

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

ÉTAIENT PRÉSENTS: Mme LOUISE BOUCHER, présidente
 M. ALAIN CLOUTIER, commissaire
 M. LOUIS DÉRIGER, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE
SUR LE PROJET DE MODERNISATION
DE LA RUE NOTRE-DAME
À MONTRÉAL
PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 19 novembre 2001, à 19 h 30
Salle Dom Polski
1956, Frontenac
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 19 NOVEMBRE 2001 1

MOT DE LA PRÉSIDENTE 1

LA PRÉSIDENTE:..... 1

REQUÉRANTS :

COMITÉ BASE ACTION INFORMATION LOGEMENT SOCIAL HOCHELAGE-MAISONNEUVE

JEAN-CLAUDE LAPORTE 8

SOLIDARITÉ MERCIER-EST

RÉAL BERGERON..... 8

TABLE POUR L'AMÉNAGEMENT DU CENTRE-SUD

JEAN-FRANÇOIS HALLÉ 9

CRE-MONTRÉAL

ROBERT PERREAULT 11

COLLECTIF EN AMÉNAGEMENT URBAIN DE HOCHELAGA-MAISONNEUVE

JEAN-JACQUES BOHÉMIER..... 12

PATRICIA CLERMONT ET FRANÇOIS GAGNON..... 13

TABLE D'AMÉNAGEMENT DU QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE

NORMAND ROBERT, DANIEL VANIER 14

CENTRE DE SOINS PROLONGÉS GRACE DART

CAROLINE BARBIR, JACQUES BÉLANGER..... 16

GROUPE EN RECHERCHE URBAINE HOCHELAGA-MAISONNEUVE

PIERRE BRISSET 17

TRANSPORT 2000 QUÉBEC

LUC CÔTÉ 19

PRÉSENTATION PAR LE MINISTÈRE DES TRANSPORTS 20

REPRISE DE LA SÉANCE 28

PÉRIODE DE QUESTIONS :

ANDRÉ VAILLANCOURT 28

DANIEL VANIER..... 34

GÉRALD LIPPÉ 45

PHILIPPE CÔTÉ..... 49

PIERRE BRISSET 52

REPRISE DE LA SÉANCE 61

RÉAL BERGERON..... 62

JEAN-FRANÇOIS HALLÉ 80

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Mesdames et messieurs, bonsoir et bienvenue à cette première partie de l'audience publique sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal, projet soumis par le ministère des Transports du Québec.

10 Je suis Louise Boucher. Je présiderai cette audience publique et cette commission qui a la responsabilité de réaliser le mandat confié par le ministre d'État à l'Environnement et à l'Eau et ministre de l'Environnement au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. Cette commission est également constituée de messieurs Alain Cloutier et monsieur Louis Dériger.

15 Je précise que les membres de la commission ont été assermentés devant un juge de la Cour supérieure et se sont engagés à respecter le Code de déontologie du BAPE. Je vous fais la lecture du mandat qu'adressait le ministre, monsieur André Boisclair, au président du BAPE, monsieur André Harvey, le 24 octobre dernier:

20 **Monsieur le président,*

25 *En ma qualité de ministre de l'Environnement et en vertu des pouvoirs que me confère le troisième alinéa de l'article 31.3 de la Loi sur la qualité de l'environnement, je donne mandat au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement de tenir une audience publique concernant le projet de modernisation de la rue Notre-Dame entre la rue Amherst et l'autoroute 25 par le ministre des Transports et de me faire rapport de ses constatations ainsi que de l'analyse qu'il en aura faite.*

Le mandat du Bureau débute le 19 novembre 2001.

30 *Je joins à la présente les demandes d'audience publique qui m'ont été adressées concernant ce projet. +*

35 C'est donc en vertu de l'article 31.1 et suivants de la *Loi sur la qualité de l'environnement* que nous aurons ensemble à discuter et à analyser ce projet.

40 Depuis maintenant plus de vingt ans, le Québec s'est doté d'un processus d'analyse de projet et de consultation. Ce processus fait en sorte que les grands projets qui sont susceptibles d'avoir des impacts sur l'environnement doivent faire l'objet d'une étude d'impact et doivent être soumis à la population pour obtenir leurs commentaires et leurs suggestions.

La *procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement* édicte le cheminement que doit suivre l'initiateur d'un projet avant d'obtenir un certificat d'autorisation. Je vous la présente brièvement.

Après que le promoteur ait exprimé au ministre d'État à l'Environnement et à l'Eau et ministre de l'Environnement son intention d'entreprendre la réalisation de son projet en lui déposant un avis de projet, le ministre émet une directive précisant la nature, la portée et l'étendue de l'étude d'impact que le promoteur doit réaliser à l'appui de son projet. Une fois cette étude d'impact jugée recevable par le ministère, le ministre la rend publique et mandate le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement pour tenir une période d'information et de consultation publiques qui, dans le cas présent, s'est déroulée du 25 septembre au 9 novembre 2001.

Au cours de cette période, d'une durée de 45 jours, toute personne, groupe ou municipalité peut demander la tenue d'une audience publique. Ainsi, 32 requêtes ont été adressées au ministre.

Le mandat de la commission, qui débute ce soir, est d'une durée de quatre mois, au terme duquel un rapport sera remis au ministre d'État à l'Environnement et à l'Eau et ministre de l'Environnement, le 19 mars 2002. Ce dernier disposera par la suite de soixante jours pour le rendre public.

Sur recommandation du ministre, le gouvernement pourra délivrer un certificat d'autorisation pour la réalisation du projet, avec ou sans modification, et aux conditions qu'il déterminera, ou refuser de délivrer le certificat d'autorisation.

Durant la première partie de l'audience publique qui commence ce soir, la commission a requis la présence de personnes de différents ministères et organismes, que je vous présente dès maintenant, qui agiront à titre de personnes-ressources auprès de la commission afin de répondre à nos questions. Je les inviterais à nous indiquer, s'il y a lieu et au micro, quelles sont les autres personnes de leur ministère ou de leur organisme qui seront également disponibles tout au long de cette audience pour répondre aux questions de la commission.

Alors, nous avons avec nous ce soir, à la table des personnes-ressources, monsieur Luc Valiquette, qui est le porte-parole du ministère de l'Environnement. Bonsoir!

M. LUC VALIQUETTE :

Bonsoir, madame la présidente. Alors, cette semaine, il y aura aussi du ministère de l'Environnement madame Nancy Bernier, monsieur Michel Dubé, monsieur Jean Pelletier et monsieur Gilles Delagrave, qui pourront être appelés à donner des précisions.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

Nous avons de la Ville de Montréal, monsieur Pierre Bouchard.

M. PIERRE BOUCHARD :

90

Bonsoir!

LA PRÉSIDENTE :

95

Bonsoir!

M. PIERRE BOUCHARD :

100

J'aurai pour m'assister au cours des audiences trois personnes: donc, François Gagné du Service du développement économique et urbain, Stéphane Ricci du Service des parcs et également Francine Leduc du Service des travaux publics.

LA PRÉSIDENTE :

105

Merci. De
l'Agence métropolitaine de transport, monsieur James Byrns.

M. JAMES BYRNS :

110

Bonsoir!

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir!

115

M. JAMES BYRNS :

Je serai assisté de monsieur Yves Phaneuf.

LA PRÉSIDENTE :

120

Du ministère de la Santé et des Services sociaux, madame Monique Beausoleil.

Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :

Bonsoir! Je devrais la représentante de la santé. À moins qu'il y ait des questions précises, on pourra déléguer des spécialistes en différents domaines, si nécessaire.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.
Du ministère des Affaires municipales et de la Métropole, monsieur Luc Brunelle.

M. LUC BRUNELLE :

Même chose pour moi, je serai le seul représentant pour le moment.

LA PRÉSIDENTE :

De la Communauté urbaine de Montréal, madame Claire Morrisette.

Mme CLAIRE MORRISSETTE :

Oui, je représente la CUM en ce qui concerne le schéma d'aménagement. Et il y a d'autres personnes dans la salle: en ce qui concerne l'environnement, monsieur Raynald Francoeur; Claude Gagnon, en ce qui concerne l'assainissement des eaux; et aussi madame Valérie Gagnon, le Centre de la sécurité civile.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.
De l'administration portuaire de Montréal, monsieur Michel Turgeon, qui est dans la salle.

M. MICHEL TURGEON :

Madame la présidente, je vais être assisté de monsieur Gilles Ferland possiblement.

LA PRÉSIDENTE :

Je vais peut-être les mentionner, dans le cas de ceux qui sont dans la salle, parce que j'ai les noms devant moi. Si jamais j'en oubliais un, vous pourrez me faire signe. Du Canadien National, monsieur Michel V. Legault, qui sera possiblement accompagné de monsieur Louis Machado, monsieur Joseph Trouvé et madame Louise Fillion; du ministère de la Culture et des Communications, madame Anne-Marie Balac; du ministère de la Sécurité publique, monsieur René Perreault, qui sera assisté de monsieur Robert Lapalme et de monsieur Marc Lavallée; de

la Société des Transports de la Communauté urbaine de Montréal, monsieur Robert Olivier; et de la Société d'habitation du Québec, monsieur Jacques Trudel. Alors, bonsoir à vous tous.

M. ROBERT OLIVIER :

Juste pour vous dire, madame la présidente, que je peux être aussi accompagné de monsieur François Pépin.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, également, la commission sera assistée au cours de ses travaux d'une équipe, que je vous présente également. Il y a mesdames Sophie Hamel-Dufour et Linda Saint-Michel ainsi que monsieur Jean Roberge, qui sont analystes auprès de la commission; madame Diane Paquin, qui est agente d'information. Il y a madame Anne-Lyne Boutin, qui est la coordonnatrice du secrétariat de la commission, ainsi que madame France Carter, qui est notre agente de secrétariat.

À la technique et à l'organisation, nous avons monsieur Daniel Moisan pour l'organisation logistique, et à la technique, nous avons monsieur Georges Leclerc.

Également, les transcriptions seront assurées par madame Lise Maisonneuve. Je vous mentionne que tout ce qui est dit en audience publique est enregistré et que les transcriptions seront, par la suite, disponibles dans les centres de consultation de la commission ainsi que sur le site Internet du BAPE, environ une semaine après la fin de la première partie de l'audience publique.

Donc, la commission a ouvert ses centres de consultation où, tout au cours du mandat, les documents déposés pourront être consultés. Trois centres régionaux ont été ouverts par la commission à Montréal: le premier à la bibliothèque Maisonneuve; le second à la bibliothèque Mercier; et le troisième à la bibliothèque Frontenac.

Il y a également deux centres permanents, soit celui du bureau du BAPE à Québec et celui du centre universitaire à la Bibliothèque centrale de l'Université du Québec à Montréal. Vous pouvez obtenir les coordonnées complètes de ces centres de consultation à la table derrière.

La commission dispose aussi de son site Internet où les documents qui lui sont transmis en version électronique sont déposés. L'adresse de ce site est également disponible à l'arrière.

Alors, les séances publiques sont divisées en deux parties. La première partie, qui débute ce soir et qui se poursuivra les jours suivants, selon les besoins, permet à la commission et aux citoyens d'obtenir toute l'information possible sur le projet et ses impacts. Je dirigerai les questions au promoteur ou aux personnes-ressources, selon le cas. Ce n'est pas le

210 moment d'exprimer votre opinion. C'est le moment de poser toutes les questions qui
amélioreront votre compréhension du projet.

215 La deuxième partie, quant à elle, permet aux citoyens de prendre position sur ce projet.
La commission entend alors l'opinion de tous ceux et celles qui le désirent. L'expression de
votre opinion peut se faire verbalement ou par écrit.

220 Et d'ailleurs, s'il est de votre intention de présenter un mémoire lors de la deuxième
partie de l'audience, je vous invite dès maintenant à manifester votre intention de le faire auprès
de la coordonnatrice de la commission, madame Anne-Lyne Boutin. La date n'est pas encore
déterminée, mais c'est en janvier que la commission vous entendra.

225 À la suite de la deuxième partie de l'audience publique, la commission rédigera son
rapport pour le ministre d'État à l'Environnement et à l'Eau et ministre de l'Environnement. Ce
rapport fera état des constatations et de l'analyse de la commission concernant le projet à
l'étude. La décision d'autoriser ou de refuser le projet appartient, comme je vous l'ai déjà
mentionné, au Conseil des ministres sur recommandation du ministre.

230 Nous allons inviter les requérants qui ont choisi de venir présenter les motifs de leur
demande d'audience dans quelques minutes. Une fois cette présentation faite, le promoteur
sera invité à présenter son projet et les membres de son équipe également.

235 Nous prendrons, par la suite, une pause d'environ quinze minutes, et c'est à ce
moment que se fera l'ouverture du registre pour les gens qui désirent formuler des questions à la
commission. Alors, vous vous adressez à madame Diane Paquin, notre agente d'information,
à l'arrière de la salle. Au retour de la pause, les gens inscrits au registre seront invités selon leur
ordre d'inscription au registre à venir poser leurs questions.

240 Nous avons des règles de procédure à suivre en audience publique et je vous les décris
brièvement. Alors, le nombre de questions permises est de deux questions par intervention,
sans sous-question. Cette règle a pour but de permettre au plus grand nombre de participants
de poser leurs questions. Vous avez la possibilité, par contre, de vous réinscrire au registre
pour des questions supplémentaires. Mais à chaque fois que vous vous présenterez devant la
Commission, elle vous autorisera à formuler deux questions.

245 Nous demandons d'éviter les préambules aux questions. Les seuls préambules
acceptés sont ceux qui semblent indispensables à la compréhension de votre question. Les
membres de la commission peuvent intervenir en tout temps pour obtenir de l'information
supplémentaire.

250 Toutes les questions du public doivent m'être adressées. Ceci s'applique également à
toutes les réponses aux questions. Aucun échange direct ne sera permis entre le promoteur, les
personnes-ressources et le public.

La commission ne tolérera aucune forme de manifestation d'approbation ou de désapprobation, de remarques désobligeantes, de propos diffamatoires ou d'attitudes méprisantes. La meilleure façon de favoriser les débats sereins est de respecter les règles de procédure du BAPE. Les questions sont permises, mais pas les accusations.

S'il y a des questions qui n'obtiennent pas réponse sur le champ, la commission se chargera de les obtenir dans les prochains jours. Ces réponses feront partie du dossier et seront disponibles dans les centres de consultation ou sur le site Internet de la commission. Dans la mesure du possible, tous les documents déposés lors des séances sont acheminés dans les centres de consultation dans la semaine suivante. D'ailleurs, nous vous demandons, à ceux qui auront à le faire, de les déposer en 13 copies.

Si certains éléments d'information ou des documents demandés sont considérés comme confidentiels par la personne qui doit les déposer, celle-ci doit en faire part à la commission au moment où elle en fait la demande. Si la commission le décide, cette information doit lui être remise avec mention *confidentiel*. La commission fixera une rencontre et entendra les représentations des personnes concernées quant aux allégations de préjudice qui pourraient être encourues. La commission prendra ensuite une décision écrite à l'effet de rendre publique, en tout ou en partie, ou ne de pas rendre publique l'information. Les personnes concernées bénéficieront d'un délai pour réagir à cette décision.

Le participant qui désire déposer un document ou donner une information lors de l'audience publique, mais qui a des doutes quant à la nature confidentielle de cette information, peut s'adresser à la coordonnatrice du secrétariat de la commission, madame Boutin, qui se chargera de vérifier auprès de la commission.

Dans sa déclaration de services aux citoyens, le Bureau d'audiences publiques a pris plusieurs engagements pour encore mieux vous servir. Afin de vérifier votre degré de satisfaction, nous vous invitons au cours de cette audience à compléter un sondage que vous pouvez vous procurer à l'arrière de la salle.

Alors, voilà, c'est terminé pour mon discours. J'invite maintenant les requérants qui ont choisi de présenter leur requête, à venir au micro à la table qui est devant moi. Et je commencerais par le Comité base-action information logement social Hochelaga-Maisonneuve et son représentant, monsieur Jean-Claude Laporte.

La commission ne peut pas entendre toutes les requêtes. Il y en a 32 et on aurait passé un bon moment ce soir à toutes les entendre. Par contre, elles seront toutes rendues publiques après le dévoilement des requêtes par ceux qui ont choisi de venir la présenter.

Alors, bonsoir, monsieur Laporte.

M. JEAN-CLAUDE LAPORTE :

Bonsoir! Alors, nous, si on a présenté une requête, c'est pour des inquiétudes de nature écologique et écologique au sens large. C'est-à-dire qu'on s'inquiète, oui, évidemment, en termes de pollution, pollution de l'air, pollution par le bruit. Évidemment, quand on parle de pollution, on ne pense pas de façon générale parce qu'il y a de la boucanne dans les airs, mais on pense aux gens qui vont vivre proche de cette modernisation-là. Mais on ne pense pas juste pollution, on pense aussi, parce que ça a des conséquences, on pense à la santé: santé physique, santé mentale. Le bruit que peut causer une affluence de véhicules peut causer plus de bruit, donc plus de stress vis-à-vis la population.

On pense aussi, et c'est surtout notre préoccupation peut-être première vis-à-vis notre mission, c'est le maintien des populations dans les lieux de résidence. On sait que dans le passé, les agrandissements et les constructions d'autoroute ont fait en sorte que des milliers de ménages locataires ont été forcés de quitter leur lieu de résidence. Alors, ça, ça nous inquiète aussi.

Et on pense aussi, dans notre vision de l'écologie, on pense aussi en termes de production durable. Alors, si on veut une société qui gaspille moins et qui a une consommation plus intelligente, l'agrandissement de l'autoroute X en tout cas, moi, je l'appelle autoroute X l'agrandissement de l'autoroute fait en sorte que ça encourage la consommation et l'utilisation des véhicules automobiles. Et on sait qu'un véhicule automobile fait en sorte de faire plus de gaspillage à tout point de vue, contrairement au transport en commun.

Alors, ça s'arrêterait ici.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, monsieur Laporte.

Maintenant, Solidarité Mercier-Est et son représentant, monsieur Réal Bergeron.

M. RÉAL BERGERON :

Bonsoir, madame la présidente, messieurs les commissaires!

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir!

M. RÉAL BERGERON :

Juste à titre d'information, Solidarité Mercier-Est est un regroupement de citoyens et d'organismes du quartier du Mercier-Est, lequel, comme vous le savez sûrement, est directement touché par le projet de modernisation de la rue Notre-Dame.

Je ne veux pas reprendre ici tous les motifs qui ont appuyé notre demande d'audience publique au ministre de l'Environnement, monsieur Boisclair, on va avoir l'occasion de les mentionner ultérieurement.

Ce qui nous apparaît essentiel, c'est que ces audiences permettent et surtout prennent en considération non seulement les opinions et les propositions de nature technique ou cosmétique, mais également celles qui touchent les enjeux fondamentaux du transport sur l'île de Montréal.

C'est évidemment dans un esprit constructif, comme le veut notre ministre des Transports monsieur Chevette, que nous participerons à ces audiences, notre seule motivation étant la promotion de la qualité de vie des citoyens de notre quartier et de tout l'est de Montréal.

Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, monsieur Bergeron.

La Table pour l'aménagement du Centre-Sud et son représentant, monsieur Jean-François Hallé.

M. JEAN-FRANÇOIS HALLÉ :

Bonjour!

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir!

M. JEAN-FRANÇOIS HALLÉ :

375 La Table d'aménagement du Centre-Sud, coordonnée par la CDEC Centre-Sud/Plateau
Mont-Royal, a mis sur pied, en 99, un comité chargé d'étudier le projet. Le Comité de
l'autoroute Ville-Marie, sous la responsabilité de la coalition Alerte Centre-sud qui regroupe une
cinquantaine d'organismes du quartier, a travaillé au dialogue avec le ministère des Transports
et à informer, sensibiliser et consulter les résidants du quartier face à ce projet de modernisation.

380 Ce projet du ministère des Transports suscite de nombreuses appréhensions chez les
résidants. La construction de cette autoroute en milieu urbain engendrera de nombreux
bouleversements. Notre demande s'appuie principalement sur les considérations suivantes.

385 Il nous semble évident que l'objectif poursuivi par le MTQ, à savoir l'augmentation de la
fluidité sur cette voie, amènera plus de véhicules. La logique est fort simple: s'il y a plus de
véhicules, il y aura plus de gaz à effet de serre. De plus, l'impact sur la circulation locale dans
le quartier ne nous a pas été clairement démontré.

390 L'autre grande préoccupation des résidentes et résidants du quartier concerne le bruit.
Les parois des tranchées seront-elles à la hauteur pour étouffer le vacarme causé par les
véhicules?

