

**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 2

Séance tenue le 20 novembre 2001, à 13 h 30
Salle Dom Polski
1956, Frontenac
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 20 NOVEMBRE 2001 1

MOT DE LA PRÉSIDENTE 1

LA PRÉSIDENTE:..... 1

DÉPÔT DE DOCUMENTS..... 1

PÉRIODE DE QUESTIONS :

ROBERT PERREAULT 15

JOHN BURCOMBE 37

REPRISE DE LA SÉANCE 46

JACQUES BÉLANGER 65

ALAIN TREMBLAY 77

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Bienvenue à cette deuxième séance de l'audience publique portant sur la modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal entre la rue Amherst et l'autoroute 25.

10 Alors, nous poursuivons aujourd'hui l'audience entamée hier soir. J'ai déjà des citoyens d'inscrits, des citoyens qui se sont inscrits hier. Pour la plupart, ils ne seront avec nous que ce soir, mais il reste quand même un citoyen inscrit hier que j'appellerai. Et j'ai déjà une liste de gens inscrits pour cet après-midi.

15 J'informe ceux qui ne le sauraient pas que pour poser des questions à la commission, il faut s'inscrire au registre à l'arrière de la salle et vous avez droit à deux questions à chacune de vos interventions devant la commission.

20 Avant de passer aux questions, j'aimerais faire l'appel des documents déposés. Donc, hier, il y a un certain nombre de documents qui nous ont été promis, tant par le ministère des Transports que par la Ville de Montréal, et il y a des explications aussi supplémentaires qui doivent être fournies à la commission.

 Alors, je demanderais au ministère des Transports de m'indiquer quels sont les documents qui ont été déposés.

25 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

 Bonjour, madame la présidente.

30 **LA PRÉSIDENTE :**

 Bonjour!

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

35 Le ministère a déposé l'étude de faisabilité sur l'option de tunnel, en treize copies bien sûr. Les acétates sur les émissions de monoxyde de carbone, de dioxyde de carbone et sur la rose des vents, l'origine des vents.

40 Nous sommes en reprographie sur la note technique sur l'impact du pont de la 25; donc, ce sera déposé probablement en fin de journée.

 Et le résumé de l'étude d'impact, ce que vous nous avez demandé, on avait une douzaine d'exemplaires supplémentaires qu'on a aussi amenés.

45 **LA PRÉSIDENTE :**

Et est-ce que vous avez déposé également les acétates de votre présentation d'hier?

50 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Ce sera fait, oui. Je ne sais pas si on l'a fait, mais on va le faire.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

55 Cet après-midi.

LA PRÉSIDENTE :

60 D'accord. Enfin, ce soir, vous pourrez le préciser à l'audience. Merci. C'est tout?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

65 Non. On est en recherche sur le décret de 77. Vous comprendrez que ce n'est pas un document qu'on garde en direction territoriale, compte tenu de son âge. On a retracé la décision du Conseil des ministres qui est effectivement une décision confidentielle, comme l'ensemble des décisions. Cependant, le ministère pourrait la rendre publique en tout ou en partie, il faut d'abord la voir, je ne l'ai pas avec moi encore.

70 C'est une décision large qui couvre beaucoup de sujets au-delà de Notre-Dame et il n'y a pas nécessairement lieu de rendre l'ensemble de la décision public. Alors, j'attends de voir la décision et probablement que je vous soumettrai à ce moment-là la position du ministère.

LA PRÉSIDENTE :

75 Donc, il serait possible d'au moins déposer la partie de cette décision qui...

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

80 Je pense que oui, oui.

LA PRÉSIDENTE :

.... concerne plus spécifiquement la rue Notre-Dame.

85 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Permettez-moi de la voir avant, je ne l'ai pas vue encore, mais aussitôt qu'elle sera arrivée. Il restait aussi une étude de 71.

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

Il s'agit, en fait, du rapport de consultation qui avait été effectué par un groupe communautaire en 71. J'ignore si les gens du ministère ont pu mettre la main dessus, mais ça s'en vient.

95 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Alors, dès que ce sera déposé, vous pourrez le mentionner.

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

C'est en production.

105 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Mais dès que vous l'aurez déposé, lorsque je ferai l'appel des documents déposés, vous pourrez nous le signifier. D'accord? Merci.

La Ville de Montréal.

110 **M. PIERRE BOUCHARD :**

Alors, voici, dans les documents demandés, j'ai déposé à l'arrière treize copies du Plan d'urbanisme de l'arrondissement MercierXHochelagaXMaisonneuve. C'est un document qui date, je pense, de 10 ans, un document de 91 ou 92.

120 Je dois mentionner qu'en vertu de la loi 170, la loi communément appelée la *Loi des fusions*, les arrondissements seront tenus de refaire leur plan d'urbanisme. Donc, le processus devrait se rentamer vraisemblablement l'année prochaine et il va y avoir une mise à jour à ce moment-là du Plan d'urbanisme, qui va tenir compte à ce moment-là du projet du ministère et qui va faire l'objet également d'un débat public. Donc, ça, c'est un document qui fixe les orientations que la Ville a suivies depuis 10 ans.

125 Je dépose également le plan particulier d'urbanisme d'un secteur de Maisonneuve, qui est limitrophe à la zone, qui n'a pas été vraiment demandé hier, mais qui est complémentaire au premier. Ce qu'on trouve d'intéressant là-dedans, c'est, entre autres, les intérêts qu'on avait pour l'aménagement du parc Morgan, parc Champêtre, l'interface du boulevard Pie IX près de la rue Notre-Dame, bien que l'essentiel du plan particulier soit plus au nord, autour du Marché Maisonneuve. Je le dépose également en treize copies, mais c'est des copies noir et blanc.

130

Par ailleurs, on nous avait demandé l'étude de bruit et toute l'étude en rapport avec le pont Jacques-Cartier. Or, je dois d'abord expliquer c'était quoi le projet. Le projet visait principalement le réaménagement de la rue Delorimier et de toute la sortie du pont Jacques-Cartier, donc à l'extérieur de la zone d'étude. Ce qui nous intéresse au niveau de la zone d'étude, c'est l'interface à l'intersection entre la rue Notre-Dame et la rue Delorimier et le prolongement du square Papineau qui est touché par le projet. Toutes les études de circulation et les études de bruit ont été faites dans la zone beaucoup plus au nord, donc qui ne touche pas vraiment la zone à l'étude présentement.

Donc, je dépose quand même ce document-là, accompagné du document extrait du procès-verbal du Comité exécutif appuyant le projet et expliquant le projet; également le volet étude de bruit, mais comme je vous dis, ça concerne la zone plus au nord; et également les études de circulation qui avaient été faites également pour l'accès au pont Jacques-Cartier, mais ça concerne encore les zones beaucoup plus au nord.

Dans les faits, l'impact que ça va avoir sur le projet, ça va être davantage de réévaluer les flux de circulation aux abords de l'entrée du pont Jacques-Cartier pour la partie la plus au nord, peu importe le projet qui va être retenu. Et l'aménagement comme tel, tel que prévu là-dedans, ne devrait pas changer parce que c'est un aménagement de parc qu'on mettait en dessous du pont Jacques-Cartier. Maintenant, le square Papineau, par contre, lui, il est affecté par le projet à l'étude.

LA PRÉSIDENTE :

Mais il n'y a vraiment aucun lien avec le projet?

M. PIERRE BOUCHARD :

Non, parce que le projet visait à dégager l'entrée du pont, en faire un parc, refaire les bretelles d'accès au pont et aussi réaménager une bande verte en dessous du pont sans toucher comme tel à l'emprise de la rue Delorimier. Donc, ça ne changeait pas vraiment les chaussées de circulation, c'était davantage du paysagement qu'on faisait.

Actuellement, ce qu'on fait dans le projet X le projet est séparé en trois phases X on procède à la première phase qui consiste à acquérir les terrains vraiment en bas des bretelles du pont, démolir les bâtiments qui sont là et en faire un parc, dans un premier temps.

Dans un deuxième temps, la deuxième phase, on discute présentement avec la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain pour refaire les bretelles comme telles qui montent sur le pont. C'est en discussion. On va voir quelles vont être les négociations.

Et la troisième phase du projet va être, suite aux discussions qu'on va avoir toujours avec la même Société, l'aménagement comme tel en dessous du pont. Parce que là, c'est une propriété qui appartient à la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain.

175 Alors, c'est pour ça que l'essentiel de nos interventions était vraiment à l'entrée du pont. Il y avait dans les études de circulation qui sont là différentes hypothèses qui avaient été émises, par exemple pour savoir comment est-ce que la circulation devait accéder au pont. La seule différence qu'on va avoir présentement par rapport au projet actuel de la rue Notre-Dame, ça va
180 être de réaligner et revoir le flux qui va nous arriver par la rue Notre-Dame.

 Donc, on sait déjà de toute façon que c'est congestionné pour entrer sur le pont, Papineau et Delorimier. Donc, il faut voir jusqu'à quel point ça va être plus ou moins congestionné. Ça ne devrait pas changer la congestion actuelle, ça va demeurer une
185 congestion actuelle. Mais ça, il faudrait voir. Les études vont se faire eau cours de l'année; après qu'on va avoir le profil final et le projet final, là on pourra évaluer et voir comment est-ce qu'on devrait adapter notre projet. Mais ça m'étonnerait qu'il y ait de grands changements à ce niveau-là. Maintenant...

190 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

 Monsieur Bouchard, juste une question. Dans votre projet que vous venez de décrire, est-ce que la station de pompage, la station Craig fait partie des plans de...

195 **M. PIERRE BOUCHARD :**

 Oui, elle était dans -- toute la bande riveraine de cette zone-là était considérée comme aménagement de parc. Donc, le square Papineau, le tour de la station Craig, l'interface...

200 C'est difficile de voir pour vous, mais il y a le square Papineau, la rue Delorimier est ici et la station de pompage est ici, donc était dans la zone de parc étude. Donc, ça ici, c'est réaménagé, il va falloir réadapter notre plan en fonction de ce qui va être retenu comme projet. Mais ce n'est pas l'essentiel même de notre projet. L'essentiel de notre projet est vraiment les dépenses, et les changements à la circulation étaient davantage au nord.

205 Ça, ça a fait l'objet d'une consultation publique restreinte, pas publique comme on l'a ici, mais il y a beaucoup de groupes communautaires qui avaient été consultés à l'époque. Donc, c'est un projet qui est connu, qui a été largement discuté dans le public.

210 Par ailleurs, on nous a demandé quels étaient -- on nous avait dit hier qu'il y avait des études qui étaient en cours sur des analyses d'hypothèse de redéveloppement le long de la rue Notre-Dame. Je dois apporter des précisions et mettre des bémols et les dièses sur le projet, parce que ce n'est pas vraiment un projet, c'est une étude. C'est quelque chose qui était sur notre table à dessin présentement et je dois donner les limitations présentes du projet.

215 Or, ce que je vais vous présenter fait suite à un mandat qu'on avait reçu du Comité exécutif, que je dépose. Le rapport est public, donc avec toutes les interventions des services, en date du 22 décembre 99, dans lequel le Comité exécutif, après analyse du projet alors

déposé par le ministère, qui est différent de celui qu'on a actuellement, nous avait demandé d'évaluer la possibilité de regarder le potentiel de développement des bandes riveraines.

Donc, c'est un travail qui est en cours, qui n'est pas terminé. Et l'objectif de l'étude est d'arriver à nous sortir les éléments d'interrogation nécessaires pour produire notre propre mémoire qu'on va déposer en janvier prochain. Donc, c'est une partie des choses qu'on est en train d'analyser. C'est des données brutes, ce n'est pas raffiné, ce n'est pas intégré avec tous les autres paramètres qu'on doit considérer, c'est juste un élément.

Il y a deux documents que je vais déposer et je vais vous expliquer. Le premier document est donc... j'en ai juste en une copie de ces deux affaires-là, on est en train de procéder à des copies. La première prend en considération, pas la situation actuelle, mais la situation à partir des plans du ministère à l'époque. Donc, ce n'est pas le projet actuel mais il n'y a pas grand différence.

Donc, vous voyez en plan la rue et vous avez des cotes de couleur, à savoir les parties qui sont en tranchée, les parties qui sont avec des dalles recouvertes, etc. Et nous avons regardé les lots qui demeureraient, à savoir où est-ce qu'il y a des blocs de construction possible. À partir de ça, nous avons fait des hypothèses pour savoir quelle serait, par exemple, la quantité d'habitations, dans une hypothèse d'habitation, ou le nombre de mètres carrés possible de commerces ou peu importe, d'occupation de sol.

Ce sont des hypothèses parce que, comme je vous disais tantôt, le Plan d'urbanisme va devoir être refait. Ce qui fait que lorsque le projet va être connu, on va voir quelles sont les zones résiduelles du projet et il va falloir nous autres mêmes réanalyser, refaire cette analyse-là, présenter quelque chose à la population, à savoir: est-ce qu'on veut avoir de l'habitation? Quel genre d'habitation? Quelle hauteur? Est-ce que ça va être du commerce, de l'industrie? En fait, tous les usages. Ça peut être parc aussi. Et ça va être la population qui, lors de la consultation, va manifester son désir de savoir qu'à telle tête d'îlot, on verrait tel genre de projet.

Donc, ça, ça va être un processus qui va durer -- l'année prochaine ou d'ici deux ans, normalement le Plan d'urbanisme devrait être refait et on devrait réintégrer ces affaires-là.

Le deuxième plan, lui est parti d'une autre hypothèse, qui n'est pas l'hypothèse du ministère actuellement, et on a regardé encore... c'est à partir d'une hypothèse où est-ce que, dans les quartiers où est-ce qu'il y a de l'habitation, si, par exemple, au lieu d'avoir l'autoroute en tranchée et les voies de service de part et d'autre, qu'on réduisait l'ensemble de l'emprise X parce que comme vous avez vu dans l'autre projet, il n'y a presque plus de terrain résiduel à développer dans les faits X donc, si on reprenait ces voies de service là et qu'on les remettait par-dessus, puis qu'on tassait le tout vers le sud de façon à se dégager une bande au nord qui pourrait être développée, quel serait la quantité de terrain qui serait à ce moment-là disponible pour fins de développement. Et on a fait à peu près des scénarios, des hypothèses à savoir si on a tant de pour cent d'habitations, tant pour cent de commerces, etc., dépendant de -- et on

a regardé quel est l'impact fiscal au niveau de la Ville, que j'ai compilé dans des tableaux adjacents.

Alors, l'hypothèse, c'est la suivante. Et vous voyez les taches de zones résiduelles qui correspondent, à toutes fins utiles, ou à peu près à la bande verte que vous voyez le long de la rue Notre-Dame actuelle. Donc, ce sont des scénarios qui vont nous permettre nous-mêmes de pouvoir faire une analyse et pouvoir donner notre propre appréciation du projet, notre recommandation et nos commentaires lors d'un mémoire à venir.

À ceci est annexé donc le tableau d'évaluation des quantités, le type de morphologie, la superficie de terrain, la superficie de bâtiment qu'on pourrait y voir, en termes de commerce, en termes d'habitation, et quelle est la valeur actuelle, la valeur foncière estimée à 40 % ou à 60 % de son développement dépendant des hypothèses.

Ces hypothèses-là également, comme je disais, il faut comprendre que même si on voit des potentiels de développement, il faut le voir à long terme, parce que le marché n'est pas capable d'accepter une telle quantité non plus d'habitations ou de commerces du même coup. C'est donc des projections qu'on a faites sur 20 ans, mais on évalue la valeur foncière et également la valeur de retour de taxes rendue à 60 % du développement d'habitation, à 40 % du développement du commerce ou d'autres formes.

Donc, ce sont des données brutes, qui servent à nos analyses mais qui ne correspondent pas en aucune façon à des orientations qu'on aurait pu avoir par rapport à l'administration.

Je les dépose. Je vais avoir d'autres copies cette semaine lorsque ça va être remis.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Si vous permettez, madame la présidente, j'aurais peut-être une question de précision, monsieur Bouchard, pour bien comprendre la portée de ce que vous nous expliquez.

Vous nous avez dit qu'il y a au moins deux scénarios différents de ceux du projet présenté par le MTQ, qui vont être analysés sur le plan de l'habitation, d'impact sur l'habitation.

M. PIERRE BOUCHARD :

En fait, du développement.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Du développement.

M. PIERRE BOUCHARD :

Oui, c'est ça, pas nécessairement habitation, mais dans le sens qu'on a regardé les superficies libres et on s'est dit: *Bon, bien, on peut les remplir de bâtiments. L'usage des bâtiments peut être de différentes natures.+ On a dressé des hypothèses en se disant: *Bien, à certains endroits, ça nous apparaît plus intéressant d'avoir de l'habitation; à d'autres endroits, ça nous apparaît plus intéressant d'avoir du commerce ou de l'industrie légère ou peu importe, d'autres usages.+ Mais ce sont tout à fait des hypothèses. Les citoyens peuvent en décider autrement.

