

BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

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

CONSULTATION PUBLIQUE**PROJET DE RECONSTRUCTION DU COMPLEXE TURCOT****DEUXIÈME PARTIE****VOLUME 8**

Séance tenue le 19 juin 2009, 10 h
Gymnase du Centre récréatif, culturel et sportif du Saint-Zotique
75, square Sir-Georges-Étienne-Cartier
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 19 JUIN 20091
 MOT DU PRÉSIDENT1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE DE LUTTE CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE ...1
 SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT LAC À LA LOUTRE.....9
 COMMISSION SCOLAIRE DE MONTRÉAL19
 JONATHAN MOORMAN, CITOYEN23
 JACOB LARSON, CITOYEN26

RECTIFICATION PAR LE MTQ.....29

REPRISE DE LA PRÉSENTATION DES MÉMOIRES

FORUM UrBA 201531
 RON GOES, CITOYEN.....35
 QUÉBEC SOLIDAIRE – ASSOCIATION DE LA CIRCONSCRIPTION DE SAINT-HENRI-
 SAINTE-ANNE.....36
 PRO-VERT SUD-OUEST42

RECTIFICATION PAR LE MTQ.....50

MADAME THÉRIAULT52

MOT DE CLÔTURE DU PRÉSIDENT.....53

M. MICHEL GERMAIN, président :

5 Mesdames et Messieurs, nous allons donc commencer. Alors, je vous souhaite la bienvenue pour cette huitième séance de la deuxième partie de l'audience publique portant sur le projet de reconstruction de l'échangeur Turcot. Nous allons poursuivre ce matin l'audition des mémoires.

10 Je rappelle que ce que nous demandons aux personnes qui présentent, c'est de faire une synthèse des points importants de leur présentation, de leur mémoire. Le temps alloué pour la présentation d'une quinzaine de minutes, suivi le cas échéant d'un court échange avec la commission.

15 J'indique également que la présente séance peut être suivie sur internet en mode audio en se connectant à partir du site du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

20 Alors, sans plus tarder, nous allons inviter nos premiers participants inscrits, qui est L'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique. J'invite monsieur Patrick Bonin.

M. MICHEL GERMAIN, président :

25 Bonjour, Monsieur. À vous la parole.

M. PATRICK BONIN :

30 Bonjour. Bonjour, Monsieur le Président. Bonjour, Madame, Monsieur, les commissaires. Mon nom est Patrick Bonin, je suis coordonnateur pour les questions énergie et environnement à l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique. Je suis également coordonnateur d'un programme qui s'appelle *Faites de l'air* qui est un programme de recyclage de vieux véhicules automobiles polluants, les plus polluants sur le parc automobile actuel.

35 Ce programme vise le transfert modal. Donc, nous offrons des incitatifs pour amener les gens de la voiture solo au transport en commun ou au transport actif comme le vélo en offrant, entre autres, des rabais sur les titres de transport en commun et sur des vélos. Évidemment les sociétés de transports principales autour de Montréal et de Québec et bientôt à travers toutes les autres sociétés de transport sont partenaires de l'AQLPA dans ce type de programme ainsi que les manufacturiers de vélo.

40

45 Rapidement, je vous présenterais l'AQLPA, que vous connaissez peut-être. L'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique a été créée en 1982 ; à l'époque, elle portait le nom d'Association québécoise de lutte contre les pluies acides, et le nom a évolué. Nous sommes énormément impliqués sur les questions d'énergie, présents à la Régie de l'énergie pour plusieurs commissions.

50 Également, nous travaillons évidemment sur le terrain. Nous avons été très actifs sur le débat sur l'énergie dans les années 90 ainsi que la bataille sur le suroît qui a amené, ma foi, de bons résultats pour le Québec dans une certaine mesure.

55 Le dernier grand combat de l'AQLPA, c'était l'adoption d'une loi anti-poursuite abusive qui a été adoptée, en fait, au début juin, loi anti-slap communément appelée. Je ne vous cacherais pas que cette bataille a quand été durement menée par l'AQLPA et nous sommes très contents d'être ici aujourd'hui pour vous présenter nos impressions, en fait, nos recommandations par rapport au projet.

60 Nous sortons à peine d'une sacrée épopée comme on peut dire et nous trouvons très important d'être ici présents pour le projet de Turcot et le complexe Turcot et en discuter avec vous.

65 D'emblée, je vous signalerais peut-être que l'AQLPA fait partie des groupes qui avaient revendiqué une audience élargie, entre autres auprès de la ministre de l'Environnement et du président du BAPE sur la question de Turcot de manière à avoir une vision globale au niveau de la région de Montréal.

70 Nous faisons également partie des signataires de la solution qui vous a sûrement été présentée lundi dernier. Plus de 50 signataires font partie de ce consensus sur une solution alternative au projet proposé présentement. Évidemment, ceci vous indique d'emblée que nous rejetons complètement le projet de Turcot tel que présenté présentement.

75 Nous croyons que ce projet, entre autres en raison du fait qu'il n'améliorera pas la qualité de l'air et augmentera les émissions de gaz à effet de serre doit être rapidement mis de côté pour avoir une solution alternative beaucoup plus intéressante.

80 En ce sens, je vous rappellerais peut-être simplement une des conclusions d'un rapport du BAPE sur l'autoroute 25. Monsieur Germain était d'ailleurs président de ce BAPE. Une partie de la conclusion se lisait ainsi : « *Ainsi, forte du consensus des instances municipales et des participants à l'audience publique en la matière, la commission estime que si le gouvernement du Québec devait faire des choix sur la base de disponibilité budgétaire...* », je vous ferai remarquer qu'on est probablement dans la même situation, sinon pire, « *...et bien, la priorité devrait aller au développement du transport en commun*

85 *plutôt qu'au prolongement de l'autoroute. Ainsi, une large part des besoins en transport des personnes devraient être comblés par l'amélioration et le développement du transport en commun. Quoi qu'il en soit, la commission est d'avis que le devenir du projet devrait être discuté au sein de la communauté métropolitaine de Montréal avant que le gouvernement ne prenne une décision sur celui-ci.* » C'était le rapport du BAPE sur l'autoroute 25.

90 Je crois que nous sommes déjà à la fin de cette semaine d'audiences, nous voyons clairement un consensus qui semble s'installer par rapport au projet de Turcot et l'AQLPA s'attend à ce que le rapport du BAPE soit clair à cet effet et représente justement les différentes positions qui ont été amenées à vos oreilles jusqu'à maintenant.

95 En ce sens, nous sommes également conscients que certaines critiques ont eu lieu cette semaine quant à la légitimité du BAPE et au travail du Bureau d'audiences publiques. Nous croyons que c'est en effet une belle occasion pour vous justement de prendre une position très claire par rapport à ce type de projet de ne laisser aucune porte de sortie au gouvernement et de clairement revendiquer une modification de ce projet.

100 Évidemment Turcot, pourquoi est-ce si important pour l'AQLPA et pour tous les autres organisations de se présenter ici ? C'est un symbole très fort, très fort au niveau de l'image de Montréal, très fort au niveau du fait qu'il y a un impact sur la qualité de vie et l'environnement évidemment. L'ampleur du complexe, la grosseur du chantier ainsi que les sommes impliquées en témoignent grandement. Le mode de vie qu'il représente également, soit entre autres beaucoup de place à l'auto-solo, beaucoup de place à une consommation démesurée de ressources non renouvelables qui, en plus, détruisent nos écosystèmes et évidemment toute la notion d'autoroute urbaine qui est grandement dépassée.

110 De plus, parce qu'il augmentera le nombre de voitures en ville et n'améliorera pas la qualité de l'air et contribuera à l'augmentation des gaz à effet de serre, ce projet nous interpelle définitivement.

115 Vous n'êtes pas sans savoir qu'au niveau de la qualité de l'air, Montréal l'année passée, 68 journées de mauvaise qualité de l'air, moyenne de 64 au cours des dernières années. Évidemment, on vous a déjà présenté, la DSP entre autres, la multitude d'impacts qu'il peut y avoir sur la santé en lien avec la qualité de l'air et présentement ce que nous voyons, c'est un projet qui permettra au niveau de certains polluants d'avoir davantage de concentration que si on ne touchait pas à l'échangeur, ce qui est quand même pour nous très problématique.

120 Nous avons une belle occasion d'améliorer la qualité de l'air et présentement ce qu'on a comme projet, ce serait pire que le statu quo au niveau de certains polluants, entre

125 autres on parle du NO₂ et des particules fines. De plus, les évaluations qui ont été faites, les études d'impact ne considèrent pas toute la notion de congestion. Si vous voyez le circuit ou le réseau actuel autoroutier de l'Île de Montréal, je crois que ça fait assez l'unanimité qu'il y a des problèmes de congestion et cette notion n'est pas intégré dans les études d'impacts. Donc, on doute évidemment que les résultats seront encore plus tristes à voir.

130 Au niveau des normes évidemment, il faut être également conscient que les normes, on parle de normes présentement qui sont comparées à une ligne. Il y a une tendance actuelle qui est de regarder justement les impacts sur la santé avec un certain graduant, ce qui veut dire que même si on n'atteint pas la norme, nous sommes de plus en plus conscients qu'il y a des impacts sur la santé humaine même si la norme n'est pas dépassée.

135 En ce sens, je vous inviterais peut-être à regarder au niveau de la cote R santé mise en place par le gouvernement fédéral qui tient compte de trois polluants principaux, soit entre autres l'ozone, le NO₂ et les particules fines et on voit sur une échelle de 10 que dès le troisième stade, il y a des impacts et les messages envoyés à la population sont qu'il y a des impacts sur la santé, entre autres particulièrement pour les gens vulnérables.

140 Ceci étant dit, il n'est pas impossible non plus que les normes actuelles ne soient pas resserrées avec le temps et de plus en plus, on considère les polluants sous un aspect cumulatif également, donc, d'impact cumulatif des polluants et toute la question de synergie potentielle reste en plan et de plus en plus, on se pose des questions justement s'il n'y a pas d'impacts synergiques au niveau des contaminants.

150 Le problème actuel qu'on voit évidemment, c'est une augmentation du parc automobile au niveau du Québec, au niveau de l'Île de Montréal. La plupart des projections pointent en ce sens également. Donc, on ne voit pas une diminution du parc automobile actuellement. L'âge moyen du parc automobile est de plus ou moins 7 ans, ce qui veut dire évidemment que c'est l'âge moyen, donc, il y a des véhicules beaucoup plus âgés que ça sur la route.

155 Ce qui est à considérer à travers ça, c'est que présentement la crise économique fera probablement en sorte, et on le voit entre autres avec la diminution des ventes au niveau des concessionnaires automobiles que les gens conservent leur véhicule de plus en plus longtemps, de plus en plus vieux et qu'on risque également d'importer des véhicules soit des États-Unis ou de l'Ontario qui sont de plus en plus âgés.

160 Ceci nous amène à regarder au niveau de la performance des véhicules en termes de respect de la qualité de l'air et en termes de fiabilité au niveau des systèmes antipollution. L'AQLPA mène depuis 1999 plusieurs cliniques d'inspection volontaire. Sur une base volontaire, les gens viennent et nous vérifions l'efficacité des systèmes antipollution. Les

165 résultats que nous avons, c'est de l'ordre... et je rappelle que c'est sur une base volontaire que les gens viennent faire inspecter leur véhicule, c'est de l'ordre de 16% des véhicules qui ne respectent pas les normes. Ce qui veut dire que présentement, il y a des normes, mais évidemment les véhicules ne respectent pas nécessairement ces normes-là en raison de l'usure de l'automobile.

170 Entre autres, lorsqu'on regarde la situation des véhicules de 10 ans et plus, les dernières cliniques qui ont été menées en 2004 démontraient un taux d'échec d'environ 40 à 50% au niveau de ces véhicules qui ont 10 ans et plus. Et si on regarde le parc automobile actuel au niveau du Québec avec le taux de renouvellement, il est considéré que peut-être 10 et voir même 14 ans, la longévité des véhicules sur la route.

175 À cela, il faut évidemment augmenter tous les modes qui peuvent s'installer, soit entre autres le retrait de catalyseur par exemple qui fait en sorte qu'on enlève le filtre essentiel et ces résultats de taux d'échec, c'est pas mal la même chose si on regarde dans les autres législations autour du Québec, on parle entre autres de taux d'échec par exemple 180 en Ontario qui augmentent significativement à partir d'un véhicule de l'âge de 7 ans.

Ceci dans un contexte où au Québec, on n'a toujours pas de programme obligatoire d'inspection des véhicules automobiles. On a eu plusieurs projets depuis la fin des années 185 90 qui ont tous avorté et donc qui fait en sorte qu'il n'y a aucun véhicule qui est obligatoirement vérifié au niveau du Québec, ce qui fait que nous pouvons facilement imaginer que sur le territoire québécois actuellement, le taux d'échecs serait beaucoup plus élevé que 16%. Donc, ce serait facilement de 20 à 30% parce que les gens n'entretiennent pas leur véhicule.

190 Évidemment une autre considération majeure pourquoi nous rejetons le projet, c'est la question des gaz à effet de serre. L'augmentation entre autres du nombre de voies prévues, et c'est déjà prévu et c'est déjà présenté qu'il y aurait une augmentation du nombre de véhicules sur la route.

195 Encore une fois peut-être vous rappeler, ou non, pas encore une fois, mais peut-être vous rappeler le contexte actuel de la réalité de changement climatique. Nous nous dirigeons vers la Conférence de Copenhague au mois de décembre qui mènera à une entente post Kyoto ou suite à Kyoto ou Kyoto Plus. Donc, de nouveaux objectifs de réduction de gaz à effet de serre encore plus contraignants au niveau des pays industrialisés 200 dont le Québec fait partie.

On parle d'ici 2020, les conclusions du dernier rapport du groupe inter gouvernemental sur l'évolution du climat. Le GIEC en 2007 parlait d'une réduction de 25 à

205 40% des émissions de gaz à effet de serre pour les pays industrialisés et ce, par rapport à 1990 pour 2020.

210 Présentement, le Québec n'atteindra pas les objectifs de Kyoto. En 2007, nous étions à plus de 4% par rapport aux objectifs de Kyoto, par rapport aux objectifs qui sont fixés par rapport à l'année 1990 et le transport en est grandement responsable avec une augmentation depuis 1990 de l'ordre de peut-être 20%, même un petit peu plus que 20%.

215 Donc, si on compare par rapport aux objectifs de Kyoto, nous sommes à + 27% dans le domaine du transport et d'augmenter les voies, de permettre davantage de véhicules ne permettra définitivement pas de réduire les émissions de gaz à effet de serre et encore plus dans une optique où à long terme, l'objectif d'ici 2050, dont vous avez peut-être déjà été saisi, est probablement de 85% de réduction de gaz à effet de serre par rapport à 1990.

220 Donc, les choix actuels avec lesquels nous vivons ou avec lesquels nous allons vivre vont être là à long terme. Le complexe Turcot va être là à long terme. Il faut considérer ces visions internationales qui sont déjà en place et c'est au niveau même scientifique que les revendications se font en ce sens-là.