395 Au niveau du transport des marchandises, il faut aussi rappeler que le projet du MTQ
permet et accentuera le transport de matières dangereuses. Est-il souhaitable de faire circuler
ces cargaisons en plein secteur résidentiel?

400 Dans le Centre-Sud, le ministère des Transports prévoit aménager des dalles de béton
pour recouvrir l'autoroute en tranchée. Comment ces dalles pourront à la fois combler les
besoins en espaces verts sécuritaires du quartier, favoriser réellement l'accès au fleuve et
mettre en valeur le patrimoine de la rue Notre-Dame? Des études sur l'achalandage et
l'utilisation de ces espaces n'ont pas été menées auprès de la population riveraine de ces
nouveaux espaces publics. Un nouveau partenariat avec le Port de Montréal et le Canadien
Pacifique concernant l'accès au fleuve ne devrait-il pas faire partie du projet?

405 Ensuite, l'usure des structures de l'autoroute à long terme représente des coûts
importants; qu'on pense seulement aux travaux de rénovation des autoroutes Décarie et
Métropolitaine. La détérioration éventuelle de cette autoroute pourrait avoir des conséquences
néfastes sur l'efficacité des mesures antibruit et sur l'environnement général du quartier.

410 Le développement durable, principe qui vise à développer et agir de façon à ne pas
nuire aux besoins des générations futures, est-il pris en compte dans ce projet?

415 Pour toutes ces raisons et quelques autres, nous avons demandé les présentes
audiences.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, monsieur Hallé.

Le CRE-Montréal et son représentant, monsieur Robert Perreault. Bonsoir!

M. ROBERT PERREAULT :

Bonsoir, madame la présidente! Merci de nous entendre. Le Conseil régional de l'environnement de Montréal représente tout près de 70 organismes intéressés aux questions environnementales sur l'île de Montréal.

Les principales raisons pour lesquelles nous avons souhaité ces audiences, et ce que nous souhaiterons que les audiences permettent d'éclairer, c'est le fait que ce projet, à notre avis, est un projet de complétion de l'autoroute Ville-Marie vers l'est, qu'il s'inscrit dans un plan d'ensemble. Et nous pensons que les études d'impact ne peuvent être faites en l'analyse de ce seul projet, mais doivent tenir compte de ses interrelations avec les projets annoncés de complétion de l'autoroute 25, d'un pont vers Laval et même les travaux de la Commission Nicolet. Il s'agit d'un réseau en interrelation, chaque projet les uns avec les autres.

Au total, nous considérons, nous pensons que l'augmentation de l'offre de capacité automobile qui en découlera est sous-estimée en termes de débit par le Ministère. Et donc, toutes les conséquences en matière de bruit, de pollution et d'environnement sont également sous-estimées.

Bien sûr, nous reconnaissons que le statu quo sur Notre-Dame est inacceptable, que le quartier a largement souffert de ce statu quo au cours des dernières années et qu'une initiative majeure est nécessaire.

Nous espérons que les audiences permettront d'avoir des éclaircissements sur les impacts, sans minimiser l'importance des impacts sur les quartiers traversés mais également sur les impacts à l'égard de l'ajout d'automobiles sur le centre-ville de Montréal, sur les besoins en matière de stationnement et particulièrement sur l'équilibre entre la place de l'automobile dans la région de Montréal et la place du transport en commun.

Nous considérons en effet que le plan sectoriel en transport devrait en quelque sorte être subrogé au cadre d'aménagement de la région de Montréal. Or, ce cadre d'aménagement X nous aurons l'occasion d'y revenir X mais quand on se réfère à l'énoncé 6 de ce cadre d'aménagement qui propose, en ce qui concerne le transport des personnes, une utilisation accrue du transport en commun ainsi que des modes non motorisés et une réduction de l'utilisation de l'automobile, on sait que le gouvernement du Québec souscrit aux accords de Kyoto, on se demande comment dans le Plan de transport, dans ce projet et dans ses interrelations avec le Plan de transport, comment le ministère des Transports se fixe des objectifs de réduction du nombre absolu de voitures dans la région de Montréal et comment le

projet va permettre de l'atteindre. On a plutôt l'impression, à ce moment-ci, très honnêtement du contraire.

Et nous sommes convaincus, quant à nous X et c'est ce que nous aimerions pouvoir établir et discuter X que tous les choix ne sont plus possibles, tous les choix ne seront pas compatibles et que notre société est peut-être arrivée, en ces matières, à l'heure des choix véritables.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, monsieur Perreault.

Le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve et son représentant, monsieur Jean-Jacques Bohémier.

Avant que vous n'interveniez, je n'ai pas fait cette mention tantôt dans mon discours mais j'aimerais la faire. J'apprécierais que tous ceux qui ont avec eux leur portable ou leur téléphone cellulaire, pour qu'on se comprenne bien, le mettent soit en mode vibration ou le ferment, parce que je n'aime pas beaucoup que nous soyons dérangés par la sonnerie du téléphone.

Et par ailleurs, je le mentionne mais, en tout cas, personne ne le fait présentement, bien sûr qu'il est interdit de fumer dans la salle pendant l'audience.

Alors, monsieur Bohémier.

M. JEAN-JACQUES BOHÉMIER :

Bonsoir, madame la présidente. Bonsoir, messieurs les commissaires. Alors, ma présentation de ce soir sera très brève, alors qu'elle est pourtant l'aboutissement d'une très longue démarche.

Le Collectif en aménagement a été créé en 1983, ça fait déjà très longtemps, et il a été créé autour des enjeux relatifs à l'aménagement de la rue Notre-Dame à l'autoroute Ville-Marie dont on parlait à l'époque. Le Collectif en aménagement a récolté dans la communauté le premier consensus qui était à l'effet, qui vient des audiences du BAPE relativement au nouveau projet du Ministère. Ce projet a une dimension considérable, une dimension métropolitaine et il faut qu'il fasse l'objet d'un débat large sur l'ensemble des questions qu'il aborde, principalement les questions environnementales, mais aussi les conséquences sociales et économiques qu'il comporte.

C'est dans cet ordre-là que sont nos préoccupations. Nous avons eu l'occasion de nous préparer à ces audiences-là en tenant localement, nous aussi, des audiences sur le même

505 sujet. La position qui a été développée au sein du quartier en est une qui est égoïste mais courageuse et je vous en ferai part au dépôt de nos mémoires. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

510 Merci.

Madame Patricia Clermont et monsieur François Gagnon. Bonsoir, monsieur!

M. FRANÇOIS GAGNON :

515 Bonsoir, madame la présidente! Nous avons déposé, Patricia Clermont et moi, une requête parce que les prévisions qui sont faites dans l'étude d'impact du Ministère nous apparaissent fortement sous-estimées.

520 Je voudrais simplement rappeler qu'on a une histoire pour sous-estimer les débits de circulation dans tous les projets d'infrastructures routières. Qu'on se rappelle l'autoroute Métropolitaine ou l'autoroute Décarie, on avait prévu à l'époque des débits de circulation qui étaient beaucoup moindres que ceux qui sont effectifs et qui existent maintenant. Dans le cas de l'autoroute Décarie, on avait prévu 90 000 véhicules à l'époque, alors qu'il en circule aujourd'hui entre 150 et 160 000.

525 On est d'accord avec l'idée qu'il faille faire quelque chose dans le cas de la présente rue Notre-Dame ou autoroute Ville-Marie. Nos questions ne tournent donc pas alentour de la pertinence d'une initiative dans ce sens-là, mais nous voulons un projet qui soit inspiré de ce qui se fait de mieux ailleurs, ce qui ne semble pas être le cas maintenant, et nous voulons un projet
530 qui ne stimule pas l'achalandage automobile sur l'île de Montréal. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

535 Merci, monsieur Gagnon.

La Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve et ses représentants, monsieur Normand Robert et monsieur Daniel Vanier. Bonsoir, messieurs!

M. NORMAND ROBERT :

Bonsoir, madame. Bonsoir, messieurs. Alors, nous, si nous avons fait une demande, c'est essentiellement pour donner la chance aux citoyens de Hochelaga-Maisonneuve de pouvoir en jaser.

Dans les faits, lors du début, le redébut des travaux, en fait, en 98-99, on nous avait promis quelques consultations, la présentation de maquette et tout ça. Et finalement, il a fallu procéder à une demande d'audience pour tenter de réussir à avoir un peu plus d'information que nous n'en avons jusqu'à ce jour. Alors, nous avons été victimes dans le quartier de beaucoup de désinformation et d'information, je dirais, mal préparées.

Alors, à cette fin-là, nous avons fait une demande pour plusieurs raisons. D'abord, nous souhaitons une solution qui assure une relance économique du quartier Hochelaga-Maisonneuve. À cette fin-là, nous considérons que la relance doit favoriser la concentration résidentielle, de façon à diminuer le trafic de transit et en même temps assurer au sud du quartier une relance de la rue Sainte-Catherine.

La Table d'aménagement du quartier croit aussi que le MTQ n'a pas évalué convenablement le volume de circulation sur la rue Notre-Dame suite à l'aménagement définitif de cette voie au même titre qu'elle a ainsi fait ce même travail, ces mêmes calculs pour l'ensemble des aménagements qu'elle a imposés à la rue Notre-Dame au cours des trente dernières années.

La Table d'aménagement du quartier soutient aussi qu'il existe des solutions de rechange en termes de transport pour l'est de Montréal et pour l'extrémité est de la grande région métropolitaine ainsi que pour la rive-sud. Le MTQ, à date, ne s'est pas donné la peine, selon nous, d'évaluer les scénarios valables.

Nous avons des craintes pour la santé de la population de notre quartier. L'augmentation de volume de circulation de la rue Notre-Dame aura évidemment comme incidence d'accroître la pollution de l'air dans le quartier. Et à cette fin-là, le quartier est déjà passablement bien pourvu en maladies respiratoires et cardiaques, étant un des quartiers les plus touchés à Montréal, sinon au Québec.

Il y aura aussi également une augmentation de bruit dans nos quartiers malgré les mesures promises par le promoteur dans l'étude d'impact. Le bruit a un impact direct sur la santé et en particulier sur le stress ainsi que sur les troubles de sommeil. Nous pouvons facilement remarquer l'importance de ces impacts-là principalement chez les jeunes dans la partie sud du quartier.

Durant les travaux de construction qui s'étaleront sur plusieurs années, bien sûr, il y aura des embouteillages sur la rue Notre-Dame et ces derniers risquent de déborder sur les rues résidentielles. De toute façon, ça se fait déjà pas mal. La sécurité des résidents et des

585 résidentes, en particulier celle des personnes âgées et des enfants, sera touchée. On le voit déjà, nos rues Saint-Catherine, Adam, Ontario, Hochelaga servent déjà de piste de course à tous les matins et à tous les soirs.

590 Les poussières dégagées par de nombreux travaux d'excavation risquent d'être contaminées par des substances toxiques. Les terrains sur lesquels on va intervenir évidemment sont en partie des terrains qui ont déjà servis à plusieurs types d'industries. Donc, évidemment, la santé des citoyens du quartier risque d'être menacée par ces poussières qui vont être soulevées.

595 Finalement, la TAQHM émet de sérieux doutes sur l'estimation des coûts de cette nouvelle autoroute. Le ministère des Transports a tendance à sous-évaluer les coûts de ses projets, si on se fie à leur expertise au cours des dernières années sur les différents projets.

600 Nous avons souhaité que les présentes audiences du BAPE se tiennent après les Fêtes, en espérant que le ministère des Transports puisse organiser avant les audiences du BAPE les périodes d'information qu'il aurait souhaitées. Nous l'avons souligné.

605 Une chose aussi qui est importante à dire, c'est que le quartier Hochelaga-Maisonneuve est le quartier où il y a la plus forte concentration de personnes analphabètes au Canada, chose reconnue depuis 1990. Alors, il nous apparaît important que le ministère des Transports puisse préparer une maquette. En fait, il aurait été préférable et souhaitable que cette maquette-là ait été préparée pour toute la période d'information que, normalement, le Ministère aurait dû s'imposer depuis 98-99.

610 Alors, cette maquette-là, il devrait y en avoir une d'installée dans un milieu neutre, éviter que ce soit dans un milieu partenaire, de façon à ce que l'ensemble des citoyens puisse aller voir comment est le projet, puis qu'ils puissent intervenir et demander des informations conséquentes. Pour une personne analphabète, la documentation qui est disponible actuellement, quoiqu'elle est peut être très belle, mais absolument inaccessible. Merci.

615 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, messieurs.

620 Le Centre de soins prolongés Grace Dart et ses représentants, madame Caroline Barbir et monsieur Jacques Bélanger. Bonsoir!

Mme CAROLINE BARBIR :

Bonsoir, madame la présidente, messieurs les commissaires! Je suis la directrice générale du Centre de soins prolongés Grace Dart. Nous avons une préoccupation considérable pour les 280 personnes âgées vulnérables de notre centre qui vont être affectées par le projet de modernisation. Et je demanderais à monsieur Bélanger de vous faire part de nos préoccupations.

M. JACQUES BÉLANGER :

Bonsoir, madame la présidente!

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir!

M. JACQUES BÉLANGER :

Comme vous le savez, le Centre de soins prolongés Grace Dart est situé très près ou exactement sur le tracé du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, selon l'alternative qui serait retenue par le Conseil des ministres suite aux travaux de la Commission et si le gouvernement va de l'avant avec le projet.

Dans ce contexte, le Centre de soins prolongés est très préoccupé par le projet présenté. Soucieux de la santé et de la qualité de vie de nos résidants, et compte tenu de notre rôle dans la communauté environnante, vous comprendrez qu'il est de notre devoir d'intervenir dans ce dossier qui est capital pour le développement économique et urbain du quartier Hochelaga-Maisonneuve.

Tout d'abord, comme résidants et utilisateurs des services du quartier, nous ne pouvons que saluer la volonté du promoteur, le ministère des Transports, de réaliser un projet attendu depuis de nombreuses années. En effet, tant du point de vue économique que social, il est essentiel de revaloriser les quartiers dans l'est de l'île de Montréal, de revitaliser l'activité économique et d'améliorer la qualité de vie par l'aménagement d'espaces verts et le développement de lieux récréo-touristiques.

Par ailleurs, les études d'impact sur l'environnement préparées par le ministère des Transports et déposées au ministre de l'Environnement mettent en lumière les effets majeurs sur la clientèle du centre en fonction des tracés possibles et envisagés pour le projet de modernisation. Il est donc de la responsabilité du Centre de soins prolongés Grace Dart d'intervenir dans le dossier, considérant notre vécu dans le quartier et le respect de la santé et de la qualité de vie que nous devons à nos résidants.

En présentant un mémoire, le Centre de soins prolongés Grace Dart veut apporter sa contribution pour que ce projet réponde le plus adéquatement possible aux aspirations de la communauté et que les impératifs de sécurité, de santé et de qualité de vie d'une clientèle vulnérable en soins prolongés demeure au premier plan des préoccupations des intervenants dans ce projet. Nous avons donc l'intention de présenter notre position et nos recommandations à cet égard.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

Le Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve et son représentant, monsieur Pierre Brisset. Bonsoir!

M. PIERRE BRISSET :

Bonsoir, madame la présidente, messieurs les commissaires. Je vous remercie de bien vouloir m'écouter. Je vais vous citer les raisons qui nous ont motivés.

D'abord, pour décrire le Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve, c'est un groupe de professionnels, des architectes, des urbanistes, des recherchistes en économie, etc., qu'on s'est regroupé pour essayer de voir s'il y avait d'autres façons de voir la problématique des déplacements urbains dans une ville comme la grande région de Montréal.

Alors, je vais vous citer les raisons qui ont motivé notre demande. Depuis l'annonce officielle du projet, le MTQ semble avoir refusé d'identifier correctement le projet par son propre nom, et ce, pour des raisons politiques, soit *autoroute*. Pourtant, ceci a des répercussions importantes dans le cadre des engagements pris envers plusieurs comités mondiaux, tels les accords de Kyoto, pour les contrôles des émissions de gaz à effet de serre, au niveau politique, envers les transports en commun.

Je vais citer un extrait d'un compte rendu du 21e congrès mondial de la route tenu à Kuala Lumpur, en 99, où madame Eloyan, vice-présidente du Comité exécutif, représentante de la Ville de Montréal, selon elle, il était clair que:

La construction de nouvelles autoroutes ne règle en rien le problème. Au contraire, il est impératif d'investir dans le transport en commun. C'est là une des solutions à envisager.

Alors, c'est surtout la question transport en commun qu'on voudrait voir plus adressée. D'autre part, dans le projet autoroutier, nous doutons que ce projet puisse assurer, à cause de toutes les complications d'intégration dans le milieu urbain, tous les attributs préconisés au niveau de fluidité, sécurité, mesures d'atténuation, etc.

Par exemple, l'autoroute, est-elle sécuritaire considérant le nombre de bretelles accessibles, comparé à Métropolitain où on compare dix bretelles contre huit sur une tranchée équivalente? Les voies ont été réduites de 3.7 à 3.5 mètres, qui collent les voitures plus ensemble. Et il y a aussi un autre facteur de sécurité qui est très important, il y a beaucoup de conflits en tunnel. En tout cas, je ne veux pas élaborer trop là-dessus.

Deuxième point, c'est que les estimations des coûts n'ont jamais fait l'objet d'une vérification. Et on aimerait demander à la commission de peut-être commander une enquête indépendante pour valider les coûts. Parce que pour engager un vrai débat de société, il nous semble que les vraies évaluations font partie des enjeux.

Par exemple, on cite de reconstruire Métropolitain sur 9 kilomètres coûte 750 M\$ X ça, c'est juste une réparation, réfection X tandis que construire une nouvelle autoroute flambant neuve dans une emprise qui est peu connue, telles que des fondations très difficiles, on parle de 250 M\$, le tiers. C'est un peu comme acheter une maison, ça coûte 250 M\$; puis une maison équivalente dans laquelle vous vivez, pour la réparer, ça coûte 750 M\$. Il y a un peu une lacune et c'est pour ça qu'on voudrait une validation là-dessus.

L'achalandage a déjà été parlé. Alors, je ne vais pas élaborer là-dessus. Nous aussi, on demande la question sur l'achalandage.

Et maintenant, aux expériences des autres villes Occident, tel que j'avais précité avant, nous croyons vraiment qu'il y a d'autres alternatives beaucoup plus efficaces pour diminuer l'achalandage sur une artère donnée plutôt que recourir à la solution autoroutière. Et ces analyses aux propositions comme variantes manquent dans le présent rapport d'évaluation.

C'est-à-dire, où sont les études alternatives pour le réseau de transport collectif, tels que les systèmes légers sur rail; les transports de produits pétroliers par oléoduc en dessous du fleuve au lieu de passer par le pont Jacques-Cartier; partage d'emprises sur les autoroutes urbaines avec d'autres modes de transport; utilisation des emprises ferroviaires davantage pour le transport et, enfin, pour la question du port et le transport dans le port, la circulation interne pour éviter le débordement sur la rue Notre-Dame ainsi qu'un raccord direct à l'autoroute 25.

En somme, c'est un peu les considérations pour lesquelles nous avons fait la demande. Je vous remercie beaucoup, madame.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, monsieur Brisset.

Madame Renée Martin. Elle ne serait pas là.

Transport 2000 Québec et son représentant, monsieur Luc Côté. Bonsoir, monsieur Côté!

M. LUC CÔTÉ :

Bonsoir, madame la présidente. Bonsoir, messieurs les commissaires. Alors, Transport 2000 est un organisme sans but lucratif et non gouvernemental qui fait la promotion et la défense des intérêts des usagers dans le transport en commun et ce, depuis 1977.

Alors, nous avons demandé donc des audiences puisque, au-delà des avantages que comporte tout nouveau système de transport des personnes, il y a des inconvénients. Et dans ce cas-ci, il y a plusieurs aspects qui nous apparaissent plus controversés.

Alors, notre mandat, au cours des audiences, va consister principalement à étudier les questions de transport en commun proposé et aussi, donc, de représenter quelque part les 3 000 usagers quotidiens, en fait, les 3 000 usagers par pointe qui sont transportés en transport en commun sur l'axe de la rue Notre-Dame. Donc, nous voulons en savoir davantage sur les effets positifs et négatifs d'une nouvelle infrastructure autoroutière sur le transport en commun.

Voilà, c'est tout, merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, monsieur Côté.

Alors, ceci était la dernière présentation des requêtes. Je vous rappelle qu'il y en avait trente-deux. Vous en avez entendu dix, les vingt-deux autres seront maintenant rendues publiques, vous pouvez les voir à l'arrière de la salle.

Et nous passons maintenant à la présentation du projet par le ministère des Transports et son représentant, monsieur Paul-André Fournier. Bonsoir, monsieur Fournier!