Mais également, ça nous permettait à ce moment-là de pouvoir fixer des hauteurs hypothétiques, qui peuvent être validées ou non lors des consultations publiques, et ça nous permettait tout simplement de donner des chiffres et de brasser des chiffres pour nous donner un peu l'ampleur du potentiel de développement. En fait, ça nous donne une image du potentiel de développement de cette bande-là si l'emprise était plus restreinte.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Vous nous avez dit, si j'ai bien compris, monsieur Bouchard, également que l'analyse de ces impacts-là à partir du projet tel que présenté par le MTQ n'était pas complétée, c'est en cours.

M. PIERRE BOUCHARD :

Bien, en fait, c'est parce qu'on est parti -- on avait déjà commencé au début de l'année à analyser ça. L'hypothèse que je vous ai montrée actuellement était celle-ci, était à partir d'un

autre scénario du ministère. On voit qu'il y a très peu de secteurs de développement et c'est surtout dans le secteur ouest.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Oui, mais je vous parle du projet actuel.

M. PIERRE BOUCHARD :

Actuel. C'est sensiblement le même. Il y a des petites variables mais, comme ordre de grandeur, c'est à peu près la même chose. Mais on est en cours d'analyse du secteur actuellement. Donc, on...

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Très bien. Je voulais m'assurer d'avoir bien compris.

M. PIERRE BOUCHARD :

Oui, c'est ça.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Vous nous avez également indiqué, hier soir, que le projet tel que présenté nécessitait des aménagements différents par rapport au Plan d'urbanisme actuel. C'est bien ce que vous avez dit?

M. PIERRE BOUCHARD :

Oui. En fait, le Plan d'urbanisme actuel prévoit X il a été fait il y a dix ans X donne des orientations générales, et les orientations générales sont à l'effet qu'on devrait privilégier le boulevard urbain, privilégier le transport collectif. Bon, c'était les orientations qui avaient été données à l'époque. Ces orientations-là vont devoir être revues lorsqu'on va refaire le Plan d'urbanisme dans les prochains mois.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Monsieur Bouchard...

M. PIERRE BOUCHARD :

Oui.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

... jusqu'à là tout est clair. Pour bien comprendre, à partir du moment que le projet est déposé, la Ville n'a-t-elle pas à émettre un avis de conformité du projet tel que présenté?

M. PIERRE BOUCHARD :

Je ne penserais pas. Je vais vérifier.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Il n'y a pas une contrainte?

M. PIERRE BOUCHARD :

Parce qu'ils sont déjà dans leur emprise, eux autres. Je vais vérifier cet aspect légal là.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Et si c'était le cas, est-ce qu'il y a un délai qui serait imposé?

M. PIERRE BOUCHARD :

À mon avis, on n'a pas à imposer un permis, par exemple, ou un avis quelconque. Je pense qu'ils ont une démarche qui est à part de notre processus d'acceptation des projets. Je vais vérifier ce point-là et je vous reviens demain là-dessus.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Ou ce soir, si vous êtes capable.

M. PIERRE BOUCHARD :

Oui. Je vais essayer d'appeler les gens au bureau, oui.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Je pensais que votre personne était dans la salle, mais peut-être tantôt à la pause, monsieur Bouchard, parce que ça a quand même des incidences sur l'ensemble du dossier.

420 **M. PIERRE BOUCHARD :**

D'accord, parfait.

425 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Et peut-être juste nous ramener l'autre élément du dossier pour lequel vous disiez que, bon, les réaménagements au Plan d'urbanisme actuel vont nécessiter des consultations, que vous nous dites échelonnées sur un an ou deux ans possiblement?

430 **M. PIERRE BOUCHARD :**

Ça va dépendre de chacun des arrondissements et de la dynamique dans l'arrondissement.

435 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Compte tenu des changements législatifs à la Ville de Montréal, est-ce que les consultations prévues alors sont du même type que celles prévues dans la *Loi sur l'aménagement de l'urbanisme* actuelle?

440 **M. PIERRE BOUCHARD :**

C'est exactement tout le processus de consultation qui est prévu dans la loi 170 et les décrets afférents. Donc, quand je vous dis qu'il faut revoir le Plan d'urbanisme en arrondissement, c'est le nouveau processus actuellement imposé par la loi 170.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

450 Mais strictement la partie consultation publique à l'intérieur, est-ce que celle de la loi 170 correspond à celle de la loi 125 sur l'aménagement et l'urbanisme? Similaire?

M. PIERRE BOUCHARD :

455 Je vais vérifier. Non, elle est similaire, elle est différente. On vient juste de recevoir la Charte. Je l'ai eue sur mon bureau ce matin. Donc, il faut maintenant l'analyser, il y a 150 pages là-dedans.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

460 C'est assez chaud.

M. PIERRE BOUCHARD :

Oui, c'est ça. Et je ne sais pas si c'est identique, mais je sais que l'esprit était le même et qu'on cherchait à avoir la plus large consultation possible.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Vous nous revenez sur la question de l'avis de conformité.

M. PIERRE BOUCHARD :

Oui, d'accord.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Les contraintes.

M. PIERRE BOUCHARD :

Parfait.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Merci, monsieur Bouchard.

LA PRÉSIDENTE :

Ça complète votre intervention, monsieur Bouchard?

M. PIERRE BOUCHARD :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

Monsieur Valiquette du ministère de l'Environnement, vous deviez nous revenir aujourd'hui avec une information concernant le fait que les tronçons Souigny et...

M. LUC VALIQUETTE :

505 C'était Sanguinet et Papineau.

LA PRÉSIDENTE :

510 C'est ça, Sanguinet et Papineau, n'auraient pas été soumis à une consultation publique comme le projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Alors, avez-vous des informations qui nous permettent de comprendre pourquoi?

M. LUC VALIQUETTE :

515 On a fait une vérification au bureau et il n'y a aucune trace pour aucun des deux segments d'échanges à ce sujet-là. Donc, il n'y a jamais eu d'avis comme quoi il y avait ces projets-là au ministère. Je parle de la section Souigny et aussi de Papineau-Sanguinet.

LA PRÉSIDENTE :

520 Monsieur Fournier, est-ce que de votre côté, vous seriez en mesure de nous fournir cette information à savoir pourquoi ces tronçons n'ont pas été soumis à...

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

525 Oui, madame la présidente, de ce que j'en sais, dans le cas de Souigny, il s'agissait d'un tronçon à trois voies à l'intérieur d'une emprise de 35 mètres dans des terrains que le ministère possédait avant 1980, donc n'étant pas soumis à la *Procédure d'évaluation environnementale*.

530 Dans le cas du secteur Papineau, on n'a pas été capable de trouver d'informations. En fait, on remonte à quelque chose comme vingt ans derrière, on n'arrive même pas à retracer les employés qui auraient été impliqués dans ce dossier-là. Mais on pense qu'il s'agit probablement de compléter un projet déjà initié, donc faisant l'objet d'une autorisation dans une emprise qui
535 était déjà la propriété du ministère. C'est l'explication la plus plausible.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

540 Monsieur Fournier, on croit aussi déduire de votre réponse que les recherches du pourquoi vont se poursuivre quand même, malgré la difficulté?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

545 Oui, monsieur, on va poursuivre.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Très bien.

550 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Valiquette.

555 **M. LUC VALIQUETTE :**

C'est juste pour dire, on parle de 1980, c'est que le *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement* prévoit une exception pour les projets d'élargissement ou de reconstruction qui sont faits dans une emprise qui était acquise avant 1980. Alors, à ce moment-là, ces projets-là ne sont pas soumis au *Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement*. Par ailleurs...

560

LA PRÉSIDENTE :

Mais ce qui est important de savoir, c'est si c'est bien le cas?

565

M. LUC VALIQUETTE :

Oui, je comprends, mais ma réponse était qu'au ministère, il n'y a aucune trace. Il y a un comité d'assujettissement qui vérifie lorsqu'il y a des avis de projets ou des cas litigieux, lorsqu'il y a une information à cet effet, mais il n'y a jamais eu d'avis ou d'information à cet effet pour ces deux tronçons-là.

570

Je voudrais aussi déposer un document qu'on a reçu après l'avis de recevabilité, c'est un document du ministère des Affaires municipales. C'est un avis, en fait, qui a été adressé au ministère sur ce projet-ci. Donc, qui se rajoute à l'ensemble des avis des ministères déposés au dossier public. En treize copies.

575

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Cet avis porte sur quoi?

580

M. LUC VALIQUETTE :

C'est un avis, en fait, qui questionne la question des origines-destinations, les pourcentages qui pourraient être accrus ou diminués en fonction du projet et qui fait aussi une remarque à l'effet que le territoire de la Ville de Montréal sera soumis au schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal et que, par conséquent, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame devra être conforme au schéma d'aménagement de la Communauté.

585

590

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Monsieur Bouchard, concernant les projets qu'on a discuté tout à l'heure, est-ce que vous avez, vous, de l'information à la Ville concernant ces projets? Est-ce qu'il reste des traces à la Ville?

M. PIERRE BOUCHARD :

Quels projets?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Du projet de Sanguinet qu'on parlait tout à l'heure, jusqu'à...

M. PIERRE BOUCHARD :

Mon Dieu! il faudrait que je recherche. Peut-être au centre d'archives du Service d'urbanisme je pourrais faire une vérification. Je vais faire faire une recherche. Je n'en ai aucune idée.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, je ne sais pas si c'est un cellulaire, mais je rappelle la consigne d'hier, j'apprécierais que vos portables soient en mode vibration ou tout simplement fermés.

J'appellerais maintenant monsieur Robert Perreault, s'il vous plaît. Bonjour!

M. ROBERT PERREAULT :

Bonjour, madame la présidente. Alors, j'avais deux questions, mais l'échange que je viens d'entendre m'en suggère une première. Alors, vous m'arrêtez.

J'aimerais savoir s'il est exact que... bon, ce qu'on vient d'établir, c'est que les schémas d'aménagement de la Ville de Montréal et de la Communauté urbaine sont en quelque sorte contraires au projet qui est soumis devant nous. Ce n'est pas très clair les processus qui suivront par après. Mais est-ce qu'il est exact que la Ville de Montréal a perdu en revenus de taxes, au cours des trente dernières années, plus de 25 M\$ par année suite à la démolition des bâtiments résidentiels?

635 Et compte tenu des alternatives de développement qu'on a évoquées, quel est le
potentiel fiscal pour la Ville de Montréal de redéveloppement de ce quartier, advenant que le
projet qui est présentement devant nous ne soit pas celui qui soit retenu, mais plutôt celui d'un
boulevard urbain? Quel est le potentiel fiscal en arrière?

LA PRÉSIDENTE :

640 Monsieur Bouchard.

M. PIERRE BOUCHARD :

645 Je n'ai pas les quantités, en fait, la perte de revenu fiscal. Mais par rapport aux deux
hypothèses qui sont présentées, donc l'hypothèse où est-ce que, par exemple, on aurait un
rétrécissement de l'emprise et dégagement de la bande nord du terrain, avec les hypothèses
que je vous ai dites, compte tenu des facteurs d'habitation X qui sont purement des hypothèses,
ça nous donne juste un ordre de grandeur X les retombées fiscales totales attendues en 25 ans,
650 selon cette hypothèse-là, sont de 121 M\$ par année. Et suivant l'hypothèse du ministère, qui
n'est pas tout à fait la même mais qui est à peu près dans le même ordre de grandeur, c'était 19
M\$.

LA PRÉSIDENTE :

655 Par année?

M. PIERRE BOUCHARD :

660 Par année.

LA PRÉSIDENTE :

665 Par année toujours.

M. PIERRE BOUCHARD :

670 Il y a un 100 M\$ d'écart, en termes de potentiel de revenu fiscal. Mais ça, ce sont des
chiffres approximatifs et très grossis. Ça donne un ordre de grandeur. Mais comme je vous dis,
ça ne tient pas compte de... dans le sens que lorsqu'on aura le projet final, il va falloir se
reposer la question: est-ce que compte tenu des conditions qu'on peut anticiper de vie autour,
est-ce qu'on est encore en mesure de faire de l'habitation? Est-ce qu'on est intéressé à faire de
l'habitation? Est-ce qu'on est intéressé davantage à faire du commerce?

675 C'est toutes des questions qu'on va devoir poser, que la population va devoir nous donner des orientations et dire: *Bon, on a telle préférence+, etc. Donc, c'est très fictif et c'est une hypothèse très, très grossière.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

680 Monsieur Perreault, si vous permettez, j'aurais peut-être une petite question qui est en annexe à la vôtre.

685 Vous nous avez dit qu'il y avait des parties du dossier qui entraient en contradiction, vous avez expliqué celle concernant le développement par rapport au logement. Même si l'analyse n'est pas complétée de votre côté, sur le plan administratif purement, pourriez-vous identifier les autres parties du projet actuel qui poseraient problème, selon vous?

M. PIERRE BOUCHARD :

690 Ce n'est pas une question qui pose problème. C'est que suite au dépôt du projet du ministère, on est en train de faire une analyse très fine et très détaillée en vue d'établir, nous autres mêmes, notre propre mémoire qu'on va déposer au mois de janvier.

695 Donc, chacune de nos spécialités sont en train de regarder le projet. Il y en a qui sont plus ou moins avancées que d'autres. On essaie de terminer l'analyse du projet pour avoir une lecture assez fine avant Noël et pour pouvoir développer notre mémoire pour le milieu janvier environ. C'est ça la démarche qu'on est en train de faire actuellement.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

700 Est-ce qu'on doit comprendre que présentement, cette semaine, vous n'êtes pas en mesure d'identifier des morceaux, que vous préférez attendre d'avoir tous ces morceaux-là d'identifiés?

M. PIERRE BOUCHARD :

710 Ça, c'était le morceau le plus avancé. Il y a des personnes qui sont en train de regarder, par exemple, la thématique voie cyclable. Il y en a d'autres qui sont en train de voir la circulation fine, en termes d'impact sur le milieu, à savoir est-ce que ça générer des bouchons, pas de bouchons ou à quel endroit, etc. Les parcs ont déjà pas mal fini leur analyse. C'est à peu près les principaux éléments que... chaque spécialiste est en train de regarder.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

715 Monsieur Bouchard, dans le cas où c'est plus avancé, est-ce que vous êtes en mesure de nous donner des indications à la commission et au public de ces morceaux-là? Vous parlez des parcs.

720 **M. PIERRE BOUCHARD :**

Les parcs, c'est très différent.

725 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Est-ce que vous pensez que pour les parcs, il y a des problèmes majeurs, mineurs ou...

M. PIERRE BOUCHARD :

730 Non. Mais je pourrais vous faire un résumé, si vous voulez, tout de suite. Je les connais assez bien.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

735 S'il vous plaît.

Ça vous va, monsieur Perreault, également?

M. ROBERT PERREault :

740 Oui.

M. PIERRE BOUCHARD :

745 C'est surtout des questionnements. On n'a pas fait encore -- c'est les points d'analyse qu'on est en train de faire. On n'a pas fait encore de synthèse et on n'a pas fait de recommandations et on ne s'est pas fait une tête comme tel. Je vais y aller brièvement, je n'entrerai pas dans les détails. Je vais y aller avec les grands blocs, secteur par secteur.

750 Le secteur Sainte-Marie, à partir depuis les schémas, les premiers schémas faits par le ministère des Transports, il y a eu une nette amélioration par rapport à ce qu'on avait vu antérieurement, ils ont pas mal intégré l'ensemble de nos discussions.

755 Présentement, ce que nous évaluons, c'est quelle est l'utilisation. Est-ce que cet espace vert là a la meilleure figuration possible ou est-ce qu'il n'y aurait pas lieu, par exemple, de coller les deux voies de circulation, de façon à coller les deux espaces verts.

LA PRÉSIDENTE :

760 Excusez-moi un moment, monsieur Bouchard. Je ne sais pas si le ministère des Transports pourrait projeter sur l'écran les secteurs dont parle monsieur Bouchard et vous pourriez peut-être venir nous les -- pour le bénéfice de tout le monde dans la salle.

M. PIERRE BOUCHARD :

Comme je vous disais, vous avez ici le square Papineau. Par rapport au projet que je vous ai présenté tantôt, le projet prévoyait extensionner le square Papineau sur toute la longueur, ici. Donc, on se demande: bon, est-ce que c'est encore possible de pouvoir le faire? Et est-ce qu'il y a lieu encore de le faire? Donc, c'est toutes des questions qu'on se pose.

Comme je vous dis, les recommandations vont venir par la suite. Là, il faut tout imbriquer, après ça, chacun des commentaires de chacun des spécialistes et essayer de faire un tout cohérent. Donc, je vous donne des éléments qui sont en discussion présentement. Bon, ça, ça allait au niveau des espaces verts. C'était assez bien.