225 Évidemment, il y aura des normes potentielles au niveau des États-Unis, au niveau de la consommation des véhicules. Il n'y a rien de garanti à savoir est-ce que le Canada adhérera à ces normes-là ? Le Canada s'est souvent prononcé dans le passé, n'a pas nécessairement adopté les normes les plus contraignantes et donc, c'est questionnable déjà de se fixer... et même s'il y avait ces normes-là, ça ne veut pas dire que les gens au Québec achèteront les véhicules les plus éco-énergétiques entre autres parce que
230 présentement, nous n'avons pas de programmes de bonus malus comme on l'appelle qui découragent l'achat de véhicules plus énergivores et encouragent l'achat de véhicules moins énergivores.

235 Évidemment nous vous avons fait déjà parvenir les principales recommandations face au projet. Ces principales recommandations tournent autour de l'amélioration du transport en commun. Ce qu'il faut garder en tête, c'est évidemment lorsqu'on regarde entre autres les évaluations au niveau du MTQ, qui sont basées sur l'enquête origine-destination 2003-2006, disent qu'il y aura une augmentation du nombre de déplacements, entre autres du déplacement voiture sur la région de Montréal et ça, d'ici 2026 et nous devons tout faire et tout mettre en œuvre pour limiter cette augmentation et la diminuer.

240 Donc, présentement, en augmentant les voies, ce n'est pas ça qui est prévu, il y a déjà une augmentation qui est prévue, et le seul moyen d'arriver à diminuer l'augmentation du parc automobiles sur la région de Montréal, c'est d'améliorer les transports en commun de façon significative et de décourager l'automobile.

245 Je ne rentrerai pas dans le détail des projets, je crois qu'on vous a déjà présenté
plusieurs projets de transport en commun qui sont intéressants à améliorer. Peut-être
garder en tête également l'importance d'avoir une planification au niveau régional.
Évidemment, nous avons un complexe actuel. Il y a plusieurs projets de transport en
commun autour qui devrait être intégré dans vos considérations et il y a toute une vision
250 macro également qui est le système routier autour de l'île de Montréal tout comme le
vérificateur général du Québec, en fait, le recommandait, d'avoir une planification à l'échelle
de Montréal.

255 Nous allons même également plus loin en disant que le concept d'autoroute urbaine
est dépassé et qu'il faudrait justement s'en aller vers une trame urbaine, un boulevard urbain
pour revitaliser ce quartier, ce qui ferait entre autres d'une pierre deux coups en densifiant
Montréal et en luttant contre l'étalement urbain qui est évidemment un problème dont il faut s
saisir au niveau du Québec et même la ministre Normandeau, je crois, s'est prononcée en
ce sens récemment.

260 En conclusion, je dirais peut-être qu'évidemment, je vous rappelle qu'il y a une réalité
actuelle. On entend souvent parler de l'urgence de faire la réfection de Turcot. Pour
l'AQLPA, l'urgence, quelle qu'elle soit, ne peut justifier un mauvais projet, un projet qui aurait
des impacts à long terme sur plusieurs années, plusieurs décennies au niveau du Québec.
265 Donc, ce prétexte d'urgence ne peut servir à justifier un mauvais projet.

On rejette donc ce projet, on invite les commissaires justement à le bonifier ou à
retourner justement le MTQ à la table de travail et à demander au gouvernement qu'il soit
cohérent avec ses politiques entre autres de lutte aux changements climatiques.

270 Évidemment, nous espérons qu'au niveau de la planification macro, il y aura une
planification macro pour Montréal. On ne peut calculer ou planifier les transports à la pièce
comme on le fait présentement.

275 Je crois que c'est une occasion de réinventer le Québec de demain, de changer
l'image de Montréal et il faut la saisir absolument. Les autoroutes urbaines sont dépassées,
on voit la tendance un peu partout en Amérique du Nord. On enlève ces autoroutes-là, on
les sort, on améliore la trame urbaine et le projet Turcot ne permet pas de faire ça
présentement. Voilà. Merci.

280 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

Je vous remercie. Tout à l'heure vous avez mentionné que vous intervenez
régulièrement auprès de la Régie de l'énergie dans différents dossiers. Au niveau des

285 carburants, est-ce que la Régie a déjà tenu des consultations sur la consommation des
carburants fossiles ?

M. PATRICK BONIN :

290 Au niveau de la consommation des carburants fossiles ?

M. MICHEL GERMAIN, président :

295 Oui, c'est ça, parce qu'on voit des fois que la Régie, comme là, récemment, il y a le
programme des mini centrales hydroélectriques qui est discuté, mais du côté de la Régie à
date, êtes-vous déjà intervenu, avez-vous eu l'occasion d'intervenir sur des programmes de
consommation d'énergie fossile ?

M. PATRICK BONIN :

300

En fait, à ma connaissance, les plus récentes interventions au niveau de la Régie en
ce sens ont été faites lors de l'adoption du plan d'action ou le plan d'ensemble en efficacité
énergétique et nouvelles technologies de l'Agence de l'efficacité énergétique du Québec.

305

Dans ce plan-là entre autres, il y a des objectifs qui sont rattachés à la stratégie
énergétique du Québec qui visent à diminuer la consommation de combustible fossile d'ici
2015. Ça a été abordé, le seul problème, c'est que le plan d'action qui a été adopté, en fait
ou si ce n'est fait, il va l'être sous peu, c'est pour 2007-2010 et évidemment nous sommes
déjà en 2009. 2010, c'est l'année prochaine. Le prochain plan d'action devrait être présenté
à la Régie aux dernières nouvelles, mi-juin. Non, pardon, mi-2010. Et évidemment, on
s'attend à ce que ce prochain plan d'action qui portera sur 2010-2013 fixe également des
moyens d'atteindre ou de réduire la dépendance aux combustibles fossiles entre autres.

310

M. MICHEL GERMAIN, président :

315

Je vous remercie. C'est les questions que nous avons. Je vous remercie de votre
participation.

M. PATRICK BONIN :

320

Merci.

M. MICHEL GERMAIN, président :

(Applaudissements)

325 S'il vous plaît. S'il vous plaît, je demande votre collaboration pour ne pas manifester votre approbation ou votre désapprobation à une présentation de mémoire.

Nous allons maintenant inviter le conseil d'administration de la Société de développement Lac à la Loutre, monsieur Jean Fortier.

330

M. JEAN FORTIER :

Je vais vous présenter monsieur Jacques Béïque.

335

M. MICHEL GERMAIN, président :

Oui, si vous voulez vous asseoir pour qu'on puisse bien... c'est parce que notre système fonctionne, nous avons une prise de transcription, mais nous enregistrons également s'il y avait des problèmes au niveau de la transcription, il faut bien identifier les gens. Bonjour, et vous pouvez y aller.

340

M. JEAN FORTIER :

Vous voulez que je m'identifie à nouveau ? Jean Fortier, Société de développement du Lac à la Loutre, accompagné de monsieur Jacques Béïque, architecte et urbaniste. Merci, Messieurs, Madame, les commissaires.

345

Alors, si vous voulez ce matin, d'abord je prends pour acquis que vous avez eu le mémoire qui a été déposé, que vous en avez pris connaissance, et on vous a aussi distribué pour la compréhension ce matin des cartes qui sont aussi disponibles dans le site *lacialoutre.org*. Alors, monsieur Béïque va vous parler davantage de ça.

350

Comme on ne dispose pas de beaucoup de temps et comme vous avez suggéré de synthétiser d'une part, malheureusement je vais peut-être devoir vous parler un peu rapidement et d'autre part, je vais vous faire part des principaux points que je voudrais soulever ce matin en plus de ceux bien sûr qui sont soulevés dans le mémoire lui-même.

355

Alors, si vous voulez bien ce matin, monsieur Béïque vous parlera du développement intégré, de la nécessité de faire un développement intégré de ce projet-là et je reviendrai, si vous voulez, vous parlez des restrictions sur le transport ferroviaire de marchandises que nous souhaitons ainsi que sur le besoin d'une gare multimodale.

360

365 Alors simplement en guise de présentation, je voudrais tout simplement vous
présenter un peu la genèse des actions de notre groupe. Nous avons commencé notre
travail il y a plus de trois ans, au mois d'avril 2006, quand nous avons réalisé que des
travaux majeurs s'imposaient dans un site qui se prêtait bien à l'aménagement urbain parce
que, d'une part, trois intervenants majeurs allaient être interpellés : le ministère fédéral de
l'Environnement à cause de la proximité, sinon de la présence sur le site d'un parc national
canadien, la Ville de Montréal à cause du site de ce que certains appellent la falaise ou le
370 dénivelé au niveau de la rue Saint-Jacques qui est un site qui a été protégé, mais qui n'est
pas encore incorporé dans un parc, et troisièmement bien sûr, les immenses terrains qui
avaient été déjà expropriés par le ministère des Transports qui allaient faire l'objet
d'aménagement futur à être désigné.

375 Notre action est une action bénévole, je tiens à le mentionner. Nos ressources sont
limitées. Ce que vous voyez un peu partout, c'est des choses qui ont été payées de notre
poche. Nous sommes une vingtaine de personnes, des spécialistes de tous genres, de la
fiscalité jusqu'à l'urbanisme en passant par le développement économique, le financement
et, enfin, toutes sortes de questions qui intéressent les citoyens qui ont à cœur le
développement de leur ville.

380 Je dois dire aussi que nous avons fait depuis trois ans plusieurs présentations à la
Ville de Montréal en particulier avant même qu'elle ne soit mise au courant de l'urgence des
travaux au site Turcot et je dois dire aussi d'entrée de jeu que nous ne sommes pas
défavorables à l'aménagement. Je crois que c'est un mal nécessaire, mais nous souhaitons
385 tout simplement qu'il soit fait dans les meilleures conditions possibles et nous croyons que
c'est une occasion unique, encore une fois, de pousser si vous voulez, ou d'inciter nos
gouvernements à se coordonner pour faire de ce projet vraiment quelque chose qui aura du
retentissement pour plusieurs décennies.

390 Alors, je cède la parole maintenant à monsieur Béïque qui s'est particulièrement
intéressé à l'aspect urbanistique du projet.

M. JACQUES BÉIQUE :

395 Notre groupe, la Société du Lac à la Loutre, formé en 2006, a voulu donner à ce
projet qui comporte des tonnes et des tonnes de béton, des kilomètres carrés et des
kilomètres carrés d'asphalte, un aspect plus ludique en y saupoudrant du vert et du bleu. En
effet, l'étude des cartes de l'époque du régime français nous indique qu'à cet endroit
maintenant désertique existait un vaste lac de 5 kilomètres de long appelé Lac à la Loutre.

400 Nous suggérons donc pour briser la morosité de ce secteur composé de cours de
triage, voies ferrées et bretelles d'autoroute d'y aménager un parc récréotouristique, le parc

Le Lac à la Loutre, avec un vaste lac de 2 kilomètres de long qui jouxterait au sud le canal Lachine et au nord, le boisé de la falaise Saint-Pierre pour les mettre en synergie.

405

Je vais maintenant parcourir la brochure que nous avons préparée avec vous. Première page. En effet, l'importante entrée vers Montréal que représente l'autoroute 20 longe un parc désolé et dénudé de tout attrait touristique et commercial. Une cicatrice à l'île de Montréal, un « black hole ». Ce parc fédéral côtoie une cour de triage désaffectée, des terrains vagues et sous-utilisés alors que la population avoisinante, jeune et active, n'a que très peu d'accès aux activités situées dans cette zone.

410

Nous passons aux planches 2 et 3. On vous indique l'emplacement projeté pour le Lac à la Loutre. C'est la zone qui est scindée de rouge. Présentement, ce site nuit à la croissance économique de son environnement. Dans la situation actuelle, il ne semble pas disposer des espaces nécessaires au développement nécessaire au développement d'industries d'accompagnement autour du futur pôle du Centre université de la santé McGill.

415

On passe maintenant aux pages 4 et 5. On indique l'endroit que nous suggérons pour l'implantation du Lac à la Loutre. Le projet Lac à la Loutre permettrait d'une part une circulation fluide des personnes et des biens allant vers et provenant de Montréal. Et d'autre part, une meilleure utilisation de cette zone par la population, les institutions et les entreprises de toute taille. Ce projet faciliterait le transport, développerait les échanges commerciaux et stimulerait les marchés immobiliers tant au niveau résidentiel que commercial.

420

425

Puis nous suggérons pour l'accompagner, différentes fonctions comme le Parc des nouvelles technologies et des énergies renouvelables, la gare intermodale Vendôme.

Planches 6 et 7, nous vous suggérons une quantité de fonctions qui pourraient venir se greffer dans ce parc récréotouristique. Vous les voyez. Le projet de Lac à la Loutre vise à transformer cette zone de 5 kilomètres carrés où passe l'autoroute 20 entre l'échangeur Saint-Pierre et l'échangeur Turcot en une zone attrayante d'activités économiques stimulées par un parc thématique dont les principaux thèmes seraient la biotechnologie, l'environnement, les activités sportives et les activités récréotouristiques.

430

435

Planches 8 et 9, on vous indique que le Centre universitaire de santé McGill constituera le pôle d'attraction pour les entreprises intéressées à la biotechnologie. Elles profiteront des immeubles actuellement offerts sur le marché. Deuxièmement, l'environnement sera favorisé tout le long du parc, la géothermie fournira l'énergie inépuisable, propre et à bon marché aux institutions, aux entreprises et aux résidences. Le centre sportif prévu sera facilement accessible, la clientèle touristique pourra se déplacer du Vieux-Montréal au Musée ferroviaire de Saint-Constant ou au Lac Saint-Louis.

440

445 Planches 10 et 11. L'autoroute 20 sera ainsi déplacée vers le nord et sa réfection
facilitera la circulation des 350 à 400 000 véhicules prévus en 2025. L'accès au parc sera
accru par l'ascenseur panoramique du boulevard Cavendish, au nord et au sud par le
prolongement de la rue Irwin, la gare intermodale Vendôme sera reliée à la nouvelle gare
CN proposée et au transport en commun sur la rue Notre-Dame. Les embarcations
450 aquatiques permettront des déplacements sur le canal de Lachine ainsi qu'au Lac à la
Loutre. On suggère qu'un tramway électrique traversera le parc afin de faciliter les
mouvements est-ouest entre Montréal et l'aéroport Pierre-Eliot-Trudeau.

455 En conclusion, page 12, le développement du parc aurait un effet moteur créateur de
richesse. La plus grande accessibilité au parc favorisera la circulation de la population
avoisinante et des touristes. Les thèmes susciteront l'intérêt des personnes et des
entreprises intéressées par la biotechnologie, l'énergie propre ou encore par les activités
récréatives et sportives.

460 Cette augmentation de l'intérêt favoriserait une utilisation efficace des biens
immobiliers, le marché verra à allouer plus efficacement les ressources que représentent les
terrains vagues et les bâtisses existantes. On évalue que la valeur foncière du secteur
estimée maintenant à 1.3 milliards pourrait quintupler au cours des prochaines années et par
conséquent, les taxes foncières et autres revenus liés à la création de la richesse
augmenteraient. Je vous remercie.

465 **M. JEAN FORTIER :**

470 Alors, je vais compléter si vous voulez. D'abord pour une remarque générale, ce ne
sont pas des propositions, mais ces suggestions d'aménagement ont été faites avant que
les plans du ministère du Transport ne soient connus.

475 Nous sommes heureux de constater qu'ils peuvent s'intégrer harmonieusement
parce qu'on avait déjà eu des discussions avec le ministère du Transport il y a déjà plusieurs
années et progressivement la nature des choses a fait que les plans qui sont sur la table
aujourd'hui sont plus prêts de ce qu'on avait imaginé au départ que ce qui avait été pensé
dans une période intérimaire.