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Bonsoir, madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Vous pouvez nous présenter les gens qui vous accompagnent?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Oui, avec plaisir.

LA PRÉSIDENTE :

Et après, vous pourrez nous présenter votre projet. Je crois que vous avez une présentation déjà de --

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Oui. Alors, le chargé de projet au ministère des Transports est Jean-Michel Boisvert, qui est assis à ma gauche.

Les personnes qui sont le plus susceptibles d'être appelées en support de la présentation ou pour la réponse aux questions sont: Daniel Robert, Line Gamache du ministère des Transports; Jean Hardy et Suzanne Saint-Onge de Dessau; Jean-Luc Allard de SNC-Lavalin; Pierre Tremblay du ministère des Transports, Michel Frappier et Claude Paquet du ministère des Transports et Christine Caron, également du ministère des Transports.

En cas de besoin, j'ai un certain nombre d'autres experts qui pourraient être appelés sur des questions vraiment pointues, dont je vous fais grâce.

LA PRÉSIDENTE :

Et vous serez la personne qui dirigerez tout le trafic de votre côté.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Je serai le porte-parole, oui.

LA PRÉSIDENTE :

Parfait. Alors, si vous êtes prêt pour votre présentation, nous sommes prêts à vous écouter.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Bonsoir, madame la présidente. Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame par le ministère des Transports est, en fait, un projet en trois segments. Comme on peut le voir sur la carte ici, c'est, d'abord dans le petit encadré en haut, il s'agit de bien localiser de projet, c'est un projet localisé au centre de la région métropolitaine de Montréal. Donc, on voit ici dans le petit encadré, carrément au centre de l'île, au coeur de la métropole.

Il s'agit donc d'un projet en trois segments. Le premier segment est identifié ici. Il s'agit évidemment de la rue Notre-Dame sur un tracé de 6 kilomètres, donc en bordure du port de Montréal. Il s'agit également d'un deuxième segment de 3,6 kilomètres, c'est-à-dire l'élargissement et le prolongement de l'avenue Souigny, donc un peu plus ici à l'est. Il s'agit également comme troisième partie du projet X et on voit le segment en vert X il s'agit de prolonger le boulevard de l'Assomption qui se termine actuellement à la rue Hochelaga, de le

prolonger jusqu'à la rue Notre-Dame en remplacement de la rue Dickson et qui serait transformé en cul-de-sac, ici, dans cette section-là.

Le contexte, c'est-à-dire la justification du projet. Il s'agit d'un ensemble de problèmes qui ont été identifiés par le ministère des Transports ou portés à l'attention du ministère des Transports par divers intervenants du milieu. Ces problèmes-là peuvent s'énumérer en six points: des problèmes de circulation routière évidemment, tant en termes de fluidité qu'en termes de sécurité routière; des problèmes de transport en commun; des problèmes de déplacement piétonnier et cycliste; des problèmes associés à la qualité de vie; des problèmes associés à la qualité du milieu; des problèmes environnementaux; et des problèmes de sécurité publique.

Sécurité publique, on peut penser évidemment service policier, ambulancier, pompier, mais également sécurité publique en transport des matières dangereuses ou en situation exceptionnelle, pensons au verglas.

Toujours au niveau de la mise en contexte pour bien connaître le milieu dans lequel l'intervention est prévue, on voit ici, en rouge, le trait pointillé, il s'agit de la rue Notre-Dame, donc le tronçon de 6 kilomètres. Il s'agit d'une population résidente de 95 000 personnes; il s'agit de données fournies par la Ville de Montréal. Donc, il s'agit d'un bassin de population de 95 000 personnes en bordure immédiate ou desservies immédiatement par la rue Notre-Dame. Il s'agit donc d'un bassin très important.

Il s'agit également, au niveau économique, d'un bassin très important. Tout ce secteur-là situé en bordure de la rue Notre-Dame, donc entre la rue Sherbrooke et la rue Notre-Dame, c'est un bassin de 10 000 emplois industriels et institutionnels. Ça exclut les emplois associés au commerce, par exemple. Et ça exclut également tous les emplois associés aux activités portuaires. Il s'agit donc d'un bassin de 35 000 à 40 000 emplois, au total.

En ce qui a trait à la problématique, quelques images pour l'illustrer. Ici, on voit une problématique de congestion. Il s'agit d'une file d'attente qui débute à peu près à l'intersection Pie-IX et qui se rend jusqu'à l'intersection Frontenac, c'est-à-dire de plusieurs kilomètres de long le matin.

On a ici une problématique camionnage. Sur la rue Notre-Dame, on observe entre 10 000 et 14 000 camions par jour, donc sur la portion résidentielle entre la rue Viau et le pont Jacques-Cartier à peu près.

Une autre problématique sur la rue Notre-Dame, c'est qu'il n'existe aucune mesure pour favoriser l'usage de l'autobus, malgré la présence de circuits locaux qui font leur changement de parcours, mais également la présence de l'autobus express 410 et 430, qui dessert l'est de l'île de Montréal et qui emprunte quotidiennement, pointe a.m., pointe le matin, et en période de pointe le soir en fin de journée, la rue Notre-Dame.

885 Et également le long de la rue Notre-Dame, fait également important, l'absence de
trottoirs et des pistes cyclables étroites. On remarquera donc ici du côté droit de l'image une
piste cyclable et l'absence de trottoir pour les piétons. On observera également la file d'attente
de véhicules qui attendent sur la rue Notre-Dame pour faire un virage à droite vers la rue
Dickson.

890 Des problèmes de sécurité. Ici, nous sommes sur la rue Notre-Dame au coin de la rue
Orléans, donc face à l'usine Sucres Lantic, tout près de l'intersection Pie-IX, tout près de la
caserne Létourneau du parc Champêtre, quotidiennement des camions de Sucres Lantic sont
obligés d'effectuer des virages en *U+ en sortant de l'usine pour reprendre la rue Notre-Dame,
895 ce qui a pour effet de fermer totalement la rue Notre-Dame à la circulation sur ses quatre voies.

Des problèmes de sécurité. La piste cyclable traverse de très nombreuses intersections
fortement achalandées, notamment achalandées par des camions.

900 Évidemment, comme il a été mentionné à plusieurs reprises lors des consultations, des
problèmes de bruit et de poussière. Ici, il y a un problème sur la rue Dickson, à l'extrémité de la
rue Souigny. En fait, on est ici au sud, à l'intersection Souigny et ici, à gauche, à l'intersection
Hochelaga.

905 En résumé, pour faire un bilan de la problématique, nous avons donc à l'extrémité
gauche, ici encadré en vert, un quartier résidentiel le long de la rue Dickson. Il s'agit du quartier
Mercier-Ouest. Nous retrouvons, madame la présidente, du côté droit, le quartier Hochelaga-
Maisonnette et, à l'extrémité vraiment à droite, le quartier Centre-Sud. Et entre les deux, tout
le secteur industriel l'Assomption et Dickson. On a ici, en fait, le boulevard de l'Assomption qui
910 se termine à la rue Hochelaga. Donc, il s'agit d'un grand secteur industriel qui regroupe environ
6 300 emplois.

On a, ici, la rue Notre-Dame qui dessert tout cet ensemble-là. Donc, sur la rue Notre-
Dame, près de la rue Viau, on observe actuellement 43 000 véhicules par jour et 10 000
915 camions par jour. Et à l'extrémité ouest près de la rue Frontenac, la rue Notre-Dame accueille
73 000 autos et 14 000 camions par jour. Donc, l'effet de barrière que constitue la rue Notre-
Dame entre le côté sud et le côté nord, donc entre le quartier et, par exemple, le parc
Champêtre et le parc Bellerive.

920 En résumé, le matin, rapidement, la rue Notre-Dame en direction du centre-ville qui
dessert l'ensemble des quartiers et l'est de l'île de Montréal; en période de congestion, des
débordements de circulation sur la rue Sainte-Catherine et l'ensemble des rues résidentielles de
Hochelaga-Maisonnette; de même, le soir, lorsque la rue Notre-Dame est congestionnée ou
qu'on y observe un accident ou des mouvements de virage en *U+ de camions, donc
925 congestion accrue, des débordements dans l'ensemble des rues résidentielles du quartier.

Cette problématique-là et les différentes avenues de solutions possibles à la
problématique de la rue Notre-Dame ont été présentées aux citoyens de diverses façons et à

divers moments. D'une part, une vaste enquête a eu lieu dans le quartier et qui a donné lieu à
 930 diverses formes de sondage: questionnaires le long de la piste cyclable, entrevues
 téléphoniques et X excusez-moi l'expression anglaise X des *focus group* également.

Le Ministère a également mis sur pied, par la suite, des journées portes-ouvertes. Il
 s'agit, en fait, de trois journées après-midi et soir, suivies de trois soirées dans chacun des
 935 quartiers, Centre-Sud, Hochelaga-Maisonneuve et Mercier, et qui ont donné lieu -- en fait, ici,
 il est inscrit plus de 50 000 mais, en fait, 54 000 invitations déposées dans des boîtes aux
 lettres résidentielles. Et finalement, un ensemble de rencontres avec des partenaires, groupes
 communautaires, associations diverses, et partenaires techniques.

Afin d'en arriver à une conclusion, c'est que tout le territoire qui est en cause est un
 940 environnement complexe et que le statu quo actuel le long de la rue Notre-Dame est
 inacceptable, ce qui semble relativement faire l'unanimité.

En ce qui a trait à la solution proposée, toute solution à la problématique de la rue Notre-
 945 Dame doit être une solution d'ensemble. Donc, une solution d'ensemble, il ne s'agit pas de
 solution sectorielle par autant de partenaires distincts, mais une prise en charge globale de la
 problématique et de ses différents aspects, et surtout, ça doit viser une mise en valeur globale
 du corridor routier et de ses abords.

Ce qui mène à certaines actions relativement précises: d'abord, le confinement de la
 950 circulation actuelle qui déborde dans l'ensemble des quartiers, donc l'ensemble des
 mouvements est-ouest sur la rue Notre-Dame, et l'encaissement de la rue Notre-Dame pour des
 raisons environnementales, et une gestion des débordements pour ne plus observer ce type de
 débordement dans les rues résidentielles; autre action, la valorisation du transport en commun,
 955 c'est-à-dire son usage; troisième action, la mise en place également d'aménagements récréo-
 touristiques et patrimoniaux le long de la rue Notre-Dame et de l'avenue Souigny afin de
 revaloriser et de mettre en valeur le potentiel des quartiers traversés; et finalement, la mise en
 place de panoramas sur Montréal et de panoramas vers le fleuve et des équipements portuaires.

Panoramas sur Montréal est particulièrement important, tout comme les panoramas vers
 960 le fleuve et les installations portuaires pour la raison suivante. On observe déjà depuis
 l'autoroute 40, dans l'ouest, des vues relativement intéressantes vers le Mont-Royal,
 l'Université de Montréal et l'Oratoire Saint-Joseph, donc des éléments signaux importants qui
 indiquent la présence de la métropole déjà à une certaine distance. De la même manière,
 965 depuis le pont Champlain, le Skyline du centre-ville de Montréal éclairé, le Mont-Royal, le
 Casino de Montréal et l'île Saint-Hélène depuis le pont Jacques-Cartier. Et sur cet aspect-là,
 l'est de Montréal comme point focal, comme élément signal, n'était doté que des raffineries.

Donc, en résumé, de façon plus précise, il s'agit en premier lieu de percer le boulevard
 970 de l'Assomption. Il s'agit d'un boulevard industriel aux environs donc de la rue Sherbrooke
 jusqu'à la rue Notre-Dame, ce qui n'est pas le cas des deux rues parallèles que sont Dickson,
 Viau et Saint-Clément. Il s'agit donc d'ouvrir le boulevard de l'Assomption, qui comporte six

voies de circulation dans la section au sud de l'avenue Souigny et quatre voies de circulation vers la rue Hochelaga, en remplacement des six voies de la rue Dickson et en remplacement des six voies totales que représentent Viau et Saint-Clément, qui sont à sens unique, afin d'interdire le camionnage de transit et la circulation de transit sur ces trois rues-là que sont Viau, Saint-Clément et Dickson, afin de leur redonner leur caractère local et résidentiel.

Le projet comprend également la mise en dépression de la rue Notre-Dame dans la portion résidentielle et son raccordement à l'avenue Souigny. Donc, toujours la fermeture à la circulation de transit et au camionnage de transit sur la rue Viau et Saint-Clément, mais également le débranchement de la rue Bourbonnière aux voies principales de la rue Notre-Dame, de même de la rue Davidson et de même de la rue Frontenac qui sont autant de rues résidentielles.

Il s'agit également de réduire l'attrait de la rue Hochelaga. À ce titre-là, le Ministère, dans un protocole d'entente à venir, interpellera la Ville de Montréal, et cela en vue de réduire la circulation de façon durable à l'intérieur des rues résidentielles du quartier Hochelaga-Maisonneuve et Mercier-Ouest.

Le projet comprend la mise en place également d'un réseau continu de voies réservées pour le transport en commun relié au projet de Viabus de l'Agence métropolitaine de transport et le Ministère est relativement fier d'y intégrer les premières voies réservées en site propre à Montréal. Des voies en site propre, il s'agit de voies qui sont réservées en tout temps aux autobus et qui ne peuvent être utilisées en aucune manière par des véhicules automobiles, sauf des véhicules autorisés évidemment et des véhicules d'urgence.

Et le projet comprend également la mise en place d'un réseau piétonnier et cyclable complet, qui traverse les quartiers et qui sont raccordés à un ensemble d'accès sécuritaires au sud de la rue Notre-Dame et à des belvédères, essentiellement un belvédère par quartier: un belvédère pour le quartier Maisonneuve, un belvédère pour le quartier Hochelaga et un belvédère pour le quartier Centre-Sud.

Le Ministère dispose de trois petits vidéos qui illustrent la proposition. Ces trois vidéos-là, madame la présidente, je crois était entendu qu'ils pourraient être présentés à la pause sur une télé à l'extérieur de la salle. Donc, je vais passer par-dessus pour vous présenter les débits routiers qui sont anticipés, donc une augmentation des débits évidemment sur la rue Notre-Dame et une réduction sur d'autres rues.

Donc, en orangé, il s'agit des débits routiers totaux autos et camions, actuels; et en vert, les débits routiers qui sont anticipés au même moment si le projet était réalisé. Dans l'étude d'impact sont illustrés les débits routiers également anticipés à long terme. Par exemple, ce qu'on observe, c'est une augmentation des débits de circulation sur la rue Dickson, mais également une réduction simultanée sur la rue Dickson elle-même qui devient une rue purement locale.

D'où origine l'ensemble de ces usagers-là? Si on considère, donc, l'origine des usagers de la rue Notre-Dame, qui se retrouvera sur le tronçon de la rue Notre-Dame proposé? 65 % de tous les usagers de la rue Notre-Dame pendant la période du matin, de pointe du matin, trois heures, donc de 6 h 30 à 9 h 30, sont des usagers qui originent de l'île de Montréal. Donc, plus la couleur est orangé foncé, plus il y a d'usagers qui originent de ce secteur-là. Donc, ce qu'on a pu observer, c'est que la majorité des usagers proviennent du secteur Centre-Sud, Hochelaga-Maisonneuve, Mercier, donc les quartiers essentiellement traversés.

Donc, en ce qui a trait aux impacts du projet, il faut distinguer évidemment les impacts de la présence du projet, des impacts des travaux de construction.

Un certain nombre d'impacts positifs appréhendés et associés à la présence du projet: une amélioration évidemment de la gestion de la circulation, que l'on pense tout simplement à la gestion des débordements dans le réseau de rues locales; une amélioration de la sécurité publique; une réduction des niveaux sonores; une amélioration sur le plan de la santé humaine, qui découle évidemment directement des réductions des niveaux sonores; une amélioration de la sécurité routière, donc du nombre d'accidents et de blessés potentiels; une amélioration générale du cadre urbain; l'amélioration des équipements récréatifs et touristiques; une mise en valeur sur le plan patrimonial historique et en ce qui a trait à l'identité collective; et une amélioration en ce qui a trait au paysage.

Certains aspects font l'objet d'absence d'impact. La qualité de l'air le long de la rue Notre-Dame et la qualité de l'air à l'échelle régionale ne font l'objet d'aucune variation. Donc, il n'y a pas d'impact négatif associé à la qualité de l'air.

Les impacts négatifs, une problématique qui touche environ une quarantaine de logements sur la rue Iberville, qui fait déjà l'objet d'une évaluation afin de trouver une solution.

Et les aspects poussière. Le Ministère a mis en place, conjointement avec la Communauté urbaine de Montréal, une station d'échantillonnage de la qualité de l'air le long de la rue Notre-Dame, c'est-à-dire à peu près au square Dézéry. Compte tenu de l'absence de station d'échantillonnage actuellement, il a fallu installer une station, les données sont en cours d'analyse.

Les impacts positifs associés également au chantier. Le chantier va permettre de décontaminer un ensemble de terrains autrefois industriels. Évidemment, un tel chantier a un impact évident, c'est-à-dire un certain nombre d'emplois. Le projet créera 830 emplois temps plein par année pendant toute la durée du chantier.

La qualité de l'air local et la santé humaine ne font pas l'objet d'impacts particuliers pendant le chantier. Cependant, la santé humaine doit faire l'objet d'un suivi avec les populations sensibles en collaboration avec les autorités en santé.

Un certain nombre d'impacts négatifs sont également associés aux travaux de construction du chantier: évidemment, une problématique de circulation locale et régionale; l'accès CN aux installations portuaires, c'est-à-dire près de la rue Viau, il existe un accès ferroviaire qui pourrait être perturbé; le couvert végétal, le paysage; des problématiques associées à la poussière et au climat sonore.

C'est pourquoi le Ministère a proposé, dans le cadre de son étude d'impact, un ensemble de mesures pendant les travaux pour assurer le maintien de la qualité de vie de la population. D'abord, en ce qui a trait à la circulation, à la sécurité publique, en ce qui a trait au climat sonore, en ce qui a trait aux vibrations, en ce qui a trait à la gestion des poussières, à l'information pendant le chantier et à la prise en compte des plaintes et des inquiétudes, tout ça, comme je le soulignais précédemment, afin de maintenir la qualité de vie de la population en bordure de la rue Notre-Dame.

Il s'agit donc d'un bilan au niveau des impacts. Le projet en soi est une opportunité d'améliorer le cadre de vie en bordure de la rue Notre-Dame et d'améliorer la gestion des déplacements dans le corridor de la rue Notre-Dame et dans les rues résidentielles parallèles. Le défi sur le plan environnemental se situe donc, par conséquent, dans l'aspect de la gestion des travaux.

Les mesures qu'a proposées le Ministère pendant les travaux pour atténuer les impacts et assurer le maintien de la qualité de vie se reflètent dans les coûts. Les coûts de réalisation bruts, si on veut, s'élèvent à 217 M\$, qui comprennent donc 40 M\$ pour la mise en valeur du quartier et de l'environnement. Ce ne sont pas des coûts donc qui sont associés au corridor routier.

Le projet comprend une enveloppe de 9 M\$ pour la gestion du bruit et de la qualité de l'air pendant le chantier. Il comprend également une enveloppe de 23 M\$ pour la gestion de la circulation pendant le chantier, afin d'éviter tout débordement de circulation sur les rues locales. Il s'agit de budgets qui pourront être révisés à la hausse si des problématiques non attendues évidemment apparaissaient. Et le Ministère prévoit de plus, malgré ces prévisions, une enveloppe de 46 M\$ pour fins d'imprévus, pour un total de 263 M\$.

Le projet est phasé. La première phase est prévue donc à l'extrémité est. L'hypothèse ici choisie évidemment, bon, ce serait le début des travaux en 2002. Donc, les travaux s'étaleraient, selon cette hypothèse-là, de 2002 à 2006. Donc, la première phase à l'extrémité est; la deuxième phase, à l'extrémité ouest; pour finalement retourner à l'est et finir au centre, donc dans Hochelaga-Maisonneuve. Ce sont les principaux travaux, ce qui signifie que des travaux tout de même partiels pourraient avoir lieu un peu partout selon la nature des travaux, mais il s'agit du pavage, des travaux majeurs.

Ce qui donne un aperçu général de l'étude d'impact, madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

1105 Alors, monsieur Boisvert, je vous remercie.

 Donc, nous venons d'entendre les requêtes et la présentation du promoteur. Ceci fait le tour de la première partie, disons, de notre soirée.

1110 Nous allons maintenant faire une pause de quinze minutes. Je vous rappelle, s'il vous plaît, avant que vous vous leviez, que le registre est ouvert à partir de maintenant et que vous devez vous y inscrire si vous voulez adresser des questions à la commission. Alors, à plus tard.