Je vais passer à l'autre acétate. Comme je disais tantôt, ce qu'on voit ici, la rue fait en sorte que le parc est entre deux rues. On se demande si c'est encore possible de pouvoir coller les deux voies du côté nord, de façon à pouvoir prendre cet espace-là et le mettre en contigu, les deux, pour en faire un seul espace vert. Encore là, il faut voir les impacts sur la circulation. Donc, c'est des interrogations qu'on a mais pas concluantes encore.

Par ailleurs, au niveau de la faune avienne ici, on se pose des questions. On avait déjà fait des essais d'aménagement de faune avienne, entre autres, sur le parc de la promenade Bellerive complètement à l'est et on a eu des difficultés d'entretien. On a eu également des questions de sécurité; des gens qui se cachaient à travers de ça.

Et d'autre part, il y a une question d'usage qu'il faut voir. Parce que lorsqu'il y a des feux d'artifices, il y a foule sur ces espaces-là puisqu'on voit les feux d'artifice sur les îles. Donc, le fait d'avoir de la faune avienne ne nous apparaît pas vraiment propice dans ce secteur-là, compte tenu aussi qu'on peut avoir de l'itinérance qui s'y cache, etc., donc des questions de sécurité.

Je dois mentionner également qu'on regarde l'impact ici. Il y a quand même des arbres tout le long, ici, et on regarde quel va être l'impact sur les arbres qui sont déjà existants, voir justement qu'est-ce que ça va donner. Mais je pense qu'on en perd une bonne partie, ici.

Pour le reste, ça, ça allait, l'autre square.

LA PRÉSIDENTE :

Excusez-moi, monsieur Bouchard. Il y a les chutes à neige qui sont un petit peu à l'ouest.

M. PIERRE BOUCHARD :

Les chutes à neige, ils sont en train de regarder, au niveau de la circulation, si ça fonctionne. À priori, ça semble bien fonctionner pour celle-là. Mais encore là, j'attends le détail écrit de tous les éléments de circulation, ils sont en train de regarder cas par cas.

Il y a eu quand même beaucoup de discussions avec le ministère, donc, il y a bien des choses qui ont été résolues par le passé. Il nous reste à vérifier, au niveau de la circulation, toute la jonction ici, comment ça fonctionne exactement et quel va être l'impact sur les feux de circulation, est-ce que ça fonctionne ou pas. Ça, cette analyse-là est en cours, et elle va être longue parce qu'il y a beaucoup à faire. Alors, je ne m'attends pas à pouvoir vous présenter les choses avant notre mémoire. Les audiences risquent d'être terminées avant.

Concernant le square Dézéry, il y a un effort considérable de fait par le ministère pour refaire cette fenêtre sur le fleuve. C'est énorme ce qui a été fait. Pour nous autres, effectivement, c'était plus intéressant de mettre nos efforts sur le premier square qu'on a vu et sur le parc Champêtre, et un peu moins là. Et ça correspond dans l'ensemble à la quantité d'efforts à mettre.

Il y a des questions de détail qu'on est en train de regarder. Comme, par exemple, est-ce qu'il y a lieu d'enlever ce couvert-là, ici, et de plutôt allonger l'autre couvert, dans le fond, un dans l'autre? Ce serait à peu près le même prix mais ça assurerait une plus grande quiétude à cet espace-là. Encore là, il faut voir sur le plan de la circulation si, ça, ça fonctionne. C'est des questionnements qui se font au niveau des spécialistes des parcs mais qui ne sont pas intégrés dans l'ensemble. Donc, pour ce secteur-là, ça va.

Là, on est en train de regarder cette hypothèse-là, ici. Il faut faire attention parce qu'il y a quand même des espaces, il faut interpréter comme il faut ces espaces-là. Ça, c'est à l'étude. Cette analyse-là n'est pas complétée. Également ici. Au niveau du parc, ici...

LA PRÉSIDENTE :

Il s'agissait de quel endroit?

M. PIERRE BOUCHARD :

Ça, c'est la Place de la tonnellerie qu'on appelle. Au niveau du parc Morgan et parc champêtre X c'est difficile, il faudrait quasiment coller les deux acétates pour avoir une perception complète de l'espace X dans l'ensemble, la création de cet espace-là est intéressante parce qu'elle était voulue depuis longtemps. Elle correspond assez bien aussi à l'enlignement qui apparaissait dans le Plan d'urbanisme. Le ministère a élargi les dalles de façon à pouvoir permettre une meilleure connexion entre les deux côtés.

Il y a des détails d'aménagement qu'on est en train de revoir. On est en train, entre autres, d'évaluer les niveaux. Parce qu'il faut comprendre que le parc, ici, il faut quasiment faire des coupes. Là, on est en train de faire des coupes pour comprendre la topographie en

850 travers de ce parc-là, parce qu'il y a une partie qui est plus haute, il y a une partie qui est beaucoup plus basse, après ça ça remonte au-dessus de l'autoroute. Il faut essayer de le voir, le percevoir dans l'espace. Et par la suite, il y a l'espace plane, ici.

855 Il y a des questionnements également par rapport au bassin d'eau. On se dit: est-ce que c'est le meilleur usage qu'on peut en faire compte tenu des problèmes d'entretien qu'on risque d'avoir à long terme et est-ce que c'est la meilleure chose à faire? Donc, c'est toutes des réflexions qu'on est en train d'amorcer.

860 Le belvédère, la tour d'observation, c'est un point intéressant. Est-ce que c'est la meilleure façon de le faire par une butte ou est-ce que c'est mieux de le faire par une tour? Encore là, on s'interroge si ce ne serait pas préférable que ce soit la Ville de Montréal, compte tenu de notre spécialité, qui devrait réaménager. Mais dans l'ensemble, le concept nous apparaît intéressant.

865 L'intégration avec la caserne Létourneux, qui est un bâtiment patrimonial ici, pose problème au niveau du bâtiment, du fait qu'on a un bâtiment patrimonial ici à côté d'une tranchée. Le ministère ne peut pas agrandir la dalle, semble-t-il, parce qu'ils sont à la limite maximale. Bon, est-ce qu'il y a des *give and take* qui peuvent être pris d'un bord à l'autre? En tout cas, il y a des discussions de détails à faire avec le ministère. Il y a encore des discussions
870 à faire à ce niveau-là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

875 Monsieur Bouchard, la chute à neige La Salle, est-ce qu'elle est encore utilisée?

M. PIERRE BOUCHARD :

880 Oui, elle est encore utilisée. Elle devra être utilisée encore dans l'avenir, compte tenu des limites qu'on a actuellement ailleurs sur la zone de décharge. Donc, il va falloir considérer qu'on va garder la chute à neige La Salle. Cependant, on est en train d'analyser quel va être le flot de circulation et comment est-ce que les camions vont circuler.

885 Je regardais hier justement avec notre collègue de la CTCUM, on risque d'avoir un petit problème ici, parce qu'il y a une voie réservée d'autobus et nos camions circulent en dehors des heures de voies réservées. Cependant, si on pouvait permettre aux camions de passer sur la voie réservée, au moins dans le temps des tempêtes de neige, ça nous éviterait, par exemple, d'être obligés de passer à travers le quartier. Donc, il y a des raffinements à faire au niveau de la circulation. C'est ça qu'ils sont en train d'analyser en détail.

890 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Puis dans l'étude d'impact, il était question de récupérer cet espace-là pour un aménagement. Est-ce que c'est une chose qui tient toujours? Le site entre Létourneux et de La Salle, il y avait une lettre de madame...

M. PIERRE BOUCHARD :

Il y avait déjà eu une note à cet effet-là. Évidemment que tous les espaces verts qu'on est capable de gagner, on va être très heureux. Cependant, quand même, le concept qui est là va quand même assez loin dans l'esprit des volontés que la Ville avait parce que ça devient quand même un assez bon espace vert.

Cependant, ce qu'il nous reste à voir, c'est quelles vont être les élévations. Est-ce qu'on va pouvoir effectivement mettre du gazon là-dessus, planter; quelle va être l'épaisseur du couvert de terre pour pouvoir maintenir du couvert végétal; toutes des questions qui vont un peu plus loin que la présente étape de la présentation du projet mais qu'il va falloir s'interroger éventuellement.

Je pense que c'est pas mal tout. Le reste à l'est, c'était, je pense, assez correct. Là, je passe sous silence toute l'implication ici sur les jardins du centre d'accueil. Je pense que la personne du centre d'accueil est plus en mesure d'évaluer l'impact sur sa propre propriété. Cependant, ça, c'est intéressant, ça devient un parc intéressant. Il n'y a pas vraiment d'autres usages qu'on peut y faire. Et ça, le parc Viau devient une addition intéressante dans le contexte.

Je pense qu'on couvre pas mal les grandes interrogations. Mais comme je vous dis, il y a tellement de détails à voir: quelle va être la perte de végétaux qu'on va avoir? Est-ce qu'on touche beaucoup d'arbres? Et ça, c'est du détail, ça dépend de l'enlignement fin de la route, et puis il y a un niveau de détails qu'il va falloir s'arrêter et puis attendre que le projet soit connu et finalisé avant de continuer.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Merci, monsieur Bouchard. J'aimerais vous dire que même si ce n'est pas une analyse finale, ce que vous nous dites là, ça nous informe énormément et ça informe la population également sur la base stricte de l'analyse du dossier. Et je suis certain qu'avec la présidente et mon collègue commissaire, il y a des points sur lesquels on va avoir à revenir et peut-être sur d'autres parties également du dossier, si vous êtes en mesure de nous fournir l'information également.

M. PIERRE BOUCHARD :

Dès que ça va rentrer, que je vais m'apercevoir que c'est assez complet, je pourrais revenir. Mais comme je vous dis, les autres dossiers X circulation, entre autres X c'est beaucoup plus complexe et va demander beaucoup plus de temps. Piste cyclable, ils

935 commençaient à peine, je pense aujourd'hui, à analyser les plans. Donc, je ne suis pas sûr
que ça va rentrer la semaine prochaine.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

940 Vos réserves sont claires. Merci, monsieur Bouchard.

LA PRÉSIDENTE :

945 Peut-être, moi, j'ai besoin d'un niveau d'information supplémentaire. Est-ce que votre
évaluation de l'impact sur la circulation serait disponible seulement qu'à l'étape de l'élaboration
de votre mémoire ou bien avant?

M. PIERRE BOUCHARD :

950 Non. Ils en ont au moins encore pour un autre bon deux semaines d'analyse. Ce n'est
pas tant une analyse complète que des interrogations qu'ils ont ou des éléments peut-être de
bonification. Quoiqu'il en soit, vraisemblablement, on va arriver avec un rapport assez complet
détaillé au niveau du mémoire. On va rentrer un petit peu plus dans le détail. Là, on va avoir un
aperçu beaucoup plus global à ce moment-là.

955

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

960 Monsieur Perreault, on revient à vous.

M. ROBERT PERREAULT :

965 Oui, d'accord, merci. Hier, dans les interventions, madame la présidente, il a été
établi évidemment que les impacts environnementaux, que ce soit pour le quartier ou globaux,
sont, bien sûr, fonction des débits, pas uniquement des débits mais beaucoup des débits sur la
route, des débits de circulation projetés.

970 J'ai un tableau que je vais déposer à la commission avec quelques documents de
référence. Certains des chiffres, on les a pris directement auprès des ministères, d'autres par
source indirecte. Et par votre intermédiaire, on souhaiterait que le ministère puisse compléter ce
tableau, peut-être même le préciser s'il y a des imprécisions.

975 Très rapidement X et ma question arrive tout de suite X par exemple, dans le cas de
l'autoroute Décarie, les débits projetés par le ministère au moment de sa construction étaient de
90 000 véhicules par jour; on est actuellement à 166 000, soit une erreur de projection de plus
85 %. Dans le cas de l'autoroute métropolitaine, les débits projetés étaient autour de 100 000;
on est actuellement à 175 000, soit une erreur de plus 75 %. Dans le cas de l'autoroute 13, je
980 n'ai pas trouvé les débits projetés, je sais qu'on est rendu déjà à 131 000, semble-t-il.

Alors, qu'est-ce qui fait que dans le cas de l'autoroute Notre-Dame, on devrait se fier
aux projections du ministère?

985 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

990 Madame la présidente, c'est une bonne question. Permettez-moi de vous dire...

LA PRÉSIDENTE :

995 Je l'admets.

M. ROBERT PERREAULT :

On en a d'autres, madame la présidente.
1000

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Permettez-moi de vous dire, dans un premier temps, que si on parle de Décarie, la
construction de Décarie, c'est avant 67, il y a donc près de 40 ans. L'état de la situation, au
1005 niveau des connaissances en modélisation à cette époque-là, était extrêmement restreint. On

faisait plus des extrapolations à partir de tendance, alors qu'aujourd'hui on fait de la modélisation où on prend en compte, par exemple, des facteurs de démographie ou d'autres éléments semblables qui viennent influencer la demande.

1010 L'autre élément que j'ai mentionné, c'est tout près de 40 ans. Alors, prévoir, même avec des éléments de démographie, prévoir sur un espace de 15 ans, 20 ans, avec une marge d'erreur disons raisonnable, acceptable, c'est une chose. Prévoir 40 ans, je pense que ça relève de la boule de cristal.

1015 Je ne pense pas qu'on puisse charger les gens, qui ont fait les prévisions à l'époque, d'incompétence. Compte tenu de la période de temps, il y a tellement de facteurs qui peuvent venir influencer la demande, ne serait-ce que les crises pétrolières, la croissance économique qui, elle, dépend d'une foule de facteurs différents. C'est à peu près impossible de prévoir de façon certaine l'évolution de la demande sur une période aussi longue.

1020 **LA PRÉSIDENTE :**

Une chose, par contre, que vous êtes peut-être plus en mesure de nous donner, c'est la capacité de l'infrastructure routière que vous proposez. Elle a une capacité maximale cette infrastructure routière là. Ça, est-ce que vous êtes en mesure de nous donner de l'information?

1025

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Oui.

1030

LA PRÉSIDENTE :

Et par ailleurs, quelle est-elle aujourd'hui? Donc, c'est quoi l'écart qu'il y a entre la situation aujourd'hui et la situation maximum qu'on pourrait vivre sur cette artère-là une fois modernisée?

1035

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1040 Écoutez, dans un premier temps -- je vais demander à monsieur Boisvert d'aller au niveau du détail. Mais dans un premier temps, il faut comprendre qu'il y a une capacité maximale par voie de circulation à l'heure, avec les vitesses pratiquées là, de l'ordre de 2 000 véhicules à l'heure par voie de circulation, si tout va bien, s'il n'y a pas de problème.

1045 Quand on atteint cette capacité-là, ce qu'on fait, c'est qu'on allonge les périodes de pointe. Et c'est ce qu'on remarque, par exemple sur Métropolitaine actuellement, où l'heure de pointe pour certains tronçons, Métropolitaine, de 5 h 30 ou 6 h le matin jusqu'à 10 h et on recommence à 11 h jusqu'à 2 h de l'après-midi. Et on recommence, après ça, à 3 h jusqu'à 7 h facilement le soir, s'il n'y a pas de problème.

1050 Donc, la capacité dans des réseaux saturés comme ceux qu'on retrouve sur l'île, c'est la capacité sur la voie mais c'est aussi l'allongement des files d'attente et des périodes de pointe.

 Maintenant, pour ce qui est du détail, je demanderais à monsieur Boisvert de continuer.

1055 **LA PRÉSIDENTE :**

 Juste un moment, monsieur Boisvert.

1060 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

 Merci, madame la présidente. Peut-être revenir avec monsieur Fournier sur la première partie de votre réponse avant de passer le micro à votre collègue.

1065 Vous avez soulevé tous les problèmes des modèles prévisionnels dans un délai de 40 ans, soit. Mais êtes-vous en mesure, au niveau du ministère des Transports, pour la région de Montréal ou ailleurs, de nous donner des indications sur, je dirais, l'exactitude relative des modèles prévisionnels sur un échéancier de 20 ans, disons?

1070 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

 Je pourrais demander, à ce moment-là, à notre spécialiste en modélisation, qui est monsieur Pierre Tremblay du ministère des Transports, peut-être de venir s'asseoir et de vous préciser. Monsieur Tremblay est vraiment notre expert en prévisions.

1075 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

1080 Bonjour, monsieur Tremblay. Est-ce que vous avez compris comme il faut le sens de la question? C'est plus facile à comprendre les difficultés d'un modèle prévisionnel sur 40 ans ou 50 ans, 60 ans, surtout quand on traverse deux générations, mais tout d'abord d'une génération, c'est quoi le niveau de fiabilité d'un modèle? Je prends pour acquis que vous prenez des modèles de base reconnus?

M. PIERRE TREMBLAY :

1085 Oui. Ce serait quelque chose d'assez long à expliquer tout le processus, mais je peux essayer de résumer peut-être les grandes étapes de la démarche de modélisation de prévision. Avant de parler de marge d'erreur, il faut comprendre effectivement quelles sont toutes les étapes qui sont intégrées dans le processus de prévision.