480 Je répète à nouveau que ce n'est pas une proposition, que ce n'est pas... c'est une
illustration de ce qu'on peut arriver à faire quand des gens se penchent sur la question et se
mettent ensemble pour intégrer la question.

Mais ce matin s'il y avait un point ou deux qu'on voulait faire en particulier, et une
occasion vraiment unique à ne pas rater, c'est d'abord celle de restreindre les voies de
chemin de fer au transport des personnes autant que possible par des voies électrifiées.

485 Actuellement, et depuis plus de 100 ans, en fait, c'est la deuxième voie ferroviaire du
Canada qui a été installée là, il y a des trains de marchandise qui passent en plein centre-
ville dans des quartiers à haute densité et même avec des matières dangereuses.

490 On ne sait pas combien de voies vont être allouées au CN, mais ce qu'on sait, c'est
que déjà il y a des pourparlers pour augmenter le nombre de voies. On ne voudrait pas en
particulier que des voies de garage en pleine ville soient utilisées par le CN ; comme vous
avez vu le long de l'autoroute Bonaventure pendant des mois et des mois, des wagons de
chemin de fer sont parqués en plein centre-ville.

495 Évidemment je ne vous parle pas du bruit pour les quartiers environnants, même
dans des zones où on pourrait imaginer qu'on serait à l'abri du bruit comme Notre-Dame-de-
Grâce par exemple. À toutes les nuits, même en hiver, on entend passer des convois de
marchandises. Il y a des matières dangereuses aussi, je vous le répète. Il y a un train de
pétrole qui passe quelques fois par semaine à cet endroit-là à quelque 500 mètres et même
500 moins de la prise d'eau de la Ville de Montréal, près d'un hôpital qui sera là, un carrefour
ferroviaire absolument stratégique.

Il y a aussi l'encombrement que des trains de marchandise pourraient provoquer sur
le pont Victoria et dans la zone si on allait augmenter l'utilisation des trains de transport des
505 personnes.

Pour des alternatives, je sais que ce n'est pas facile, on en a déjà discuté avec des
niveaux supérieurs d'autorité, ça nécessite le besoin de coordonner les chemins de fer à
Montréal, et d'ailleurs comme dans l'ensemble du Canada, il y avait hier soir à PBS un
510 reportage sur le ville de Chicago et le CN justement qui a maille à partir avec les citoyens qui
ne veulent pas se voir encombrés de lignes périphériques.

La présence des trains, c'est un programme d'urbanisme très grave. Depuis le
début de la Confédération, on donne priorité à deux voies de chemin de fer au Canada. Il
515 faudrait d'après nous que ces compagnies se coordonnent et, par exemple, augmentent...
bon, dans le cas du train du CN, il y aurait des solutions alternatives pour les empêcher de
passer dans le pont Victoria au centre-ville de Montréal, c'est le pont Saint-Lawrence qui est
le double du pont Mercier par exemple ou même le pont de Québec qui est sous utilisé et
utiliser les voies de chemin de fer de la rive-nord du Saint-Laurent pour accéder à l'est de
520 Montréal aux raffineries.

Le deuxième point que j'aimerais mentionner qui regarde encore le transport
ferroviaire parce que depuis quelques jours, beaucoup de gens s'opposent au projet, mais
comme l'adage le dit, « la critique est facile, mais l'art est difficile », ce qu'on voudrait

525 proposer, c'est de regarder attentivement l'occasion unique, absolument unique, qui nous est offerte aujourd'hui d'intégrer le transport des personnes.

530 Vous avez sur place à l'échangeur Turcot à proximité, une gare de l'AMT, le métro, des voies de Via, éventuellement des trams ou un train pour l'aéroport et des autobus urbains ainsi que des autocars qui circulent grandement sur les voies rapides. Nous avons suggéré, nous proposons que près de... et aussi, il faut parler des stationnements incitatifs, ce serait le meilleur endroit pour faire des stationnements incitatifs à cet endroit-là, alors, l'occasion est unique d'intégrer 4, 5, 6, 7 modes de transport différents en un seul lieu. Et avant de construire le spaghetti des voies rapides, il est encore temps de prévoir des tunnels, de prévoir des aménagements au pied de la falaise, près du Centre universitaire McGill.

540 Alors, je pense que ça, ça permettrait d'alléger le trafic à la gare Centrale qui est actuellement un terminus de plusieurs modes de transport, mais qui va devenir saturé à plus ou moins brève échéance, et que pour les décennies qui viennent, on pourra planifier la limite ouest du centre-ville de Montréal parce qu'en réalité, c'est ça que l'échangeur Turcot va délimiter pour les 50 ou 100 prochaines années, véritablement va encadrer le centre-ville de Montréal et d'avoir une gare multimodale juste à la périphérie du centre de Montréal à son extrémité ouest. Je pense que ce serait quelque chose qui allégerait d'abord le transport par les voitures et qui permettrait à bas prix d'intégrer les modes de transport particulièrement avant que les travaux ne soient effectués et avant qu'on sature toute la région, y compris le pont Champlain et d'autres échangeurs dans la région pour permettre d'offrir des options aux voyageurs.

550 Alors, c'est ce dont nous voulions vous témoigner ce matin. Encore une fois, il y a des occasions uniques. Ce n'est pas un plan formel, ce n'est pas une proposition formelle, mais encore une fois, une illustration de ce que nous désirons que nos gouvernements supérieurs fassent, qu'ils réfléchissent à la question avant de donner des autorisations.

555 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

560 Je vous remercie pour votre présentation. Alors, vous avez fait allusion tout à l'heure plutôt dans le mémoire que vous aviez fait des représentations. Du côté de la Ville de Montréal, quel est, disons, l'accueil de la ville à votre projet ? Est-ce que vous avez des échos ?

M. JEAN FORTIER :

Alors, je vais être bien franc, bien candide avec vous, d'abord on a rencontré la Ville de Montréal à l'automne 2006 déjà, en lui faisant part du projet et en leur apprenant, si vous
 565 voulez, ou en leur disant que tôt ou tard, l'urgence allait les amener à se pencher sur la question de l'échangeur Turcot et ils ont été très étonnés et ils nous ont dit qu'en temps et lieu, ils nous consulteraient. Et ça a pris un an après avant que la ministre des Transports annonce l'urgence des travaux suite à ce que vous savez, au viaduc de la Concorde.

Alors, nous avons pris le devant longtemps d'avance et nous avons tenté de les intéresser à la question. Encore une fois, je dois vous dire qu'il y a trois paliers de gouvernement qui sont interpellés et c'est ce que nous avons anticipé, le gouvernement fédéral, parce qu'il y a un parc national et aussi parce qu'il est intéressé par les investissements dans les infrastructures, évidemment le gouvernement provincial et la Ville
 575 de Montréal dont on savait qu'elle avait beaucoup de terrains.

Mais au sud de la rue Notre-Dame dans notre projet, si vous regardez l'encadré des planches 3 et 4, vous allez voir qu'il y a toute une zone là dont la responsabilité est à peu près exclusivement celle de la Ville de Montréal. En d'autres termes, ce n'est pas des
 580 terrains qui sont aménagés.

On a dit à la Ville de Montréal... et sans révéler de secret, le ministère des Transports nous a dit dès le départ : « Écoutez, on aimerait bien que la Ville de Montréal nous dise qu'est-ce qu'ils veulent faire avec ça parce que nous, quand nous aurons fini nos travaux dans je ne sais pas combien d'années, on devra remettre ou vendre ou faire
 585 quelque chose avec ce qu'on a exproprié. Alors, on aimerait savoir de la Ville de Montréal ce qu'ils veulent faire. »

Et nous, on a compris aussi que ce qui était au sud de la rue Notre-Dame devrait faire l'objet d'une structure, c'est-à-dire le zonage, et ainsi de suite. « Qu'est-ce que vous voulez là ? Un parc ? Des biotechnologies ? Encore de l'industrie secondaire ? Ainsi de suite. »

Alors, on a consulté tous ces gens-là. Je suis surpris aujourd'hui de voir qu'il n'y a pas de propositions formelles qui ont été soumises alors qu'il y a bien des gens qui avaient été informés. On a rencontré des groupes de pression, on a rencontré le RESO à l'automne 2006, on a rencontré des gens, des intervenants sociaux dans tous les milieux, dans l'écologie, dans le patrimoine, parce qu'il y a une dimension aussi patrimoniale dans ça ; il n'y a pas seulement la dimension écologique. C'est un ancien lac qui a été asséché. Un
 595 jour ou l'autre, la nature va reprendre ses droits, mais ça, ce n'est pas une décision qui nous appartient directement.

605 Mais pour revenir à la Ville de Montréal, je dois malheureusement vous dire que je suis un peu surpris de la réaction aujourd'hui parce que ça fait déjà trois ans que la question leur a été soumise et je ne vois pas en quoi la Ville de Montréal a pris des initiatives pour avoir un effet structurant dans le projet. Bien sûr du point de vue financier, c'est difficile, mais on aurait espéré que la Ville le fasse, mais on ne l'a pas vu.

M. MICHEL GERMAIN, président :

610 Par contre, quand le maire Tremblay est venu présenter mardi, on regardait le zonage, il est question juste d'un genre de commercial ou industriel léger ; le maire a quand même mentionné qu'il pouvait ouvrir la porte à du résidentiel dans le secteur. Alors ça, c'est ce que le maire a mentionné.

615 **M. JEAN FORTIER :**

Tout à fait.

M. MICHEL GERMAIN, président :

620 Madame Parent ?

MME ANNE-MARIE PARENT :

625 Vous parlez d'une gare intermodale pour éviter qu'il y ait trop de circulation vers le centre-ville de Montréal. Est-ce que vous prévoyez des stationnements incitatifs dans le projet ?

M. JEAN FORTIER :

630 Tout à fait. Tout à fait. Si vous regardez la planche, je pense que la meilleure planche pour regarder les fonctions, pour vous donner... ce serait la planche de la page 9. O.K.

635 Évidemment, c'est un vaste territoire et ses vocations varieraient d'un endroit à l'autre, mais si monsieur Béïque me le permet, je fais faire l'interprétation.

640 D'abord, premièrement, il y a la présence du CUSM, du Centre universitaire McGill qui va nécessiter des stationnements. Deuxièmement, automatiquement il y aura une densification du quartier de Saint-Henri, donc, localement il y aura par période durant la semaine des occupations différentes, le récréotouristique le soir, les fins de semaine,

l'hôpital avec ses employés la semaine à différentes périodes et le trafic incessant des voyageurs qui vont passer par là.

645 Alors, pour nous, un stationnement multifonctionnel a d'autant plus d'intérêt qu'il sera occupé périodiquement par des clientèles différentes. Et comme d'après les données qui nous sont fournies par le ministère des Transports, l'expropriation et la diminution de l'ampleur des structures fait qu'il y aura des espaces laissés par la suite, on pense qu'il y aura de la place pour des stationnements incitatifs à cet endroit-là. Ce n'est pas la priorité, mais sauf que ce serait un fameux de bon endroit pour le faire parce qu'il y aura des besoins locaux.

650
655 Alors, l'hôpital, éventuellement même l'Université McGill, et là je ne vous parle pas de l'hôpital, je vous parle de l'université elle-même, la zone en ocre a été réservée et serait un endroit idéal de l'aveu même de l'Université McGill pour un centre universitaire. Parce qu'eux cherchent à localiser les étudiants dans un endroit pas trop près du centre-ville, mais où la qualité de vie et le bâti existant correspond à des habitations plus faciles à intégrer pour des étudiants.

660 Alors, il y a les étudiants aussi qui seraient là. Tout le carrefour lui-même, c'est ça qu'il y a de paradoxal, le carrefour, le carrefour lui-même que vous voyez un peu à l'est de l'actuelle structure là où se trouve le Centre Gadbois représente un grand intérêt du point de vue récréotouristique, mais aussi du point de vue socioéconomique, puis du point de vue aussi des biotechnologies.

665
670 Ça, c'est l'autre chose. C'est que vous aviez des vieilles usines à cet endroit-là, vous avez un quartier en transformation. Ce serait l'endroit idéal à bas coût pour recevoir les retombées économiques de la construction du Centre universitaire d'autant plus que la gare multimodale qui est là recevrait très facilement et à courte distance les gens des usines du West Island, de Kirkland, de Merck-Froost, et d'autres. Alors, ce serait un pôle idéal, naturel, et on est convaincu qu'on n'aurait pas besoin d'attirer le trafic là, il est naturellement attiré par ça. Sans compter évidemment les caractéristiques d'un carrefour routier.

MME ANNE-MARIE PARENT :

675 Toujours au point de vue circulation, vous proposez un lien avec Cavendish ou un belvédère et un carrefour, vous appelez ça un échangeur ; est-ce que c'est pour les voitures ou c'est pour les piétons ?

M. JEAN FORTIER :

680

D'accord. Écoutez, d'abord premièrement, le constat qu'on fait aujourd'hui, c'est que le quartier lui-même est vraiment charcuté depuis plus de 100 ans et il y a une haute densité de population dans l'environnement, ce qui donne aussi un effet fiscal très intéressant.

685

Mais si vous regardez dans 2 kilomètres autour du projet, vous avez presque 500 000 personnes et ces gens-là n'ont pas accès. Alors, le premier souci, ce n'est pas nécessairement pour faire un lien Cavendish-Trinitaire, ou quelque chose comme ça, c'est d'abord, et là je vous réfère à la planche de la page 10 et de la page 11, les flux de circulation locaux pour permettre aux gens de Notre-Dame-de-Grâce de descendre vers le canal, vers le Lac à la Loutre, vers le parc qui sera créé, pour permettre aux gens de la rue Monk par exemple, à Ville-Émard, de monter dans Notre-Dame-de-Grâce, d'aller à l'hôpital, ainsi de suite.

690

695

Alors, pour ça, je reviens à votre question précisément, on a imaginé un belvédère qui aurait été et qui n'a pas besoin nécessairement d'être celui-là, mais un point d'attraction d'où les gens pourraient circuler assez facilement de haut en bas de la falaise sans exagérer les flux de circulation, sans vouloir que Cavendish soit un axe nord-sud, mais surtout pour permettre un centre d'attraction pour que les gens... en fait, un point récréotouristique et puis un point d'accès pour la clientèle locale.

700

705

Parce qu'encore une fois, le sens même de ce projet-là, ce n'est pas d'aller bâtir dans des endroits qui ont été laissés, mais de créer un impact économique dans l'environnement. La rue Saint-Jacques est capable d'en prendre au point de vue de la densification urbanistique. Alors, de permettre des possibilités de descendre en bas de la rue Saint-Jacques. Je m'excuse, je suis un peu long.

MME ANNE-MARIE PARENT :

710

C'est correct. O.K., je vous remercie.

M. JEAN FORTIER :

Je vous en prie, Madame.

715 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

Alors, nous vous remercions pour votre présentation. Merci, Monsieur.
(Applaudissements)

720 Alors, s'il vous plaît, évitez de manifester. J'ai un petit message. Pour les personnes qui sont inscrites pour présenter un mémoire, lorsque vous arrivez, s'il vous plaît, vous présentez à l'accueil auprès de madame Gélinas pour signifier votre présence.