1115 (SUSPENSION DE LA SÉANCE) *****

(REPRISE DE LA SÉANCE)

LA PRÉSIDENTE :

1120

Alors, nous reprenons après cette pause. Donc, plusieurs citoyens se sont inscrits au registre. Je ne sais pas si nous pourrions voir tout le monde ce soir, mais nous essaierons le plus possible de vous donner la chance de venir poser vos deux questions.

1125

Je vous rappelle qu'il n'y a que deux questions par intervention, pas de préambule. Et vous vous adressez à madame la présidente et c'est madame la présidente qui va diriger vos questions soit au promoteur ou soit aux personnes-ressources.

1130

Alors, le premier intervenant, c'est monsieur André Vaillancourt.

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

Bonsoir, madame la présidente. Bonsoir, messieurs les commissaires.

1135

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir!

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

1140

Première des choses, on a eu un genre d'assemblée générale, de laquelle est découlée la demande d'audience publique ici. À ce genre de rencontre avec les citoyens, j'avais souhaité et j'avais exprimé le désir que si nous avons des audiences publiques, que ce que vous appelez les études d'impact ou le résumé d'étude d'impact soit mis à la disposition des citoyens parce que ce n'est pas tout le monde qui peut se rendre dans les centres de documentation. Et avoir le résumé d'étude d'impact permet d'avoir une espèce de pense-bête devant soi pour pouvoir travailler à l'aise chez soi. On ne peut pas toujours travailler dans des centres avec toute la documentation, puis ce n'est pas tout le monde qui a l'Internet.

1145

1150

Ça fait que si un résumé de ce que j'appellerais la projection d'impact était mis à la disposition des citoyens qui vont comparaître devant votre commission serait une aide précieuse. C'est ma première demande et question en même temps.

LA PRÉSIDENTE :

1155

Alors, monsieur Vaillancourt, il est sûr que la commission a fait certains choix. À chaque audience publique, il y a un certain nombre de centres de consultation qui sont ouverts et on essaie le plus possible de donner la chance à tous d'avoir accès aux documents. Il est difficile pour nous de pouvoir mettre à la disposition de tout le monde un document, un résumé.

1160

Mais permettez-moi de prendre votre demande en délibéré et de revenir plus tard parce que j'aimerais bien que la commission prenne position là-dessus. D'accord?

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

1165

Merci, madame. Aidez-nous à vous aider!

1170

Mon deuxième aspect est une question d'ordre, je dirais, on pourrait dire psychologique. Dans le projet que j'ai vu là, on nous montre qu'il y aura des espèces de, est-ce que j'appellerais ça des monts Nébo en miniature, pour nous permettre de regarder la Terre Promise de loin, des belles perspectives sur le paysage. Mais ce qui me fatigue là-dessus, c'est que les gens n'auront pas accès à un élément que je considère comme vital, on en a bien parlé, et c'est l'eau.

1175

Est-ce qu'il y a eu des pourparlers avec les chemins de fer pour les trois parcs, disons, qu'on voit sur le projet, avec une passerelle qui passerait par-dessus le chemin de fer, avec un genre, disons, de promenade au bord de l'eau, avec fleurs et peut-être guinguette ou je ne sais trop, restaurant, un lieu de désaltération pour les personnes qui se rendraient se promener sur le bord de l'eau, entrer en contact avec cet élément-là du point de vue visuel, du point de vue odorat, du point de vue même du toucher parce que l'eau fraîche, on la ressent sur soi. Il n'y a rien qui met les gens en contact avec l'eau.

1180

1185

Puis comme on a bien souligné, il y a 95 000 personnes dans Hochelaga-Maisonneuve. Ce n'est pas tout le monde qui irait se promener au bord de l'eau, mais pour combien de monde ce serait d'un effet psychologique sécurisant d'aller se promener au bord de l'eau. On nous dit: *Montez sur le monticule, vous allez la voir+, mais on est encore loin.

1190

Regardez le Mont-Royal, ce n'est pas être sur le Mont-Royal ça. Regardez l'eau de loin, ce n'est pas être en contact avec l'eau. Puis de plus en plus, il y a des philosophies qui se développent, comme celle qu'on appelle le Fen Shui, peut-être qui ont de l'air un peu échevelées, mais c'est des éléments qui aident à combattre un stress, à rentrer en contact avec soi-même, à rentrer à l'intérieur de soi-même en communion avec des éléments naturels, l'eau, l'air. Puis on ne nous met pas en contact avec ça, on nous isole encore. On va nous enlever le bruit, on va nous enlever un peu de poussière, mais les éléments qui aident à, je dirais, entrer en communion avec la nature, on nous en prive encore.

1195

LA PRÉSIDENTE :

1200

Alors, monsieur...

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

Ça fait longtemps qu'on nous a cicatrisé le quartier en le coupant beaucoup, mais on continue encore. Puis on peut le faire, c'est possible d'entrer en pourparlers avec le CN pour

1205 qu'il y ait des aménagements pour les citoyens, que ce soit des dimensions peut-être d'un tiers de kilomètre pour qu'on puisse se promener au bord de l'eau. C'est des choses qui pourraient être faites et ça pourrait aller à l'intérieur de l'aménagement sans brimer le projet.

1210 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, monsieur Vaillancourt, votre question est suffisamment claire. Je vais demander au ministère des Transports et à monsieur Fournier de nous indiquer les démarches qui ont pu être faites pour essayer de donner accès au fleuve, parce que c'est ça que vous demandez.

1215 Est-ce que, d'abord, c'est faisable à la lumière des informations que vous avez ou des pourparlers que vous avez pu avoir avec l'administration portuaire de Montréal?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1220 Alors, madame la présidente, je vais demander à Jean-Michel Boisvert de répondre à cette question.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1225 Madame la présidente, oui, en effet, c'est une préoccupation relativement connue dans le milieu. D'une part, la présence des installations portuaires et d'installations ferroviaires le long du port, c'est sur plusieurs kilomètres. C'est un processus relativement long dans le temps pour mettre en place des accès au fleuve, que l'on pense au Vieux-Montréal, par exemple, et que
1230 l'on pense à la promenade Bellerive, la promenade Bellerive qui est un parc qui est à l'est du secteur à l'étude, qui donne un accès direct au fleuve. Ce sont des gains qui ont été faits sur des longues périodes. Donc, ça doit s'inscrire dans une planification à long terme et, oui, il y a eu des discussions.

1235 Alors, l'accès à l'eau, qui est une préoccupation, c'est fait de deux manières. La première manière, c'est de s'assurer que la route dans des lieux significatifs ne soit pas un obstacle pour accéder un jour à l'eau, si l'accès est possible, qui n'est pas sous la juridiction du ministère des Transports, faut-il le souligner.

1240 Donc, c'est, par exemple, prolonger la parc Morgan jusqu'aux limites des installations portuaires. C'est également le parc Bellerive qui permet donc d'aller également jusqu'aux limites des installations portuaires. C'est également le cas du square Dézéry qui est prolongé jusqu'aux limites des propriétés du port. Donc, si un jour l'accès est possible, déjà les parcs qui se rendent jusqu'au coeur des quartiers sont déjà des lieux en direction du fleuve. Ce sont ce qu'on pourrait appeler X pour prendre un peu le vocabulaire de la Ville de Montréal X des accès vers le
1245 fleuve, des axes fleuve.

Mais l'accès au fleuve, c'est une deuxième manière également. Il existe à court terme, donc immédiatement, deux accès au fleuve: le Vieux-Montréal et la promenade Bellerive. Et

1250 comme on a pu le voir tantôt sur le schéma de réseau cyclable et piétonnier, il s'agit de relier le quartier à ces deux accès fluviaux, donc à ces deux accès au fleuve que sont la promenade Bellerive, par une piste cyclable complète, sécuritaire et en site propre, de 4 mètres de large, donc directement jusqu'à la promenade Bellerive, piste cyclable qui actuellement, comme on l'a vu sur la photo, est une petite piste étroite qui est un ancien trottoir et qui longe des densités de camions importantes. De la même manière, il s'agit de prolonger la piste cyclable vers l'ouest
1255 vers le Vieux-Montréal, piste cyclable qui actuellement n'existe pas, qui longe plutôt Radio-Canada le long du boulevard René-Lévesque.

Donc, il existe maintenant avec le projet Notre-Dame la possibilité de raccorder directement le Vieux-Montréal pour offrir déjà immédiatement un accès à l'eau depuis le quartier.

1260 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais il n'en demeure pas moins qu'à l'heure actuelle, en tout cas le projet que vous portez à notre attention ce soir, il n'en demeure pas moins qu'il n'y a pas d'accès direct à l'eau. Il y a peut-être des accès visuels...

1265 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Oui, si on veut.

1270 **LA PRÉSIDENTE :**

... mais il demeure qu'il y a les terrains du port, donc, entre l'axe de la rue Notre-Dame et le fleuve.

1275 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Exactement. Actuellement, les parcs se terminent à la rue Notre-Dame. Donc, maintenant, il s'agit de faire en sorte que les parcs se rendent jusqu'aux limites des installations portuaires pour créer l'opportunité future, donc de s'inscrire déjà dans une mouvance qui nous mènera, si l'opportunité se présente, de se rendre jusqu'au fleuve.

LA PRÉSIDENTE :

1285

Est-ce que notre personne-ressource du Port de Montréal peut s'approcher, s'il vous plaît? Alors, bonsoir, monsieur Turgeon.

M. MICHEL TURGEON :

1290

Bonsoir, madame.

LA PRÉSIDENTE :

1295

Alors, on peut facilement constater, à la lecture des cartes dans ce dossier, que le Port de Montréal finalement occupe tout le territoire qui est enclavé entre le fleuve Saint-Laurent et la rue Notre-Dame. On a un citoyen qui aimerait savoir s'il y a espoir que dans ce projet-là, on puisse avoir accès au fleuve, mais pas un accès visuel, mais se rapprocher du fleuve.

1300

À la lumière du contexte actuel ou dans le cadre de développement que le Port de Montréal peut avoir, est-ce qu'il y a lieu de croire qu'on pourrait éventuellement avoir accès au fleuve, que ces parcs que l'on prolonge l'autre côté de la rue Notre-Dame, par exemple, puissent un jour aboutir au fleuve?

1305

M. MICHEL TURGEON :

J'aimerais bien vous répondre oui, madame la présidente, je serais peut-être un homme assez populaire auprès de certains groupes mais, malheureusement, pour des raisons de sécurité autant que des raisons d'opération, ce ne serait pas possible.

1310

Les accès visuels, oui. Il y en a un en particulier qui nous causerait quelques problèmes, mais avec des accommodements, ce serait possible de le réaliser. Nous avons même été consultés, il y a plusieurs années déjà, par Tourisme Hochelaga-Maisonneuve pour l'accès au parc Champêtre, pour y construire un belvédère pour avoir vue sur les activités sur le fleuve. Ça, c'est oui.

1315

La promenade Bellerive à l'est, on y a renoncé. On a déjà dit souvent, on a déjà reconnu les impacts qu'il pourrait y avoir de construire des installations portuaires à cet endroit-là, le port a déjà été grugé à l'ouest petit à petit par le Vieux-Port.

1320

Mais il reste essentiellement qu'entre la cour Hochelaga, qui est l'entrée du Canadien Pacifique dans le port, et jusqu'à la promenade Bellerive, là vous êtes en présence d'un centre de correspondance ferroviaire où il y a 8 voies ferrées en parallèle, de 40 à 45 trains complets par semaine qui vont vers des marchés comme Toronto, Chicago et Détroit; et au sud de ces voies ferrées là, une petite route qu'on a grugée avec les années justement pour ajouter des voies ferrées, une route qui ne fait pas plus de 9 mètres de largeur et au-delà de laquelle ensuite il y a les terminaux pour la manutention de marchandises.

1325

On voit très mal comment on pourrait couper la circulation ferroviaire, la circulation des camions sur la route et finalement, aussi, perturber la manutention même sur les quais. C'est quelque chose, d'un point de vue opération, qui est difficilement envisageable. Enfin, je ne vois pas comment elle pourrait être envisageable, sans compter aussi l'élément sécuritaire qui serait aussi un problème assez important.

LA PRÉSIDENTE :

Vous avez mentionné qu'il y avait un belvédère qui causait problème. Est-ce que j'ai bien compris?

M. MICHEL TURGEON :

Non. C'est qu'il y a trois endroits d'observation qui sont prévus. Il y en a un, c'est... je ne me souviens jamais si c'est Désiré ou Dézéry. Mais celui-là en particulier pourrait nous causer des problèmes au point d'aménagement de hangar face à cet endroit-là. Mais vous savez, si ce n'est que le seul obstacle, je pense que des accommodements pourraient être trouvés en concertation avec le Ministère, enfin, ou les aménagistes pour trouver des moyens que les deux puissent vivre côte-à-côte.

LA PRÉSIDENTE :

Donc, si je résume votre intervention, c'est qu'il serait difficile dans l'axe du projet actuel d'ouvrir une fenêtre piétonnière sur le fleuve.

M. MICHEL TURGEON :

Exactement, madame la présidente, c'est bien ça.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

Madame la présidente, me permettez-vous juste un dernier commentaire?

LA PRÉSIDENTE :

Ce n'est pas un commentaire. Il faut que ce soit une question.

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

Ce ne sera pas très long, je ne veux pas prendre le temps de personne.

On vous a rappelé tout à l'heure que Hochelaga-Maisonneuve était un quartier de personnes illettrées. C'est aussi un quartier de personnes pauvres. Allez à Bellerive, ça veut dire prendre des frais pour s'y rendre parce que la distance est là. Pour aller dans le Vieux-Port, c'est aussi la même chose. On est placé entre les deux avec peu d'accès à des moyens dits naturels.

C'est pourquoi j'adressais une telle question. Et je pense qu'il y a possibilité d'accommodement. Comme les hangars de monsieur tout à l'heure, ça pourrait se déplacer plus à l'intérieur des terres sans nuire à quoi que ce soit. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, monsieur Vaillancourt.
Monsieur Daniel Vanier.

M. DANIEL VANIER :

Bonsoir, madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir!

M. DANIEL VANIER :

Bonsoir, messieurs les commissaires. Bonsoir, tout le monde. Le premier point que je voudrais aborder avec vous, ce serait des dépôts de documents de la part de deux organismes. Le premier, ça va être la Ville de Montréal; et le deuxième, ça va être le ministère des Transports. Je vais me référer à mes notes, si vous me permettez.

Pour la Ville de Montréal, il y aurait deux documents. Le premier, c'est que nous avons appris par un conseiller municipal, monsieur Marvin Rotrand, un vieux routier de la politique municipale nous a informés qu'il existait au Service du développement économique et de l'urbanisme de la Ville de Montréal des esquisses préliminaires de la rue Notre-Dame sans le projet du MTQ, c'est-à-dire sans autoroute. Les esquisses montraient qu'à nouveau, il y avait des habitations dans l'emprise actuelle de la rue Notre-Dame et la Ville de Montréal avait fait des

évaluations chiffrées pour le potentiel de développement des logements aux abords de la rue Notre-Dame.

Nous voulons que ces esquisses, que ce projet préliminaire là, ces plans-là et l'évaluation faite par les urbanistes de la Ville de Montréal soit déposés devant la commission.

LA PRÉSIDENTE :

D'abord, on va vérifier si effectivement ces esquisses existent.

Monsieur Bouchard.

M. PIERRE BOUCHARD :

Il y a eu effectivement des analyses qui ont été faites dans le passé mais qui ne correspondent pas au projet actuel. Je m'explique.

Le projet actuel ne permet, à toutes fins utiles, plus de développement comme tel le long de la rue parce qu'il ne reste plus de disponibilité de terrain. Dans les esquisses qu'il est fait référence, qui sont des esquisses de travail plus que des esquisses formelles, c'était des évaluations qui avaient été faites en considérant un projet bien différent de celui qui est là, à savoir un tunnel ou une emprise beaucoup plus étroite, qui laissait une bande de terrain à des fins de développement. C'est complètement différent du projet actuel présenté par le...

LA PRÉSIDENTE :

C'était fait dans quel but?

M. PIERRE BOUCHARD :

C'était fait dans le but de déterminer quel est le potentiel effectivement de développement d'habitation qu'on pouvait mettre sur la partie de l'emprise actuellement du Ministère, qui est vert actuellement dans le site actuel, mais qui disparaît, à toutes fins utiles, à cause du projet, dans l'emprise même du Ministère.

Donc, on peut voir le potentiel de développement, dans le sens que c'est juste des blocs, que l'évaluation n'a pas été complétée, à savoir quelle est la valeur des habitations qui pouvaient être construites là. On n'a pas évalué vraiment: est-ce que c'est viable l'habitation dans ce projet-là? Parce que ce n'est pas un projet réel, dans le sens que c'est -- comment est-ce que je pourrais vous dire?

Ça prend en considération un projet qui est différent du projet qui est là, qui est complètement encaissé. Et on n'a pas poursuivi l'évaluation parce que c'est différent du projet actuel. C'est sûr que si on avait un projet différent, oui, il y aurait un potentiel de développement d'habitations ou d'autres choses, parce que ça n'a même pas encore été décidé si ça devrait

1455 être de l'habitation ou du commerce ou peu importe, mais il y a possibilité de bâtir dans cette
emprise-là si l'emprise est beaucoup plus étroite. Mais ce n'est pas le cas présentement.

LA PRÉSIDENTE :

1460 Mais est-ce que la Ville a eu à dessein de faire du développement dans cette bande
verte là?

M. PIERRE BOUCHARD :

1465 C'était prévu dans le Plan d'urbanisme à l'origine que le projet de la rue Notre-Dame, il y
a dix ans, le projet de la rue Notre-Dame devrait être un projet de boulevard urbain, ce qui
permettait à ce moment-là de reconstruire la bande le long de la rue Notre-Dame. Donc, c'est
dans les objectifs du Plan d'urbanisme. C'est dans ce cadre-là qu'il y a eu des analyses qui
avaient été faites. Donc, c'était un objectif de la Ville mais qui est impossible actuellement. Il y a
1470 très peu de bande de terrain qui peuvent être construites présentement dans le projet actuel.

LA PRÉSIDENTE :

1475 Il est impossible parce que...

M. PIERRE BOUCHARD :

Il n'y a plus de terrains.

1480 **LA PRÉSIDENTE :**

... parce qu'il n'y a plus assez de terrains.

M. PIERRE BOUCHARD :

1485 C'est ça, parce que la largeur de l'emprise est presque toute prise par le projet
actuellement.

LA PRÉSIDENTE :

1490 Oui, mais dans la mesure où ce -- enfin, c'est un peu: est-ce que c'est la charrue qui
vient avant les boeufs ou les boeufs avant la charrue? Est-ce que la Ville avait à dessein de faire
du développement et le projet du ministère des Transports est venu finalement annuler votre
projet?

1495 **M. PIERRE BOUCHARD :**

1500 Les orientations du Plan d'urbanisme étaient à l'effet, à l'époque, d'avoir un boulevard urbain pour pouvoir permettre également le développement le long de l'emprise. Ça, c'est très clairement exprimé dans le Plan d'urbanisme et ça apparaît dans le Plan d'urbanisme, qui est un document qui est public, que je peux livrer.

LA PRÉSIDENTE :

1505 Oui.

M. PIERRE BOUCHARD :

D'accord, en treize exemplaires.

1510 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, c'est toujours dans votre Plan d'urbanisme.

1515 **M. PIERRE BOUCHARD :**

C'est toujours dans notre Plan d'urbanisme.

LA PRÉSIDENTE :

1520 C'est ça que je voulais savoir. Donc, ces esquisses-là ne seraient plus intéressantes parce que le MTQ a un projet différent,

M. PIERRE BOUCHARD :

1525 C'est ça. À ce moment-là, si le projet se réalise, il va falloir qu'on revoie notre Plan d'urbanisme parce que ce développement-là n'est plus disponible maintenant, ne serait plus possible.

1530 Donc, j'ai prévu de remettre à la commission treize copies du Plan d'urbanisme, qui est un document public et qui a fait l'objet d'une approbation du conseil à l'époque.

LA PRÉSIDENTE :

1535

Et vous, monsieur Vanier, l'intérêt d'avoir ces esquisses, est-ce que vous pourriez...

M. DANIEL VANIER :

1540

Mais madame la présidente, premièrement, il y a eu des changements sur le plan politique à Montréal. Je pense qu'il faut que la commission en prenne conscience et le ministère des Transports aussi. Donc, à ce moment-là, nous autres, on veut un boulevard urbain tel que prévu dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal et j'insiste, madame, pour que ces plans-là soient déposés et ces calculs-là soient déposés parce qu'on n'a pas eu la chance de développer une alternative à ce projet-là.