1090 Tout d'abord, on en a parlé un petit peu tantôt, tout est basé au départ sur des modèles de prévision démographique. Donc, à ce niveau-là, nos outils sont basés sur des données des recensements antérieurs et sur l'analyse des tendances au niveau évidemment de la natalité, la mortalité, tout ça et les migrations, autant à l'intérieur du territoire qu'avec l'extérieur du territoire.

1095 Une fois qu'on a fait des prévisions démographiques -- et nos prévisions
démographiques, nous, qu'on utilise sont cohérentes avec les grandes prévisions faites au
niveau de Statistique Canada et de l'Institut de la statistique du Québec en particulier, mais
nous, on doit aller à des niveaux de raffinement de désagrégation, si on veut, au niveau
municipal ou des petits secteurs municipaux. Alors, on a au ministère nos propres outils
1100 d'analyse et de prévision démographique, qui sont des modèles de type entrant-sortant, où on a
des migrants à l'intérieur des territoires et des émigrants à la sortie des territoires. Ça, c'est la
première étape.

1105 La deuxième étape, c'est d'associer à ces populations-là, à cette démographie-là, des
activités donc qui vont déboucher sur des comportements de déplacement. Alors, il y a
déplacement lorsque les gens réalisent des activités, et ils ont besoin de se déplacer pour
réaliser des activités, que ce soit donc aller au travail, aller magasiner, aller à des activités de
loisir, à des activités sociales.

1110 Alors, pour faire ça, on se sert des enquêtes origine-destination, qui sont des grandes
enquêtes faites auprès de la population des agglomérations urbaines. Dans le cas de Montréal,
c'est la grande région de Montréal qui est couverte. Et la STCUM réalise de telles enquêtes
qu'on appelle origine-destination, des enquêtes régionales, depuis les années, je crois, début
70. Donc, à tous les quatre ou cinq ans, il y a eu des enquêtes origine-destination sur le
1115 territoire de la région de Montréal. La dernière remonte à 1998; l'autre avant était de 1993.

Alors, ces enquêtes origine-destination là nous permettent de vraiment mesurer avec
des très gros échantillons. On parle d'au-delà de 5 % des ménages de la région qui sont rejoints
par téléphone, par sondage téléphonique et où les gens nous... en fait, je dis sondage, mais
1120 en réalité c'est vraiment une enquête puisque les gens nous décrivent les déplacements qu'ils
font, tous les déplacements qui sont faits dans le ménage par tous les membres du ménage la
journée précédant l'appel téléphonique.

Alors, juste pour vous donner un ordre de grandeur, la dernière enquête o-d 1998
1125 rejoignait 67 000 ménages dans la région de Montréal. Ces données-là, en fait, nous décrivent
les patterns d'activités et les choix que font les gens au niveau des modes de déplacement; la
part du transport en commun, entre autres, selon le motif de déplacement, selon l'heure de la
journée, selon les pôles évidemment d'origine-destination des gens.

1130 Donc, une fois qu'on a avec ces enquêtes o-d caractérisé la façon dont les gens se
déplacent, on a donc des projections de démographie futures et on applique à cette projection-là
des patterns de comportement incluant des patterns d'évolution de tendance; par exemple, la
tendance à la participation des femmes au marché du travail, qui est quelque chose qui a évolué
beaucoup au fil des années. La proportion de femmes qui participent au marché du travail est en
1135 accroissement continu depuis plusieurs années et explique d'ailleurs la plus large part de
l'augmentation des déplacements qu'on a dans les réseaux urbains. Alors, c'est ça, ces

considérations-là sont donc intégrées, ces prévisions de tendance, en fait, basées sur les observations passées sont projetées aussi dans le futur.

1140 Alors, évidemment, lorsqu'on fait de la projection de tendance comme ça... bon, vous
me demandiez tantôt les marges d'erreur. On y va au meilleur de nos connaissances sur ce qui
est observé, ce qui peut être reconnu comme des faits observés et on projette ces tendances-là
aussi dans l'avenir. Et puis de là, on arrive donc à une évaluation de ce qu'on appelle la
1145 demande en transport, donc le nombre de déplacements qui voudront se réaliser entre chaque
pôle d'origine et de destination. On applique à ça évidemment la part modale, le choix modal,
auto versus TC versus tous les autres modes de transport en commun en général, le transport
scolaire. Bon, toutes les catégories de modes de transport sont prises en compte dans ces
modèles-là. Et ça nous donne donc un portrait du futur selon le scénario tendanciel qu'on a
défini.

1150 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Je pense que vous expliquez bien toute la variabilité des paramètres qui rentrent dans la
modélisation. Mais vu que vous avez été présenté comme un spécialiste du ministère des
1155 Transports sur la question, je ne peux pas m'empêcher de vous reposer la même. Vous qui
connaissiez bien le domaine, vous qui êtes familier avec les modèles, est-ce que vous avez des
exemples pour la région métropolitaine ou des prévisions?

La variabilité, je pense qu'on le comprend. On peut prévoir ce qu'on comprend aussi
1160 dans une certaine mesure. Mais est-ce que vous avez en tête ou autrement des exemples où
les prévisions se sont avérées exactes, mais pas sur un échéancier de 40 ans, à plus court
terme, 10 ans, 20 ans, même 10 ans?

1165 **M. PIERRE TREMBLAY :**

On a effectivement quelques cas documentés où on a pris le temps de faire ces
comparaisons-là. Généralement, je vais vous dire, c'est quand même une science qui est un
peu jeune. Ça fait peut-être une quinzaine d'années ou une dizaine d'années que vraiment, au
ministère des Transports, on a mis en place ces outils-là. Ça ne fait pas longtemps qu'on a
1170 atteint un niveau de qualité de précision dans ce qu'on fait qui nous satisfait. C'est pour ça que je
ne pourrais pas vous donner des cas où ça a fait une prévision de plus de 10 ans ou une
comparaison avant-après.

On est généralement dans un ordre de grandeur, lorsqu'on regarde sur du court terme,
1175 dans les projets qu'on a évalués il y a quelques années X par exemple, il y a jusqu'à cinq, six
ans derrière jusqu'à aujourd'hui X on est généralement dans l'ordre d'environ plus ou moins
10 % au niveau des achalandages routiers.

Je pense qu'on a un exemple avec le corridor Souigny, qui est un projet récent du
1180 ministère. Je pense que Jean-Michel a des chiffres.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui. Alors, si on veut un exemple vraiment très précis, Souigny X je vais y aller avec un chiffre de mémoire, je n'ai pas les documents ou les notes de travail devant moi X ce qui était prévu était de 28 000 véhicules, de mémoire. Et effectivement, les premiers comptages ont été ouverts en décembre 98. Les premières données de circulation disponibles après ouverture donnaient, à quelques centaines de véhicules près, 28 000 véhicules. Donc, on était relativement près.

Donc, c'est un modèle relativement fiable parce que plus le projet est petit X Souigny, c'est de 2,1 kilomètres seulement X plus le projet est petit, évidemment plus il est difficile à cerner. Et dans ce cas-là, malgré la petitesse du projet en étendue, les données étaient relativement fiables.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Est-ce qu'on pourrait dire également le corollaire; plus le délai est raccourci, moins la variabilité des paramètres influence? Monsieur Tremblay.

M. PIERRE TREMBLAY :

Oui, effectivement, vous avez tout à fait raison. Évidemment, plus on est proche de nos données observées de base, les données de référence, évidemment moins il y a d'erreur possible. C'est lorsqu'on s'en va vers l'avenir, 10 ans, 20 ans en avant, il y a tellement de choses qui peuvent jouer.

Par exemple, lorsqu'on parle de projet de transport en commun, on simule toujours des scénarios, des variantes de référence projetées, mais on ne sait jamais si tout le contexte va être exactement comme le projet. Il ne faut pas oublier que les réseaux, c'est des réseaux de transport, autant le réseau routier que le réseau de transport en commun. Et les deux ensemble, c'est un système qui est en équilibre. Les choses interagissent entre elles sur ces grands réseaux-là.

Donc, lorsqu'on fait une prévision, par exemple, pour un prolongement de métro ou un train de banlieue, bien, évidemment on suppose toutes sortes de conditions autour, ce n'est pas évident que 10 ans après, ces conditions-là vont être au niveau -- les structures tarifaires ou les intégrations intermodales avec les stationnements d'incitation et tout ça, faut-il encore que ce soit conforme à la prévision. Il y a souvent beaucoup de différences, petites différentes, à droite et à gauche, qui fait que la comparabilité n'est pas toujours assurée.

Mais de façon générale, lorsqu'on est dans l'ordre de grandeur de... dans des projets d'envergure régionale, c'est-à-dire... évidemment, disons-le d'emblée, nos modèles ou nos

méthodes servent à analyser des interventions majeures sur le réseau. On n'est pas dans l'opérationnel très fin, par exemple, d'une intersection où il faut essayer de prévoir dans une petite intersection qu'est-ce qui va se passer dans 20 ans. On travaille vraiment sur des grands corridors, des grandes infrastructures.

Et lorsqu'on est dans ces échelles de problèmes-là où on a des dizaines de milliers de déplacements par jour, nos marges d'erreur sont d'environ à l'intérieur d'une enveloppe de plus ou moins 10 % sur le court terme. Sur le long terme, c'est bien difficile de vous donner des exemples.

LA PRÉSIDENTE :

Dans quelle mesure, monsieur Tremblay, vos modèles de prévision permettent de tenir compte de l'attrait que peut constituer la nouvelle infrastructure?

J'ai bien compris que vous faisiez des enquêtes origine-destination. Mais comment, par la suite, répartissez-vous, comment évaluez-vous votre taux de croissance justement, compte tenu que c'est une nouvelle infrastructure qui n'existait pas, qui peut ou ne pas constituer un attrait? J'aimerais que vous m'indiquiez comment vous en tenez compte dans l'évaluation de vos taux de croissance.

M. PIERRE TREMBLAY :

Fondamentalement, on travaille à partir d'une projection démographique et cette projection-là tient compte donc de tendances passées. Par exemple, on parle de *l'étalement urbain+, donc le fait que les banlieues se développent, et cette tendance-là est mesurée dans le passé. Si on regarde deux ou trois recensements en arrière, bon, on voit à quel rythme ces choses-là évoluent.

Et vous savez, au ministère, on se fait toujours une prévision qu'on appelle tendancielle, c'est-à-dire si on n'intervient pas sur l'aménagement, si on laisse aller les choses, ça, c'est la tendance. C'est le point de départ. Évidemment, on peut contraster après ça avec une prévision où on aurait, par exemple, des orientations ou des lignes directrices différentes au niveau de l'aménagement. Mais ça reste qu'au départ, donc, on a une prévision qui est tendancielle, et ça, ça explique déjà 80 % de la demande future. La question démographique explique la majorité donc des résultats à la fin.

L'autre chose qui joue beaucoup, c'est l'évolution sur le taux d'activités. Bon, c'est lié à des questions économiques, c'est lié à des questions de la robustesse des marchés, mais c'est aussi lié beaucoup à la présence des femmes sur le marché du travail qui a eu un gros rattrapage. Alors, ça, c'est une tendance aussi qui est intégrée.

LA PRÉSIDENTE :

1270

Mais c'est simplement que, ça, j'ai bien compris ça, vous nous avez expliqué ça plus tôt. Mais à l'heure actuelle, l'infrastructure Notre-Dame modernisée n'existe pas; c'est Notre-Dame comme on le connaît aujourd'hui.

1275

Comment prenez-vous en compte l'attrait que peut constituer votre projet, l'intégration de votre projet? Comment intégrez-vous dans vos prévisions l'attrait qu'il peut constituer? Ça représente quoi par rapport au taux de croissance de l'utilisation de cette route-là? Est-ce que c'est... Je comprends qu'il y a une croissance qui est expliquée par...

1280

M. PIERRE TREMBLAY :

Des facteurs lourds.

LA PRÉSIDENTE :

... des facteurs lourds, mais quelle part constitue cet attrait-là nouveau?

1285

M. PIERRE TREMBLAY :

1290

D'accord. Suite à ces facteurs lourds là qui sous-tendent la demande en général, la demande en transport, lorsqu'on arrive devant un nouveau projet routier, ce qui va se passer, c'est deux choses. Je dis un nouveau projet routier mais c'est la même chose pour un projet de transport en commun.

1295

Premièrement, on a des gens qui sont déjà des usagers de la route, qui vont changer de route, qui vont utiliser un chemin plus efficace. Alors, tous les modèles de simulation sur les réseaux de transport sont basés sur un principe très général et très évident que les gens cherchent à minimiser leur temps de déplacement. Et dans un réseau routier en particulier, le temps est lié beaucoup à la demande. C'est-à-dire que sur une route, plus il y a de gens, plus il y a de la congestion, plus on ralentit, donc moins ça va vite, donc plus on veut changer de chemin.

1300

Alors, cette espèce d'équilibre-là entre la congestion et le temps que ça nous prend pour se déplacer fait que les gens vont chercher toujours à trouver un meilleur chemin pour se rendre à leur destination. Alors, lorsqu'on introduit, par exemple, un nouveau projet routier, bien, évidemment on va créer une diversion entre du trafic qui passait par d'autres chemins avant et qui va être canalisé dans une infrastructure plus performante ou qui va assurer aux gens un gain de temps. Ça, c'est la première induction de trafic, si on veut, dans le nouveau corridor.

1305

1310

La deuxième chose qui peut se produire, c'est un équilibrage entre les modes de transport; par exemple, entre le transport en commun et les déplacements en voiture ou en véhicule privé. Alors, cet équilibrage-là, cette nouvelle répartition modale là est prise en compte aussi à travers les modèles toujours en comparant le gain relatif, l'amélioration relative à l'offre

de service transport en commun versus celle en réseau routier. Et dans nos modèles maintenant, on intègre ce genre de considération-là systématiquement.

Et finalement, bon, il y a l'autre type d'induction qui pourrait être entraîné. Par le fait, par exemple, qu'il y a un nouvel axe routier ou un axe routier plus performant pourrait entraîner des changements au niveau des choix de lieux de résidence et des choix surtout de lieux d'activités économiques par les employeurs. Et cette induction-là qui est due, par exemple, qui va canaliser ou amener de nouveaux déplacements dans le corridor parce que des entreprises, parce que des milieux d'emploi vont prendre de l'essor, par exemple, dans le corridor de Notre-Dame peut-être, dans l'est de Montréal, ça, ce n'est pas pris en compte dans nos modèles. C'est-à-dire qu'on est, jusqu'à un certain point, conservateurs. On n'introduit pas ce nouvel apport-là, qui ne s'observe de toute façon qu'après 10, 15 ans probablement après l'arrivée d'un grand projet comme ça. Actuellement, on n'a pas d'outils qui nous permettent vraiment de mesurer ces choses-là de façon factuelle puis rigoureuse.

Par simple expérience, je vous dirais quand même que ça reste assez marginal. Dans le cas, par exemple, d'un corridor comme Notre-Dame qui est quand même existant X ce n'est pas un nouvel axe en banlieue éloignée, dans un milieu rural, on est au centre de l'agglomération X il va y avoir seulement une induction un petit peu de nouvelles activités économiques autour du corridor, qui va venir apporter un peu plus d'eau au moulin. Mais probablement que ça ne va pas représenter plus que 5 %, 10 % d'accroissement sur le corridor, puisque le corridor existe quand même déjà ou qu'il n'y a pas tellement...

Monsieur de la Ville de Montréal disait tantôt, il y a quand même peu de nouveaux espaces à *coloniser+ autour du corridor. Donc, il n'y aura pas nécessairement une grosse induction comme ça de déplacements qui vont peut-être apparaître dans 15 ans.

LA PRÉSIDENTE :

Mais ce que je comprends bien, c'est que votre modèle ne tient pas compte ou vos prévisions ne tiennent pas compte de cet attrait nouveau là ou de cette induction nouvelle.

M. PIERRE TREMBLAY :

Effectivement.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord, merci.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Monsieur Tremblay, pour votre modèle dont vous parlez depuis tout à l'heure, c'est le modèle EMME/2 dont on parle? Donc, qui est un modèle plutôt macroscopique?

M. PIERRE TREMBLAY :

Oui. C'est un modèle macroscopique, ce qu'on appelle un modèle traditionnel où, dans notre cas, on intègre les prévisions futures de la demande à partir de modèles de projection qui sont bâtis sur les enquêtes origine-destination comme telles, qui enrichissent les fichiers d'enquêtes origine-destination et où on passe à l'affectation des déplacements sur le réseau routier à l'aide du modèle EMME/2.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Ça, je pense qu'on a compris. Mais pour ce qui est des débits de pointe, de quelle façon est-ce que vous les obtenez?

M. PIERRE TREMBLAY :

Pardon? Les débits de pointe?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Les débits de pointe sont tirés de ce modèle-là ou s'il y a un autre modèle qui..

M. PIERRE TREMBLAY :

1380 Non. Le modèle représente toujours la situation de la période de pointe du matin. Le
modèle couvre la période de 6 h à 9 h le matin, qui est la période de pointe au point de vue
conception des infrastructures routières et de transport en commun, c'est quand même la
période de sollicitation critique du réseau. Alors, les gens qui font de la conception se servent
de ces caractéristiques-là de la pointe du matin.