725 Donc, il est possible qu'il y ait des gens qui sont prochainement inscrits qui ne soient pas là. Alors, je vais appeler maintenant monsieur Jacob Larson qui vient présenter pour madame Penelope Sutton. Est-ce que monsieur Larson est ici ? Alors, je vais inviter les représentants de la Commission scolaire de Montréal, monsieur Daniel Bélanger et madame Marie-José Mastromonaco et monsieur Benoît Dorais.

730 Bonjour Madame, bonjour, Messieurs. Donc, bien vous identifier pour que nous sachions qui est Daniel Bélanger et qui est Benoît Dorais.

M. BENOÎT DORAIS :

735 Tout à fait. Alors, bonjour, Monsieur le Président, Madame, Monsieur, les commissaires. Alors, mon nom est Benoît Dorais, je suis commissaire scolaire pour la circonscription de Saint-Henri, Petite-Bourgogne et Pointe-Saint-Charles qui comprend, bien que son nom l'indique, une partie du quartier Peter McGill du centre-ville. J'ai à ma gauche monsieur Daniel Bélanger qui est commissaire de Ville-Émard, Côte-Saint-Paul et à ma droite, madame Marie-José Mastromonaco de la circonscription de Notre-Dame-de-Grâce.

740 Alors, ce matin, on vient vous parler, on vient vous entretenir parce qu'on est les représentants de la Commission scolaire de Montréal, la plus importante commission scolaire au Québec avec 72 000 jeunes et 28 000 élèves adultes pour un total de 100 000 élèves, 15 000 employés et un budget d'environ 800 millions de dollars.

745 Alors, le mémoire qu'on a déposé, qu'on vient vous présenter, ce n'est pas un mémoire qui se veut technique, on n'est pas des techniciens, mais c'est un mémoire qui se veut impressionniste, donc, vous donnez les grandes lignes de ce qu'on pense. Ça ne nous empêche pas du tout d'avoir une position qui soit ferme. Nous, on ne prend pas de position vague. C'est des positions qui sont assez tranchées.

750 Alors, il faut d'emblée aussi vous indiquer que les positions visent la réussite de tous les élèves et bien sûr la persévérance scolaire qui est un sujet chaud au Québec et

755 également les conditions pour atteindre ces objectifs, soit un milieu sain et qui permet l'épanouissement tant des élèves que de leur famille et bien sûr des Montréalais.

760 Alors, ce matin dans le délai qui nous est imparti, on va vous faire une lecture du mémoire qui n'est quand même pas tellement long et on vous fera quelques commentaires le cas échéant. Fait à noter également, non seulement les commissaires qui sont devant vous appuient Mobilisation Turcot, mais la Commission scolaire de Montréal est également signataire de la déclaration de principe.

LECTURE DU MÉMOIRE

765 J'ajouterais aussi que l'enclavement des quartiers, l'enclavement dans un quartier, c'est une déchirure. D'ailleurs, une revue de la littérature a été faite par la Direction de la santé publique qui a relaté, qui a recensé les effets historiques, entre autres dans Hochelaga-Maisonneuve et dans d'autres places à Montréal, je pense entre autres à l'autoroute Décarie dans Notre-Dame-de-Grâce.

770 Quand on procède à une déchirure du tissu urbain, du tissu social, il y a un effet de spirale descendante qui est perverse et qui fait en sorte d'impacter sur la santé publique. Alors bien sûr pour nous, impossible d'aller de l'avant avec quelque chose qui enclave les quartiers, puis qui va à l'encontre de ce qu'on veut faire.

775 Dernière section : *Les expropriations en secteur résidentiel.*

LECTURE DU MÉMOIRE

780 La Commission scolaire de Montréal est un partenaire qui est majeur en développement social. D'ailleurs, on est associé à un très grand partenaire, avec le RESO, le Regroupement de la relance économique et sociale du Sud-Ouest, et dans l'ensemble du milieu communautaire. Alors pour nous, c'est une question de conséquence.

785 Ça s'inscrit aussi dans les orientations de l'école communautaire du ministère de l'Éducation, des Loisirs et du Sport qui est poussé à son maximum. L'école doit être dans son milieu et le milieu dans l'école, c'est ce qu'on veut.

790 Alors, dans un contexte de persévérance scolaire et de réussite au Québec, avec la CSDM aussi qui a un immense plan de réussite, le plan Réussir suite à des consultations de 4 000 personnes, donc, ce n'est pas seulement dans le Sud-Ouest et dans NDG, et donc, aussi dans Sud-Ouest avec une démarche scolaire telle que *D'école vers ton avenir* qui demande de se concerter et qui va permettre à tout le Sud-Ouest de poursuivre son développement. Également il faut prendre en conséquence que l'arrondissement du Sud-

795 Ouest de Montréal est un des arrondissements au plus fort développement pour les
prochaines 15 années, alors, tant NDG que le Sud-Ouest de Montréal doivent permettre
l'épanouissement des jeunes et les Montréalais dans leur ensemble. C'est tout le Québec
qui en sera gagnant.

800 LECTURE DU MÉMOIRE

M. MICHEL GERMAIN, président :

805 Alors, merci pour votre présentation. (Applaudissements) S'il vous plaît. S'il vous
plaît, je demande votre collaboration, pas de manifestation. Monsieur Longpré ?

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

810 Vous disiez tantôt qu'il y avait la partie nord de l'école qui était fermée ou que vous
n'utilisiez pas parce que, j'imagine, c'était des problèmes de bruit ?

M. DANIEL BÉLANGER :

815 Oui, actuellement depuis un certain nombre d'années, le bruit et la poussière tombe
sur la partie nord de l'édifice et c'est difficile donc de tenir des classes dans cette partie-là de
l'édifice. C'est comme condamné depuis un certain nombre d'années.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

820 Est-ce qu'il y a beaucoup d'écoles dans le secteur ou très peu ?

M. DANIEL BÉLANGER :

825 Je vous dirais dans le Sud-Ouest, une quinzaine très certainement d'établissements
scolaires et dans Ville-Émard, Côte-Saint-Paul, il y a 6 établissements scolaires.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

830 Mais à proximité de celle-là particulièrement, Marie de l'Incarnation ?

M. DANIEL BÉLANGER :

À proximité, effectivement il y a au moins deux écoles qui sont à proximité. Par
contre, il faut comprendre qu'une école en soi, la façon que c'est bâti à Montréal depuis au-

835 dessus de 100 ans, l'école est au centre de la communauté et à l'intérieur des quartiers, il y
a ces communautés-là et depuis plusieurs années, ces communautés, particulièrement celle
de Marie de l'Incarnation a exprimé le vif désir de garder cette école, ne pas envoyer ses
élèves dans d'autres parties du quartier Ville-Émard-Côte-Saint-Paul. C'est important pour
eux.

840

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Il n'a pas donc été envisagé des scénarios de relocalisation temporaire d'étudiants
pendant la phase peut-être cruciale des travaux qui auront lieu dans ce secteur-là ?

845

M. DANIEL BÉLANGER :

Il faut penser que c'est une école qui est déjà dans un milieu défavorisé, qui est déjà
boudé par son environnement actuel. Ce serait presque son coup de mort.

850

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

Son coup de mort.

855

M. DANIEL BÉLANGER :

Que pour 6 ans, 7 ans, d'envoyer les enfants, ça va être très difficile cette option-là.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

860

O.K. Merci.

M. DANIEL BÉLANGER :

865

Merci.

M. BENOÎT DORAIS :

870

Moi, j'ajouterais que dans Saint-Henri, vous avez tout près du Home Dépôt, donc,
sur de Courcelles tout près de Cazalais, du Village des Tanneries, il y a l'annexe Charlevoix
qui est là, qui périlite aussi depuis de nombreuses années.

On ne vous en a pas parlé parce que le cas est relativement similaire avec Marie de
l'Incarnation. Donc, c'est une école qui périlite, et là, on va couper ou on couperait dans les

875 logements du Village des Tanneries, ce qui aurait vraiment pour effet également de couper
une partie de la clientèle de l'annexe Charlevoix.

Et bien sûr, il y a un rabaissement au sol qui est là. Donc nous, tant à Marie de
l'Incarnation qu'avec l'annexe Charlevoix, on ne voit vraiment pas comment ces écoles-là
880 pourraient survivre. Donc, en ce moment, il n'y a pas de pollution à l'annexe Charlevoix en
tant que tel, d'effets directs comme à Marie de l'Incarnation, mais dans le scénario projeté,
alors là, on enclave vraiment l'école et on fait en sorte que la pollution va augmenter et on va
également faire périlcliter davantage l'annexe Charlevoix.

885 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

Nous vous remercions pour votre présentation.

M. BENOÎT DORAIS :

890

Merci.

M. MICHEL GERMAIN, président :

895

(Applaudissement) S'il vous plaît. S'il vous plaît. Nous allons maintenant inviter
monsieur Jonathan Moorman à s'avancer. Bonjour, Monsieur.

M. JONATHAN MOORMAN :

900

Bonjour, Madame et Messieurs. J'aimerais d'abord m'excuser un peu et demander
votre patience parce que je ne parle pas super bien le français, mais je vais faire ce que je
peux.

905

Je vais commencer enfin avec quelque chose un peu différent. (L'INTERVENANT
JOUE DU VIOLON). Alors, voilà. Ce que je viens de vous jouer, c'est une *tune* qui
s'appelle *Le reel de Montréal*, écrit parce que la ville de Montréal est belle, et moi je trouve
qu'une des raisons pourquoi c'est beau et une des raisons pourquoi on aimerait maintenir
cette beauté, c'est parce que la ville, ça vaut la protection et ça vaut le respect et
spécialement au niveau de l'environnement.

910

Pour maintenir cette beauté, les gouvernements de Montréal et du Québec ont créé
et ont adopté certaines politiques qui dirigent leurs décisions vers l'aménagement, puis
plusieurs autres décisions. J'aimerais juste vous lire une couple des politiques que j'ai
trouvées d'abord.

915 Premièrement, de nombreux moyens existent pour diminuer le niveau de pollution atmosphérique. Les mesures qui présentent les plus grandes possibilités sont celles qui visent à accroître l'utilisation du transport en commun et à diminuer celles de l'automobile. - Ça vient de *Éléments de problématique et fondement de la Politique sur l'environnement* du ministère des Transports du Québec.

920 Du *Master Plan* de Montréal : « *With a view to improving air quality in Montréal, the City takes a firm stand in favor of public transportation. In order to reduce automobile use it instance to support land development that facilities to use transportation mode other than automobiles.* »

925 Puis après ça: « *In keeping with sustainable development and [...] la Ville de Montréal resolutely supports public transportation.* » Ça vient du *Montreal Master Plan*.

930 Ensuite de *La stratégie du développement durable du Québec*, une des priorités, c'est : *Reduce and manage risks to improve health safety in the environnement.*

935 Alors, Madame et Messieurs, j'aimerais vous dire que le Québec se trouve présentement dans une préoccupation mondiale avec le réchauffement de la planète et l'effet sur l'environnement de l'aménagement urbain. Pour cette raison, il est important d'évaluer les décisions de nos gouvernements d'une façon stratégique.

940 C'est quoi une évaluation stratégique ? C'est une évaluation des politiques, des plans et des programmes qui sont créés et adoptés par le gouvernement pour guider ses décisions. On devrait évaluer le projet de l'échangeur Turcot de cette manière parce que nous, les citoyens, avons élu nos gouvernements et on a le droit de savoir qu'ils nous entendent, mais pas juste ça, mais qu'ils nous écoutent aussi.

945 Le problème présent avec l'échangeur Turcot, c'est que c'est une autoroute au centre d'une ville. Ceci pose des risques sérieux causés par des émissions, par la pollution atmosphérique et par le bruit aux résidents qui demeurent proches, comme on a déjà entendu.

950 Les problèmes avec le projet proposé par le MTQ, c'est, un, ça n'adresse pas aux problèmes déjà mentionnés ci-dessus. Deux, ça prévoit un achalandage augmenté de circulation en contradiction directe avec les politiques qu'on a déjà vues. Ça n'implique aucun plan de transport en commun, encore en contradiction avec les politiques. Dernièrement, ça va diviser les quartiers avec les remblais, causer l'expropriation de plusieurs personnes dans le Village des Tanneries. Ceci, c'est en contradiction avec les buts trouvés dans le *Master Plan* de Montréal qui recommande l'homogénéité des voisinages et le développement autour des stations de transport en commun.

955

Donc, on doit se demander pourquoi, si les gouvernements municipal et provincial ont adopté ces politiques, est-ce qu'ils ne les suivent pas ? Pourquoi 1.5 billions de dollars seraient-ils attribués à un projet qui ne suit pas les buts que ces gouvernements ont utilisé pour se faire élire ?

960

Donc, j'aimerais proposer comme exemple une solution qui pourrait rencontrer ces buts. Ce qu'on a besoin, les citoyens de Montréal, c'est un plan qui rencontre les objectifs des politiques, qui remplit les demandes de transportation et qui respecte en même temps l'environnement.

965

Le plan de transfert modal, en citation, proposé par monsieur Pierre Brisset du Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve que je crois que vous avez déjà rencontré ce monsieur-là, ce plan pourrait rencontrer tous ces objectifs. Ce plan, ça vise l'augmentation du transport en commun et, comme conséquence, le retrait éventuel de l'autoroute Ville-Marie en plein milieu de la ville. Transfert modal est essentiellement une façon de rencontrer les besoins de transportation du public, mais qui diminue en même temps la dépendance sur l'automobile en encourageant le transport en commun.

970

Alors, toujours comme des exemples, des initiatives qui pourraient réduire la circulation entre le West Island et le centre-ville. En remplissant le besoin de transport des résidents, ça pourrait être, un, une navette ferroviaire vers l'aéroport Trudeau qui pourrait accommoder 2 millions de passagers par année, un tramway entre Lachine et le centre-ville qui pourrait accommoder 7.5 millions de passagers par année, des voies réservées pour les autobus, un service plus fréquent des trains de banlieue de l'AMT qui pourrait accommoder 1,35 millions de passagers par année.

975

980

Puis en plus, si on met en place des programmes de stationnement et de péage, ça pourrait servir deux buts. Ça pourrait décourager l'utilisation des voitures dans le centre-ville, puis ça pourrait aussi donner une façon de payer pour les initiatives de transport en commun. Selon l'Association québécoise du transport et des routes, et monsieur André Lavallée qui est responsable du comité exécutif de la Ville de Montréal, un système de péage pourrait lever des fonds, environ 450 millions par année qui pourraient être dirigés vers le transport en commun.

985

Donc, les avantages d'un plan orienté vers le transport en commun sont clairs. Ça pourrait rencontrer les buts de toutes les politiques qu'on a vues, environnementales et transport, recommandées par les gouvernements de Montréal et du Québec. Ça pourrait attribuer les fonds publics d'une façon qui est choisie par le public. Ça démontre et promeut aussi un engagement aux enjeux environnementaux. Ça vise l'amélioration de la qualité de vie de tous les citoyens et les citoyennes de Montréal et ça démontre aussi la volonté des citoyens et des citoyennes du Québec de participer dans la lutte globale contre le

990

995

réchauffement de la terre et contre les effets négatifs de la pollution causée par les automobiles.

1000 Alors, en conclusion, j'aimerais dire que les politiques qui guident l'aménagement urbain à Montréal et au Québec réfléchissent une connaissance de ces problèmes, les problèmes comme le réchauffement de la terre, la pollution atmosphérique, les risques pour la santé liés aux émissions, les embouteillages, l'étalement urbain, la pollution du bruit comme déjà entendu.