1545

Et nous, on croit qu'il y aurait peut-être moyen par le développement du transport collectif et, entre autres, la desserte de l'est à Montréal, de diminuer le volume de circulation sur la rue Notre-Dame et de permettre enfin de recoloniser cette emprise-là pour des habitations qui existaient il y a 30 ans et qu'on a démolies au détriment de la population du quartier Hochelaga-Maisonneuve.

1550

LA PRÉSIDENTE :

1555

Alors, monsieur Bouchard, la commission apprécierait que vous fassiez déposer ces esquisses?

M. PIERRE BOUCHARD :

1560

Je vais voir si c'est des documents de travail. Je vais voir si c'est même complété, l'analyse qu'on avait commencée n'est même pas encore complétée. Donc, à savoir quelle est la valeur réelle des habitations qu'on pourrait y construire, les revenus potentiels, etc., c'est en cours actuellement. Donc, je vais voir ce que j'ai de disponible et vous livrer ce que j'ai actuellement.

1565

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous pourriez nous indiquer demain...

1570

M. PIERRE BOUCHARD :

Je pourrais vous revenir demain, précisément qu'est-ce que ça pourrait être.

1575

LA PRÉSIDENTE :

Nous revenir demain avec l'information, s'il vous plaît.

1580

M. PIERRE BOUCHARD :

Oui.

1585

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Par ailleurs, pour revenir peut-être à la question de monsieur Vaillancourt plus tôt, est-ce qu'entre l'artère Notre-Dame et le fleuve, est-ce que la Ville peut nous indiquer s'il y a des terrains disponibles qui permettraient un accès au fleuve?

1590

M. PIERRE BOUCHARD :

C'est une discussion qui est continuelle avec le Port. On a toujours eu l'intention d'essayer de faire ce genre de fenêtre-là, mais c'est absolument impossible dans la bande actuellement en opération, tel que le disait monsieur Turgeon. Donc, la réponse que nous avons du Port, c'est celle que vous avez entendue.

1595

On a fait des gains effectivement dans le passé, comme le disait monsieur Turgeon, à l'effet qu'on a réaménagé l'emprise de la promenade Bellerive. On a également allongé la rue de la Commune dans l'ouest. On a tenté dans le passé, il y a quelques années, deux, trois ans, de rapprocher cette bande-là et de faire un lien entre le parc Bellerive, donc qui est la première fenêtre, et le Vieux-Montréal, et c'était très coûteux, et on a abandonné le projet à l'époque parce que c'était beaucoup trop coûteux.

1600

1605

Donc, oui, effectivement, ça a toujours été de notre intention à la Ville d'améliorer cet aspect-là. Il n'en demeure pas moins que maintenant, les activités portuaires nous empêchent de le faire parce que c'est des activités industrielles. Il est très difficile, sinon que d'arrêter les opérations portuaires et ça a une incidence économique importante pour Montréal.

LA PRÉSIDENTE :

1610

Monsieur Vanier, vous aviez un autre document que vous vouliez porter à notre attention?

M. DANIEL VANIER :

1615

Oui, un autre document de la Ville de Montréal. Ça touche un autre projet qui est actuellement en cours à Montréal, mais c'est parce que c'est pour faire une comparaison au niveau du volume de circulation puis également au niveau du bruit. On serait intéressé à avoir ce document-là. C'est le rapport final *Aménagement aux abords du pont Jacques-Cartier, étude*

1620

sonore. Ça a été fait par des consultants Décibel consultants pour Arbour & associés et ça a été fait pour le compte de la Ville de Montréal en mai 2001.

1625

Parce que les abords du pont Jacques-Cartier, il y a au moins 140 000 véhicules qui circulent dans ce secteur-là quotidiennement. Et on voudrait voir aussi la méthodologie de l'évaluation du bruit et la comparer avec celle qui a été faite par le ministère des Transports dans son étude d'impact. On aimerait ça que la Ville de Montréal nous dépose ça, s'il vous plaît.

1630

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Bouchard.

M. PIERRE BOUCHARD :

1635

Je vais vérifier, voir si effectivement cette étude-là existe. Je ne sais pas dans quel cadre elle a été faite, probablement dans l'étude du pont Jacques-Cartier?

LA PRÉSIDENTE :

Aux abords.

1640

M. DANIEL VANIER :

Oui, c'est dans le cadre du parc, du nouveau parc qu'il va y avoir dans ce secteur-là.

1645

M. PIERRE BOUCHARD :

D'accord. Je pourrais déposer effectivement, madame la présidente, les documents relatifs à cet aménagement-là. On avait déjà prévu de les déposer.

1650

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Alors, je vous rappelle que c'est en treize copies.

M. PIERRE BOUCHARD :

1655

Oui, en treize copies.

M. DANIEL VANIER :

1660 Maintenant, madame la présidente, c'est au ministère des Transports de faire chauffer leur photocopieuse.

1665 Alors, à la page 3, du chapitre 1 de l'étude d'impact X mais là, je prends le chapitre 1 en format 11 X 17, alors c'est la page 3 à ce moment-là X le MTQ parle d'un décret du gouvernement du Québec à propos d'un moratoire sur le prolongement de l'autoroute est-ouest à l'époque X parce que la Notre-Dame, on appelait ça la est-ouest X en 1977.

1670 Nous aimerions qu'une copie de ce décret soit déposée à la commission. Nous aimerions également que le MTQ dépose la décision du Conseil des ministres du 31 mai 1970 quand ils ont décidé d'abandonner la construction d'une autoroute entre les rues Saint-André et Vimont.

1675 Ces documents-là sont historiques, madame. Et j'en ai un autre, ici, plus important aussi. C'est pour donner une perspective historique au projet et c'est important que la commission sache que ça s'insère dans un processus historique de 30 ans. Et ces décisions-là avaient été prises par le gouvernement. C'était le gouvernement du Parti Québécois qui venait juste de prendre le pouvoir et qui était opposé, à l'époque, à la construction d'une autoroute. Alors, nous autres, on aimerait ça avoir les raisons que le gouvernement émettait à ce moment-là, probablement qu'on va s'en inspirer dans nos mémoires aussi.

1680 Et il y aurait un dernier petit document du MTQ. Est-ce que je peux le dire tout de suite?

LA PRÉSIDENTE :

1685 Tout de suite, oui.

M. DANIEL VANIER :

1690 Le *Rapport de la commission d'audience publique populaire sur l'autoroute est-ouest à Montréal* en 1971. Il fut publié par le Conseil de développement social du Montréal métropolitain. À l'époque, le BAPE n'existait pas et c'était des organismes populaires qui ont fait des consultations publiques.

LA PRÉSIDENTE :

1695 Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Alors madame la présidente, dans le cas du décret, c'est un document public, le Ministère va le produire. Dans le cas de la décision du Conseil des ministres, à ma connaissance, il s'agit d'un document confidentiel. Je vais quand même faire des vérifications auprès du secrétariat du ministère.

Et pour ce qui est de l'étude, monsieur Boisvert m'informe qu'on en a une copie. On pourra...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Peut-être pas en très bon état cependant.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

On fera des copies de la copie que, nous, on a.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Alors, vous allez nous informer demain pour la décision du Conseil des ministres?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Je vais faire les démarches au secrétariat du ministère, oui.

LA PRÉSIDENTE :

Parce que je sais qu'elles sont protégées pendant 25 ans, mais le délai est terminé.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

On va vérifier.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, monsieur Vanier, est-ce que vous avez question?

M. DANIEL VANIER :

Je vais poser une dernière petite question, vu que j'ai demandé des dépôts de documents.

LA PRÉSIDENTE :

C'est beau.

M. DANIEL VANIER :

Puis il y en a une qui s'est changée en question.

LA PRÉSIDENTE :

Parce qu'il y a beaucoup de monde qui vous suivent.

M. DANIEL VANIER :

Oui, je le sais. C'est un problème qui est apparu la semaine dernière, madame la présidente, quand on a eu notre rencontre avec la Commission, les requérants, c'est la fameuse maquette. Le MTQ était supposé de produire une maquette et, là, je m'aperçois ce soir visuellement que la maquette n'est pas là. Et j'ai appris en fin de semaine que la maquette était dans le local du Collectif d'aménagement urbain.

On avait demandé à votre Commission que la maquette soit disponible dans un endroit neutre, soit dans la salle de la Commission ou à un autre endroit, ça pourrait être à la Maison de la culture Frontenac, parce qu'étant donné que le Collectif d'aménagement est un organisme pro-autoroute, on trouve que c'est inadéquat et c'est injuste aussi. Nous autres, on n'a pas les moyens de se payer une maquette d'un projet alternatif puis de le présenter. Donc, on aimerait ça que le ministère des Transports révise sa décision et peut-être s'arrange avec la Commission pour que la maquette soit disponible ici.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, je vous dirai, monsieur Vanier, que la Commission a effectivement fait des démarches auprès du ministère des Transports pour que cette maquette soit dans cette salle ou dans le lobby de la salle. Maintenant, il était clair pour la Commission que cette maquette devait être le reflet à l'échelle du projet et il était clair pour la Commission qu'il appartenait au ministère des Transports d'amener cette maquette dans la salle.

Or, je vais demander à monsieur Fournier de nous indiquer publiquement la réponse qui nous a été faite.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1785 Madame la présidente, dans un premier temps, la maquette n'appartient pas au ministère des Transports. Elle appartient au Collectif en aménagement. Elle est exposée dans les locaux du Collectif, mais des locaux qui sont accessibles au public de façon assez importante.

1790 Et le Ministère s'est quand même informé auprès du Collectif de la possibilité d'emprunter la maquette et de la transporter ici. Et la réponse qu'on a, c'est que la maquette est trop fragile pour être transportée. Elle a été construite sur place et elle ne supporterait pas facilement un transport, un déplacement.

1795 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce qu'elle est maintenant terminée? Parce qu'on nous avait dit aussi qu'elle n'était pas complétée.

1800 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Je ne crois pas qu'elle soit terminée encore. La partie centrale est terminée, mais je pense que les deux extrémités ne le sont pas encore. Mais on pourrait vérifier avec les gens du Collectif peut-être. On me dit que non, elle n'est pas terminée.

1805 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Alors, cette maquette n'est pas ici.

1810 **M. DANIEL VANIER :**

C'est parce que ça fait un drôle d'élément, là. C'est que nous autres, la TAQHM, on avait demandé une maquette, mais c'était sûr qu'on voulait qu'elle soit ici pour question de donner la chance à tout le monde de la regarder. Et c'est un processus un peu inéquitable. 1815 C'est la première fois... c'est comme si ça serait des secondes portes-ouvertes qui se font. On a déjà eu des premières portes-ouvertes, il y a deux ans, avec le Ministère. Et ça serait comme une deuxième fois qu'on nous fait le coup des portes-ouvertes. Tout ça, moi en tout cas, comme citoyen, je me sens comme lésé là-dedans et je ne trouve pas ça nécessairement équitable.

1820 Et on parle de développement durable et je pense que, dans la procédure d'évaluation, c'est la première fois que je vois un promoteur agir de même. J'ai même jamais vu Hydro-Québec agir de même. Donc, il y a des éléments que je trouve un petit peu plates.

1825 C'était juste ça que je voulais soulever à la Commission. Je reviendrai poser mes autres questions quand ça sera mon tour. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1830

Merci, monsieur Vanier.

Monsieur Gérald Lippé. Monsieur Lippé, bonsoir.

M. GÉRALD LIPPÉ :

1835

Bonsoir, madame la présidente, messieurs les commissaires. Moi, je suis un marchand de la rue Ste-Catherine. Excusez-moi mon émotion, là. Ça fait au-delà de 60 ans qu'on est là et on est établis en commerce près de Viau. Et puis la décadence de la rue Ste-Catherine depuis l'expropriation des maisons a fait beaucoup de tort aux commerces.

1840

Et puis ma première question, c'est que je me demandais comment ça se fait que BAPE, le bureau de BAPE, n'avait pas fait sa première audition dans Hochelaga-Maisonneuve étant donné que c'est là qui est le gros impact du projet.

1845

LA PRÉSIDENTE :

Alors, vous savez, quand on se déplace, quand les commissions se déplacent, on essaie de trouver un endroit, un local qui va accueillir tout le monde. Et le local qui a été choisi, c'est celui-ci, parce qu'il avait une bonne capacité d'accueil. Il était accessible par le métro, il y a le métro juste en face. Alors, ce sont les éléments qui ont été déterminants.

1850

La Commission ne souhaitait pas se déplacer dans plusieurs quartiers, parce qu'il y a des coûts afférents à ça. Et souvent aussi lorsqu'on se déplace, c'est qu'on continue quand même notre commission. Alors, on arrive à l'autre endroit, puis on continue les discussions, puis les gens nous prennent où on est rendus.

1855

Alors, on a préféré finalement se concentrer dans une salle, une salle accessible à tous, une salle de bonne dimension et c'est le choix qui a été fait.

1860

M. GÉRALD LIPPÉ :

Parce qu'on a une bonne salle, nous autres. On a Denise-Pelletier, vous ne pouvez pas avoir mieux que ça.

LA PRÉSIDENTE :

Mais il faut qu'elle soit disponible. Alors, tout ça se fait, là...

M. GÉRALD LIPPÉ :

Ou le Centre culturel, le Centre culturel sur la rue Ontario.

LA PRÉSIDENTE :

C'est la salle qui était disponible pour le temps qui était requis pour cette partie d'audience. Mais je prends bonne note de votre commentaire, monsieur Lippé.

M. GÉRALD LIPPÉ :

Ma deuxième question, ça va aller au promoteur, je crois. Pourquoi on ne construit pas un tunnel? Je pense que ça éviterait beaucoup de problèmes.

LA PRÉSIDENTE :

Sur toute la longueur du parcours?

M. GÉRALD LIPPÉ :

À partir de Ville-Marie, du tunnel Ville-Marie jusqu'à pour la rentrée d'Hippolyte, puis la rentrée de la 25.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, monsieur Fournier, pourquoi n'avez-vous pas retenu l'option d'un tunnel sur toute la longueur?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Madame la présidente, nous avons une étude sur l'option tunnel qui nous révèle d'abord des coûts de réalisation beaucoup plus élevés que l'option que le Ministère a retenu. C'est-à-dire qu'on parle d'à peu près 884 M \$ pour construire un tunnel essentiellement à partir de la cour de

1905

triage Hochelaga du CP jusqu'à l'extrémité de la rue Souigny actuellement ou à peu près actuellement.

1910

D'une part, ce tunnel-là évidemment ne peut pas desservir le quartier. Il n'y a pas d'entrées et de sorties sauf aux extrémités. Il faut, par contre, ventiler ce tunnel-là. Ça implique donc d'avoir des cheminées de ventilation dans le quartier auprès des résidences, avec des émanations qui viennent du tunnel, bien sûr, et du bruit concentré.

1915

Et par ailleurs, compte tenu des conditions de roc... d'abord, ce tunnel-là ne peut pas être dans l'axe de la rue Notre-Dame compte tenu de la nature du terrain. On doit le mettre au niveau de la rue de Rouen. Et pour atteindre notamment le portail ouest de ce tunnel-là, il faudrait exproprier environ 70 maisons, c'est-à-dire une centaine de logements. Je ne crois pas que ça soit particulièrement souhaitable.

1920

Par ailleurs, il faut ajouter à ça des coûts d'exploitation. Pour un même gabarit de route en tunnel ou un surface, on multiplie les coûts par à peu près 9, les coûts annuels d'entretien et d'exploitation. Il y a donc des considérations économiques et des considérations de desserte et de sentiers du quartier qui s'opposent en fait ou qui ne militent pas en faveur de l'option tunnel.

LA PRÉSIDENTE :

1925

La rue de Rouen, c'est où? Parce que celle-là, vraiment, je ne l'ai pas en tête.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

La rue de Rouen, je vais demander à Jean-Michel de la...

1930

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui. La rue de Rouen X si j'avais une diapo, je vous montrerais X c'est une rue qui est parallèle à la rue Notre-Dame, qui est juste au sud de la rue Hochelaga. Si vous êtes capable de situer la rue Hochelaga, c'est directement la rue au sud, la rue parallèle.

1935

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Et quels sont les secteurs qui auraient dû être expropriés? Parce que vous nous indiquez que vous auriez passé dans du milieu bâti?

1940

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1945

Oui. C'est un secteur qui est situé au coin... bien, qui est tout près d'ici, qui est situé au coin de la rue Ontario et l'Espérance. C'est en fait un secteur qui s'appelle La Terrasse Valin, si je ne me trompe pas, donc qui est un développement qui était relativement... une partie du

moins des logements est un développement assez récent de maisons de ville et de duplex. Et sur la rue l'Espérance, ce sont des multilogements.

LA PRÉSIDENTE :

1950

Cette étude, elle pourrait être déposée à la Commission, cette étude sur l'option tunnel?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1955

Le Ministère avait l'intention de la déposer à la Commission en treize copies.

LA PRÉSIDENTE :

1960

D'accord, merci.

M. GÉRALD LIPPÉ :

1965

Est-ce que je peux ajouter autre chose? Lorsqu'on parlait d'habitations, monsieur, il disait qu'on était expropriés. À ce moment-là, en ayant la rue Notre-Dame comme elle est, avec un terre-plein dans le centre, on bâtit, puis on reprend ce que c'est qu'on a perdu. En même temps, ça revitaliserait la rue Ste-Catherine, tout le concept ni plus ni moins... comment je pourrais bien dire?

LA PRÉSIDENTE :

1970

Mais là, vous êtes en train de nous formuler une opinion. On en est aux questions ce soir.

M. GÉRALD LIPPÉ :

1975

Très bien.

LA PRÉSIDENTE :

1980

D'accord?

M. GÉRALD LIPPÉ :

1985

Merci beaucoup. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1990

Merci.

Alors, maintenant, c'est monsieur Louis-Philippe Côté.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

1995

Bonsoir, madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

2000

Bonsoir, monsieur Côté.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

Mon nom est Philippe Côté...

2005

LA PRÉSIDENTE :

Ah! D'accord.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

2010

... de l'Atelier du patrimoine urbain de Montréal qui participe du Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve. Mais vu l'ampleur du dossier et étant natif de quatrième génération du Centre-Sud, j'irais de l'avant au nom de l'Atelier, et surtout que j'ai participé aux réunions du Comité dans le Centre-Sud depuis sa fondation, parce que comme il a été présenté tout à l'heure, le Ministère a fait des présentations et a trouvé des interlocuteurs dans chacun des quartiers. Pour Hochelaga-Maisonneuve, ce fut évidemment le Collectif en aménagement urbain. Et pour le Centre-Sud, ce fut la Table en aménagement du Centre-Sud dont je participe depuis 1996.

2015

2020

Ma première question est la suivante : Comment se fait-il qu'il n'y a pas eu d'audiences du BAPE sur ce projet-là, surtout qu'il a été continué dans les années 1980, donc suite à la création du BAPE, et qu'il y a eu un segment de fait dernièrement, si l'on peut dire, avec la fermeture de la rue Hochelaga et la continuation sur Souigny?

2025

Je voudrais savoir comment ça se fait qu'on se retrouve déjà avec plusieurs kilomètres d'un projet qui n'a pas fait l'audience du BAPE.

LA PRÉSIDENTE :

2030

Alors, monsieur Valiquette du ministère de l'Environnement, est-ce que vous pourriez nous faire un petit peu l'historique de la construction de certains tronçons et nous dire en quoi et pourquoi il n'y a pas eu d'audiences publiques?

M. LUC VALIQUETTE :

2035

En fait, sous réserve de vérification, la raison très probable, ce sont des projets qui n'ont pas été assujettis à la procédure d'évaluation, d'examen des impacts sur l'environnement parce qu'ils ne devaient pas répondre aux critères du règlement qui dit que les sections doivent avoir un kilomètre de long et 35 mètres de large ou quatre voies. Alors, probablement que ça ne répondait pas à ces caractéristiques... si ç'a été fait après 1980.

2040

LA PRÉSIDENTE :

2045

Est-ce que, monsieur Valiquette, ça serait possible de faire la vérification?

C'est le tronçon Souigny qui vous intéresse particulièrement?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

2050

Bien, je veux dire, il y a le tronçon Souigny, mais il y a aussi le secteur dit, actuellement dans le projet, *Porte Québec+, donc à ce moment-là de Sanguinet jusqu'à Papineau.

M. LUC VALIQUETTE :

2055

Alors, oui, madame la présidente, pour les deux tronçons Souigny et Sanguinet à Papineau aussi.