1385 Par la suite, lorsqu'on a des résultats pointe du matin, on les journalise, on les
expansionne à la journée à l'aide de facteurs basés sur des données de comptage qu'on a dans
les corridors comparables. Dans le cas de Notre-Dame, c'est le même corridor, donc, on est
capable d'utiliser des données de comptage qu'on a déjà pour projeter le fameux débit journalier
1390 dont on entend parler dans les documents.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1395 Donc, on pourrait penser que le débit horaire pourrait être plus -- il y a une marge
d'erreur plus grande sur le débit à l'heure que sur un débit journalier.

M. PIERRE TREMBLAY :

1400 Je vous dirais que c'est plutôt l'inverse. On est plus certain du débit horaire.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

L'inverse.

1405 **M. PIERRE TREMBLAY :**

Du débit pointe du matin, oui, parce qu'on a vraiment des données serrées sur la pointe
du matin. Et la projection qu'on fait sur le 24 heures, évidemment, c'est lié à la reproduction, si
on veut, d'un pattern qu'on observe à l'année de référence et qu'on projette sur le futur.
1410

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1415 Monsieur Fournier, tantôt, vous disiez qu'on parlait d'une capacité théorique de 2 000
véhicules à l'heure. On parle de l'heure de pointe, dans une situation idéale, donc où il n'y a
pas de feux de circulation, où est-ce que tout va bien.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1420 Un débit de 2 000 véhicules à l'heure, en fait, ça dépend dans quel type de route on se
trouve. Sur Notre-Dame, on peut penser, avec les caractéristiques qu'on entend lui donner, on
peut penser à un débit de l'ordre de 2 000 à 2 100 véhicules à l'heure, sans congestion
évidemment, en écoulement libre. On peut observer, sur certaines formes d'autoroute avec des
vitesses plus élevées, des débits dépassant le 2 200 véhicules à l'heure, en écoulement libre,
1425 bien sûr.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Parce que quand je regarde un peu les données qu'on a actuellement, à l'heure de
1430 pointe pour la partie Notre-Dame, à l'ouest d'Iberville, en 2011, ce qu'on a comme débit de
pointe, c'est 5 275 véhicules. Si on applique un facteur de 10 %, par exemple, d'erreur, donc
on augmente à 5 700 véhicules, et à 2 000 véhicules par voie, trois voies: 6 000 véhicules.
Donc, en 2011, on serait tout près de la saturation.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1435 Monsieur Boisvert.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1440 Effectivement, si on applique les données telles qu'elles sont issues de l'étude, on
obtient X et je me réfère à la page 25 du chapitre 1, le tableau 1.3 X on obtient, au point de ce
qu'on appelle le point de charge maximum, c'est-à-dire le secteur où on a le plus grand nombre
de véhicules attendus, on obtient un flot qui est près de 1 500 véhicules par voie. Et ça c'est
1445 pour l'heure. Donc, c'est autour de 8 h, 8 h à 9 h. Donc, si on applique un facteur
supplémentaire, on est près effectivement d'une charge maximale ou tout près là.

Ce qu'on appelle un niveau de service, les niveaux de service sont représentés par les
lettres de A à F; A étant la fluidité maximale, une très grande vitesse; et la lettre F, la
1450 congestion, c'est-à-dire pare-chocs à pare-chocs. On obtient donc un niveau de service qui
s'appelle D, donc un niveau de service près de la congestion, des vitesses plus ralenties, des
flots de circulation aussi beaucoup plus instables. Donc, le moindre petit incident ou le moindre
véhicule qui est plus lent ou un conducteur plus lent ou la présence d'un point lourd, par
exemple, va venir faire ralentir plus facilement ou rendre plus instables les flots de circulation,
1455 donc des arrêts ou de la congestion plus fréquente.

Donc, effectivement, dans le secteur Alphonse D. Roy à Frontenac, près des viaducs
CP, on obtient effectivement un niveau de service près de la congestion.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

C'est parce que, hier, j'avais cru comprendre par la discussion qu'on avait eue, qu'un des objectifs, c'était de rendre la rue plus fluide. Là, ce que j'entends, ce n'est peut-être pas nécessairement ça.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

C'est une question de définition et de subtilité, il y a une différence entre la fluidité et la capacité.

Alors, l'objectif n'est pas de donner à l'automobile une plus grande capacité dans le bassin qui s'appelle Centre-Sud et HochelagaXMaisonnette. Donc, ce n'est pas de donner plus d'asphalte aux véhicules automobiles. C'est de leur offrir une infrastructure où les feux de circulation, par exemple, ne sont pas présents, ne sont plus des facteurs qui font des arrêts-départs.

En fait, c'est dans un objectif environnemental, si on veut. C'est de créer une infrastructure où la fluidité est plus constante. Donc, des flots de circulation plus constants, par exemple, moins fragiles à des arrêts fréquents comme des feux de circulation, la présence de piétons, de cyclistes, de virages de camions en *U+ comme on a pu voir sur les images, ce qui s'appelle de la fluidité, pour créer des conditions qui sont plus favorables sur le plan environnemental et qui permettent d'attirer des véhicules qui délaisseront des voies qui sont plus lentes.

Par exemple, si vous empruntez la rue Hochelaga qui comportent des feux de circulation et des piétons, des cyclistes, des commerces en rive, des camions qui arrêtent pour faire de la livraison, donc ces véhicules automobiles-là pourraient être tentés, même à la congestion, si on veut, de délaisser une rue locale pour prendre une rue plus fluide, donc avec moins de facteurs ce qu'on appelle, nous, dans notre jargon, de frottement ou donc des facteurs gênants à la circulation. Malgré les vitesses plus ralenties, un automobiliste va préférer une vitesse ralentie mais constante, à un artère avec plein d'irritants qui finalement allongent son temps de parcours.

Donc, il y a une nuance parfois très subtile entre la notion de capacité et de fluidité.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Monsieur le commissaire, si vous permettez, quand on planifie, notamment dans un environnement où le réseau est saturé comme à Montréal, on ne vise pas à donner de la fluidité aux heures de pointe, autrement dit à répondre à 100 % de la demande aux heures de pointe; sinon, on se ramasserait avec des infrastructures absolument incroyables.

Donc, ce qu'on a l'intention de faire avec Notre-Dame, c'est de diminuer les heures de congestion, la période de pointe, en ajoutant une certaine fonctionnalité, fluidité au réseau. Mais il est clair qu'on va rester avec une certaine forme de congestion aux heures de pointe.

Et à cet effet-là, je vous citerais, par exemple, Boston, le fameux Big Dig, le Central Artery Tunnel de Boston où après avoir investi 14 Md\$ sur une infrastructure d'à peu près 10 milles, c'est-à-dire 16 kilomètres de long, bien, on va quand même avoir de la congestion aux heures de pointe. Ce n'est pas quelque chose qu'on cherche à éliminer.

1510

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

Monsieur Perreault, est-ce que vous avez posé vos deux questions?

1515

M. ROBERT PERREAULT :

J'en ai posé deux effectivement, madame la présidente. Je peux revenir.

1520

LA PRÉSIDENTE :

Je vous invite à vous réinscrire parce qu'il y en a d'autres qui suivent. Mais je vous invite à vous réinscrire.

1525

M. ROBERT PERREAULT :

Est-ce que je peux laisser ces papiers-là à quelqu'un?

LA PRÉSIDENTE :

1530

Oui. Vous allez les laisser à la coordonnatrice de la commission derrière.

Alors, je vais inviter monsieur John Burcombe, s'il vous plaît. Bonjour, monsieur Burcombe.

1535

M. JOHN BURCOMBE :

Bonjour, madame la présidente. Premièrement, c'est une clarification sur les acétates qu'on a eues hier soir avec le monoxyde de carbone et le dioxyde de carbone si le pont sur l'autoroute 25 était construit. Je ne sais pas si on peut la remettre?

1540

LA PRÉSIDENTE :

1545 Est-ce que vous pourriez remettre cette acétate, s'il vous plaît?

M. JOHN BURCOMBE :

1550 Celui avec le bioxyde de carbone.

LA PRÉSIDENTE :

1555 Celle où vous nous indiquiez avec les couleurs rouge, rose et verte, les écarts entre... le dioxyde.

M. JOHN BURCOMBE :

1560 L'une ou l'autre, ce n'est pas grave.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

En 2011, donc, ce qu'on a ici...

LA PRÉSIDENTE :

1565 Ça, c'est le monoxyde.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1570 Ça, c'est le monoxyde de carbone, la mise en service de Notre-Dame versus l'absence de Notre-Dame en 2011.

LA PRÉSIDENTE :

1575 Mais ce n'est pas celle-là qu'on a vue hier, mais est-ce que ça vous convient pareil?

M. JOHN BURCOMBE :

1580 Ça, c'est nouveau.

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Celle qu'on a vue hier, c'est avec l'autoroute 25.

1585 **M. JOHN BURCOMBE :**

On reviendra à ça par la suite.

LA PRÉSIDENTE :

1590

Là, c'est le dioxyde.

M. JOHN BURCOMBE :

1595

Ces acétates, transparents viennent de l'étude d'impact pour le pont de l'autoroute 25. Est-ce que c'est ça ou c'est quoi la source de ces acétates?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1600

Ce sont des acétates qui ont été préparées pour Notre-Dame, pour qu'on puisse voir avec Notre-Dame et la 25 ensemble, ou Notre-Dame sans la 25, quelle était la relation en termes d'émission atmosphérique. Je ne peux pas vous dire si ça apparaît dans l'étude d'impact de la 25, je n'ai pas vu cette étude. À ma connaissance, ça a été fait pour Notre-Dame.

1605

M. JOHN BURCOMBE :

Mais si je comprends bien, on aura au moins une partie de l'étude d'impact pour l'autoroute 25. C'est ça?

1610

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Non, ça ne fait pas partie...

LA PRÉSIDENTE :

1615

En fait, hier, vous vous êtes engagés à déposer un document. Là, c'est ce que cherche à savoir monsieur Burcombe. Vous avez, hier, mentionné que vous déposiez à la commission un document où on essayait de voir l'impact de l'autoroute 25, je crois, sur le projet Notre-Dame, mais c'était en termes de...

1620

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

C'est en termes de débit, madame la présidente.

1625

LA PRÉSIDENTE :

De débit?

1630 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Oui, et de l'impact sur Notre-Dame, en termes de débit de la construction du pont de la 25.

1635 **M. JOHN BURCOMBE :**

Et ça, c'est une...

LA PRÉSIDENTE :

1640

Et cette acétate-là origine de...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1645

L'acétate origine des données issues de cette analyse-là. Donc, à partir des analyses, on a été capable de... en fait, c'est toute une série de modélisations, comme monsieur Tremblay a expliqué tantôt.

1650

Donc, à partir d'une demande issue de notre équipe, on a demandé: *Écoutez, mettez dans le modèle le pont de la 25, pour qu'on puisse voir quel est l'impact en termes de débit, et le même modèle à partir des débits qui sont entraînés supplémentaires dans l'ensemble du réseau montréalais, donc sur Notre-Dame qui est jugé ici existant, quel est donc l'impact en termes d'émissions atmosphériques.+ Donc, ici, les dioxydes de carbone.

1655

M. JOHN BURCOMBE :

D'accord. Pour les débits, on aura cette information aussi, c'est ça, éventuellement?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1660

Oui, oui, tout à fait. Je pense que si ce n'est pas déposé, c'est en cours de le faire.

M. JOHN BURCOMBE :

1665

D'accord. Mais pour cette acétate, si je comprends bien, ça indique que l'autoroute 30 est complétée aussi?

LA PRÉSIDENTE :

1670

Monsieur Boisvert.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1675

En fait, l'hypothèse en 2011, c'est que les projets prévus dans le Plan de gestion des déplacements sont mis en place. Donc, ce sont les projets connus dans cette hypothèse-là. Si je ne me trompe pas, la 30 est dans le PDGM, dans le Plan de gestion des déplacements, la 25 et également l'ensemble des investissements en transport en commun.

LA PRÉSIDENTE :

1680

Est-ce qu'il y a d'autres projets d'infrastructures aussi? Non? Il y a que la 30, la 25?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1685

Si on parle du PDGM, il y a tout un ensemble de projets d'infrastructures. Effectivement, l'ajout d'une troisième voie sur l'autoroute 20, par exemple, au sud du pont Tunnel. Il y a tout un ensemble d'interventions routières et de transport en commun.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1690

J'ai un document, si vous voulez...

LA PRÉSIDENTE :

1695

Est-ce que ce serait possible de le déposer ce document pour qu'on puisse avoir une idée complète ou ce qu'il en est?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1700

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1705

D'accord.

Donc, ça tient compte de toutes ces prémisses.

M. JOHN BURCOMBE :

1710

Oui, il faut connaître toutes les prémisses et hypothèses derrière ces acétates.

En effet, ce n'est pas possible de cerner simplement l'ajout du pont sur l'autoroute 25 avec cette acétate-là parce que ça inclut toute une autre panoplie de mesures aussi.

LA PRÉSIDENTE :

C'est exact que...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui et non. C'est que dans le secteur, si on prend le Plan de gestion des déplacements avec l'ensemble des projets qui sont prévus, disons que ceux qui sont prévus dans l'est... il faut comprendre que la rue Notre-Dame attire un nombre d'automobilistes quand même dans un bassin relativement réduit et concerne une zone relativement -- bien, réduite, ce qui est l'est de Montréal, et que dans l'est de Montréal, les projets qui sont en interrelation, disons, en influence directe, sont tout de même en nombre limité.

Si on parle de transport en commun, on a parlé du Viabus avec un certain nombre d'usagers. Il y a évidemment dans ce cas-ci, parce qu'on le voit, il y a le pont de la 25 qui est dans la zone d'influence. Les autres projets sont vraiment beaucoup plus en périphérie.

On a dans l'étude, je pourrais vous montrer une acétate, quelles sont les origines-destinations des usagers de la rue Notre-Dame telle que projetée à long terme. On voit que les autres projets, si on prend des projets qui sont plus dans l'ouest de l'île, par exemple, ne sont pas directement dans la zone d'influence.

LA PRÉSIDENTE :

Mais lorsque vous avez construit cette acétate-là, est-ce que vous n'avez modifié que les débits de l'autoroute 25 ou vous avez modifié l'ensemble des débits?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

C'est l'ensemble, l'ensemble, l'ensemble.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord, c'est beau.

1750 **M. JOHN BURCOMBE :**

Et ça démontre les augmentations et les diminutions. Mais c'est quoi la valeur totale? Est-ce qu'il y a une augmentation globale dans ce cas en 2011 par rapport à aujourd'hui?

1755 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Boisvert.

1760 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Par coeur comme ça, il faudrait que je réfère à des documents.

LA PRÉSIDENTE :

1765 Est-ce que ce serait possible de chercher l'information et nous la fournir?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1770 Oui. Écoutez, tout de suite, comme ça sous la main, non. Il faudrait que...

LA PRÉSIDENTE :

Non, mais nous la fournir...

1775 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Oui, tout à fait, probablement ce soir.

LA PRÉSIDENTE :

1780 Ce soir, on va parler d'émission de polluants.

M. JOHN BURCOMBE :

1785 On peut revenir à ça ce soir, d'accord.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1790 Si vous permettez, madame la présidente, monsieur Burcombe, peut-être juste un point d'éclaircissement sur le document que vous avez déposé concernant les divers contaminants atmosphériques et l'impact eu égard à l'ensemble d'un certain nombre de projets routiers dans la région. Est-ce que vous l'avez également pour d'autres contaminants atmosphériques?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1795

Oui.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1800

Lesquels sont compris dans ce que vous avez déposé comme étude?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1805

Il y a une étude que vous nous avez fait demander, qui est l'impact sur la qualité de l'air. Il y a les hydrocarbures, il y a les CO, CO₂ dans certains cas, parce qu'il y a une problématique de CO₂ au niveau du modèle. D'ailleurs, le ministère de l'Environnement pourra le confirmer. Il y a les NO_x également.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1810

Est-ce que vous avez l'équivalent de ce que vous présentez pour l'impact de l'autoroute 25 tout court, sans projet de modernisation de la rue Notre-Dame?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1815

Non. Ça n'a jamais été fait.

LA PRÉSIDENTE :

1820

Mais par contre, on a vu plus tôt que vous aviez le portrait avec autoroute Notre-Dame et sans autoroute Notre-Dame.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1825

Oui, tout à fait, oui.

LA PRÉSIDENTE :

1830

En tout cas, ce soir, lorsqu'on va traiter de ces questions-là, ce serait bien qu'on puisse voir ces acétates. D'accord?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1835 Oui, parfait, elles sont toutes disponibles.

LA PRÉSIDENTE :

1840 Monsieur Burcombe.

M. JOHN BURCOMBE :

1845 D'accord. Alors, sur un autre sujet. Je ne sais pas si c'est le moment de le traiter mais c'est concernant la piste cyclable.