1005 Ces politiques réfléchissent une acceptation du fait qu'on ne peut plus dépendre de l'automobile. Tout simplement, dans son plan pour le projet de l'échangeur Turcot, la MTQ doit suivre ces politiques. Il n'est plus acceptable d'aménager d'une façon qui permet l'augmentation des voitures sur nos routes. Merci.

1010

M. MICHEL GERMAIN, président :

(Applaudissements) Alors, s'il vous plaît, s'il vous plaît. S'il vous plaît, pas de manifestation. Alors, nous vous remercions pour votre présentation, la commission n'avait pas de questions. Je vous remercie. On m'indique que monsieur Jacob Larson est ici. Alors, bonjour, Monsieur Larson.

1015

M. JACOB LARSON :

1020 Bonjour.

M. MICHEL GERMAIN, président :

À vous la parole.

1025

M. JACOB LARSON :

Alors, je vous remercie pour votre patience. On a eu des problèmes techniques avec le fichier PowerPoint.

1030

Alors, on a entendu beaucoup sur différents aspects de Turcot en termes spécifiques et en terme global et j'aimerais vous parler un peu sur l'enjeu du transport, du camionnage surtout, le transport des marchandises. On sait bien que c'est un aspect très important pour l'économie de la grande région de Montréal et je comprends qu'après moi, on va avoir une présentation l'Association du transport de camionnage du Québec.

1035

Je pense qu'on connaît bien les arguments qu'ils vont présenter sur l'importance du camionnage et comment c'est important d'enlever toutes les barrières aux camions pour que l'économie du Québec puisse être forte.

1040

Alors, ce que je vais présenter aujourd'hui, ça vient d'un extrait dans le livre qui, je crois, a été déjà présenté, *Montréal at the Crossroad : Super highways, the Turcot & the Environnement*. Ça, c'était un chapitre que j'ai écrit dans ce livre-là et c'est comment trouver un équilibre entre le camionnage et le besoin de transport en marchandise et la qualité de vie des résidents qui sont touchés dans le quartier autour de Turcot.

1045

Alors, on est peut-être déjà conscient de quelques conséquences du transport des marchandises, mais je veux juste en souligner quelques-unes en particulier. Les matières particulaires et l'ozone sont plus concentrés dans l'émission de diesel, qui est surtout le gaz du transport des marchandises. Et aussi que les risques de santé sont plus élevés pour les enfants et les personnes âgées.

1050

Dans la littérature scientifique, sur les autoroutes, c'est bien accepté qu'il y ait un tampon de 200 mètres autour des autoroutes qui sont identifiées comme la zone de risque la plus élevée. Alors, c'est en prenant ce tampon-là que j'ai fait quelques analyses.

1055

Alors, juste un petit portrait sur le transport des marchandises. C'est une carte qui vient du MTQ et qui a été aussi utilisée par monsieur Brisset du GRUHM. Alors, on voit qu'il y a deux lignes importantes de transport dans la grande région montréalaise : il y a le nord-sud et le est-ouest et pour ces deux lignes, de franchir le fleuve Saint-Laurent est très important.

1060

Et on voit avec la flèche, le Turcot. Il se situe en plein centre de ces lignes de transport et c'est pour ça que la question du camionnage est très importante à aborder dans la discussion du Turcot. Et on voit aussi dans le cercle le parc industriel Saint-Laurent qui était le plus large générateur de camionnage sur l'île de Montréal.

1065

Alors, on voit qu'il y a pas mal deux choix pour du camionnage provenant de Montréal ou de la Rive-Sud pour arriver au parc Saint-Laurent, soit le pont Champlain ou le pont Mercier. Actuellement, je crois qu'il y a environ 4.5 millions de traverses de camion par année sur le pont Champlain et environ 2 millions par année sur le pont Mercier.

1070

Alors, la question : Comment régler le camionnage pour que ça fasse le moins d'impact possible aux citoyens ? C'est la question.

1075

Je vais aussi souligner un rapport. Je ne sais pas si vous êtes conscient de la Commission Nicolet qui est une commission provinciale qui a sorti le rapport en 2003, ils ont

1080 étudié la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud et ils en sont arrivés à suggérer une gestion de la demande au centre-ville et dans la région montréalaise, c'est-à-dire une approche intégrative qui prenait compte du stationnement, du transport en commun, le péage et toutes sortes de mesures pour améliorer les conditions de la route.

1085 Alors, c'est une approche qu'on ne voit pas dans la présentation par les promoteurs et je crois que c'est quelque chose qu'on peut exiger de voir plus une approche intégrative.

1090 Alors quelques-unes de leurs recommandations. Ils ont recommandé l'achèvement de l'autoroute 30 qui est aussi prévu, mais aussi une connexion entre l'autoroute 30 et l'autoroute 640 au bout est de l'île. Ça va permettre de contourner les camions qui doivent autrement aller sur l'île et passer dans les quartiers résidentiels. Et aussi, ils ont regardé la question d'une voie de priorité pour les camions et le transport en commun sur le pont Mercier alors pour vraiment déplacer plus de camionnage pour le pont Mercier.

1095 Et on voit ici sur une carte que j'ai faite pour mes études qu'en fait, c'est un vraiment bon choix. On voit le transit entre le parc industriel Saint-Laurent et l'intersection de l'autoroute 10 et l'autoroute 30 qui est le plus important axe de l'Île de Montréal et de la Rive-Sud. Et présentement, la ligne noire qui était plus achalandée par les camions, on voit que dans un tampon de 200 mètres, il y a 68 000 résidents dans ce tampon-là.

1100 Alors, dans le trajet suggéré par la Commission Nicolet en bleu, on voit qu'il y a exactement la moitié des résidents qui doivent respirer les émissions de ces camions-là et en fait, avec actuellement... à cause du trajet sur le pont Champlain, deux fois aussi fort, deux fois aussi haut que sur le pont Mercier, c'est actuellement quatre fois plus d'émissions de ce trajet en noir.

1105 Alors, je crois que c'est aussi une très importante carte à considérer. On voit que la carte noire, ça passe par, pas juste la ville de Lachine et Lasalle, mais Saint-Henri, Côte-Saint-Paul, Pointe-Saint-Charles et bien sûr en plein centre, les résidents de Longueuil. Donc, ce n'est pas juste les résidents urbains ou les résidents de l'Île de Montréal que ça touche, mais ce trajet de camionnage, ça a des effets très négatifs pour beaucoup plus de personnes. Alors, c'est quelque chose à considérer.

1115 Il y a aussi d'autres stratégies de camionnage qui ont été suggérées dans d'autres villes en Amérique du Nord. Montréal n'est pas seule dans sa situation de vouloir améliorer les conditions urbaines pour le camionnage. Les voies réservées ont été utilisées dans plein d'autres régions, entre autres le sud de la Californie et la région du New Jersey. Et aussi le péage qui était aussi mentionné par d'autre monde aujourd'hui. Pour installer le péage, on peut différencier selon l'heure qui a été fait dans le *Holland Tunnel* à New York City.

1120 Le dernier graphique avec qui je vous laisse aujourd'hui, c'est pas concernant le
camionnage en particulier, mais ça montre deux statistiques. On voit le *Vehicule miles*
travelled en bleu et le coût de l'essence en vert et on voit que plus le coût de l'essence
1125 monte, surtout après le point de 2 \$ par gallon, ça fait que l'augmentation du *Vehicule miles*
travelled, ça diminue et en fait, depuis juillet 2007 et surtout dans l'année 2008, on a
commencé de voir une diminution du *Vehicule miles travelled*. Ça, c'est aux États-Unis,
mais je vous jure qu'on voit les mêmes *patterns* ici au Canada.

1130 Alors, je vous demande pourquoi on va ajouter de la capacité routière au moment
qu'on voit une diminution de voyages, de trajets. Je pense que c'est important de regarder
cette question en grand terme régional, mais aussi en termes des *patterns* qui se
développent de temps.

Alors, c'est la dernière chose que je veux vous montrer et merci pour votre attention.

M. MICHEL GERMAIN, président :

1135 Alors, merci beaucoup pour votre présentation. Nous n'avons pas de questions,
nous vous remercions. (Applaudissements).

1140 Nous allons faire une pause de 15 minutes. Donc, il est présentement 11 heures 35,
nous allons reprendre à 11 heures 50.

PAUSE... REPRISE

M. MICHEL GERMAIN, président :

1145 Alors, nous allons reprendre notre prochaine présentation. Nous allons inviter le
ministère des Transports, monsieur Dubé aimerait donner un point d'information. Donc,
nous allons inviter monsieur Dubé du ministère des Transports. Bonjour, Monsieur Dubé.

1150 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

1155 Bonjour, Monsieur le Président. Simple point d'information. Le ministère des
Transports a été informé hier après-midi par la Compagnie chemin de fer National de son
intention de construire directement au nord de l'autoroute 20, donc, dans la cour Turcot,
dans une servitude que le CN possède, que le ministère a cédé en faveur du CN lors de
l'achat en 2003, une voie additionnelle.

1160 Cette voie a pour objectif d'accommoder un certain nombre de trains additionnels pour la compagnie Via Rail, donc d'augmenter le service Via Rail dans la cour Turcot, dans le corridor de l'axe ferroviaire. Les travaux devraient commencer... le Canadien National nous informe que les travaux vont débiter lundi et donc, je voulais juste vous souligner cette nouvelle situation et aussi vous dire qu'essentiellement, ce n'est pas le ministère qui débute les travaux de l'échangeur Turcot, mais c'est en fait un projet du CN qui débute donc prochainement.

1165 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

Mais par rapport aux plans que vous nous avez déjà fournis, c'est à quel endroit cette construction ?

1170 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

1175 Je vais essayer de... je ne sais pas si je peux vous présenter... Je n'ai pas de pointeur. Donc, essentiellement, les voies du Grand Tronc passe... enfin, du CN, passent ici dans la cour Turcot, passent dans le tunnel ferroviaire, mais juste au nord du tunnel ferroviaire, il y a une servitude du CN qui est située juste au nord de l'autoroute actuelle et donc, immédiatement au nord de l'autoroute 20 entre ce point-ci et le plan de raccordement tout près de Sainte-Anne-de-Bellevue, il va y avoir une voie ferroviaire additionnelle à la voie qui est là qui est une voie d'urgence pour le CN. Donc, juste au nord de la voie d'urgence.

1180 Et donc, les travaux débutent lundi pour la construction de cette voie-là. C'est financé dans le cadre d'un programme fédéral de subvention pour améliorer la desserte ou la fréquence des trains de Via dans l'axe Québec/Windsor essentiellement.

1185 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

Et donc, ça a un impact en quelque sorte sur votre projet ? La construction de la cour Turcot, ça impliquerait un déplacement de cette voie ferrée selon votre projet ?

1190 **M. ALAIN-MARC DUBÉ :**

1195 Ce que ça implique, c'est effectivement que le ministère va devoir déplacer une voie additionnelle. À notre avis, ça n'a pas d'impact puisqu'on a l'espace pour faire donc 8 voies au nord et donc, pour nous, c'est simplement une voie additionnelle à déplacer lorsqu'on fera nos travaux.

M. MICHEL GERMAIN, président :

Et le CN, bon, c'est une compagnie qui marche avec une charte fédérale. Ce que j'en comprends, c'est que la voie ferrée a quand même plusieurs kilomètres de long ?

1200

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Oui, c'est effectivement plusieurs kilomètres, mais ce n'est pas sujet à aucune... ils sont à l'intérieur de leur emprise.

1205

M. MICHEL GERMAIN, président :

De leur emprise, ce n'est pas une nouvelle emprise.

1210

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Et c'est une charte fédérale, ils ne sont pas sujets à des approbations ou des autorisations provinciales.

1215

M. MICHEL GERMAIN, président :

O.K. Très bien. Alors, je vous remercie pour l'information.

1220

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

Merci.

M. MICHEL GERMAIN, président :

1225

Alors, nous allons inviter notre prochain participant, monsieur Ron Goes à s'avancer. Est-ce que monsieur Goes est dans la salle ? Alors, nous allons immédiatement aller au Forum UrBA 2015. - Si monsieur Goes se présente, nous l'inviterons après. Alors, je présume que vous êtes monsieur David Hanna et vous êtes madame Florence Junca-Adenot ? Bienvenue, Madame, bienvenue, Monsieur. À vous la parole.

1230

MME FLORENCE JUNCA-ADENOT :

Alors, bonjour. Nous allons faire notre présentation en deux temps, mais c'est intégré, et pour commencer, on va reprendre une phrase célèbre qui concerne le projet

1235 Turcot, c'est que le défi, ce n'est pas de trouver des solutions, mais de bien poser les problèmes à résoudre et c'est là que le projet du MTQ semble avoir mal fait ses devoirs.

Donc, ce que nous proposons, nous essayons de faire des propositions constructives, sachant que le complexe Turcot a besoin d'une restauration importante, sachant aussi qu'il faut trouver de la place pour les camions, puis pour les voitures qui vont de toute façon devoir y circuler pour des raisons locales ou régionales.

LECTURE DU MÉMOIRE

1245 Alors, je passe la parole à mon collègue David qui va plutôt parler du projet intégrateur maintenant qui doit aussi générer une revitalisation urbaine parce qu'on ne peut plus séparer le transport et l'aménagement, particulièrement dans les milieux urbains.

M. DAVID HANNA :

1250 Merci. Et peut-être une petite omission, nous aurions dû nous introduire à l'auditoire. Ma collègue Florence Junca-Adenot et moi-même, nous sommes professeurs à l'UQAM, moi, directeur des études avancées et elle, donc, professeure associée, ex-directrice de l'AMT.

1255 Les enjeux d'intégration. J'en ai trois et nous voulons souligner premièrement la question, l'enjeu autour de Saint-Henri, donc, Village des Tanneries ou Village Turcot, peu importe le nom, que c'est surtout dans ce secteur-là qu'il est proposé de démolir des logements et d'autres bâtiments, d'annuler 166 logements, et nous croyons qu'aujourd'hui, c'est inacceptable cette approche que d'enlever du logement abordable à Montréal alors qu'il y en a une pénurie vraiment très très grave.

1265 Donc, il faut tout faire pour essayer de sauvegarder de tels logements, d'autant plus qu'il y a des stratégies pour éviter ces expropriations, notamment soit de conserver la structure aérienne telle qu'elle existe dans la 720, tout en la rafraîchissant évidemment, ou soit d'en faire une construction tranchée ouverte qui serait recouverte par la suite, donc, en prolongation du tunnel Ville-Marie qui permettrait effectivement de faire disparaître l'autoroute et donc, de restructurer les quartiers environnant en créant un milieu beaucoup plus plaisant et de retisser le tissu rompu depuis les années 60.

1270 Cette question est très importante et n'a vraiment pas été abordée. Surtout, je voudrais attirer l'attention par un élément très particulier, c'est la fameuse bretelle en « S » que vous voyez là, qui est dans l'échangeur et qui est sur votre plan à la page 19. Mais vous avez la bretelle qui est là. Une nouvelle bretelle qui est enlevée à Notre-Dame-de-Grâce et qui est ensuite transposée en bas de la falaise proche de Saint-Rémi qu'on voit ici.