LA PRÉSIDENTE :

2060

Ils vont faire la vérification et on va revenir avec l'information.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

2065

Parce que j'allais préciser, c'est parce que dans les années 1980, ce fut proposé comme un boulevard urbain le segment qu'il y a dans Sainte-Marie et, donc, on se retrouve 20 ans plus tard à dire qu'il y a un échec de ce concept-là. Et donc, nous aimerions donc comprendre aussi, vu qu'il n'y a pas eu d'audiences et donc pas de documents publics, l'émergence d'une proposition qui... et on se retrouve avec un échec qui n'est pas non plus documenté dans l'étude d'impact actuellement.

2070

LA PRÉSIDENTE :

2075 Alors, nous aurons l'information demain, monsieur Valiquette?

M. LUC VALIQUETTE :

2080 Oui, demain.

LA PRÉSIDENTE :

 D'accord. Vous avez une autre question?

2085 **M. PHILIPPE CÔTÉ :**

 Oui. C'est que j'aimerais déposer un document à la Commission. C'est par trois professeurs de l'INRS-Urbanisation, monsieur Sénécal, monsieur Hamel et madame Archambault. C'est une réflexion sur le réseau routier de Montréal dont on sait l'importance au point de vue de la raison d'état et que, à ce moment-là, nous devons réfléchir à l'ensemble du réseau routier et son implantation dans les quartiers densément peuplés de Montréal. Et vu qu'il n'y a pas d'étude comparative dans l'étude d'impact actuellement, nous voudrions quand même avoir des comparaisons.

2095 Et je la cite cette étude, parce que le débat sur les autoroutes... je cite messieurs Sénécal, Hamel et madame Archambault:

Il est alors possible de soutenir l'hypothèse des erreurs d'aménagement pour expliquer du moins partiellement le déclin de Montréal.

2100 Alors, je déposerais ce document-là avec le premier schéma du réseau autoroutier de la région de Montréal qui a été publié dans le rapport annuel du ministère des Transports en 1972.

LA PRÉSIDENTE :

2105 Très bien. On a pris note.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

2110 Et j'ajoute aussi deux autres documents, évidemment le document de Gérard Beaudet de MENV, des structurations morphologiques de l'agglomération de Montréal, qui pose aussi la question de l'établissement du réseau routier de Montréal.

 Je déposerais aussi la carte numéro 3 du cadre d'aménagement qui doit être incessamment en discussion pour les cinq prochaines années à Montréal, parce que la grande

2115 question qui était posée: comment se fait-il qu'il y aura une sixième autoroute en route vers
Repentigny?

LA PRÉSIDENTE :

2120 Merci, monsieur Côté.

Monsieur Pierre Brisset.

M. PIERRE BRISSET :

2125 Rebonjour, madame Boucher. Je veux vous remercier d'encore me permettre une
question. Ma première question, qui va être effectivement la deuxième, se relève à la question
précédente mentionnée pour l'histoire de l'autoroute construite sans passer pour les Bureaux
d'audiences publiques.

2130 Je veux juste faire une précision là-dessus. C'est qu'on parle d'un tronçon qui part de
Sanguinet et qui va jusqu'à la rue Iberville, parce que ça incluait aussi l'élargissement d'un
boulevard urbain dans le projet. Alors, c'est plus qu'un kilomètre et c'est plus que quatre voies
de large. Donc...

2135 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Valiquette a pris note.

2140 **M. PIERRE BRISSET :**

Oui, c'est ça. Alors, ça, c'est juste pour préciser ça. Alors, ça, c'était une des
questions. Alors, je vais me limiter à une question dans ce cas-là.

2145 Par la présente, nous voulons tout d'abord insister sur l'importance, vraiment
l'importance de cette audience publique. Mais par contre, il est un peu curieux que nous
sommes en train de questionner une politique qui semblait avoir été établie il y a 25 ans quand le
parti au pouvoir, en 1976, avait appliqué un moratoire sur toute nouvelle construction
2150 d'autoroute en milieu urbain afin de permettre le développement des réseaux de transport
collectif durables, efficaces, pour un aménagement durable qui répondait mieux aux
préoccupations des citoyens à l'époque. Depuis, de plus...

LA PRÉSIDENTE :

2155

Est-ce que vous avez une question, monsieur Brisset? Parce que...

M. PIERRE BRISSET :

2160

Oui, c'est ça, et je vais venir à la question très rapidement. Je veux juste faire un bref historique. En 1978, le Bureau d'audiences publiques a été formé, créé pour s'assurer un peu de cette nouvelle approche qui venait vraiment à une actualité de l'aube du troisième millénaire.

2165

En effet, ce que je recherche, c'est que j'aimerais savoir où sont toutes ces études alternatives en matière de transport urbain qu'on préconisait pour les villes québécoises et qui pourraient résulter à considérer... dans le projet présent, est-ce qu'on pourrait considérer seulement l'aspect transport collectif dans le projet? Comme on a fait sur l'autoroute Spadina à Toronto où c'était un projet autoroute/transport collectif et avec plusieurs simulations et des analyses plus approfondies, ils ont décidé que seulement la partie transport collectif était effective.

2170

LA PRÉSIDENTE :

2175

Donc, votre question, c'est de savoir s'il y a des études qui existent sur...

M. PIERRE BRISSET :

2180

Oui, s'il y a des études qui existent et si on pourrait considérer, dans toutes les études qui sont disponibles, l'aspect de l'évolution des réseaux transport collectif seulement dans le cadre du présent projet.

LA PRÉSIDENTE :

2185

Alors, monsieur Byrns de l'Agence métropolitaine de transport, est-ce qu'il existe des études?

M. JAMES BYRNS :

2190

À ma connaissance, il n'existe pas d'autres études dans ce corridor-là.

LA PRÉSIDENTE :

2195

Mais votre question est plus large que le corridor. Ce sont des études...

M. PIERRE BRISSET :

2200 Mais elle est plus large que le corridor, mais on m'a dit qu'il y avait eu des études faites dans le corridor -- c'est-à-dire pour desservir, pour se rendre jusqu'à Repentigny ou Pointe-aux-Trembles, il y avait des études antérieures de peut-être convertir les réseaux ferroviaires. En tout cas, je sais que les enjeux ont changé dans le temps, mais est-ce qu'il y aurait possibilité... parce qu'on voit que, dans le présent projet, on parle d'un réseau de transport collectif, que si seulement cet aspect-là était retenu, si ça pourrait être non seulement retenu, mais étudié davantage pour vraiment mettre de l'avant les concepts de transport collectif dans le présent corridor.

2205

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Byrns?

2210

M. JAMES BYRNS :

2215 Oui. Alors, effectivement, il y a une étude de transport collectif dans le corridor qui part de Repentigny et qui va jusqu'au centre-ville. Le projet du ministère des Transports intègre un tronçon de ce projet-là. Nous avons travaillé avec le ministère des Transports pour s'assurer que les temps de parcours étaient convenables ou acceptables. Et nous avons toutes des mesures préférentielles, des voies réservées, le long de ce corridor de Ville-Marie qui nous procurent les gains de transport désirés.

2220

LA PRÉSIDENTE :

Et quel était le projet un peu plus global?

2225

M. JAMES BYRNS :

2230 Notre projet, c'était un service d'autobus exprès qui part de Repentigny, qui emprunte le pont Le Gardeur. Alors, on a des mesures préférentielles à Repentigny. Le pont Le Gardeur, il y a une voie ajoutée, voie réservée. On continue sur la rue Notre-Dame. On s'insère dans l'emprise ferroviaire à la hauteur de la 53e avenue. Et là, on prend l'emprise ferroviaire jusqu'à l'autoroute 25. L'autoroute 25, on s'insère dans le projet du ministère des Transports, l'autoroute Ville-Marie ou de la modernisation de la rue Notre-Dame.

2235

LA PRÉSIDENTE :

Et est-ce que c'est toujours à l'état de projet ou si...

M. JAMES BYRNS :

2240 Non, pas du tout. On travaille, on va entamer les plans et devis très bientôt, l'acquisition de l'emprise ferroviaire, une partie.

LA PRÉSIDENTE :

2245 D'accord. Et est-ce que c'est possible de déposer à la Commission ce document auquel vous faites référence?

M. JAMES BYRNS :

2250 Oui. On peut vous donner un résumé de l'étude, un état d'avancement de l'étude, oui, certainement.

LA PRÉSIDENTE :

2255 D'accord.

M. PIERRE BRISSET :

2260 Mais un peu le sens de ma question, à savoir si ce réseau-là peut opérer sans l'autoroute. Est-ce que les deux sont vraiment liés? Il me semble qu'on a vu l'exemple de Spadina à Toronto, ils ont réussi à faire le réseau de transport collectif sans construire une autoroute, parce que l'aspect autoroutier, c'était trop une embûche environnementale, et caetera.

2265 **LA PRÉSIDENTE :**

2270 Donc, la question de monsieur Brisset, c'est qu'il serait possible de, j'imagine, régler les problèmes de transport collectif, de la clientèle qui provient de Repentigny finalement, en omettant qu'il y ait dans le portrait le projet du ministère des Transports, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame?

M. JAMES BYRNS :

2275 Oui. Je veux juste rappeler, pour la problématique du secteur, il comprenait six éléments dont le transport en commun était un élément. Alors, nous, notre préoccupation en tant qu'agence responsable de (..) de transport en commun, c'était de s'assurer que le temps de gain, parcours, plus d'autobus dans le tronçon était convenable.

2280 Alors, nous, le projet du Ministère répondait à ce besoin. Que tous les besoins de transport puissent -- tous les besoins ou la problématique peuvent être assurés juste par le transport collectif, c'est au Ministère de répondre, je crois.

LA PRÉSIDENTE :

2285 Monsieur Fournier, qu'avez-vous à ajouter?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2290 Si, madame la présidente, on se rappelle le début de la présentation du ministère des Transports, les gens se souviendront que le diagnostic, la problématique étaient complexes. Le diagnostic portait sur un ensemble de problèmes dont la partie déplacement est un élément seulement.

2295 Alors, pour le Ministère, l'absence de modernisation de la rue Notre-Dame nous empêcherait dans le fond de solutionner ces problèmes-là au niveau, par exemple, de la sécurité publique, du déplacement plus rapide des véhicules d'urgence, de l'amélioration de la qualité de vie, de la diminution du bruit le long de la rue Notre-Dame et en conséquence aussi, compte tenu que dans la portion de la rue Notre-Dame en encaissement, la voie réservée aux autobus sera en site propre. C'est-à-dire que ces autobus-là n'auront pas à subir de retard dû à
2300 la congestion. Si on n'avait pas ce projet-là, il m'apparaît évident que les temps de parcours des autobus seraient allongés de façon considérable.

2305 Les chiffres que j'ai en tête, et je pourrais vous les déposer peut-être demain, les chiffres que j'ai en tête pour un déplacement de Repentigny vers le centre-ville de Montréal, les gains de temps sont de l'ordre de 20 minutes, 20.5 minutes, si je me souviens bien, essentiellement dus à la présence de voies rapides.

LA PRÉSIDENTE :

2310 Je comprends qu'un projet en site propre, c'est exclusif à l'autobus. Mais ça veut dire qu'il n'y aurait aucun véhicule, aucune voiture qui ne circulerait dans ces voies-là?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2315 Il faut bien se comprendre. Il n'y a pas une voie réservée en site propre sur la longueur complète du projet. Mais il y en a sur une partie significative, une longueur significative du projet. Et dans les voies en site propre, il y a aucun autre véhicule qui peut y circuler. Il n'y a pas de voiture particulière, ce covoiturage qui peut y circuler. Ça serait ouvert évidemment aux véhicules autorisés ou aux véhicules d'urgence style policiers, pompiers, ambulanciers,
2320 véhicules du Ministère sur des urgences, par exemple pour réparer des problèmes, des choses comme ça. Mais c'est extrêmement minime comme trafic par rapport au trafic d'autobus évidemment.

LA PRÉSIDENTE :

2325

Et quand vous dites que ce n'est pas sur tout le parcours, c'est sur certains points, est-ce qu'il y a moyen de visualiser ça rapidement ce soir?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2330

On pourrait le regarder sur la carte, mais -- en fait, je pense qu'il y aurait peut-être monsieur Boisvert pour répondre à cette partie-là.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2335

Oui. Effectivement au niveau du transport collectif, et en accord avec l'AMT, il y a des mesures préférentielles. Ce sont un peu des mesures préférentielles, donc des voies réservées. Il y a des voies réservées sur tout le parcours dans la partie Hochelaga-Maisonneuve et Centre-Sud, donc sur la rue Notre-Dame.

2340

C'est partagé, il y a deux types de mesures. Ce sont des voies réservées en accotement. Donc, les accotements sont élargis et réservés uniquement aux autobus ou aux véhicules d'urgence. Donc, ce sont des accotements.

2345

En dehors de la période d'utilisation produit les autobus, c'est un accotement interdit aux véhicules. C'est seulement que pour les opérations policières et les arrêts d'urgence.

2350

Les autres mesures. Il y a une autre mesure. Donc, lorsqu'on a ce qu'on appelle techniquement *le point de charge maximum+, c'est-à-dire le secteur où on retrouve le plus grand nombre de véhicules automobiles et de camions, les autobus ne circulent pas sur les accotements. Ils circulent en surface sur des voies en site propre qui sont totalement interdites. C'est-à-dire que lorsque, si on veut, la vitesse des véhicules automobiles et camions décroît par une augmentation de densité ou du nombre de véhicules, en fait, les autobus sortent de leur voie réservée et vont circuler sur des voies en site propre, parce que ça leur permet d'augmenter leur vitesse de déplacement, ce qui fait donc croître, si on veut, l'avantage de l'autobus par rapport à l'automobile. C'était le but recherché.

2355

LA PRÉSIDENTE :

2360

Donc, finalement, votre projet répond à plus d'un objectif?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2365 Absolument.

LA PRÉSIDENTE :

2370 Monsieur Brisset?

M. PIERRE BRISSET :

2375 Je voudrais finir avec ma question, parce que ça n'a pas répondu tout à fait à ma question. C'est qu'on remarque que, dans d'autres villes, ils réussissent à faire des emprises en site propre sans construire des autoroutes. Pourquoi ici il faut absolument construire une autoroute pour avoir des sites propres pour le transport collectif?

2380 Et ça, j'aimerais qu'il y ait des opinions indépendantes qui analysent cette question-là, pas seulement le promoteur. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2385 Donc, en d'autres termes, monsieur Brisset souhaite savoir pourquoi une rue Notre-Dame encaissée? Pourquoi n'avez-vous pas examiné d'autres alternatives tout en ayant à l'esprit d'améliorer le transport collectif finalement?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2390 Alors, madame la présidente, nous avons examiné un certain nombre d'autres alternatives dont le tunnel, dont le boulevard urbain en surface, et les voies rapides encaissées. Et finalement, pour le ministère des Transports, c'est l'option que l'on présente, c'est-à-dire les voies rapides encaissées sans voie de service continue, je le rappelle, donc c'est assez différent d'autres autoroutes, qui a été retenue parce que ça présente la meilleure solution à l'ensemble des problèmes qu'on a identifiés le long de la rue Notre-Dame.

2395 Et j'aimerais rappeler aussi que la rue Notre-Dame actuellement n'arrive plus à suffire à la demande et que, quand on regarde les prévisions de trafic, de demande dans le secteur de l'est de Montréal, on s'achemine vers une situation carrément impossible.

2400 **LA PRÉSIDENTE :**

 Sans rentrer trop, trop dans les détails, parce qu'on a encore quelques séances devant nous, le boulevard urbain en surface, pourquoi avez-vous écarté cette option?

2405 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Je vais demander à Jean-Michel de vous répondre là-dessus, madame la présidente.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2410

Oui. Déjà au tout départ, au début de l'étude, au début des réflexions du Ministère, il s'agit de la première option qui a été regardée et évaluée de façon très sommaire. Et à la lumière de l'ensemble des problèmes qui ont été recensés, notamment au niveau du bruit, de la qualité de l'air, de l'accessibilité aux espaces verts du côté sud, de l'aménagement de mesures

2415

préférentielles, de mesures en faveur du transport en commun, des automobiles, il s'agissait d'une option qui ne permettait pas d'assurer des bénéfices pour l'ensemble des aspects problématiques.

2420

Donc, en fait, au niveau des autobus, ça ne solutionnait pas le problème. Au niveau du climat sonore, c'est-à-dire du bruit, il s'agissait d'un accroissement de la problématique. En fait, l'aménagement d'un boulevard en surface avait pour conséquence de créer un impact moyen à fort supplémentaire par rapport à la situation actuelle, donc un impact moyen et fort par rapport à la situation actuelle, pour plus de 1 000 logements en bordure de la rue Notre-Dame, sans compter l'empiètement supplémentaire, les largeurs nécessaires aux intersections. De

2425

mémoire, l'angle de la rue Pie IX et Notre-Dame, la largeur requise pour l'aménagement du boulevard était de 11 voies de large pour assurer un aménagement minimal sécuritaire.

Donc, c'est compte tenu de la complexité de la problématique qu'une option de cette nature-là ne répondait qu'à quelques aspects, sinon uniquement un aspect.

2430

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce qu'il aurait été possible d'aménager des couloirs réservés aux autobus sur un boulevard urbain au niveau du sol?

2435

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Au niveau du sol, l'aménager aurait impliqué de toute façon nécessairement l'aménager du côté nord de la rue Notre-Dame, c'est-à-dire en bordure des habitations, alors une double problématique. Il s'agit donc pour les autobus de franchir un très grand nombre d'intersections tant le soir que le matin. Donc, les gains sont problématiques compte tenu de la création d'intersections très complexes, donc multiples feux. Il s'agit littéralement de créer comme deux axes routiers parallèles avec des intersections perpendiculaires, donc difficilement gérables.

2440

D'autre part, il s'agissait de toute façon de créer un nouveau corridor routier avec des véhicules lourds en périphérie immédiate des habitations, donc un effet supplémentaire d'impacts sur les habitations en bordure de la rue Notre-Dame qui subissent déjà des niveaux sonores élevés.

2445

2450

LA PRÉSIDENTE :

Et pourquoi aurait-il fallu aménager ces routes réservées du côté nord et non pas du côté sud?

2455 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Oui. Parce que du côté sud, c'est une façade qui est directement collée sur des immeubles industriels. Donc, tout le long de la rue Notre-Dame, il y a déjà toute une façade industrielle. Dans la présentation un peu plus tôt, vous avez remarqué un camion rouge qui fait un *U-turn+. C'est le long de la rue Notre-Dame, donc sur la façon sud. Il y a donc des activités industrielles majeures, Sucres Lantic, Maple Leaf, un rénovateur dont j'oublie le nom actuellement. Mais il y a tout un ensemble d'entreprises, dont le Port de Montréal, donc qui rendent à peu près impossible pour des raisons d'opération, de sécurité publique, d'y mettre en place des mesures pour les autobus.

2465 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce qu'il aurait été difficile aussi pour la population de se rendre de l'autre côté pour...

2470 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Bien, écoutez. Ce que ça signifie, c'est mettre en plus une nouvelle chaussée, d'élargir la rue Notre-Dame, donc en termes de superficie ou de mètres carrés d'asphalte entre les parcs existants. Donc, ça augmente la quantité d'asphalte.

2475 Qu'est-ce que ça signifie si on aménageait la voie réservée du côté nord? Ça signifie notamment qu'il aurait fallu démolir, raser une partie du parc Champêtre où sont situés actuellement les jeux pour enfants. Le parc Champêtre est un peu plus bas que la rue Notre-Dame et se termine carrément sur la rue Notre-Dame actuelle, donc des problématiques d'aménagement d'espaces verts, une réduction de la quantité d'espaces verts sans gain espaces verts ailleurs. Et c'est la disparition de la bande verte également.

2480 **LA PRÉSIDENTE :**

2485 C'est bien. Monsieur Brisset, est-ce qu'on peut s'en tenir à cela?

M. PIERRE BRISSET :

2490 Bien, disons que j'aimerais qu'il y ait une opinion indépendante, parce que disons que, là, on est bornés avec la solution autoroutière qui ne semble pas être suivie nulle part ailleurs dans le monde. À Toronto, ils ont réussi à combler ces problèmes-là sans construire d'autoroute. Pourquoi ici on doit absolument construire une autoroute?

2495 Et je demande au Bureau d'audiences publiques d'obtenir des opinions indépendantes sur... demander à des consultant d'autres villes à faire des comptes rendus sur ce point-là.

LA PRÉSIDENTE :

2500 Monsieur Brisset, on va commencer par tenir nos audiences publiques, par entendre les questions.

M. PIERRE BRISSET :

2505 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2510 Vous avez tous ici, dans la salle, des questions. Il y a des réponses à fournir. On va ensuite entendre vos opinions, puis on verra pour la suite des choses, d'accord?