1850 J'aimerais qu'on parcoure la piste cyclable du début jusqu'à la fin pour voir où ça va, c'est quoi les contraintes, c'est quoi les changements par rapport à la situation actuelle, etc. Alors, ce n'est pas trop facile à faire peut-être, mais j'espère qu'on peut tenter de suivre la piste sur toute sa longueur pour voir...

LA PRÉSIDENTE :

1855 Et vous avez des questions de précision, vous aimeriez voir quels sont les changements par rapport à la situation actuelle? C'est ça?

M. JOHN BURCOMBE :

1860 Oui, combien d'intersections y a-t-il?

LA PRÉSIDENTE :

Et quelles sont les intersections que l'on croise.

M. JOHN BURCOMBE :

1865 Est-ce qu'il y a des détournements, etc., des informations comme ça.

LA PRÉSIDENTE :

1870 D'accord. On peut prendre le temps de faire ça. Je ne sais pas si on ne pourrait pas faire une pause de cinq minutes, le temps que le ministère puisse trouver les acétates qui vont nous permettre de faire le trajet de la piste cyclable et on revient avec vous après la pause? Alors cinq à dix minutes, tout au plus.

1875 (SUSPENSION DE LA SÉANCE)

(REPRISE DE LA SÉANCE)

LA PRÉSIDENTE :

1880

Donc, est-ce que c'est possible d'afficher le parcours de la piste cyclable pour que l'on puisse comprendre quels sont les changements par rapport à la situation actuelle?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1885

Oui. Madame la présidente, monsieur Boisvert va afficher le parcours de la piste cyclable.

LA PRÉSIDENTE :

1890

Merci. On a ici une présentation un peu plus globale, mais je pense que monsieur Burcombe souhaiterait également qu'on aille plus dans le détail par la suite, voir les intersections. D'accord.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1895

Oui. Je vais peut-être reprendre pour vous paraphraser, madame la présidente, une vue d'ensemble. Et après, on pourra y aller plan par plan, on pourra aller d'est en ouest.

1900

Donc, peut-être un premier rappel, c'est celui du réseau cyclable existant. Donc, le réseau cyclable existant, vous avez ici, à l'extrémité est, la promenade Bellerive qui correspond au point numéro 12. Ce n'est pas très focus, là, mais c'est la promenade Bellerive.

1905

Donc, actuellement, du point de la promenade Bellerive pour se rendre au centre-ville de Montréal, la piste cyclable longe la rue Notre-Dame, ici, pour se rendre jusqu'à la piste cyclable René-Lévesque. Donc, pour un cycliste, partir de la promenade Bellerive qui est à l'est, il doit longer donc la rue Notre-Dame tout le long pour se rendre jusqu'à la piste René-Lévesque.

1910

On a vu sur la présentation, hier soir, la piste cyclable sur une des diapos, la piste cyclable qui est sur un trottoir. Donc, à la place du trottoir, c'est la piste cyclable. Cette photo-là a été prise aux environs, donc à peu près ici.

LA PRÉSIDENTE :

1915

C'est-à-dire?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1920 C'est-à-dire oui, effectivement pour le bénéfice de la sténographe, sur la rue Notre-Dame, un peu à l'ouest de la rue Dickson.

Donc, cette piste cyclable là, comme on a pu le voir sur les diapos qui ont été présentées hier soir, pose problème compte tenu des flots de camions, des activités
1925 commerciales et industrielles, du peu de places disponibles, etc. Donc, ce qui est proposé...

LA PRÉSIDENTE :

Juste un peu avant, entre le point 12, qui est Place Bellerive, c'est ça?
1930

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Promenade Bellerive qui donne accès au fleuve.

1935 **LA PRÉSIDENTE :**

Et le point 8, qui est le parc Champêtre à peu près?

1940 **LA PRÉSIDENTE :**

Le point 8, c'est le Centre de soins prolongés.

LA PRÉSIDENTE :

1945 Alors la piste cyclable, elle longe la rue Notre-Dame à l'heure actuelle?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui, à la place du trottoir.

1950 **LA PRÉSIDENTE :**

À la place du trottoir et du côté sud, du côté nord?

1955 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

C'est variable.

1960 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est variable.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1965 C'est variable. Donc, un peu à l'ouest de la rue Dickson, la piste cyclable est située du côté nord. Et si ma mémoire est bonne, la Ville de Montréal pourrait confirmer, au-delà, donc à l'est de la rue Dickson, la piste cyclable, je crois, est sur le trottoir sud. C'est exact? Oui. Donc, un cycliste à l'angle de la rue Dickson doit traverser la rue Dickson et la rue Notre-Dame pour poursuivre vers l'est sur le trottoir sud. Donc, croiser les accès au port de Montréal, par exemple, de la rue Bossuet. Il s'agit de la situation actuelle.

1970

Sur le plan, ce qu'on observe ici, la proposition...

LA PRÉSIDENTE :

1975 Excusez-moi. À l'ouest de Dickson donc...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1980 Donc, à l'ouest de Dickson.

LA PRÉSIDENTE :

... c'est ça, ou du Centre de soins prolongés, là, elle est en sentier protégé?

1985

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui, c'est un sentier qui est vallonneux, qui est en zigzag à travers des buissons et des arbres dans la bande verte qui longe la rue Notre-Dame.

1990

Donc, la piste cyclable est une piste cyclable qui a été construite au début des années 80. Je crois, si ma mémoire est bonne, en 82, donc faite à une époque où le ministère n'avait pas de normes au niveau du réseau cyclable. Les normes québécoises ont été adoptées relativement récemment, d'ailleurs en collaboration avec Vélo-Québec. Il s'agit d'une piste cyclable donc actuelle, qui n'est pas aux normes du ministère des Transports, ni aux standards recommandés par Vélo-Québec.

1995

Il s'agit d'une piste cyclable relativement étroite, qui n'offre pas des distances de visibilité avant ou arrière très longues. Donc, lorsque quelqu'un vient en face de nous à grande vitesse, il est difficile de l'apercevoir venir longtemps d'avance.

2000

Elle n'a pas été aménagée non plus pour les patineurs, des patins à roues alignées. Donc, aux intersections, on retrouve des blocs imbriqués, ce qu'on appelle du pavé uni, qui rendent très difficile, sinon impossible le freinage des patins à roues alignées aux intersections avec les rues.

2005

2010

La piste est relativement défoncée à certains endroits, elle a atteint à certains endroits sa vie utile et pose des problèmes de sécurité reconnus dans le quartier. Par exemple, la visibilité n'est pas très grande des rues adjacentes ou des habitations adjacentes, beaucoup de bosquets très bas, peu d'éclairage pour le soir et la nuit, des activités illicites ont été également observées le long de la piste cyclable et reconnues par les services policiers locaux. Photographies à l'appui, on peut y retrouver des seringues, condoms, etc.

2015

Donc, pour les groupes communautaires et pour les cyclistes, la préoccupation numéro 1 d'ailleurs dans le secteur, lors de sondages qu'on a effectués dans HochelagaXMaisonneuve et Centre-Sud, la sécurité le long de la piste cyclable est la préoccupation première.

2020

Donc, peut-être juste pour terminer, donc en vert, c'est ce qui est en site propre, et en rouge, c'est la piste René-Lévesque, qui est une piste qui est en bordure du boulevard René-Lévesque, donc le long de la chaussée, donc qui n'est pas dans un espace vert.

2025

Donc, ce qui est préposé, c'est d'offrir un parcours qui n'est plus celui de la rue Notre-Dame mais plutôt un parcours qui longe l'avenue Souigny. Ce qu'on a en vert ici, le trait plein, c'est un réseau cyclable en site propre qui est déjà en service, qui a été ouvert au début de 99, qui est un réseau cyclable en site propre, qui longe la base militaire de Longue-Pointe sur une chaussée surélevée, 4 mètres de large en ligne droite, qui longe donc la base militaire de Longue-Pointe avec des perspectives intéressantes sur Montréal et les activités militaires, et ensuite, dans le secteur ici et du côté nord des écrans antibruit, donc du côté des habitations, longe les habitations et les petits parcs de quartier, jardins communautaires. Donc, la piste cyclable est située dans le tissu résidentiel. Donc, on propose de prolonger cette piste cyclable, en collaboration avec la Ville de Montréal, jusqu'à la promenade Bellerive dans un tracé qu'il reste à définir avec les intervenants.

2030

2035

Le tracé en pointillé, c'est une intervention qui est projetée dans le cadre de l'entente gouvernement du QuébecXVille de Montréal, donc un budget qui est prévu dans une entente, qui fait déjà l'objet d'une entente avec la Ville de Montréal sur les projets de transport.

2040

Du côté ouest, il s'agit de prolonger la piste cyclable dans une emprise ferroviaire abandonnée X c'est le trait pointillé du point 10 au point 9 X donc de prolonger cette piste cyclable dans cette emprise ferroviaire abandonnée jusqu'au Marché Maisonneuve, afin de faire un tracé complet qui raccorde donc directement le quartier Mercier-Est au pôle patrimonial et commercial du Marché Maisonneuve, lui-même étant une jonction entre le réseau qui relie le Jardin Botanique, le stade, le Plateau Mont-Royal, Rosemont, au secteur plus au sud qui est HochelagaXMaisonneuve, donc d'en faire un pôle de raccordement majeur pour l'ensemble des déplacements cycliste, piéton et le patineur.

2045

Le trait rouge, ici, entre le Marché Maisonneuve et la piste Notre-Dame est un réseau cyclable existant le long de l'avenue Morgan, qui est également doublé d'un autre réseau

2050

cyclable deux rues à côté, qui n'est pas indiqué sur la carte mais qui est parallèle à peu près ici, qui est celui de la rue Bennett, je crois.

2055

Et ce qui est en trait pointillé vert, donc ici, il s'agit du tracé cyclable le long de la rue Notre-Dame, dont la réfection complète est projetée dans le cadre du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, c'est-à-dire le réalignement de la piste, son réaménagement, son élargissement, son éclairage. Il s'agit d'une réfection. En fait, ce n'est même pas une réfection, c'est une reconstruction complète et, en plus, un aménagement environ aux 300 mètres, 350 mètres, de lieux d'animation pour en faire un corridor qui soit plus qu'un corridor de simple passage mais un corridor qui soit animé, un corridor de détente, donc parcs, belvédères, lieux d'information touristique, équipements d'information touristique, équipements d'interprétation patrimoniale, pour en faire un corridor qui soit attirant comme lieu de détente et non pas seulement un lieu de traversée ou de déplacement.

2060

Je ne sais pas si vous avez des questions sur cette acétate-là? On pourrait passer aux détails des aménagements des plans.

2065

LA PRÉSIDENTE :

S'il vous plaît.

2070

M. JOHN BURCOMBE :

Oui.

2075

LA PRÉSIDENTE :

Vous avez une question sur celle-là ou vous voulez faire le détail?

2080

M. JOHN BURCOMBE :

Non. On peut procéder au...

2085

LA PRÉSIDENTE :

Au détail.

2090

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Donc, le point de départ du projet, c'est l'avenue Haig qui est située ici, il s'agit du cercle qui est là, pour l'aménagement situé plus à l'est.

Donc, le raccordement de la piste en direction de Mercier-Est n'est pas indiqué sur le plan parce qu'il ne fait pas partie du projet explicitement. Comme je le soulignais, ce sera un

raccordement qui, pour le moment dans le cadre du projet, est prévu plutôt dans le cadre de l'entente avec la Ville de Montréal.

2095

M. JOHN BURCOMBE :

Madame la présidente?

2100

LA PRÉSIDENTE :

Oui, monsieur Burcombe.

2105

M. JOHN BURCOMBE :

J'ai une question. Alors, quelle garantie on a que le reste du tracé sera complété pour être utilisable en même temps que la piste cyclable? Si le projet va de l'avant, quelle assurance aurons-nous qu'il y aura une piste jusqu'à la promenade Bellerive?

2110

LA PRÉSIDENTE :

J'irais du côté de monsieur Bouchard de la Ville de Montréal, compte tenu qu'on vient de nous indiquer que cela ferait l'objet d'une entente avec la Ville. Alors, où en êtes-vous?

2115

M. PIERRE BOUCHARD :

Effectivement, il y a une entente cadre entre la Ville de Montréal et le ministère des Transports concernant une série de projets. Il y a un intitulé effectivement dans l'entente cadre pour les projets de la piste cyclable, je ne me rappelle plus quel montant, peut-être monsieur Fournier va s'en rappeler. 2.5 M\$?

2120

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

De mémoire, il reste à peu près 2 M\$ par entente, je crois.

2125

M. PIERRE BOUCHARD :

2130 2 M\$ ou 2.5 M\$ dans l'entente cadre de la liste des sous-projets. Donc, ce qu'on va faire avec ce 2.5 M\$ n'a pas été discuté avec le ministère.

LA PRÉSIDENTE :

2135 C'est une entente cadre que vous avez avec le ministère des Transports?

M. PIERRE BOUCHARD :

2140 Avec le ministère pour l'ensemble des interventions que le ministère a à faire, entre autres, par exemple, l'autoroute Décarie, le rond-point l'Acadie, l'éventuel lien Cavendish, certaines bretelles d'accès à certains liens routiers, donc un peu toutes sortes d'interventions qui touchent l'ensemble du réseau supérieur ou l'interface entre le réseau supérieur. Il y a également des murs antibruit là-dedans dans certaines secteurs. Sauf que le détail n'est pas connu pour l'ensemble des sous-projets, les pistes cyclables n'ayant pas été priorisées cette année dans nos interventions.

2145 Maintenant, pour répondre à la question de monsieur concernant la garantie à l'effet que ça va être réalisé; ça va dépendre. Dans l'entente du ministère avec la Ville, il y a une partie des dépenses qui sont payées par la Ville, une partie des dépenses qui sont payées par le ministère et ça dépend des budgets qui vont nous être alloués dans notre Programme triennal d'immobilisations et des priorités sur l'ensemble de la ville.

2155 Ça, c'est une première variable que je ne connais pas pour le moment, pour l'année 2002, puisqu'à cause des fusions municipales, on est en train de revoir tout le Programme triennal d'immobilisations et voir quelle va être la part de responsabilité qui va relever des arrondissements et quelle partie va relever du central. Donc, la discussion commence jeudi. Donc, je ne le saurai vraisemblablement pas avant le conseil de décembre.

2160 Par ailleurs, l'autre tronçon pour lequel monsieur Boisvert a fait mention tantôt sur le secteur, à savoir l'emprunt de la voie du CN jusqu'au Marché Maisonneuve, nous avons toujours compris que ça faisait partie du dossier du projet de modernisation. Donc, nous n'avons pas prévu l'intégrer dans l'entente. Chose certaine, c'est que les coûts vont être assez élevés.

2165 Je sais que le CN est prêt à nous céder, à nous vendre l'emprise. On en a discuté d'ailleurs hier soir. On peut s'attendre cependant que les coûts vont être assez élevés, dans le sens suivant. Ce n'est pas tant l'aménagement de la piste qui est élevé là-dedans, c'est le coût d'acquisition et le coût de décontamination du terrain. Généralement, les emprises ferroviaires sont assez contaminées. Donc, il va falloir réévaluer la valeur du projet, le coût du projet, et voir quel va être...

2170

Par rapport à nos priorités d'intervention à travers l'arrondissement et à l'intérieur de la ville, je ne suis pas capable actuellement de donner une date précise quand est-ce qu'on va pouvoir prioriser ces travaux-là. Ça m'est impossible, actuellement.

2175 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, ça demeure une inconnue.

2180 **M. PIERRE BOUCHARD :**

Ça demeure une inconnue. Chose certaine, c'est que ça fait partie de notre réseau de pistes cyclables et on a la volonté de le faire, comme d'autres tronçons qui sont aussi plus ou moins prioritaires. Donc, on doit prioriser à travers l'ensemble des tronçons de pistes cyclables qu'on doit faire pour terminer l'ensemble du réseau de pistes cyclables de la ville.

2185 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais dans un échéancier inconnu.

Oui, monsieur Burcombe.

2190 **M. JOHN BURCOMBE :**

Alors, ça m'amène à la question, je crois que la Communauté urbaine de Montréal s'est dotée d'un réseau vélo métropolitain. Est-ce que ça, c'est un plan, document ou quelque chose qui pourrait être rendu disponible? La CUM.

2195 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Bouchard.

2200 **M. JOHN BURCOMBE :**

C'est plutôt la Communauté urbaine de Montréal.

2205 **LA PRÉSIDENTE :**

Excusez-moi, j'ai compris la Ville.

2210 **M. PIERRE BOUCHARD :**

Oui, il existe des documents. On pourrait les rendre disponibles demain.

2215 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais le document dont vous parlez, c'est le document de la Ville?

M. PIERRE BOUCHARD :

2220 C'est le plan de réseau de la Ville de Montréal.

LA PRÉSIDENTE :

2225 De la Ville de Montréal.

M. PIERRE BOUCHARD :

C'est ça, avec les tronçons à faire, etc. On a un plan directeur, en fait.