1275

Un immense « S » qui dédouble d'ailleurs l'intersection déjà en place juste à côté et qui a comme effet, cette simple bretelle, de repousser l'autoroute vers le sud de façon drastique. C'est ça qui effectivement est à la base de l'élimination des logements sur la rue Cazalais.

1280 Il faut comprendre, c'est le remblai, oui, mais c'est plus que ça, c'est la bretelle en « S ». Il y a un travail à faire pour reconfigurer ça et de ramener l'autoroute un petit peu plus au nord.

1285 Parlons maintenant de la question du remembrement de Côte-Saint-Paul qui est, donc, la zone au sud, secteur La Vérendrye qui est marqué ici où la proposition de rabaisser la structure sur un immense talus ramène cette autoroute, donc, au niveau d'à peu près le quatrième étage, donc, proche des écoles, proche des logements et ramène donc la pollution de l'air proche des résidents et proche du tissu urbain.

1290 C'est inacceptable aussi autant qu'à Saint-Henri, qu'on rapproche des résidents de cette pollution de l'air. Mais plus que ça, c'est la question d'éliminer le remembrement même de Côte-Saint-Paul qui, rappelons-le, est un quartier qui est au sud-ouest de l'autoroute mais dont son secteur le plus ancien, les écluses de Côte-Saint-Paul sont plutôt du coin nord-est de l'autoroute. Et un souhait très profond des gens, c'est de retisser les
1295 deux secteurs par un design d'autoroute qui le permettrait. Or, le talus ne le permettait pas.

Donc, nous proposons de garder cette structure aérienne parce qu'en souterrain à cause des matières dangereuses, ce serait peut-être pas possible. Je dis « peut-être pas possible », c'est à explorer. Mais il faudrait qu'il soit, soit, encore une fois, en tranchée ou
1300 soit aérien, mais absolument pas en talus. Donc, deuxième confirmation que la structure ne doit pas être en talus.

1305 Finalement, la falaise Saint-Jacques qui est le troisième élément et la position du MTQ est de tout tasser, autoroute, voie ferrée, tout, contre la falaise Saint-Jacques. Or, il y a beaucoup de problèmes. La falaise Saint-Jacques depuis les années fin 80 est un objectif de la Ville de Montréal d'en faire un parc régional linéaire. Vous concevez que si vous mettez une voie ferrée et une autoroute juste au pied de la falaise, ce ne serait pas possible. Une falaise, ça doit être accompagnée d'un territoire plat qui permet d'utiliser cette falaise.

1310 Nous proposons que ce tassement de route si proche de la falaise est vraiment au détriment de cette zone extrêmement important pour les oiseaux migratoires qui restent comme ça deux fois par an dans cette zone et dont la zone a été promis finalement comme parc urbain et on propose que prochainement, ça va être un projet prioritaire de la Ville de
1315 Montréal.

1320 Il faut donc écarter l'autoroute et la voie ferrée de la falaise Saint-Jacques d'environ 130 mètres. Je suis ravi d'entendre d'ailleurs que le CN se propose maintenant de confirmer sa voie ferrée droite à travers la cour Turcot en ajoutant une voie. Je suis en même temps estomaqué que monsieur Dubé nous dise que c'est une voie de plus à tasser. D'abord, le manque de concertation des deux me surprend et deuxièmement, qu'on ballote notre argent de taxes comme ça à construire des voies ferrées et ensuite à les tasser quelques mois plus tard ou quelques années plus tard, c'est débile.

(Applaudissements)

1325 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

S'il vous plaît.

1330 **M. DAVID HANNA :**

1335 Alors, je regrette, c'est inacceptable. Donc, nous proposons que l'ensemble de ce qu'on a entendu dans les derniers jours proposent la conservation de cette falaise, on aimerait le MTQ écoute cette proposition et songe pas à simplement retasser les voies vers le nord, mais à prendre état de la situation.

1340 Donc, en conclusion, nous croyons qu'il y a un travail, pas juste de transport autoroutier à imbriquer ici, qu'il y a un travail de transport collectif à promouvoir par ce projet, mais aussi il y a un projet d'intégration urbaine à promouvoir ici et un parc régional important aussi à promouvoir.

Nous croyons que ce que le MTQ propose n'est qu'un *work in progress* et qu'il faut continuer la réflexion et le travail de dessin là-dessus. Merci beaucoup.

1345 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

(Applaudissements) S'il vous plaît, pas de manifestation. Alors, je demande votre collaboration encore une fois.

1350 **M. DAVID HANNA :**

Nous sommes ouverts à vos questions.

M. MICHEL GERMAIN, président :

1355 C'est ce que je demande à mes collègues, s'ils ont des questions. On me fait signe que non. Donc, nous vous remercions pour votre présentation.

M. DAVID HANNA :

1360 Je vous remercie infiniment.

MME FLORENCE JUNCA-ADENOT :

1365 Merci beaucoup.

M. MICHEL GERMAIN, président :

1370 Alors, est-ce que monsieur Ron Goes est dans la salle ? Alors, bonjour, Monsieur. À vous la parole.

M. RON GOES :

Good afternoon.

1375 LECTURE DU MÉMOIRE

1380 The announcement that we just received right now - this is not on the paper - but the announcement that we received just now confirms that more tracks is needed for freight trains through that area and that's why CN is creating more tracks on the north side of the autoroute.

LECTURE DU MEMOIRE

1385 Thank you. Any questions?

M. MICHEL GERMAIN, président :

Thank you, Sir.

M. RON GOES :

1390

You can ask your questions in French. I don't speak French well, so... Pas de questions?

M. MICHEL GERMAIN, président :

1395

So, Sir, we thank you for your brief, but the board has no questions to ask you. So, we thank you.

M. RON GOES :

1400

O.K. Thank you.

M. MICHEL GERMAIN, président :

1405

Nous allons maintenant inviter l'Association de la circonscription Saint-Henri-Sainte-Anne de Québec Solidaire. Alors, bonjour, Madame, bonjour, Messieurs. Alors, bien vous identifier pour les fins de la transcription. À vous la parole.

M. FREDERIC JONES :

1410

Bonjour. Je m'appelle Frederic Jones. Ça va être Françoise David et William Sloan qui vont faire la présentation ; moi, je vais agir comme personne-ressource.

MME FRANÇOISE DAVID :

1415

Donc, William Sloan, qui est porte-parole de Québec Solidaire de notre association dans Saint-Henri-Sainte-Anne et moi je suis Françoise David, porte-parole national de Québec Solidaire.

1420

D'abord, d'entrée de jeu, ce que j'aimerais vous dire, c'est qu'on a présenté un court mémoire, vous verrez que... vous l'avez peut-être d'ailleurs déjà lu, vous verrez qu'il reprend beaucoup des considérations que l'on a entendues ici cette semaine, on ne se sent pas seul, et le mémoire a été rédigé en collaboration par l'Association locale Québec Solidaire Saint-Henri-Sainte-Anne, mais aussi Québec Solidaire, association régionale de Montréal et nationale.

1425

Alors, William Sloan va d'abord brièvement présenter ce qu'est la vision apportée par le mémoire et je reviendrai avec les recommandations.

M. WILLIAM SLOAN :

1430

Après la deuxième guerre mondiale, on avait une certaine vision du transport. Le gouvernement voyait son rôle comme construire les routes et on laissait au privé, au marché s'arranger avec le transport. Ça nous a amené quelque part qui n'est peut-être pas où est-ce qu'on devrait être.

1435

On fait face aujourd'hui à des problèmes non seulement de transport, mais du réchauffement planétaire et d'autres problèmes qui viennent de l'utilisation du véhicule automobile comme transport individuel.

1440

Moi, je suis arrivé ici, vous m'avez peut-être vu rentrer avec mes *shorts* et mon T-shirt, mon chapeau et mes lunettes, je suis arrivé en vélo. Je suis avocat depuis 25 ans et c'est comme ça que je vais travailler. Quand je rentre chez moi, je reste à Pointe-Saint-Charles, je travaille dans le Vieux-Montréal, je prends Wellington et à l'heure de pointe, le petit pont par-dessus le canal sur Wellington, c'est un parking par lequel je passe et je m'amuse en passant à côté des véhicules, voir les véhicules qui ont plus que le conducteur.

1445

Des fois quand je traverse le point, j'envoie juste un ou deux ; des fois, je n'en vois pas du tout. C'est impressionnant la quantité de monde qui se promène tout seul dans leur véhicule et c'est pour ça que le véhicule automobile est la source principale de gaz à effet de serre au Québec. Et on voit sur les routes des tonnes de métal qui sont déplacées pour des individus. C'est ce qui fait que ça produit plus de gaz que le transport en commun.

1450

Nous avons besoin d'une nouvelle vision de ce que sera le transport et de ce que sera la ville parce que c'est dans l'agglomération urbaine qu'on trouve la concentration de monde et d'activités économiques et le transport.

1455

On a une opportunité aujourd'hui en refaisant un projet majeur de repenser la façon de voir. Est-ce qu'on va continuer dans la vision qu'on avait après la deuxième guerre mondiale où on pensait que l'auto était le roi et qu'on allait tout solutionner et que tout serait beau si tout le monde avait un auto dans son *driveway*.

1460

On doit changer la vision et ce projet-là ne change pas de vision, plutôt, il continue sur la même voie. Au lieu de réduire de façon drastique le trafic automobile, l'utilisation de l'auto par des individus, on propose de l'augmenter. C'est un désastre qu'on prépare.

1465

Si on regarde les effets du réchauffement, on parle... on parlait il y a quelque temps du rêve, je me rappelle quand j'étais à la petite école, on parlait du rêve du passage du nord-ouest. Ce n'est plus un rêve, il est ouvert. Ça été dégelé. Les propositions que les climatologues nous faisaient même il y a 10, 15 ans se sont révélées toutes une après

1470 l'autre être sous estimées. Non seulement ce n'est pas un mensonge le réchauffement
planétaire, mais plus on voit les choses avancées, plus on étudie, plus on se rend compte
que c'est pire, et de loin, que ce qu'on pensait.

1475 Les prédictions sur la fonte des glaces dans le nord canadien, de la fonte des glaces
au Groenland, de la glace qui s'effrite au Pôle Sud, de tous les autres effets, on voit, on sait
que les changements climatiques, ce n'est pas une question qu'il va faire un petit peu plus
chaud ici, puis on va avoir des plus beaux étés plus longs, qu'on va pouvoir faire pousser
plus d'affaires. C'est que ça change l'écosystème planétaire.

1480 Le danger, par exemple si on monte de 2° par moyenne, on sait que dans le Nord, la
température va augmenter de plus que 2° parce que dès qu'on commence à perdre la glace,
la glace ramasse beaucoup d'énergie, dès que c'est libéré, la température va exploser.
Quand la température explose, les effets font, vous pardonneriez, boule de neige, malgré
que c'est dans l'autre sens.

1485 Si on parle de 2° comme moyenne, on parle de la perte d'une grande partie des
espèces de plancton. Ça, c'est un désastre pour les mers. C'est un désastre pour le
poisson qui s'en nourrit et pour toute la chaîne alimentaire. On parle de canicule incroyable,
on parle de désertification. Quand on parle d'espèces qui vont disparaître, on parle de
1490 jusqu'à un tiers des espèces sur la planète.

À 3°, on parle de la disparition des forêts amazoniennes. Comment ? Elles vont
sécher, elles vont prendre feu. Le bois dans les forêts amazoniennes ne se protègent pas
contre le feu, il n'y a pas d'expérience de feu, ce n'était pas un danger. Donc, si les forêts
1495 amazoniennes disparaissent, on a des *crisses* de problèmes.

La désertification en Afrique pourrait s'étendre vers le sud. Il se pourrait que le
Sahara soit mouillé de nouveau et que la désertification s'étende en Europe. Les
changements vont être énormes. Ce ne sera pas des petits changements, ça va être des
1500 changements dans toute la structure du climat dans le monde auquel on fait face.

Si on ne se dirige pas à ces questions-là aujourd'hui de façon fondamentale en
réduisant de façon drastique, on laisse à nos enfants, à nos petits enfants, un monde en
catastrophe.

1505 On a d'autres problèmes avec le projet. On parle de la qualité de l'air évidemment.
Quand on baisse la hauteur des autoroutes, moi, je reste à côté d'une ligne du CN et ce
n'est pas fameux comme air là-bas non plus. Et à côté d'une autoroute, déjà en hauteur, ça
descend, mais quand c'est proche, quand on est juste à côté, c'est terrible. C'est une affaire
1510 à repenser.

La destruction de maisons pour faire passer plus d'automobiles, vous l'avez déjà entendu de plein de personnes qui vous l'ont bien expliqué, on est d'accord avec ça.

1515 Donc, on pense que le projet doit être repensé. Madame David va continuer pour vous expliquer comment on propose.

MME FRANÇOISE DAVID :

1520 Merci. Sur la destruction des maisons, on est d'accord avec ceux qui s'y opposent. Juste pour qu'on soit clair.

M. WILLIAM SLOAN :

1525 Ben oui.

MME FRANÇOISE DAVID :

1530 Donc, au niveau des recommandations et compte tenu de ce que William Sloan vient de dire, vous ne serez pas étonné de voir que nos recommandations portent énormément sur l'apport et l'ajout de transport en commun. Ça nous paraît être la voie de l'avenir à Montréal. D'ailleurs, on peut même penser qu'on devrait élargir un peu le débat, ne pas parler que de l'échangeur Turcot, on peut parler du pont de la 25, on peut parler de l'autoroute Ville-Marie, l'autoroute Notre-Dame pardon, c'est en fait la même vision qui prévaut partout, c'est-à-dire celle d'amener plus de voitures à Montréal.

1535 Nous autres, nous disons, il faut amener moins de voitures à Montréal puisque comme Montréalais, on en paie le prix et donc, avoir plus de transport en commun. On pense même qu'au moment où on est en train de discuter de la réfection, donc, de l'échangeur Turcot, puis on est conscient qu'il y a des parties certainement qui doivent être refaites rapidement, on peut déjà apporter une offre de transport en commun supplémentaire.

1545 On pourrait déjà augmenter, par exemple, à Montréal et autour d'ici le nombre et la fréquence des autobus. On peut déjà parler de tramway, on peut déjà parler d'un train de banlieue entre Montréal et l'ouest de l'île. Ce sont des choses qu'on peut faire, qu'on peut commencer à faire dès maintenant.

À notre avis, ce qui devrait être fait aussi, c'est une analyse approfondie de l'origine et la destination des voitures qui utilisent l'échangeur Turcot et aussi les autres entrées de

1550 Montréal. On entend beaucoup de choses là-dessus, mais on a le sentiment que les analyses ne sont pas vraiment toutes faites.

1555 Pourquoi on veut savoir ça ? C'est pour pouvoir déterminer quels sont les meilleurs services en commun qui devraient être offerts aux gens, donc, qui partent de l'extérieur et viennent à Montréal probablement le plus souvent pour y travailler. On pense que dès maintenant, on pourrait allonger les heures d'ouverture du métro, augmenter les autobus la nuit et dans les lignes mal desservies, particulièrement dans tout le secteur du Sud-Ouest de Montréal.

1560 Évidemment il n'est pas question dans notre esprit d'augmenter les tarifs du transport en commun. Pour nous, c'est un service public et ça doit rester comme ça.