M. PIERRE BRISSET :

2515 O.K.

LA PRÉSIDENTE :

2520 Merci. On va prendre une pause de dix minutes, puis on revient.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

(REPRISE DE LA SÉANCE)

LA PRÉSIDENTE :

2525 Monsieur Vaillancourt, je ne sais pas si vous êtes encore dans la salle. Il est parti? Alors, monsieur Vaillancourt va probablement être content, parce que la Commission va pouvoir disposer d'un certain nombre de copies du résumé de l'étude d'impact, je dis bien un certain nombre de copies. Alors, les citoyens qui seraient intéressés d'en avoir une copie, je vous invite à mentionner votre nom à madame Boutin, la coordonnatrice du secrétariat de la Commission.

2530

Alors, maintenant, nous sommes rendus à monsieur Réal Bergeron.

2535 **M. RÉAL BERGERON :**

Bonsoir!

2540 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir!

M. RÉAL BERGERON :

2545 Moi, je suis citoyen du quartier Mercier est, puis comme... bien, je ne sais pas si vous le savez, mais le quartier Mercier est, c'est un des quartiers qui présentent les plus hauts taux de maladies respiratoires, comme le quartier Hochelaga d'ailleurs.

2550 Madame la présidente, le promoteur tantôt, dans son étude d'impact, prétendait que l'augmentation du trafic routier consécutif à la modernisation de la rue Notre-Dame ne devrait pas avoir d'impact négatif sur la qualité de l'air. J'aimerais savoir si cette opinion est partagée par les personnes compétentes en la matière qui sont ici présentes ce soir.

2555 **LA PRÉSIDENTE :**

2560 Alors, on va demander à madame Beausoleil du ministère de la Santé et des Services sociaux. J'aimerais savoir si vous avez une opinion sur, d'abord, peut-être l'état actuel de la situation. Puis est-ce que, effectivement, un projet comme celui qui est soumis ce soir, selon vous, est de nature à ne rien changer?

Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :

2565 Je vous dirais qu'au niveau de la santé et des polluants, je pourrais répondre assez facilement en ce qui concerne les études qui sont connues, les effets et tout ça.

2570 Maintenant, pour vous dire mon opinion par rapport aux émissions qui sont prévues, malheureusement, je n'ai pas la compétence au niveau de la modélisation. Je sais que ces modèles-là existent, mais je ne pourrais pas répondre à savoir si je considère que c'est adéquat.

2575 Il faut voir que les émissions de polluants reposent d'abord sur les débits de véhicules qui sont attendus. Et ces débits-là étant fonctions d'hypothèses qui ont été émises par les gens du ministère des Transports et, par la suite, c'est fonctions des modèles d'estimation des émissions des polluants qui viennent des véhicules. Et il y a d'autres modèles aussi qui permettent de comprendre la dispersion de ces polluants-là.

Je ne pourrais pas me prononcer à ce niveau-là mais, par la suite, au niveau des effets santé, ça, on pourra en discuter probablement ultérieurement.

LA PRÉSIDENTE :

2580

D'accord. Monsieur Valiquette du ministère de l'Environnement.

M. LUC VALIQUETTE :

2585

Oui, madame la présidente. Alors, l'impact effectivement du projet va dépendre s'il y a un changement. D'abord, impact, on parle de changement. Il faut qu'il y avait un changement dû au projet entre l'état actuel et l'état futur. Alors, ça va dépendre des débits et des taux d'émission des véhicules; des arrêts, si le projet a un impact sur les arrêts, les congestions.

2590

Alors, si on prend les débits, il y a des hypothèses qui sont faites. On a fait un examen, je dirais, sommaire des modèles du ministère des Transports. On s'est fait expliquer leurs paramètres. Les prévisions qui peuvent être faites sur les débits au temps zéro d'un projet, de mise en marche d'un projet, ce qu'on en a compris, c'est quand même assez fiable. Ce sont des hypothèses basées sur il y a combien de gens, les enquêtes origine-destination, combien de temps se rendent vers quel point, et caetera. C'est, d'après nous, fiable au temps zéro.

2595

Et je pense que le ministère des Transports pourrait élaborer. Ils ont des exemples des prévisions qu'ils ont faites et ils étaient très fiables au temps zéro. Ils ont des exemples. Si on va plus loin dans le temps...

2600

LA PRÉSIDENTE :

Quand vous parlez du temps zéro pour qu'on...

2605

M. LUC VALIQUETTE :

Mise en exploitation d'un projet.

LA PRÉSIDENTE :

2610

Oui.

M. LUC VALIQUETTE :

2615

Donc, s'il y a construction d'une route, bien, mise en exploitation de la route au moment zéro. Si on va plus loin dans le temps, nécessairement la précision va diminuer, parce qu'il faut prédire quel sera le comportement, les valeurs des gens, les cycles économiques. Il y a toutes sortes de variables qui ne sont pas faciles à prédire. Alors, les modèles normalement ont des hypothèses sérieuses qui représentent les tendances passées, mais ce n'est pas nécessairement garant complètement du futur.

2620

Alors, donc pour la partie débit, si ce que l'étude d'impact dit, c'est qu'il y a une augmentation du débit, donc, associée à cette variable-là, il devrait y avoir une augmentation des émissions dans l'atmosphère quel que soit le polluant.

2625

L'autre partie, les taux d'émission, ce n'est pas relié au projet. C'est relié plus à l'évolution de la technologie, des moteurs, des systèmes antipollution. Alors, récemment, il y a eu des améliorations et il y a des améliorations prévues. Le parc automobile se régénérant, les autos les plus récentes sont moins polluantes que les autos plus anciennes. Mais ça, ce n'est pas nécessairement relié au projet. Il faut distinguer. Ça ne fait pas partie de l'impact finalement.

2630

LA PRÉSIDENTE :

2635

Vous parliez aussi de congestion.

M. LUC VALIQUETTE :

2640

Oui. Lorsqu'une auto n'avance pas puis, à la limite, si une auto est arrêtée, elle pollue énormément de façon infinie. Elle pollue, elle pollue, elle pollue. Et par rapport à la distance parcourue, ce n'est vraiment pas efficace en termes de pollution. Donc, lorsqu'il y a congestion, il y a plus de pollution pour un même déplacement effectué que lorsqu'il n'y a pas de congestion.

2645

Par contre, si on va à des vitesses très élevées, dans les 90, 100, 110 kilomètres à l'heure, il y a aussi plus de pollution pour la même distance parcourue. Alors, des vitesses optimales, ce sont des vitesses qui sont plus, je dirais, dans l'intervalle 60/90 kilomètres à l'heure.

2650

LA PRÉSIDENTE :

Donc, dans un projet comme celui de la modernisation de la rue Notre-Dame, comment pourrait-on évaluer l'impact de ce projet-là justement sur la qualité de l'air par exemple ou les taux d'émission?

2655

M. LUC VALIQUETTE :

En fait, sur la qualité de l'air, ça serait...

2660

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous avez eu le temps de le regarder au Ministère?

2665

M. LUC VALIQUETTE :

Bien, la vérification, je dirais, plus poussée des modèles, de certaines hypothèses qui sont faits, non. On a des spécialistes qui les regardent, entre autres en termes de modélisation, qui vont regarder, qui vont avoir certains contacts. Ce n'est pas fait, ça.

2670

Mais un premier avis quand même, c'est si on augmente les débits, on va augmenter la pollution de l'air. Maintenant, est-ce que c'est de façon très importante ou de façon peu importante? Ça dépend de l'augmentation de débit. Et il y a d'autres facteurs qui sont associés, comme je disais, à d'autres choses que le projet, mais comme les taux d'émission, si les moteurs deviennent plus performants, bien, ça vient contrebalancer l'impact du projet.

2675

LA PRÉSIDENTE :

Mais au temps zéro...

2680

M. LUC VALIQUETTE :

Alors, c'est un peu ça qui est dans l'étude d'impact du Ministère.

2685

LA PRÉSIDENTE :

Au temps zéro, on peut dire qu'il n'y a pas eu d'amélioration? Des taux d'émission, j'entends.

2690

M. LUC VALIQUETTE :

Au temps zéro, non, non. Si le temps zéro était très rapproché, effectivement les taux d'émission seraient les mêmes. Et à ce moment-là, il y aurait un certain impact dû... si on augmente les débits ou le nombre de kilomètres parcourus avec le projet, on augmente la pollution de l'air aussi en conséquence.

2695

LA PRÉSIDENTE :

2700 Comment arrivez-vous, monsieur Fournier, à dire que le projet aura un impact nul?
C'est ça que j'ai compris?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2705 Je vais demander à monsieur Boisvert de vous répondre.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2710 Madame la présidente, je vais aller un peu dans le sens de ce que le ministère de
l'Environnement soulignait. Il y a une méthodologie. D'abord, pour ce qui est des débits de
circulation : les débits de circulation qui ont été utilisés sont ceux qui sont prévus à long terme,
donc dans un horizon de dix ans.

2715 En ce qui a trait aux polluants atmosphériques, il faut distinguer les polluants qui sont le
long de la rue Notre-Dame, qui ont été évolués en bordure de la rue Notre-Dame, mais
également les émissions atmosphériques à l'échelle régionale, c'est-à-dire celle de l'Île de
Montréal et celle de la région métropolitaine. Donc, on regarde les concentrations de polluants
à différentes échelles pour des motifs finalement ou des raisons qui sont différentes.

2720 Pour évaluer l'impact sur la qualité de l'air en bordure de la rue Notre-Dame, par
exemple si on prend cette échelle-là, il y a différentes hypothèses à considérer : D'abord les
débits, on considère les débits dans un horizon 2011, donc des débits accrus, non seulement
dus à l'ouverture, à la mise en service de cet axe routier-là, mais aussi dus à la croissance du
nombre de véhicules anticipé à long terme.

2725 On établit également une série d'hypothèses très conservatrices. Donc, je vais citer
l'étude d'impact si vous me le permettez:

2730 **Considérant que les concentrations totales peuvent varier d'une zone sensible à une
autre, ainsi que d'une période de la journée à une autre ou d'une période de l'année ou à une
autre, l'approche retenue pour évaluer les impacts a consisté à considérer des scénarios qui
intègrent les conditions théoriques conjuguées les plus pénalisantes.**

2735 Et parmi ces conditions théoriques-là qui sont nécessaires pour établir un scénario, j'en
énumère quelques-unes:

**Un taux d'émission de polluants en fonction des conditions de circulation et climatiques
les plus pénalisantes*,*

c'est-à-dire, comme on le soulignait, des vitesses faibles, parce que les véhicules
émettent plus de polluants à cette vitesse-là. Également, des conditions climatiques

2740 pénalisantes, les moteurs n'émettent pas les mêmes sommes de polluants en fonction de la température, des températures froides par exemple.

On considère aussi:

2745 **Une dispersion dans l'espace des polluants en fonction de conditions météorologiques les plus pénalisantes+*

c'est-à-dire une stabilité maximum de l'air qui limite le mélange ou, si on veut, la dilution des polluants, une vitesse minimale du vent qui fait en sorte que les polluants ne sont pas dispersés à grande distance, et des scénarios de vents qui sont pénalisant, c'est-à-dire des scénarios de vents qui poussent les contaminants à faible vitesse vers les habitations les plus proches.

Parmi les conditions également pénalisantes qui ont été utilisées pour les scénarios:

**Des débits de circulation maximums.+*

2755 La variation maximum de débits de circulation, lorsqu'on regarde futur et actuel, on a considéré le lieu où on avait la plus grande variation, donc la plus grande augmentation, la plus grande différence de circulation entre aujourd'hui et ce qu'on pourrait appeler demain.

**Et la réduction la plus significative de la distance entre un point sensible...+*

2760 X par exemple, une habitation X

**... et la route+*

c'est-à-dire là où les débits qui augmentent le plus se rapprochent également le plus des habitations.

2765 **Donc, on obtient des conditions conjuguées les plus pénalisantes et les paramètres de calcul les plus pénalisants. On s'assure que les concentrations calculées...+*

X qui sont montrées dans l'étude d'impact X

2770 **... pour les zones sensibles sont plus élevées que celles possibles en réalité. Étant donné le très grande nombre de paramètres qui influent sur la concentration finale d'un polluant à un récepteur donné...+*

X par exemple une habitation X

**... une approche basée sur des conditions conjuguées les plus pénalisantes, même si la probabilité d'occurrence de telles conditions est peu probable en réalité, est jugée plus simple et plus probante.+*

2775 Donc, ça permet de mettre en contexte quels sont les paramètres qu'on a utilisés pour s'assurer de résultats qui sont nécessairement plus problématiques que la réalité ne peut le permettre.

2780 Donc, à partir de ces paramètres-là et d'un stock de véhicules automobiles, si je ne me trompe pas, qui est de 1993, qui n'est même pas d'aujourd'hui, par conséquent qui n'intègre même pas les normes antipollution les plus récentes, donc légèrement plus polluant

qu'aujourd'hui, on arrive à des résultats le long de la rue Notre-Dame, à une certaine quantité de pollution émise et qui, analysée, donc des concentrations plus élevées que la réalité ne peut le permettre, ces concentrations-là ont servi après ça, à partir de modèles au niveau de la santé, de différents paramètres, donc de gaz émis, et de leur effet sur la santé et de les comparer au seuil jugé acceptable.

Et à partir donc de ces concentrations-là, des paramètres jugés acceptables au niveau de la santé, ça nous permet d'arriver à la conclusion que ces concentrations-là n'ont pas d'effets sur la santé significatifs. Et quand on dit *des effets sur la santé+, il faut souligner, c'est très important, des effets sur la santé de personnes sensibles, donc de personnes qui ont déjà des problèmes de santé, qui sont donc sensibles à certaines formes de polluants.

Donc, si on veut faire une hypothèse, ce sont des effets sur la santé en considérant que tous les gens, le long de la rue Notre-Dame, sont des gens qui ont des problèmes de santé et non pas juste quelques-uns. Est-ce que ça permet de répondre un peu...

LA PRÉSIDENTE :

Mais par rapport à la situation actuelle, est-ce que vous avez évalué la situation actuelle?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui, oui. Dans l'étude d'impact, les concentrations actuelles sont comparées aux concentrations à venir. Donc, ce qu'on peut observer comme phénomène, en termes de concentrations, ce qu'on peut dire, brutes, il y a effectivement une augmentation le long de la rue Notre-Dame des émissions qui sont contrebalancées par de fortes diminutions des émissions ailleurs dans le secteur densément peuplé d'Hochelaga-Maisonneuve.

Comme on l'expliquait un peu dans la présentation plus tôt, c'est qu'on ramasse la circulation qui se promène un peu partout, c'est-à-dire... excusez-moi l'anglicisme, mais l'*exhaust* proche d'un balcon, d'une fenêtre, on ramasse cette circulation-là et on la met sur la rue Notre-Dame, qui est plus éloigné qu'un véhicule qui se promène sur une rue résidentielle par exemple. Donc, évidemment, ramassant tout ça, on augmente les émissions.

Il faut dire que les véhicules qui circulent là, pris individuellement, émettent moins individuellement parce qu'ils ne circulent plus dans une rue locale à basse vitesse avec des feux de circulation. Ils retrouvent donc dans un flot continu sans arrêt/départ. Donc, chaque véhicule individuellement va émettre moins mais, par leur nombre plus grand, vont faire une concentration plus forte, mais fait un bilan qui, pris tous ensemble, pour l'ensemble du secteur fait un bilan qui est une réduction, et ceci conjugué avec l'effet des vents, des vents dominants dans le secteur qui rabattent l'ensemble de ces émissions-là vers le fleuve. Pour information, il y a une rose des vents d'ailleurs incluse dans l'étude d'impact.

LA PRÉSIDENTE :

2830 Puis est-ce que votre modèle prend en compte la congestion possible? Est-ce qu'il y a des hypothèses de congestion?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2835 Oui, tout à fait. Si je reviens sur les paramètres qui ont été utilisés, c'est une vitesse -- juste une petite seconde que je retourne à la bonne page pour vous donner le bon renseignement. Les paramètres qui ont été utilisés, ce sont les débits de circulation maximums et une vitesse faible. Donc, ce sont des conditions de pointe les pires, heures de pointe, de périodes d'achalandage les plus élevées.

2840 **LA PRÉSIDENTE :**

 Vitesse faible, est-ce que vous avez un ordre de grandeur?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2845 Oui. De mémoire, je ne l'ai pas devant moi, c'était 25 kilomètres/heure, je crois -- 30 kilomètres/heure, 30 kilomètres/heure.

LA PRÉSIDENTE :

2850 D'accord. Et tout ceci donc vous permet d'arriver à la conclusion qu'il n'y aurait pas d'impact...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2855 Effectivement.

LA PRÉSIDENTE :

2860 ... sur les émissions?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2865 Oui. Alors, si on prend localement ou globalement, parce qu'on peut regarder l'effet sur la qualité de l'air en termes de respect de normes, et on regarde aussi l'effet sur la santé humaine, on respecte les normes qui sont requises. Et en termes de santé humaine, selon différents composés chimiques qui sont considérés, on arrive à la conclusion qu'il n'y a pas d'effet significatif sur la santé.

2870 Et en fait, si je peux juste compléter, c'est une réduction en fait légère compte tenu du projet qui est quand même d'une dimension limitée. C'est quand même un petit projet, même s'il est d'une ampleur importante pour le quartier. Mais en termes d'émissions, il y a une faible diminution des gaz émis totaux qui n'est pas due au design du projet, mais plus à sa dimension.

2875 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Bouchard, demain, parce que l'heure se fait un peu tardive, ça serait intéressant que vous nous parliez des normes. Est-ce que c'est bien vous ou c'est la CUM?

2880 **M. PIERRE BOUCHARD :**

C'est le Communauté urbaine.

2885 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est la Communauté urbaine, je me trompe. Alors, ça serait plutôt à madame Morrisette. Si, demain après-midi, vous pouviez vous préparer pour nous indiquer quelles sont les normes en matière d'émissions atmosphériques.

2890 **Mme CLAIRE MORRISSETTE :**

Ce n'est pas moi qui vais faire ça, c'est monsieur Francoeur. Je crois qu'il est ici dans la salle.

2895 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, mais on va peut-être faire ça plutôt demain après-midi. Êtes-vous là demain après-midi ou demain soir?

2900 **M. RAYNALD FRANCOEUR :**

Demain soir.

2905 **LA PRÉSIDENTE :**

Demain soir, d'accord?

M. RÉAL BERGERON :

2910 Une question rapide s'il vous plaît.

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

2915

M. RÉAL BERGERON :

Je voudrais savoir si le promoteur a tenu compte, dans ses prévisions à long terme, du prolongement éventuel de l'autoroute 25 jusqu'à Laval, qui est un petit peu la suite logique du projet de modernisation de la rue Notre-Dame.

2920

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Fournier?

2925

Vous parlez en termes de débit de circulation?

M. RÉAL BERGERON :

Oui, et de pollution atmosphérique aussi évidemment.

2930

LA PRÉSIDENTE :

Et de pollution atmosphérique, d'accord.

2935

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Madame la présidente, effectivement, nous avons effectué une modélisation de l'impact de la construction du pont de la 25 sur la circulation sur la rue Notre-Dame. Et on pourrait la déposer, cette note technique-là, au Bureau. Et je demanderais à monsieur Boisvert de détailler le contenu.

2940

LA PRÉSIDENTE :

De nous la résumer? D'accord.

2945

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2950 Si je comprends bien, madame la présidente, le sens de la question, c'est l'impact sur la qualité de l'air d'un prolongement de l'autoroute 25?

LA PRÉSIDENTE :

2955 Oui.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2960 Si vous me permettez, je voudrais présenter une acétate pour voir un peu l'effet.

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

2965 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

2970 C'est peut-être plus simple pour tout le monde. Madame la présidente, ce qu'on observe ici sur la carte, ce sont des différentiels d'émission. Alors, on a pris un exemple ici qui sont les monoxydes de carbone. Donc, ce qu'on va observer -- si je peux me permettre, ici pour se localiser, on reconnaît l'Île de Montréal. On reconnaît donc l'Île de Montréal. Donc, on a ici le pont tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, le pont Jacques-Cartier. Et ici, ce qu'on a en rouge, c'est le pont proposé, le pont de l'autoroute 25 dont on a parlé, qu'on vient de souligner.

2975 Donc, ce qu'on a ici, c'est en vert des réductions d'émissions atmosphériques, ici donc des réductions de monoxyde de carbone et, en rouge, les augmentations de monoxyde de carbone. Donc, on a comparé. Ce qu'on a fait, donc si on ne met pas en place le pont de l'autoroute 25 et qu'on a soustrait le même calcul d'émissions atmosphériques avec le pont de la 25. Alors, le phénomène qu'implique le pont de l'autoroute 25 qui est situé ici, c'est une concentration encore plus forte des émissions sur les grands axes et surtout une réduction des
2980 émissions dans les secteurs, donc qu'on voit en vert, les plus fortement peuplés.