2230 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

Mais vous, monsieur Burcombe, est-ce que c'est ce plan-là qui vous intéresse ou si c'est le plan de la Communauté urbaine?

2235

M. JOHN BURCOMBE :

2240 J'ai une note ici de réseau vélo métropolitain qui rapporte plutôt la Communauté urbaine de Montréal. On parle en effet de monsieur Alain Trudeau, qui a indiqué que la Communauté urbaine de Montréal a adopté un réseau vélo métropolitain.

LA PRÉSIDENTE :

2245 Monsieur Trudeau est avec nous. Alors, monsieur Trudeau, est-il exact que vous ayez un document?

M. ALAIN TRUDEAU :

2250 Bonjour!

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour!

M. ALAIN TRUDEAU :

J'aimerais ça voir le document dont parle monsieur parce que, à ma connaissance, la Communauté urbaine de Montréal n'a pas de document en ce qui a trait au réseau des pistes cyclables. Il y a eu une entente avec Vélo-Québec, il y a de ça deux ou trois ans, afin de participer à l'élaboration d'un réseau métropolitain de pistes cyclables. Et ça, ce document-là, si c'est possible de le voir, j'aimerais bien ça.

LA PRÉSIDENTE :

On va vous le montrer.
Allez-y, monsieur Burcombe.

M. JOHN BURCOMBE :

D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

On va vous le montrer ultérieurement et vous pourriez revenir avec un point d'information.

M. ALAIN TRUDEAU :

C'est beau. Ce que je peux vous dire présentement...

LA PRÉSIDENTE :

Mais est-ce que la CUM a un réseau de pistes cyclables ou un plan de développement de réseau de pistes cyclables?

M. ALAIN TRUDEAU :

Non.

LA PRÉSIDENTE :

Ou des projets dans ce sens-là? Non?

2295 **M. ALAIN TRUDEAU :**

Au tout début, dans les années 75 à 80, la Communauté urbaine de Montréal a été l'initiateur de la planification d'un premier réseau de pistes cyclables qui couvrait l'ensemble du territoire de la Communauté. Par après, chacune des municipalités avait la possibilité de reprendre ce plan et d'en faire finalement ce qu'elle voulait.

Certaines municipalités ont pris le plan qui avait été fait par la Communauté urbaine et l'ont mis en oeuvre au fil des années. D'autres municipalités ont tout simplement regardé le plan et ne sont pas intervenues de façon plus précise.

2305 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, monsieur Bouchard, vous nous dites que la Ville de Montréal, elle, a développé un plan?

2310 **M. PIERRE BOUCHARD :**

Oui. C'est pour un peu compléter l'information de monsieur Trudeau.

2315 Effectivement, les municipalités se sont dotées de plan directeur, qu'ils ont plus ou moins bien développé. De façon générale, par rapport au plan directeur qu'on a actuellement, il y a des tronçons qui nous manquent à Montréal et il y a surtout des relations entre municipalités qui manque des bouts sur l'ensemble du réseau.

2320 Vélo-Québec, qui est l'organisme un peu qui regroupe l'ensemble des informations du vélo, détient l'ensemble des informations concernant l'ensemble du réseau, des priorités également et cherche à rentrer en contact avec les municipalités pour essayer de leur faire prioriser les tronçons qui manquent, de façon à rabouter l'ensemble des réseaux de chacune des municipalités qui vont devenir une seule ville à partir du 1er janvier.

2325 Également, il faut considérer la Route verte. C'est Vélo-Québec qui a été mandatée pour établir la Route verte. Et Vélo-Québec est rentrée en communication avec l'ensemble des municipalités pour déterminer un corridor qui va être la Route verte sur l'ensemble du... la Route verte étant une route interrégionale. Donc, c'est Vélo-Québec qui pourrait davantage vous donner l'ensemble de l'information sur l'ensemble du réseau de l'île et où sont les priorités, etc.

2330 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais vous pourriez, vous, quand même nous déposer...

2335 **M. PIERRE BOUCHARD :**

Moi, je peux déposer le plan directeur et les secteurs qui sont faits et les secteurs à faire, etc.

2340

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Et quant à Vélo-Québec, la commission va se charger d'obtenir l'information.

2345

M. JOHN BURCOMBE :

D'accord. Alors, dans l'absence d'une garantie qu'il y aura une connexion par une nouvelle piste cyclable, est-ce qu'on va au moins maintenir ce qui existe déjà à l'est de Dickson?

2350

LA PRÉSIDENTE :

Alors, monsieur Boisvert.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2355

Oui, je vais répondre plusieurs réponses en même temps.

Je crois savoir de quel document monsieur Burcombe fait référence en parlant du réseau métropolitain. Ce n'est pas un document du ministère des Transports, mais je crois en avoir une copie. C'est juste un document qui avait été émis, je crois, par Vélo-Québec. Donc, nous allons tenter de mettre la main sur ce document-là et de le photocopier au bénéfice de tout le monde, donc en 13 copies toujours.

2360

D'autre part, après une courte discussion avec monsieur Fournier, une des raisons pour laquelle on arrête à la rue Haig et qu'on ne continue pas dans l'emprise du ministère, d'une part, c'est le tracé pour traverser X et je l'ai mis ici sur l'acétate X un peu plus à l'est le tracé de l'échangeur Hochelaga.

2365

Il existe plusieurs tracés possibles, un tracé possible pour emprunter le réseau municipal, c'est-à-dire le secteur de la rue Hochelaga pour pouvoir raccorder, par exemple, l'Hôpital Hippolyte-Lafontaine, qui peut être une destination ou une origine pour des cyclistes qui y travaillent. Une autre possibilité, tout dépendant de l'ouverture du Canadien national, toujours des problèmes d'opération et de sécurité, pourrait être le viaduc du CN. Donc, il existe des possibilités dont le ministère n'est pas nécessairement le seul maître d'oeuvre pour décider du tracé.

2370

2375

Ceci dit, des discussions avec la Ville de Montréal ou avec d'autres partenaires pour venir à sélectionner un tracé qui soit adéquat et convenable dans les délais de préparation des plans et devis, ce qui nous laisse quand même une année, une année et demie, le ministère peut s'engager, sous réserve évidemment de sélectionner un tracé privilégié, à se rendre jusqu'à l'est de l'autoroute 25, c'est-à-dire jusqu'à la limite de son territoire. Il ne restera plus

2380

donc à raccorder que ce tronçon-là. Donc, à peu près -- donc de se rendre à peu près jusqu'ici, il ne restera donc plus, via le réseau local, à raccorder la promenade Bellerive, ce qui est probablement, et la Ville de Montréal pourra le confirmer, beaucoup plus simple.

2385

Donc, on peut déjà s'engager à discuter avec la Ville pour trouver, dans le cadre même du projet, la possibilité de se rendre jusqu'à l'est, jusqu'à Mercier-Est.

LA PRÉSIDENTE :

2390

Alors, je comprends que c'est un engagement du MTQ?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2395

Oui. C'est une problématique d'abord de sélection de tracé.

M. JOHN BURCOMBE :

2400

D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

Maintenant, dans la partie à l'ouest de Dickson. C'est ça?

2405

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui. Juste une seconde, le temps que je trouve l'acétate. Ça, c'est une très bonne question. Donc, nous sommes ici dans l'axe de la rue Dickson, qui est ici, donc qui est fermée à la circulation et remplacée, ici, par le boulevard de l'Assomption. Donc, ici, il s'agit de l'avenue Souigny qui vient vers le sud pour se raccorder à Notre-Dame. Notre-Dame donc est beaucoup plus bas.

2410

Une des problématiques, et c'est identifié par la Ville de Montréal, il y a quelques minutes, initialement dans les premiers tracés qui ont été considérés dans le cadre du projet, du tracé routier, la route X et je vais le mettre en rouge sur l'acétate pour que ce soit plus simple X les premiers tracés routiers empruntaient carrément la cour de triage du Canadien national. Donc, le tracé supposait qu'on enlevait quelques voies ferrées et qu'on le remplaçait par le corridor routier.

2415

Une telle initiative fait en sorte qu'on entend donc un processus d'acquisition de terrains ferroviaires, ce qui est différent de passer simplement sous les voies ferrées. Donc, le tracé actuel n'emprunte pas la cour de triage du Canadien national mais passe plutôt sur des terrains industriels qui appartiennent à la Canadian Steel Foundries. Je vais le mettre, ici, en zébré. Cette portion-là, ici, passe donc sur des terrains industriels plutôt que d'emprunter la partie

2420

2425 ferroviaire. Donc, on se retrouve, ici, avec un viaduc ferroviaire plutôt que de l'acquisition
littérale de terrain de la cour de triage.

Donc, à l'époque, en empruntant la cour de triage du Canadien national, en acquérant
donc des terrains, ça nous donnait la possibilité en même temps X excusez l'expression
2430 anglaise, mais c'est un *package deal* X ça nous donnait la possibilité d'acheter la cour de triage
et la voie abandonnée jusqu'au Marché Maisonneuve. Et c'était donc ce qui avait été discuté à
l'époque avec la Ville de Montréal. Donc, le ministère se portait acquéreur du terrain et allait
donc de l'avant avec l'aménagement de la piste jusqu'au Marché Maisonneuve.

2435 Donc, sur le plan légal, maintenant en empruntant plutôt le tracé sur la cour de triage, il
n'y a plus d'acquisition formelle de terrain de CSF. En acquérant des terrains industriels de CSF,
ce qui s'appelle la variante de tracé CSF, il n'y a plus d'acquisition de terrain formelle avec le
Canadien national, qui demeure chez lui. Par conséquent, il n'est pas possible d'acquérir la
petite emprise ferroviaire abandonnée.

2440 En fait, la piste cyclable qui était projetée ici X je le mets encore en rouge X était
projetée ici, c'est l'emprise ferroviaire abandonnée. Il n'est donc plus possible de l'acquérir
parce que la *Loi sur la voirie* n'autorise pas le ministère des Transports à acquérir directement
des propriétés qui ne sont pas nécessaires pour des projets routiers. Donc, le ministère n'a pas
2445 le pouvoir d'acheter du terrain pour mettre une piste cyclable de lui-même. Il peut financer,
subventionner une autorité, par exemple, municipale. Par exemple, ici on parlait d'une entente
cadre, mais ne peut pas de son propre chef.

Donc, on se retrouve ici, avec le changement de tracé, avec une problématique
2450 effective que, bien que le CN soit ouvert à l'idée de se départir de cette emprise-là, le ministère
se retrouve devant l'impossibilité de l'acquérir de façon directe en vertu de la *Loi sur la voirie*.

LA PRÉSIDENTE :

2455 Ce qui veut dire que vous auriez besoin du secours de la Ville de Montréal pour pouvoir
compléter, tel que vous nous l'avez montré tantôt, la piste cyclable?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2460

Exactement. Si la piste cyclable devait se prolonger, tel qu'il est proposé, jusqu'au Marché Maisonneuve et je pense, bon, la Ville, je crois, est favorable, est ouverte à une telle initiative de raccordement au Marché Maisonneuve, effectivement avec la modification qui a été apportée au tracé, le projet doit donc inclure nécessairement une participation active de la Ville à la fois sur le plan légal et à la fois sur le plan financier, compte tenu que le réseau cyclable sur le territoire de la Ville de Montréal se fait via une entente cadre qui est déjà signée.

2465

Ça ouvre une problématique qui, effectivement, n'avait pas été discutée à l'époque avec la Ville de Montréal.

2470

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Burcombe, est-ce que ça répond à toutes vos interrogations? Parce que le temps file et j'ai d'autres citoyens. Est-ce qu'il restait quelques points? Je peux vous donner encore...

2475

M. JOHN BURCOMBE :

J'ai plusieurs autres points tout le long du parcours, mais c'est que si on continue au moins jusqu'à la jonction avec boulevard l'Assomption et le virage...

2480

LA PRÉSIDENTE :

Vers Notre-Dame?

2485

M. JOHN BURCOMBE :

Oui.

2490

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Ce secteur-ci?

M. JOHN BURCOMBE :

2495

Oui. Alors, à cet endroit-là, la piste cyclable finit dans le parc, c'est ça, ce qu'on appelle le portique Vickers?

2500

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2505

Oui, exactement. Donc, la problématique, si on utilise le tracé qui s'appelle CSF, on se retrouve donc, du moins dans le cadre du projet, avec une piste cyclable incomplète de la rue Haig ou de l'autoroute 25, tel qui vient d'être entendu, mais l'autoroute 25 se termine au boulevard de l'Assomption, donc un réseau qui n'est pas raccordé.

2510

Donc, dans cette hypothèse-là, probablement le temps que des accords soient signés ou entendus, la piste cyclable va probablement X et ça c'est de la responsabilité municipale X rester sur la rue Notre-Dame.

2515

Donc, si on suppose que tous les raccordements sont faits tels que proposés, qu'une entente est signée rapidement avec la Ville de Montréal, que les fonds sont trouvés, etc., la piste cyclable, en fait, lorsqu'on arrive du nord du Marché Maisonneuve, descend carrément dans le parc Morgan. Ici, il s'agit tout simplement d'une piste qui se termine effectivement dans le George Memorial.

2520

M. JOHN BURCOMBE :

Mais est-ce qu'il sera possible au moins de faire le lien avec la rue Notre-Dame à l'est pour les piétons aussi?

2525

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Pour les piétons, oui. Ça, c'est de réseau municipal. Alors, j'imagine que la Ville va certainement désirer laisser des trottoirs le long de la rue Notre-Dame.

2530

M. JOHN BURCOMBE :

Mais il y a toutes sortes de jonctions de rues. Est-ce que c'est assuré qu'il y aura une bonne sécurité pour les piétons? J'espère que les cyclistes pourront passer là aussi.

2535

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Les territoires qui sont proposés avec le raccordement avec les trottoirs existants, il s'agit évidemment d'une piste multifonctionnelle. On parle d'une piste cyclable mais c'est, en fait, maintenant une piste multifonctionnelle qui est proposée, piétons, cyclistes, patineurs, etc., parce qu'elle est plus large.

2540

Donc, il s'agit de tomber dans les jardins de George Memorial. Et après ça, tout simplement, ici X je le mets en rouge X on se raccorde au trottoir existant le long de la rue Notre-Dame. Il n'y a pas d'intervention sur les trottoirs sauf aux intersections proposées. Ça demeure dans le territoire municipal.

M. JOHN BURCOMBE :

2545

D'accord. J'ai d'autres questions pour l'autre tronçon, mais je peux laisser la place.

LA PRÉSIDENTE :

2550

Est-ce que vous en avez plusieurs? Je veux juste évaluer avec vous. C'est parce qu'il y a d'autres citoyens puis...

M. JOHN BURCOMBE :

2555

C'est qu'il y a certains endroits...

LA PRÉSIDENTE :

2560

C'est intéressant, on apprend plein de choses, par contre, mais...

M. JOHN BURCOMBE :

C'était pour la section porte Maisonneuve.

2565

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui, je peux peut-être la mettre.

LA PRÉSIDENTE :

2570

Ce sera la dernière.

M. JOHN BURCOMBE :

2575

D'accord.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2580

C'est un peu en deux morceaux. Je ne sais pas si c'est la bonne ou si vous voulez avoir de l'autre côté?

M. JOHN BURCOMBE :

2585 Oui, c'est bon. Alors, là, la piste cyclable, c'est au nord de la rue Notre-Dame.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2590 Oui.

M. JOHN BURCOMBE :

2595 Et toutes ces rues locales, est-ce qu'il y a une traversée à niveau? C'est quoi que le plan représente? Est-ce que la piste cyclable passe en dessous des rues ou c'est des passages à niveau?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2600 Ici, ce sont des rues locales. On a ici l'avenue Létourneux. Donc, c'est une intersection.

2605 Ce que le ministère propose, c'est un peu ce que la Ville a proposé dans une plus grosse intersection évidemment, Papineau et Rachel, donc un rétrécissement de l'intersection pour favoriser une traversée plus sécuritaire. Donc, ce sont des rues résidentielles: Létourneux, j'en vois une autre ici qui est de La Salle, et Desjardins. Évidemment, ici, il y a Pie-IX et après ça, d'autres rues locales. Donc, c'est sur une chaussée en site propre mais avec traversées aménagées des rues locales.

M. JOHN BURCOMBE :

2610 Mais il y a beaucoup plus d'intersections qu'il y a avec la piste actuelle, en effet.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2615 Pour ce secteur-là, bon, la rue Bourbonnière, d'Orléans et Jeanne-D'Arc existent déjà. Ce sont des intersections existantes, ce ne sont pas des intersections qui sont créées. En fait, ce sont des intersections réaménagées et rétrécies, donc plus sécuritaires qu'actuel. Les seules intersections qui sont ajoutées, qui n'existent pas, il s'agit de l'intersection Desjardins et de La Salle.