1565 Il serait intéressant aussi selon nous de réfléchir et d'aller plus loin sur le covoiturage. Évidemment notre priorité, vous l'aurez compris, c'est bien le transport en commun, mais au moins, on devrait avoir des incitatifs très sérieux pour que les gens qui utilisent l'automobile ne soient pas seuls dans leur automobile. Est-ce qu'on pourrait imaginer par exemple des postes de péage où le prix pourrait évoluer selon la quantité de personnes qu'il y a dans une voiture ? C'est une chose qu'on pourrait donc regarder.

1570 Pour ce qui est justement des maisons susceptibles d'être détruites, on comprend que c'est à cause d'une question de bretelle d'autoroute. Alors, nous autres, on se dit, il y aurait sans doute une autre façon de faire passer cette bretelle d'autoroute, peut-être par la gauche pour sauver ces logements. Ça nous paraît très important, il y a des gens qui habitent là et qui ne se retrouveront pas facilement un logement à prix abordable. C'est assez difficile à trouver à Montréal par les temps qui courent.

1580 Et finalement, nous croyons que de toute façon, tous ces projets, celui de la réfection de l'échangeur Turcot, celui de l'offre de transport en commun, ça ne doit pas se faire en partenariat public-privé. C'est quelque chose que d'autres vous ont dit. Nous le répétons nous aussi. De plus en plus, les PPP sont questionnés et critiqués même par des gens qui y croyaient peut-être il y a 8 ou 10 ans. On a vu ce que ça donnait ailleurs, en France, en Angleterre, on voit qu'en ce moment avec la crise, les promoteurs privés en sont rendus à demander des garanties étatiques pour pouvoir réaliser ces projets.

1585 Donc, les risques à l'état, les profits aux entreprises, ça ne nous paraît pas juste et nous pensons que la réfection de l'échangeur Turcot, ça doit être fait dans ce qu'on appelle le mode conventionnel. Merci.

M. MICHEL GERMAIN, président :

1590 Alors, nous vous remercions. Nous prenons bonne note des différents points. Je regarde s'il y a des points que j'aimerais pouvoir éclaircir avec vous...

 Au sujet des expropriations, ce que vous avez mentionné, votre vision pour ça, quelle est-elle ? Parce qu'on peut voir que la solution à adopter, notamment dans l'axe de l'autoroute A720 Ville-Marie, c'est la solution adoptée qui fait l'impact.

 Quel type de route vous souhaiteriez avoir dans l'axe de la A720 ?

M. FREDERIC JONES :

1600 Peut-être que je peux répondre à ça. En fait, l'idée d'un boulevard est assez intéressant, mais de toute façon, si on augmente le transport en commun, il va y avoir moins de voitures sur la 20, sur la 15 et il y aura moins de voitures qui vont emprunter la 15 pour aller à la 720. On pourrait laisser la bretelle entrer par la gauche.

1605 En fait, ce qu'ils vont faire actuellement, ils font deux choses, ils augmentent la largeur des voies. C'est vrai qu'ils ont les mêmes voies, mais ils mettent une partie de 3 mètres sur chaque côté pour que ce soit plus facile pour les voitures d'emprunter, de changer de la 15 à la 720.

1610 On doit s'attendre qu'il va avoir une augmentation de vitesse et il va y avoir plus de voitures qui vont entrer. En fait, il y a plusieurs contradictions dans le rapport et ils parlent des augmentations différentes dans différentes parties du rapport. Ils parlent soit de 14 000, soit de 34 000, mais c'est certain qu'il va y avoir une augmentation.

1615 Si on n'a pas cette augmentation, si on a une diminution et toutes les personnes qui se présentent ici, ou presque toutes, suggèrent ça, il pourrait y avoir des vitesses moins grandes, plus de sécurité, et de toute façon, le rapport dit clairement qu'il n'y a pas de problème de sécurité générale pour le Turcot. Même le rapport dit qu'il n'y a pas de problème sérieux de sécurité, à ce moment-là, ce n'est pas nécessaire de changer de bretelle de la gauche à la droite et à ce moment-là, on peut laisser les maisons comme elles sont.

M. MICHEL GERMAIN, président :

1625 Je vous remercie pour votre explication. Alors, nous vous remercions pour votre mémoire.

MME FRANÇOISE DAVID :

1630 Merci.

M. MICHEL GERMAIN, président :

1635 (Applaudissements). S'il vous plaît. S'il vous plaît, pas de manifestation, s'il vous
plaît. Nous allons maintenant inviter le groupe Pro-Vert Sud-Ouest. Bonjour, Madame.
Bonjour, Monsieur.

M. JEAN-CHRISTOPHE LESSARD :

1640 Bonjour.

MME NICOLE BASTIEN :

1645 Bonjour.

M. MICHEL GERMAIN, président :

Alors, vous êtes bien madame Nicole Bastien et monsieur Jean-Christophe Lessard.

1650 **MME NICOLE BASTIEN :**

Alors, Monsieur le Président, Madame la commissaire, Monsieur le commissaire,
bonjour. D'abord une présentation de Pro-Vert Sud-Ouest. Par la suite, on va détailler les
différentes recommandations qui ont été émises dans le rapport du mémoire.

1655 Pro-Vert Sud-Ouest est un organisme à but non lucratif fondé en 1996 dont la
mission est d'améliorer la santé environnementale du Sud-Ouest par des actions en matière
d'embellissement, de propreté, de verdissement et de recyclage. Nous réalisons une foule
d'activités de sensibilisation et d'éducation en environnement, plus particulièrement dans
1660 l'arrondissement Sud-Ouest à Montréal et encore plus de façon précise dans le quartier de
Saint-Henri et Ville-Émard et également dans Côte-Saint-Paul.

Notamment, nous assurons la gestion de plusieurs projets et mêmes programmes
environnementaux dont les programmes Éco-quartiers, Quartier 21, Compostage Collectif,
1665 Jardinage collectif, Toit vert, Marche au ralenti. Et de plus, nous sommes les principaux
gestionnaires de trois Éco-centres sur six à Montréal dont celui du Sud-Ouest nommé Eady.

1670 Aussi, on pourrait rajouter qu'on siège sur les tables de concertation, soit celle de Ville-Émard, Côte-Saint-Paul, Saint-Henri et nous faisons aussi partie du groupe de Mobilisation Turcot.

1675 Évidemment notre intérêt par rapport au projet vient du fait aussi que Jean-Christophe et moi travaillons dans le quartier depuis un bon nombre d'années, dont moi depuis près de 13 ans. Évidemment le complexe Turcot fait partie de notre quotidien à proximité et quand on a entendu parler du projet comme tel, et même du rabaissement de la structure autoroutière, ça nous a interpellés au plus haut point en voyant évidemment les impacts négatifs que ça peut occasionner au niveau de l'environnement direct, mais également aussi au niveau de l'environnement global.

1680 Comme nous travaillons avec les gens, et souvent on travaille en dessous de l'échangeur Turcot comme tel, l'impact au niveau des citoyens est très important. Donc, nous sommes inquiets pour leur qualité de vie et évidemment leur santé. Et même je dirais à la limite comme on travaille ici de façon très intense, le tiers de notre vie finalement, notre journée on pourrait dire, peut-être que la vie, c'est un peu long, mais au niveau de la journée, donc, l'impact est quand même assez considérable.

1685 Alors, on a une dizaine de recommandations à vous émettre, elles sont écrites dans le rapport. On va les résumer en quelques points avec le temps qu'on a à nous. Alors, je vais laisser la parole à Jean-Christophe pour une partie des recommandations.

1690 **M. JEAN-CHRISTOPHE LESSARD :**

1695 Donc, notre première grande préoccupation par rapport au projet, c'est la réduction du nombre d'automobiles et la promotion du transport collectif et alternatif.

1700 Comme on le sait, le projet actuel va augmenter le nombre d'automobiles. C'est vraiment totalement inacceptable selon nous à deux points de vue principaux. Premièrement au point de vue environnemental, on pense à la pollution locale, mais aussi la pollution globales. Au niveau global, bon, la crise, les changements climatiques qu'il faut faire quelque chose de ce côté-là.

1705 Deuxièmement, du côté de la santé des populations limitrophes, pour avoir travaillé comme Nicole le disait souvent dans le quartier, très proche de l'échangeur, j'ai constaté que l'asthme était très répandu. En faisant du porte à porte, c'est assez criant. Donc, de savoir que ça va juste rester le statu quo, empirer, c'est inacceptable.

Donc, l'absence de réduction du débit automobile, et donc de la pollution dans le projet, ça va aussi à l'encontre de plusieurs politiques, on l'a vu, différents paliers

1710 gouvernementaux, notamment le Plan d'action du Québec 2006-2012 sur les changements climatiques, mais aussi, on le sait, la propre stratégie du ministère des Transports du Québec, Développement durable 2009-2013.

1715 Ces deux politiques, ces deux exemples visent une réduction significative des gaz à effet de serre. Donc, c'est absurde que le projet n'aille pas dans ce sens-là.

En fait, le MTQ n'a pas analysé le scénario alternatif de réduction du débit véhiculaire et de développement massif du transport collectif alors que pourtant la directive d'étude d'impact du MDDEP avait demandé d'aller dans ce sens-là. Donc, le MTQ a failli à sa tâche de ce côté-là.

1720 Ce qui nous mène à notre première recommandation qui est que l'équipe du MTQ remodèle son projet en prévoyant l'intégration massive des moyens de transport collectif, par exemple des tramways, des voies réservées, une éventuelle ligne de métro, et cela afin de diminuer évidemment la présence automobile.

1725 Bien sûr, on a vu que le MTQ a amélioré son projet depuis 2007, notamment en prévoyant le dégagement d'un corridor pour une navette ferroviaire vers Dorval, en aménageant une voie réservée sur l'autoroute 20 dans les deux sens et en prévoyant l'aménagement d'une piste cyclable près de la falaise Saint-Jacques. C'est bien, c'est louable, mais ça n'aura pas l'impact voulu qui est de réduire le débit véhiculaire.

1730 Juste la voie réservée, on l'a vu cette semaine, c'est en ajout et non pas en remplacement, ce qui va augmenter la capacité totale et cela nous mène à notre deuxième recommandation qui est que les promoteurs intègrent des mesures diverses, par exemple des voies réservées en remplacement et non en ajout des trois voies actuelles sur l'autoroute 20 afin que le débit soit réduit largement en-deçà de 290 000 véhicules par jour en 2016.

MME NICOLE BASTIEN :

1740 Maintenant je reprendrais la parole au niveau de la recommandation numéro 3. La recommandation numéro 3 traite entre autres des remblais et du rabaissement de l'infrastructure routière. Je la résumerais en deux points.

1745 D'abord au niveau de l'aménagement du territoire et la qualité de vie et également au niveau de la qualité de l'air. Comme plusieurs interlocuteurs, intervenants précédents, il est clair que dans un milieu comme celui-ci où les infrastructures sont assez importantes, l'enclavement est majeur. On parle juste au canal Lachine, le canal de l'aqueduc et toutes les voies sur lesquelles il faut les traverser, c'est-à-dire des ponts ou des tunnels, rajouter

1750 des remblais supplémentaires, ça ne fait qu'alourdir déjà l'aménagement du territoire déjà largement touché.

On parle aussi évidemment d'empiètement du territoire. Donc, des remblais prennent beaucoup d'espace sur le territoire et on a entendu parler d'ailleurs la mairesse
1755 d'un grand empiètement du territoire au niveau des remblais. Donc, des espaces, on en a besoin.

Ces remblais-là évidemment occasionnent aussi des tunnels, donc, des lieux insécurisant pour les piétons, pour les gens qui veulent les emprunter. Qui dit tunnel, dit
1760 aussi espace fermé souvent plus sombre qu'éclairé. Donc, ces tunnels-là, c'est clair que le Sud-Ouest en a déjà et on n'en veut pas d'autres.

Et aussi, la question des remblais créent des espaces de cuvette on pourrait dire, donc, des milieux fermés qui diminuent l'horizon de loin. Donc, ces espaces-là nous
1765 préoccupent beaucoup et on n'en veut pas non plus.

Maintenant au niveau de la qualité de l'air, c'est un point évidemment qui concerne plus notre organisme et l'environnement en général. Au départ, quand j'ai entendu parler, quand on a entendu parler du rabaissement de l'autoroute, on était préoccupés. On a posé
1770 des questions lors des différentes rencontres ; on n'a pas eu de réponse. L'étude d'impact était censée nous éclairer beaucoup ; malheureusement, on n'a pas eu de réponses à nos questions.

Alors, on a fouillé, on a consulté des ouvrages. Ce qu'on en tire, donc, selon un ouvrage qu'on a consulté, la hauteur actuelle de 25 mètres qu'on retrouve sur la structure
1775 sous forme de pilier, on peut dire qu'elle est à une hauteur acceptable, acceptable entre guillemets, dans le sens que oui, il y a un impact, on ne peut pas nier l'impact, mais c'est quand même une hauteur acceptable ayant un impact moindre sur la qualité de l'air.

Alors, cet ouvrage-là faisait référence à un petit calcul relativement simple et je vais vous le citer. Donc, cette étude qui s'appelle... c'est un document de référence qu'on a
1780 utilisé à plusieurs reprises et qui s'intitule *Introduction à la pollution atmosphérique*. Il indique que d'élever les sources de pollution de 2.5 fois au-dessus des bâtiments environnants peut diminuer l'impact des polluants atmosphériques à l'échelle locale.

Donc, on s'entend que dans le quartier, il y a beaucoup de duplex, triplex qui ont une hauteur moyenne environ de 10 mètres. Le calcul est simple. Donc, 10 fois 2.5, donc, 25
1785 mètres. C'est une hauteur qu'ils disent qui est acceptable. Donc, quand on parle de rabaisser, automatiquement l'impact est beaucoup plus fort dans le quartier.

1790

On n'a pas les chiffres pour dire c'est quoi l'impact, mais on lance la question puisqu'on n'a pas nécessairement les réponses et les moyens de trouver ces réponses-là. Alors, c'est clair qu'au niveau du rabaissement, l'impact est présent.

1795 Il y a aussi d'autres questionnements qu'on n'a pas pu répondre, mais qu'on lance ici. Donc, on met en doute la capacité des structures prévues à ne pas entraîner une dégradation de la qualité de l'air déjà fortement perturbée dans le secteur.

1800 Se pourrait-il qu'une structure sur remblai ne laisse pas autant libre-cours à la circulation d'air que le présent type de structure sous forme de pilier ?

1805 Bref, il y a plein de questionnements qui sont en lien avec le rabaissement. On s'entend qu'il y a le fleuve Saint-Laurent qui est à proximité, on s'entend qu'il y a la falaise Saint-Jacques, il y a un rabaissement, il y a toute une circulation de l'air qui est très particulière dans cet écosystème. On n'a pas vu de réponse à cet effet-là dans l'étude d'impact, alors, on lance encore la question. On aimerait avoir des réponses.

1810 Alors suite à ça, je vais tout de suite aller à la recommandation numéro 3 qui se lit comme suit : « *Que les promoteurs redéfinissent, d'une part, leur projet en fonction d'un principe autre que celui des remblais, par exemple un enfouissement de tronçons de l'autoroute dans le secteur de Côte-Saint-Paul et une structure sur piliers...* »

1815 Je n'ai pas mentionné au niveau des impacts au niveau des tronçons, d'enfouissement de tronçons ou de tronçons partiels, mais évidemment on veut avoir des réponses si jamais c'est une option qui est envisagée, de voir l'impact au niveau de la qualité de l'air de ces choix-là.