LA PRÉSIDENTE :

2985 Ça, c'est si vous ne faites pas le pont?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2990 Ça, c'est la différence entre on le fait et on ne le fait pas. Alors, ce que ça fait... donc, on a eu comme base de calcul, on a calculé les concentrations si le pont de la 25 n'existe pas. Et on a recalculé par la suite si le pont de la 25 est fait et on a soustrait les deux. Alors, la construction du pont de la 25 fait donc une augmentation en rouge des concentrations de

monoxyde de carbone. Et en vert, la construction du pont de la 25 implique donc une diminution des émissions dans les secteurs les plus fortement peuplés ou densément peuplés.

2995 C'est donc carrément une redistribution de la circulation. Ça amène les véhicules à sortir du réseau local et à se concentrer de façon plus importante sur ce qu'on appelle le réseau supérieur qui est le réseau autoroutier.

LA PRÉSIDENTE :

3000 Et là, on prend pour acquis que le projet de la modernisation de la rue Notre-Dame est fait?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3005 Oui, il est là.

LA PRÉSIDENTE :

3010 D'accord. Et quel est l'impact...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3015 Donc, il est toujours là. Avec et sans la 25, Notre-Dame est là, est construit.

LA PRÉSIDENTE :

3020 Alors, quel est l'impact de la prolongation de l'autoroute 25, par la construction d'une pont sur la rue Notre-Dame?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3025 Alors, ce qu'on peut voir, c'est que la rue Notre-Dame est dans ce secteur-ci, donc une très, très légère et peu significative augmentation des monoxydes de carbone.

LA PRÉSIDENTE :

3030 C'est-à-dire...?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3035 Ce qu'on voit ici, ce sont les carreaux rouges. Donc, les concentrations s'effectuent...
les augmentations de concentration s'effectuent surtout le long de l'autoroute Métropolitaine qui
est ici et le long ici de l'autoroute 15 et, évidemment, sur le pont de la 25 parce que,
évidemment, on a soustrait une situation projetée d'une situation qui n'existe pas, donc zéro
émission, et sur la 440 qui est à Laval.

3040 Pourquoi il y a très peu d'émissions ici, c'est non significatif? Tout simplement parce
que les débits appréhendés avec le pont de l'autoroute 25 sont d'à peu près à l'heure de pointe,
donc une heure. Donc, l'heure maximum d'achalandage, donc le matin autour de 08 h 00,
08 h 30 pendant une période d'une heure, c'est une augmentation d'environ 100 à 120 véhicules
automobiles, donc un impact qui n'est pas significatif.

3045 **LA PRÉSIDENTE :**

Quand on le regarde en proportion de la longueur du tronçon, ça m'apparaît plus
important que ce que vous mentionnez.

3050 **M. RÉAL BERGERON :**

Oui. Le secteur est ici. Oui, tout à fait. Alors, ici, c'est la portion habitée, Hochelaga-
Maisonnette, Centre-Sud, c'est Notre-Dame. Alors, on a une concentration dans le secteur
industriel qui est ici. Notamment ici il y a l'Assomption. Alors, il y a une augmentation
3055 effectivement dans le secteur industriel. L'échangeur Souigny est à peu près ici.

LA PRÉSIDENTE :

3060 Donc, il y a un impact?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui, il y a un impact dans ce secteur-là ici industriel.

3065 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous avez une autre acétate?

3070 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Non.

LA PRÉSIDENTE :

3075

Non?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3080

Bien, c'est un exemple. On peut l'avoir pour d'autres polluants, si vous voulez les voir.

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Est-ce que vous en avez pour d'autres polluants?

3085

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui. Bien, je peux vous montrer...

3090

LA PRÉSIDENTE :

Ce sont des acétates qui sont également disponibles dans l'étude que vous avez déposée ou dans le document?

3095

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Non. Ce sont des acétates qu'on peut vous donner de façon séparée.

LA PRÉSIDENTE :

3100

Mais de toute façon, la Commission apprécierait que toutes les acétates, que vous allez nous présenter au cours de cette commission, soit déposées, y compris votre présentation.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3105

Ça va de soi, madame la présidente.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3110

Donc, on voit toujours un peu le même phénomène au niveau du CO₂ ici qui sont émis. C'est toujours la portion qui est ici qui est la portion où les accroissements -- où il y peut y avoir un accroissement dû à la 25. La 25 est ici, disons qu'il y a un accroissement qui est ici. Dans la portion Souigny X le point est petit, je vais y aller à deux mains X donc, c'est le secteur industriel ici, ce qui est Souigny. Alors, on arrive ici au travers Notre-Dame, déjà les impacts ici dont beaucoup moindres.

3115

3120

Donc, c'est très plus ou moins, là, parce que effectivement, comme je vous le soulignais et dans la note qui vous sera déposée, le prolongement de l'autoroute 25 à terme, donc pas à l'ouverture, pas à court terme, l'impact ici est de quelques véhicules, donc une centaine à peu près de véhicules durant l'heure maximum. Donc, l'heure avant et après, pour faire la période de pointe, c'est un impact, donc un nombre de véhicules moindre, d'où l'impact très modéré, là, sinon non significatif.

LA PRÉSIDENTE :

3125

Merci.

M. RÉAL BERGERON :

3130

Excusez, madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

3135

M. RÉAL BERGERON :

Si je comprends bien, pour le quartier Mercier-Est qui est situé autour justement de l'échangeur Souigny, il y aurait un impact significatif, si j'interprète bien les informations?

3140

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3145

Madame la présidente, il faut faire attention. Ce sont les émissions qui sont générées. L'impact, il faut le considérer sur un individu ou sur un élément sensible, ce qui est une distinction. Et, surtout, il faut prendre en compte les conditions climatologiques, notamment la direction des vents, qui impliquent... qui ont une conséquence sur la probabilité d'un impact sur la santé, donc en termes de taux d'exposition.

LA PRÉSIDENTE :

3150

Et est-ce que vous avez fait cette évaluation, cette projection-là de l'impact sur la santé?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3155

Ici, c'est un secteur industriel avec la direction des vents qui est en direction du fleuve. Je peux montrer une... est-ce que j'ai une direction des vents? Ce qu'on a ici, ce n'est pas la direction, mais l'origine des vents en fait. Donc, on peut voir que l'origine des vents est toujours dans cette direction-là, toujours dans cette direction-là.

LA PRÉSIDENTE :

3160

C'est-à-dire pourriez-vous être plus précis pour les fins de notre...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3165

Donc, c'est en direction du fleuve, en direction du fleuve.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

3170

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3175

Donc, c'est ici qu'on a un certain accroissement, dans ce tronçon-là. Donc, ça envoie par-dessus ici les secteurs les plus industrialisés, donc les moins densément -- bien qu'ici il y a quand même les secteurs de la rue Cadillac et de la rue Haig, s'en va vers le secteur industriel.

3180

Il s'agit ici, comme je vous disais, d'une centaine de véhicules sur une heure. Ici, il s'agit d'un nombre un peu plus élevé. De mémoire, c'est 300 véhicules de plus sur une heure, je crois. Sur la note technique, 250 sur une heure, donc...

LA PRÉSIDENTE :

Ça, c'est dans le secteur de Souigny?

3185

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3190

Souigny, c'est 250 véhicules de plus. C'est peu probable à ce niveau-là. Probablement que notre spécialiste pourrait peut-être le souligner, il y a peu de différence en termes d'émissions, de concentrations à une certaine du corridor routier compte tenu des facteurs de dilution. Plus de précisions?

LA PRÉSIDENTE :

Oui, s'il vous plaît.

3195

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3200 Oui. Alors, peut-être, monsieur Allard, expliquez un ajout de ce nombre de véhicules-là, l'impact que ça peut avoir sur... je vais laisser l'image peut-être pour le bénéfice de tout le monde.

M. JEAN-LUC ALLARD :

3205 Les éléments qu'il faut tenir compte en fait, c'est le bruit de fond qui existe pour un contaminant donné. Dans la zone d'étude, il n'y a pas de station d'échantillonnage comme telle. Donc, ce qu'on a fait, c'est qu'on a pris les stations d'échantillonnage de la Communauté urbaine de Montréal qui sont les plus rapprochées de la zone d'étude. Par rapport à ça, on a pris ce qui nous semblait conservateur, donc des concentrations maximales qu'on a
3210 présentement dans la qualité de l'air, sauf qu'il faut tenir compte du fait que, dans la qualité de l'air actuelle, la contribution de Ville-Marie est incluse dans les mesures.

Donc, la façon qu'on a procédé... et, en fait, c'est relativement complexe. Ce que je suggère en fait, c'est qu'on puisse peut-être présenter ça de façon plus élaborée en même
3215 temps que la CUM qui présentera les normes. Mais de façon très simple, la façon qu'on fonctionne, c'est qu'on évalue la concentration actuelle mesurée dans le secteur le plus proche de la zone d'étude à partir de mesures réelles. On soustrait la contribution actuelle sans le projet de Ville-Marie ou de la rue Notre-Dame sur un récepteur donné et on ajoute à ça la contribution future du projet. Et donc l'écart entre les deux, en fait, nous donne l'impact du projet sur la
3220 qualité de l'air.

Évidemment, si on était à 100% d'une norme donnée et qu'on venait ajouter à ça que 1%, 2%, ce serait problématique. Dans le cas du CO, du monoxyde de carbone, des dioxydes d'azote, dans le cas d'un certain nombre de contaminants, on est très loin des normes. On est
3225 à 10%, 20%, 30% des normes. Et donc, si le projet a une influence de 1%, 2%, ce n'est absolument pas significatif, et donc, dans ce sens-là, on peut dire qu'il n'y a pas d'impact significatif.

Dans le cas de Souigny en particulier, si on fait cet exercice-là et qu'on regarde l'écart
3230 entre 2001 et 1999, donc des mesures réelles avec et sans le projet, on a des incidences en fait par rapport à la norme qui peuvent être de l'ordre de plus 1% par rapport à la norme.

Par contre, si on va 2011 par rapport à 1999, là, ça devient plus significatif et on peut atteindre 29% de la norme. Donc, l'importance qu'il faut garder par rapport à ça, c'est que si on
3235 est à 30% ou à 29% de la norme, on est encore très loin d'un niveau qui protège en fait la santé humaine. Et donc, il faudrait faire le lien entre l'aspect étude d'impact au niveau de la qualité de l'air, l'aspect toxicologie et l'aspect normatif qui devraient protéger la santé humaine.

Et, en fait, c'est passablement complexe, parce qu'on va chercher différentes stations
3240 pour estimer la situation actuelle. À ça, on ajoute l'aspect simulation. Et donc, dans ce sens-là,

3245

ce serait peut-être intéressant d'avoir plus de temps et de faire une présentation peut-être un petit peu plus formelle qui expliquerait en fait les différents étapes que monsieur Boisvert a expliquées, qui sont évaluation des émissions par les véhicules, contribution de la qualité de l'air actuelle, et donc tout le volet en partant des scénarios qu'on a privilégiés. On a fait, en fait, trois scénarios qui nous semblaient les plus critiques et, en fait, comment, ça, ça se répercute et qu'est-ce qu'on conclut en fait comme impacts sur la qualité de l'air.

LA PRÉSIDENTE :

3250

Alors, je retiens l'idée que, demain soir, on pourrait examiner cette question. Vous allez être là, Monsieur?

M. RÉAL BERGERON :

3255

Ça devrait, oui. Je vais essayer.

LA PRÉSIDENTE :

3260

D'accord. Merci.

M. RÉAL BERGERON :

Merci, bonsoir.

3265

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir. Monsieur Francoeur, est-ce qu'on peut penser que, demain soir, vous allez être prêt également? Parce que l'heure se fait tardive, ça fait que j'aimerais mieux que...

3270

M. RAYNALD FRANCOEUR :

Ça sera probablement monsieur Claude Gagnon qui va faire la présentation.

LA PRÉSIDENTE :

3275

Ça va, merci.

Alors, je prendrais un dernier citoyen et, après quoi, on va se dire bonne nuit et à demain. Alors, c'est monsieur Jean-François Hallé.

3280

M. JEAN-FRANÇOIS HALLÉ :

Madame la présidente, bonsoir.

3285 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir!

3290 **M. JEAN-FRANÇOIS HALLÉ :**

Ma première question, c'est de savoir si les différents intervenants, notamment à la Ville, au MTQ, comptent... comptent combien parmi deux d'ingénieurs en circulation versus le nombre d'urbanistes, d'architectes du paysage et d'architectes en général? Et est-ce que c'est suffisant pour intervenir convenablement dans un milieu urbain ancien et complexe de manière à partager équitablement les espaces publics entre les différents citoyens et pas seulement favoriser les automobiles et les camions?

3295 **LA PRÉSIDENTE :**

3300 Monsieur Fournier, on va commencer par vous.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3305 Madame la présidente, je ne crois pas que ce soit le nombre de d'ingénieurs ou d'urbanistes qui fasse la différence. C'est la méthode de travail, c'est le fait de s'assurer d'avoir des spécialistes dans chacun des domaines. Et je pense que le ministère des Transports a réuni, dans la réalisation de l'étude d'impact et dans l'élaboration du projet, le nombre suffisant de spécialistes qualifiés pour évaluer les impacts, évaluer le mode d'insertion du projet de la modernisation de la rue Notre-Dame dans son milieu. Et je ne crois pas que le nombre de

3310 spécialistes soit significatif.

LA PRÉSIDENTE :

3315 Mais vous aviez donc parmi vos consultants ou dans vos équipes de travail au Ministère, des urbanistes, des ingénieurs, bien sûr, des...

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3320 Madame la présidente, monsieur Boisvert...

LA PRÉSIDENTE :

Je vous laisse aller.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

... va pouvoir élaborer sur les spécialistes impliqués.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

C'est une question intéressante, parce que ça permet de souligner une évolution dans la société québécoise, dans la société en générale. Dans tous les documents d'étude d'impact qui ont été déposés, il y a la liste des spécialistes qui ont travaillé à l'étude d'impact d'une manière ou d'une autre. Ça reflète à peu près, ça reflète tout le partage de spécialistes ou de champs d'expertise qui ont été nécessaires. Et c'est un bon exemple ou c'est un bon indice de tous ceux qui ont participé, ou qui ont oeuvré, ou qui ont influencé le projet à l'intérieur du ministère des Transports et des partenaires techniques.

Et, madame la présidente, il y a effectivement beaucoup d'ingénieurs, mais d'ingénieurs de domaines très diversifiés, mais il n'y a pas que des ingénieurs. Il y a des spécialistes de tous les domaines. Je vous passe l'énumération complète, mais on peut parler d'historiens de l'architecture, d'archéologues, d'acousticiens, de spécialistes en qualité de l'air, de spécialistes en santé humaine, toxicologues, d'urbanistes évidemment, parce que je suis architecte, je suis architecte urbaniste moi-même, biologistes. Donc, c'est toute une panoplie d'experts.

Et il ne faut pas passer sous silence les consultants, il y en a qui s'y sont ajoutés. Il ne faut pas passer sous silence tous les partenaires techniques, les spécialistes en transport en commun, en aménagement urbain, des collègues qui sont présents dans la salle et aussi tous les partenaires qui, d'une manière ou d'une autre, ont participé un peu au projet, et je pense évidemment à l'ensemble des groupes et individus qui, au cours de toutes les consultations, nous ont fait part de leurs préoccupations et dont certains ont une expertise, ne serait-ce qu'une expertise qu'on pourrait qualifier de terrain, parce qu'ils connaissent bien leur milieu et à qui on est certainement redevables en partie.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Boisvert?

M. PIERRE BOUCHARD :

Alors, je ne connais pas la norme exacte, mais je peux vous donner des ordres de grandeur. À la Ville de Montréal, il y a moins de dix ingénieurs en circulation. Je ne connais pas le nombre, mais c'est très certainement moins que dix. Il y a près d'une vingtaine d'architectes paysagistes. Le nombre d'urbanistes est encore plus grand. Je ne le connais pas, mais c'est au-delà de 20 certainement, peut-être 30, 40, je ne sais pas. Donc, ça vous donne un peu l'importance.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.
Vous avez une autre question, monsieur Hallé?

M. JEAN-FRANÇOIS HALLÉ :

Oui. Ma deuxième question : Il est clair que la question du camionnage est importante dans le présent projet. A ce titre, la concertation entre les autorités du port, les transporteurs ferroviaires, la Ville et le ministère des Transports existe-telle? Et si oui, quels en sont les résultats concrets?

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Fournier?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Alors, je vais demander à monsieur Boisvert d'élaborer sur cette question.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui, il y a eu une concertation qui a été faite avec le Port de Montréal et ça s'est traduit par des actions très précises. Mais il faut aussi mettre en contexte. La rue Notre-Dame, nous l'avons souligné durant la présentation, madame la présidente, il s'agit du deuxième axe en ce qui a trait aux mouvements de camions, le deuxième axe en importance au Québec. C'est une colonne vertébrale du Québec sur le plan économique. Le Port de Montréal ne constitue qu'un des générateurs de camionnage.

Comme nous l'avons vu, un exemple très précis, entre la rue Viau et la rue Frontenac, il y a une variation de 3 000 camions entre les deux. Les principales portes du port sont situées plus à l'est, c'est-à-dire face à la rue Bossuet et face à la rue de Boucherville. Par conséquent, ce ne sont des camions qui arrivent du Port de Montréal. Bien sûr qu'il y a des camions qui entrent dans le quartier et qui en sortent par les rues de camionnage que sont par exemple Pie IX.

Donc, dans la partie la plus densément peuplée, c'est-à-dire Hochelaga-Maisonneuve, la proportion de camions qui origine ou se destine au Port de Montréal est d'environ -- et c'est très variable compte tenu de l'arrivée des bateaux, mais elle se situe en quelque part autour de 15% à 20% des camions seulement, le reste des camions étant généré par l'ensemble de l'activité économique du centre de l'Île de Montréal, du Centre-Sud, si on veut, en fait, la moitié Centre-Est de l'Île de Montréal qui est aussi un gros pôle d'emploi. Faut-il le rappeler? Il y a 18 000 emplois qui sont en périphérie immédiate de la rue Notre-Dame. Donc, il s'agit d'une mise en contexte.

Le port n'est qu'un partenaire parmi tant d'autres au niveau du camionnage. Le principal partenaire au niveau réglementaire est la Ville de Montréal par l'adoption d'un plan de réseau de camionnage. D'ailleurs, je pourrais mettre une acétate, si vous le désirez, ça permettrait un peu d'expliquer.

Et en ce qui a trait au Port de Montréal, pour réduire le camionnage sur la rue Notre-Dame, il a une action précise que je soulignais tantôt, c'est la mise en place d'un nouvel accès au Port de Montréal à peu près dans l'axe d'une fonderie qui s'appelle CSF, ce qui permet de mettre en place un plan de camionnage dans le port qui permet l'accès par l'est, c'est-à-dire face à la rue de Boucherville, et permet de faire un circuit à l'intérieur du port et de faire la sortie des camions non plus sur la rue Bossuet qui est tout près d'un secteur habité, le secteur Rougemont notamment, rue Rougemont et de Cadillac, mais de sortir directement sur les voies rapides proposées qui mènent vers Souigny et la 25, donc de faire un peu un réseau qui est distinct de la rue Notre-Dame et qui permet d'envoyer des camions directement vers ce qu'on appelle le réseau supérieur. Oui, donc c'est à ce niveau-là qu'il y a un arrimage.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce qu'il y a d'autres ententes ou d'autres discussions avec...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Non. Bien, c'est de façon à faciliter les opérations du port et inciter les camionneurs à se diriger directement vers des voies rapides et ne plus transiter dans des secteurs habités, dans la mesure où le projet le rend possible, là. Le Port a ses propres opérations aussi qui sont distinctes de nous.

LA PRÉSIDENTE :

3445

L'heure se fait tardive, mais il est sûr que la Commission va vouloir en savoir un peu plus sur justement les parcours utilisés par les camions, ce qu'il en est maintenant et ce qu'il en sera...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3450

Oui. Nous avons du matériel visuel.

LA PRÉSIDENTE :

3455

... ce qu'il en serait si le projet allait de l'avant.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3460

De l'avant, parfait.

LA PRÉSIDENTE :

3465

D'accord? Mais on pourrait continuer à un autre moment. Ça va?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Ça va.

LA PRÉSIDENTE :

3470

Parfait. Alors, on va ajourner et on reprend nos travaux demain à 13 h 30.

3475

Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, 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.

3480

ET J'AI SIGNÉ:

LISE MAISONNEUVE, s.o.