres objectifs de réduction de gaz à effet de serre d'ici 2012 et d'ici 2020, puis qu'elle va s'objecter à ce projet tel qu'il est.

 Merci de nous avoir reçus lors de ces audiences.

1905 **LE PRÉSIDENT :**

 Merci pour votre présentation. Madame Parent.

Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :

1910 Oui. Merci, Monsieur Sandborn. J'aimerais comprendre, vous dites que l'augmentation de nombre de voies avec 6 voies, là, va nous amener une augmentation de 75 %. Ça, je comprends. Mais comment vous pouvez en arriver à dire qu'automatiquement qu'il y aura 75 % d'augmentation d'automobiles et d'effets de gaz à effet de serre?

1915 **M. ARTHUR SANDBORN :**

1920 Mais de deux choses l'une. On dit là, ce genre d'installation-là à Montréal, de toute ma vie et de toute la vôtre, là, en 10 à 12, des fois 15 maximum, mais des fois 7, 8 ans devient, arrive à sa capacité maximale. Tu offres un espace, les gens prennent leur auto. Tant que ça roule vite, ça va bien. C'est l'histoire de la 15, c'est l'histoire de la 13, c'est l'histoire de tous les réaménagements qu'ils viennent de faire à Laval, là, ça a pris deux ans pour que ça soit tout bouchonné pareil. Pas 10. Ça ne marche pas, cette histoire-là.

1925 On déplace des bouchons plus loin, mais au bout du compte, quand tu offres, oui, le nombre de chars augmente. Moi, je me souviens quand ça roulait très bien sur la 13, puis je me souviens aussi quand est-ce que ça a bloqué. Ça n'a pas pris 15 ans, là, que ça soit complètement saturé à l'heure de pointe et aujourd'hui c'est complètement saturé toute la journée.

1930 C'est ça qui va arriver. Est-ce que ça va arriver en 2020, 2025, 2030? Je vous avance que le ministère des Transports du Québec n'a fait aucun effort. Et je vous avance aussi que sur Pullman, ils n'ont rien dit. Dans leur projection, c'est comme si les trois voies supplémentaires n'existent pas. Alors, est-ce que ça veut dire qu'il n'y a aucune augmentation de trafic quand tu ajoutes un boulevard urbain de 6 voies de large avec une vitesse de 70 km/h ? Ce n'est pas crédible ce qu'ils nous ont avancé.

1935

1940 Ça fait que nous, on peut juste dire qu'on considère que la capacité est augmentée de 75 % et donc à la longue, le nombre d'autos peut et va probablement arriver à 75 %. Une fois que tu fais ça, dans la vraie vie, quand tu augmentes le nombre de chars de 75 %, tu augmentes les gaz à effet de serre de 75 %. Ce n'est pas comme s'il faut faire un calcul einsteinien pour comprendre combien de gaz à effet de serre de plus tu vas créer en ayant deux chars au lieu d'un sur une route, tu doubles. C'est tout. C'est un calcul simple.

Mme ANNE-MARIE PARENT, commissaire :

1945 Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

1950 Nous vous remercions pour votre présentation.

M. ARTHUR SANDBORN :

De rien. Bonne journée.

1955 (APPLAUDISSEMENTS)

LE PRÉSIDENT :

1960 S'il vous plaît. Je vais maintenant inviter madame Marie-Hélène Simon.

Mme MARIE-HÉLÈNE SIMON :

1965 Bonjour. Je veux tout d'abord m'excuser de ne pas vous avoir remis copie du mémoire plus tôt. C'est mes premières audiences publiques, alors je vous remercie de votre indulgence et de bien vouloir m'entendre.

L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE

LE PRÉSIDENT :

1970 Merci, Madame pour votre présentation.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :

1975 Si on suit votre raisonnement, vous interdirez, vous, les camions sur l'échangeur, sur en fait le réseau routier. Avez-vous une solution à apporter? Où est-ce qu'on les ferait passer, les camions pour faire rouler notre économie?

Mme MARIE-HÉLÈNE SIMON :

1980 C'est une très bonne question. Tout à l'heure, il a été question de la 30. De savoir déjà quelle est la proportion des camions qui passent sur l'échangeur, qui font simplement passer par-dessus Montréal, ils peuvent passer ailleurs. Ensuite, comme j'ai dit, je ne sais pas. Comme je vous dis, j'ai aucune connaissance à ce niveau-là, mais il a été question de faire
1985 des tunnels ou quoi que ce soit. Il y a peut-être certains axes routiers qu'on peut faire. Je n'en ai pas de solution. Mais si l'échangeur peut tenir sans les camions, pourquoi s'en priver?

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ, commissaire :

1990 Je vous remercie.

LE PRÉSIDENT :

1995 Alors, Madame Simon, merci pour votre présentation.

(APPLAUDISSEMENTS)

LE PRÉSIDENT :

2000 Alors, s'il vous plaît, je demande votre collaboration, de ne pas manifester. Donc, la présentation de madame Simon était la dernière de cet après-midi, nous allons donc faire une pause pour l'heure du souper, nous allons reprendre à 19 h ce soir, donc je vous invite à suivre les travaux ce soir et merci de votre présence.

2005 **AJOURNEMENT**

* * * * *

2010

2015

Je, soussignée, **YOLANDE TEASDALE**, sténographe officielle, certifiée sous mon serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des propos recueillis par moi au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

2020 Et, j'ai signé :

YOLANDE TEASDALE, s.o.

2025