1820 Puis finalement «...*que le scénario retenu soit celui n'apportant pas d'impacts supplémentaires en terme de concentration des polluants atmosphériques au niveau du sol afin de ne pas affecter davantage la qualité de l'air du secteur et la santé de la population locale.* »

1825 On s'entend que si le projet peut améliorer la qualité de l'air, on n'est pas contre non plus. Alors, je vais laisser Jean-Christophe pour les autres recommandations.

M. JEAN-CHRISTOPHE LESSARD :

1830 Oui. Maintenant, une autre grande préoccupation, c'est la balance nette du capital végétal qui ressortirait de ce projet-là.

L'équipe du MTQ dit que le projet va augmenter le capital notamment dans la région de la falaise Saint-Jacques, ce qui en soi est vrai. On parle, je crois, de 37 300 mètres carrés supplémentaires, mais ça reste quand même très décevant par rapport à tout le potentiel végétal de cet éco-territoire.

1835

Le MTQ prévoit construire quand même très proche de la falaise et le résultat, ça va être un enclavement de l'éco-territoire pour plusieurs décennies avec, certes, une mince bande verte et actuellement ce qu'on voit, c'est que le territoire qui est désenclavé, c'est non pas cette bande verte en réalité, mais plutôt la cour Turcot pour du développement économique, ce qui a déjà été démontré dans les présentations du ministère.

1840

Donc, encore comme on le voit trop souvent dans notre société, c'est la dimension économique du développement durable qui prend le dessus sur la dimension écologique ou environnementale et notre recommandation par rapport à ça, c'est que le MTQ reconstruise l'axe de l'autoroute 20 plus au sud dans la cour Turcot de façon à libérer le maximum d'espace pour la re-naturalisation du secteur et la réhabilitation de l'éco-territoire de la falaise.

1845

Une autre préoccupation majeure, c'est que la planification du projet ne s'est pas faite de manière assez concertée. L'équipe du MTQ ne semble pas avoir créé de partenariat solide avec tous les types d'acteurs qui méritent d'être impliqués dans la planification, puis je fais juste rappeler que la Ville de Montréal avait dénoncé le fait qu'ils avaient su la veille de la présentation du projet au grand public en 2007 que c'était ce projet-là qui allait avoir cours.

1850

1855

Donc, ce manque de consultation des acteurs divers, et j'inclus ici les citoyens, un acteur majeur, a résulté sur une opposition assez majeure dans le secteur. Ça s'est vu entre autres à travers les médias. Et notre recommandation de ce côté-là, c'est que le MTQ refonde son projet sur l'avis concerté de tous les types d'acteurs concernés par le projet, citoyens, Ville de Montréal, Agence métropolitaine de transport et j'en passe, et cela, quitte à reporter de plusieurs mois le début des travaux.

1860

Une autre préoccupation, c'est concernant les expropriations. Donc, d'emblée, on trouve qu'il est inconcevable que le MTQ prévoit d'exproprier des résidents pour faire passer des véhicules moteurs sur des voies rapides. Il semble que ce soit à cause qu'ils auraient dessiné la bretelle d'accès vers le centre-ville vers la droite et non en la laissant vers la gauche et que ce soit pour des questions de sécurité.

1865

Donc, notre recommandation, c'est que les promoteurs étudient des solutions alternatives et redessinent la configuration de l'échangeur afin d'éviter toute expropriation de résidents. Par exemple, il y a le Groupe en recherche urbaine qui soutient que c'est

1870

1875

possible de recréer une configuration semblable à celle qui est actuelle, c'est-à-dire en gardant la bretelle à gauche, et personnellement, je me dis peut-être qu'en réduisant la vitesse sur cette portion-là de l'autoroute, ça pourrait assurer quand même une sécurité pour les automobilistes.

Donc, voilà pour ma partie.

1880

MME NICOLE BASTIEN :

Alors, nous allons maintenant traiter au niveau de la gestion de l'Éco-centre Eadie. Il y a trois recommandations qui sont associées.

1885

Comme Pro-Vert Sud-Ouest est gestionnaire de l'Éco-centre depuis son ouverture en 2000, c'est un enjeu qui est important. L'Éco-centre se situe sous l'échangeur Turcot et c'est une infrastructure qui est très importante au niveau local. Son utilisation est quand même importante, c'est plus de 30 000 véhicules par an qui l'utilisent et il y a plus de 2 700 transports de matériaux par camion qui ont lieu chaque année à partir de cet éco-centre.

1890

Mes recommandations portent essentiellement au niveau de la relocalisation de l'éco-centre puisqu'on parle beaucoup qu'il va être relocalisé.

1895

Recommandation numéro 8 : Que le lieu de relocalisation de l'Éco-centre Eadie soit situé dans l'arrondissement Sud-Ouest de la Ville de Montréal et que ce lieu soit défini le plus tôt possible.

1900

Recommandation numéro 9 : Que la relocalisation de cette infrastructure soit achevée avant le début des travaux de l'échangeur Turcot.

Et puis finalement, recommandation numéro 10 : Que le lieu de relocalisation tienne compte d'une facilité d'accès pour la population de l'arrondissement Sud-Ouest durant le chantier de l'échangeur Turcot.

1905

M. JEAN-CHRISTOPHE LESSARD :

Donc, avec toutes ces recommandations, considérant les différents arguments que nous avons apportés, on considère que le projet actuel ne peut pas, mais absolument être autorisé dans sa forme actuelle.

M. MICHEL GERMAIN, président :

1910

(Applaudissements) S'il vous plaît. Merci pour votre présentation. Madame Parent ?

MME ANNE-MARIE PARENT :

1915

Vous assurez la gestion de l'Éco-centre Sud-Ouest. Est-ce que vous avez eu des discussions avec la Ville de Montréal pour sa relocalisation ?

MME NICOLE BASTIEN :

1920

Pas du tout. C'est juste des paroles à gauche et à droite. Il n'y a pas eu de rencontre formelle, rien de ça.

MME ANNE-MARIE PARENT :

1925

Merci.

M. MICHEL GERMAIN, président :

1930

Alors, vous pouvez être assurés que la commission va examiner vos recommandations et de ce fait, nous vous remercions pour votre mémoire.

MME NICOLE BASTIEN :

1935

Merci pour votre écoute.

M. JEAN-CHRISTOPHE LESSARD :

1940

Merci à vous aussi. Une bonne grosse semaine de passée, ça va faire du bien.

M. MICHEL GERMAIN, président :

1945

Merci, vous êtes bien gentil. Alors, le groupe Pro-Vert Sud-Ouest était la dernière personne qui était inscrite pour présenter un mémoire. On m'indique monsieur Alain-Marc Dubé veut faire une rectification ou des rectifications. Alors, je vais l'inviter à s'avancer.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

1950 Bonjour, Monsieur le Président.

M. MICHEL GERMAIN, président :

1955 Re-bonjour.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

1960 Au niveau de la présentation de la Commission scolaire de Montréal, CSDM, concernant l'allusion à des HLM, je vous réitère encore une fois qu'il n'est pas question, on ne parle pas dans le cadre du projet aucunement de déménager des gens dans des HLM. Ce qui est offert, c'est un Accès-Logis avec un programme de subvention au loyer qui est différent du programme de HLM.

1965 Au niveau... je n'ai pas noté, il y a quelques présentations où on faisait mention que l'insertion de l'autoroute 15 vers la 720 en direction est, donc, l'insertion par la gauche était à l'origine, ou la bretelle même pour pouvoir accéder à l'autoroute 720 Est était à l'origine des expropriations dans la rue Cazalais.

1970 Je vous réitère le point à l'effet que l'insertion se fasse par la gauche ou par la droite, ça occupe le même espace et que la seule façon de pouvoir essentiellement faire une insertion par la gauche qui nécessiterait moins d'espace, ce serait d'étager, d'avoir une autoroute dans le secteur à deux niveaux et comme on a déjà des structures en élévation, ça impliquerait de rentrer dans les structures existantes parce qu'on n'a pas le dégagement vertical pour réaliser cette opération-là. Donc, c'est la raison pour laquelle la bretelle arrive par la droite et qu'elle soit donc par la gauche ou par la droite, ça nécessite plus d'espace et c'est ce qui nécessite les expropriations.

1980 Plusieurs fois aussi, on a souligné que le projet entraîne une augmentation des volumes de circulation automobile. On vous a expliqué à maintes reprises, je crois, où lors de la période d'information que ce n'est pas une augmentation du nombre de véhicules, c'est une réallocation de la circulation sur le réseau routier. Ces véhicules sont là, ils transitent du point d'origine au point de destination, soit par des boulevards, soit par l'autoroute et la réallocation des volumes de circulation font qu'on en a plus dans Turcot, mais moins dans les boulevards parallèles adjacents.

1985 Donc, le bilan net de l'échangeur Turcot, c'est essentiellement d'agir comme un aspirateur du volume de circulation parce qu'il est plus fluide et ça, ça allège la circulation dans les boulevards adjacents. Donc, il n'y a pas plus d'émission de gaz à effet de serre

1990 parce qu'on fait le projet, il y a juste simplement une réallocation de cette circulation des boulevards parallèles vers l'autoroute et donc, c'est la situation.

On est conscient que le projet ne diminue pas les gaz à effet de serre, mais il n'y a pas une augmentation par rapport au projet lui-même.

1995 Alors, c'était les trois points que je voulais vous dire.

M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :

2000 Monsieur Dubé, je m'excuse. Il a été mentionné aussi par un participant ce matin que la bretelle en forme de « S » avait pour effet d'abaisser l'implantation de la 720 ; pouvez-vous réagir à ça ?

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

2005 Monsieur Longpré, la bretelle en « S » a simplement but d'alléger l'intersection Saint-Rémi/Saint-Jacques/Pullman et d'y avoir un niveau de service acceptable, tout ça dans l'optique où on construit dans le secteur un Centre universitaire de santé McGill et qu'on souhaite que les accès à ce centre universitaire en heure de pointe soient relativement faciles, que ce soit pour les véhicules d'urgence ou pour toute autre personne qui veut se rendre à ce centre hospitalier.

2010 Nos modélisations de détail fines du secteur ont mené à ce concept où il faut alléger. Il ne faut pas amener toutes les voitures à l'intersection Pullman/Saint-Rémi en bas de la falaise. Il faut essayer d'éviter pour un certain nombre de véhicules d'aller là et c'est aussi particulièrement vrai du fait qu'on ferme l'entrée Girouard en direction sud pour des questions de sécurité et que les véhicules qui prenaient l'autoroute en direction sud à cet endroit-là doivent maintenant avoir accès à l'autoroute de façon différente et descendre la falaise Saint-Jacques.

2020 Donc, il y avait une augmentation des véhicules qui descendaient la côte Saint-Jacques et qui allaient à l'intersection Saint-Rémi/Pullman et donc, c'est des véhicules qui maintenant vont pouvoir prendre de « S » pour aller prendre toutes les directions possibles au niveau du chemin Pullman en bas de la falaise.

2025 **M. JEAN-FRANÇOIS LONGPRÉ :**

Alors, merci, Monsieur Dubé.

M. ALAIN-MARC DUBÉ :

2030

J'ai un petit plan que je vais vous déposer qui montre la nouvelle voie ferrée du CN ; on a fait ça rapidement ce matin. Vous donnerez ça à vos analystes.

M. MICHEL GERMAIN, président :

2035

Très bien. Nous allons la mettre en ligne. Je vous remercie. Alors, comme je l'ai mentionné tout à l'heure, nous avons eu notre dernier participant pour présenter une opinion ou un témoignage à la commission. Ceci met donc fin à la deuxième partie de l'audience publique.

2040

Nous vous rappelons que vous pouvez consulter les documents déposés ainsi que les transcriptions dans le site web du BAPE et dans les centres de documentation dont l'un est situé à la bibliothèque de l'UQAM.

2045

Il vous sera possible d'exercer... - Alors, j'aurais une autre rectification. Bien entendu, une rectification ne saurait être un commentaire ou une réaction. C'est pour préciser une information qui serait erronée.

2050

Alors, Madame Thériault, vous pouvez venir, mais il faut véritablement que ce soit une rectification et non un commentaire. Sinon, je vais vous couper immédiatement votre parole. Alors, Madame Thériault, bonjour.

MME THÉRIAULT :

2055

Bonjour. Monsieur Dubé nous dit que c'était erroné de penser qu'on allait être relocalisés dans des HLM sauf que la proposition d'Accès-Logis à une très très petite partie des gens qui vont être expropriés.

2060

Moi, je suis travailleuse et je connais des gens qui ont encore moins de revenu et qui ne se qualifieront pas pour le programme Accès-Logis. On est laissé face à soi-même et je voulais que ça se sache.

M. MICHEL GERMAIN, président :

2065

Très bien.

MME THÉRIAULT :

Merci.

2070 **M. MICHEL GERMAIN, président :**

J'en prends note. Donc, il vous sera possible d'exercer un droit de rectification par écrit parce qu'étant donné qu'il y a eu beaucoup de mémoires, des gens peuvent s'apercevoir en consultant un mémoire qu'ils voudraient faire une précision.

2075

Bien entendu, vous nous envoyez ça par écrit. Si ce n'est pas une rectification, la commission, bien entendu, vous la retournera en vous expliquant en quoi ce n'est pas une rectification et si c'est une rectification, nous allons la mettre en ligne. Donc, vous pourrez faire cela jusqu'au 26 juin prochain. Alors, s'il y a des éléments que vous voulez porter à l'attention la commission, des corrections de faits, d'informations, vous avez jusqu'au 26 juin.

2080

Et c'est très important, vous ne devez pas faire de réaction à des opinions émises dans les mémoires.

2085

Par ailleurs, pour la version électronique des mémoires ou de complément de mémoires, ceux qui ne l'ont pas déjà remis à la commission, nous vous demandons de bien vouloir les transmettre lundi qui s'en vient, le 22 au plus tard. Il est important de mentionner que la fin de la deuxième partie de l'audience publique met fin à ce qu'on peut appeler la partie publique des travaux de la commission.

2090

La commission poursuit ses travaux et son analyse du dossier, du projet et selon les dates stipulées à son mandat, le rapport sera déposé à la ministre du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs au plus tard le 11 septembre 2009.

2095

Bien entendu pour les remerciements d'usage, donc, en mon nom personnel et au nom du personnel de la commission, je voudrais remercier tous les participants qui ont fait en sorte que l'exercice se soit déroulé dans un climat serein. Je remercie également le promoteur et les personnes-ressources qui sont venus assister à la seconde partie et bien entendu pour leur coopération en première partie.

2100

Avant de mettre fin à la séance, je veux remercier également mes collègues, Anne-Marie Parent et Jean-François Longpré, tout le personnel ici présent ainsi que les gens qui supportent la commission au niveau technique ainsi que notre sténotypiste.

2105 Alors, je remercie beaucoup les citoyens également, les gens qui ont pris de leur temps pour venir nous présenter leur témoignage. Il est important lorsque les contributions des mémoires sont là, ça permet d'enrichir de beaucoup d'informations que la commission peut disposer pour son analyse.

2110 Alors, je vous remercie beaucoup de votre participation et je déclare officiellement la seconde partie de l'audience publique terminée. Merci et bonne fin d'après-midi.

2115

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

2120

ET J'AI SIGNÉ:

LOUISE PHILIBERT, s.o.