2620 Dans une certaine mesure, compte tenu de la présence d'un feu de circulation sur la rue Notre-Dame à l'intersection Létourneux, Létourneux est ouvert seulement vers le sud et il y a une intersection, et beaucoup de piétons et de cyclistes utilisent déjà cette intersection-là, Létourneux, pour traverser vers le parc Champêtre. Donc, il s'agit, en fait, d'une intersection qui, sur le plan fonctionnel si on veut, existe déjà et qui est sécurisée.

2625

Donc, en fait, de façon formelle, physiquement, on ne retrouve que deux intersections supplémentaires, qui sont des petites rues résidentielles.

LA PRÉSIDENTE :

2630

Par rapport à la situation actuelle?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2635

Par rapport à la situation actuelle. Mais pour l'ensemble, je crois qu'il y a une réduction du nombre d'intersections sur l'ensemble du parcours.

LA PRÉSIDENTE :

2640

Est-ce que ce serait possible de nous fournir l'information?

M. JOHN BURCOMBE :

2645

C'est à vérifier.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui, une comptabilité plus exacte, oui, oui.

2650

LA PRÉSIDENTE :

Une comptabilité exacte du nombre d'intersections?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2655

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2660

Alors, monsieur Burcombe, je vous remercie. Je vous invite à vous réinscrire.

J'inviterais maintenant madame Caroline Barbir et monsieur Jacques Bélanger. Vous êtes seul, monsieur Bélanger?

2665

M. JACQUES BÉLANGER :

2670 Oui. Je représente le Centre de soins prolongés. Je m'excuse, madame Barbir ne pouvait pas venir cet après-midi. En fait, suite à l'intervention de monsieur Burcombe, ma première question sera plus précise que je ne l'avais prévu.

2675 Face à l'alternative ou le projet qui est présenté, il y a une alternative qui semble se pointer, qui était celle où on utilise une partie plus à l'ouest de la voie ferrée et qui aurait pour effet d'améliorer la piste cyclable, réduire le bruit. Je voudrais savoir s'il y a des problèmes ou des effets négatifs de cette alternative-là qui amenaient le ministère des Transports à rejeter cette alternative-là par rapport à celle qui est présentée présentement.

LA PRÉSIDENTE :

2680 Monsieur Fournier, s'il vous plaît.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2685 Madame la présidente, oui, le ministère a choisi de proposer l'alternative CSF parce que l'alternative située plus à l'ouest, qui est où on acquiert une partie de la cour de triage Longue-Pointe du CN, nous amène à démolir une partie du Centre de soins prolongés, ce à quoi la Ville de Montréal s'opposait à l'époque. Donc, on a canalisé et proposé une variante.

2690 Je dois dire aussi qu'il y a eu beaucoup de craintes de citoyens de la rue Vimont, qui est une rue parallèle à la cour de triage de CN, des craintes sur l'impact de rapprocher la voie rapide nord-sud dans ce secteur-là de leurs habitations.

2695 Alors, le ministère a donc choisi une variante, mais l'autre variante est toujours possible. Elle a été présentée d'ailleurs comme une variante au ministère de l'Environnement.

LA PRÉSIDENTE :

 Cette variante, est-ce que vous la maîtrisez bien?

2700 **M. JACQUES BÉLANGER :**

2705 Oui. Et dans ce sens-là, je ne voudrais pas que ça ait pour effet, parce que le Centre de soins prolongés pourrait facilement être relocalisé, il ne faudrait pas que ça ait pour effet d'éliminer des avantages que cette alternative-là pourrait avoir à cause du Centre de soins prolongés.

 Et pour ce qui est de la Ville de Montréal, il y a un vieux bâtiment qui, lui, peut être de nature patrimoniale; mais pour le reste, j'évalue mal comment ça pourrait être évalué comme

2710 étant patrimonial. Et donc, en conséquence, la destruction serait peut-être bénéfique plutôt qu'un problème.

LA PRÉSIDENTE :

2715 Peut-être, monsieur Bouchard, j'aimerais ça vous entendre justement sur la valeur patrimoniale du Centre des soins prolongés.

M. PIERRE BOUCHARD :

2720 Si vous le permettez, je vais passer la parole à François Gagné du Service de l'urbanisme et de développement urbain.

LA PRÉSIDENTE :

2725 D'accord. Bonjour, monsieur.

M. FRANÇOIS GAGNÉ :

Bonjour, madame la présidente.

2730 En ce qui concerne le bâtiment en tant que tel, il n'a pas de statut particulier comme étant un édifice de valeur patrimoniale. Il fait partie d'un secteur patrimonial à critères, selon le règlement de zonage de la Ville de Montréal. Donc, c'est un secteur qui couvre une bonne partie du quartier Maisonneuve, de la partie sud du quartier Maisonneuve, pour lequel toutes les demandes de permis sont soumises à la Commission Viger pour avis. Mais le bâtiment en tant
2735 que tel n'a pas de statut ni municipal ni provincial.

LA PRÉSIDENTE :

2740 D'accord.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

2745 Toujours sur le même point, monsieur Gagné ou monsieur Bouchard en premier. Dans une annexe d'une des parties de l'étude d'impact, vous avez dans un document les raisons que vous invoquez. Monsieur Fournier vient de les aborder. Il y avait la question patrimoniale ou quasi patrimoniale. Il y avait d'autres arguments. Vous en avez invoqué tantôt par rapport aux résidants de la rue Vimont. Est-ce que ces arguments-là sont toujours aussi valables présentement puisque c'est ceux d'il y a quelques années?

2750 **M. PIERRE BOUCHARD :**

Je ne sais pas si on pourrait remettre l'acétate de ce secteur-là. C'est parce qu'il y a également en arrière du Centre de soins prolongés une bande de terrain qui appartient à la Ville de Montréal et qui est destinée à des fins d'habitation. Et donc, c'est dans le même prolongement. Donc, l'impact qu'on retrouve au niveau de la...

J'aimerais pouvoir montrer le terrain qui longe la voie ferrée, qui appartient à la Ville de Montréal pour fins d'habitation. Celle-là, c'est ça. Donc, les deux variantes, nous sommes en train d'analyser les impacts sur une ou sur l'autre des deux variantes présentement, sur l'ensemble des considérations. Il faut qu'on vérifie les considérations de circulation, également, et non moindre, l'accès camion au port.

Vous avez, selon les deux variantes, deux types d'accès camion. Il avait déjà été évoqué à l'époque un troisième type d'accès camion au port, qui était en souterrain et non pas en aérien. Donc, on est en train d'analyser ça.

On est en train d'analyser également l'impact du bruit qu'il va y avoir sur cette bande de terrain là parce qu'on aimerait bien la développer pour fins d'habitation. Est-ce que ça va prendre, par exemple, une mesure de mitigation, mur antibruit ou pas qui va séparer la bande d'habitation de la voie? Donc, c'est toutes ces considérations-là qu'on est en train de regarder.

Il y a également une autre chose. Je vous disais tantôt que je préférais laisser à monsieur le soin de valider. C'est que dans les variantes, non seulement il nous faut voir le tracé, même si c'est en tunnel, mais il faut voir également l'impact que ça va avoir sur la surface du terrain.

Je m'explique. Dépendant des élévations de la partie du tunnel par rapport au jardin, donc c'est sûr qu'il y a des arbres là actuellement, c'est un jardin assez beau, donc il va y avoir un impact nécessaire sur l'abattage des arbres. Mais il faut voir également: est-ce qu'on va se retrouver plus haut ou plus bas que le terrain naturel au niveau du tunnel? Est-ce qu'on va pouvoir avoir un recouvrement de terre suffisant pour recréer un jardin par-dessus?

Donc, c'est tout ça qu'on est en train d'analyser et qu'on va faire part de nos considérations à savoir lequel des deux tracés qu'on préfère par rapport à l'ensemble des impacts sur l'ensemble des dossiers.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

2790 Pour bien comprendre encore une fois, monsieur Bouchard, dans l'étude d'impact, cette variante semblait avoir été rejetée compte tenu de la position de la Ville de Montréal. Ce que vous nous dites, c'est que vous êtes encore en train d'évaluer les possibilités?

M. PIERRE BOUCHARD :

2795 Oui.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

2800 On parle de la même variante?

M. PIERRE BOUCHARD :

2805 Oui. On est en train de regarder quand même les deux variantes, parce que les deux variantes ont été proposées. Vous avez une variante CSF et une variante CN. Donc, on est en train de faire l'analyse.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

2810 Très bien.

M. PIERRE BOUCHARD :

2815 Le pour et le contre des deux.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2820 J'aimerais revenir sur le bâtiment. Tantôt, vous disiez qu'il n'y avait pas de statut juridique ni provincial ni municipal. Dans l'étude d'impact, par contre, on retrouve un certain statut. On dit: *C'est un immeuble à valeur patrimoniale exceptionnelle et intéressante, selon la Ville et selon la CUM.+

2825 Est-ce que vous pouvez nous expliquer un peu quelle est la portée de cette classification-là? La question peut être posée aussi au ministère.

M. FRANÇOIS GAGNÉ :

2830 Oui, je pense que le ministère pourrait peut-être répondre à cette question-là. Moi, j'ai vérifié s'il avait un statut en vertu de la *Loi sur les biens culturels*, le bâtiment n'en a pas.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2835

Mais est-ce que la Ville donne une certaine valeur, qui n'est peut-être pas nécessairement un statut juridique mais, disons, une valeur patrimoniale sans que ce soit nécessairement un statut?

M. FRANÇOIS GAGNÉ :

2840

À ma connaissance, non, d'après le document que j'ai consulté, mais je peux vérifier et puis vous donner une réponse demain si, effectivement, dans un répertoire que je n'aurais pas eu sous la main, l'édifice aurait un statut. Mais à ma connaissance, il n'en a pas.

LA PRÉSIDENTE :

2845

Le ministère des Transports, est-ce que vous pourriez nous expliquer, justement, nous dire d'où origine l'information que vous nous fournissez dans l'étude d'impact?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2850

Oui. Il y a eu deux études qui ont été réalisées à l'appui de l'étude d'impact. Une première étude a été effectuée dans le cadre d'un projet de recherche développement avec l'Université de Montréal, donc antérieure à l'étude d'impact, et qui comprend un chapitre écrit par monsieur Gérard Beaudet, professeur à l'Université de Montréal, et si je ne me trompe pas aussi président de Héritage Montréal, et qui soulevait le fait qu'il n'y avait pas aucun classement pour ce bâtiment-là, mais que certains éléments du bâtiment pouvaient avoir un certain intérêt.

2855

Je vais mettre une photo d'époque, ça va peut-être permettre de mieux comprendre. Il y a un intérêt évidemment qui peut être visuel, mais il y a aussi un intérêt compte tenu de l'histoire un peu du Centre. En fait, il s'agit de deux bâtiments, comme on peut le voir ici.

2860

Il y a également une étude qui a été faite dans le cadre de l'étude d'impact par monsieur Luc Noppen, qui est directeur de la chaire en patrimoine de l'Université du Québec à Montréal.

2865

Donc, le bâtiment est, en fait, une panoplie de bâtiments de différentes époques. Ici, il s'agit des deux bâtiments de façade, auxquels ont été ajoutés divers bâtiments à l'arrière. Donc, les bâtiments qui sont à l'arrière, qui sont des bâtiments des années 50 ou 60, n'ont absolument aucun intérêt patrimonial pour ces deux chercheurs-là.

2870

La partie avant peut avoir un certain intérêt pour deux raisons. La première, c'est la partie ici, qui est à droite, qui est le bâtiment de 1893. Et je vais, même si la photo est beaucoup plus petite, vous mettre la portion actuelle. On voit un peu dessus, on peut reconnaître, même si c'est de loin, qu'il demeure un certain aspect d'époque. Donc, on peut encore reconnaître l'aspect d'origine du bâtiment, ce qui n'est pas le cas de la partie plus à droite de cette partie-là qui est ici.

2875

Si je remets la photographie d'époque, donc, on peut voir que la façade a été relativement déformée et revampée dans un style plus année 50. Donc, il reste moins d'intérêt. Donc, la partie de droite n'a pas, au niveau de sa façade, d'intérêt en termes de rappeler une certaine mémoire, en tout cas sur le plan visuel. Mais l'ensemble quand même peut avoir un certain intérêt parce que c'est un exemple d'architecture hygiéniste, c'est-à-dire de centre de soins dans un secteur qui est plus bucolique, campagnard, ce qui n'est plus du tout le cas aujourd'hui compte tenu de la présence évidemment de la cour de triage qui n'existait pas à l'époque, et d'activités industrielles lourdes, notamment l'entreposage de produits chimiques à moins de 100 mètres. Donc, l'intérêt pouvait être le jardin en façade, qui pouvait rappeler d'une certaine manière le caractère hygiéniste ou du moins le mouvement hygiéniste de l'époque.

2880

2885

Donc, l'intérêt se situe à ce niveau-là sur le plan purement architectural, c'est surtout donc la partie qui est la plus à l'ouest qui a un certain intérêt.

2890

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Bélanger.

2895

M. JACQUES BÉLANGER :

À ce moment-là, ma deuxième question serait: est-ce qu'on peut remettre sur la table les deux variantes, de manière à pouvoir réévaluer les impacts positifs et négatifs, compte tenu que la variante CN peut avoir, dans le cas où on exproprierait le Centre de soins prolongés, on pourrait à ce moment-là quand même conserver le bâtiment de 1893, on pourrait récupérer la réserve faunique en avant et augmenter les espaces verts, et peut-être aussi aménager de manière à ce que les résidants aient encore moins de bruit que dans la variante actuellement, surtout quand on pense à la voie pour le camionnage.

2900

LA PRÉSIDENTE :

2905

Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2910

Alors, la variante a été présentée comme une variante. Elle est réalisable. Les impacts sont sensiblement les mêmes que de passer sur le terrain de CSF. Je dirais, malgré la crainte des citoyens de la rue Vimont, nos analyses au niveau du climat sonore nous indiquent qu'il n'y aurait pas d'impact sur la rue Vimont. Donc, cette variante-là est tout à fait envisageable et réalisable.

2915

LA PRÉSIDENTE :

Qu'est-ce qui vous a fait opter pour la variante CSF?

2920 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Ce qui nous a fait tasser... peut-être pour situer les citoyens dans la salle, ici, il s'agit du tracé sur l'écran CN. Le tracé CSF, c'est le tracé qui passe sur les petits bâtiments industriels qu'on aperçoit ici.

2925 Peut-être pour localiser, je vais prendre une photographie aérienne qu'on avait tantôt. Donc, la différence, c'est qu'on passe sur les petits bâtiments qui sont ici ou bien on passe sur la cour de triage qui est ici, donc la moitié de la cour de triage. Donc, on passe ici ou on passe ici.

2930 De façon globale, c'est une variante qui offrait beaucoup plus d'intérêt. Notamment, on a parlé un peu plus tôt du raccordement du réseau cyclable. C'est une variante qui s'appuie sur l'achat d'à peu près 40 % de l'étendue de la cour de triage qui n'est pas utilisée ou sous-utilisée par le CN. D'ailleurs, dans l'étude d'impact, il y a une proposition de vente du Canadien national. Ça nous permet d'acheter la piste cyclable jusqu'au Marché Maisonneuve, dans ce que j'appelais tantôt le *package deal*, donc jusqu'au Marché Maisonneuve.

2935 Il y a une subtilité au niveau du statut légal du Centre de soins prolongés. Il s'agit d'une ancienne terre agricole qui était propriété de la famille Molson et c'est une donation avec une condition, c'est-à-dire une servitude, si on veut, qui impose que le terrain ne peut être utilisé qu'à des fins de soins pour personnes âgées. Et cette servitude-là, si je ne me trompe pas, suit toutes les ventes. Donc, il s'agit d'une propriété qui, dans l'état actuel, ne peut pas être développée, réutilisée ou aménagée autrement avec d'autres fonctions.

2940 Donc, la variante qui était là nous imposait de passer sur le Centre de soins prolongés. Malgré quelques discussions avec le Centre de soins prolongés, il n'y avait pas assurance que passer sur le Centre de soins prolongés ne posait pas de problème. C'est d'abord une inquiétude qu'il s'agit d'éclaircir.

2945 Il y avait également, à l'époque, une position de la Ville de Montréal, qui n'était probablement pas finale mais qui imposait une réflexion sur la valeur patrimoniale et l'aménagement des bâtiments. Il faut souligner qu'à l'époque, la variante qui était proposée de façon préliminaire avec la Ville de Montréal démolissait l'ensemble des bâtiments, faut-il le souligner. Et je vois monsieur Bouchard qui s'en rappelle. Ici, il s'agit d'une variante optimisée, qui permet d'éviter le bâtiment le plus intéressant, comme on pouvait le voir sur la photographie ancienne.

2950 Donc, à l'époque, la variante passait sur l'ensemble des édifices, et si on retournait sur la photographie aérienne, permet également d'éviter le couvert végétal le plus intéressant, qui est la bordure d'arbres qui est ici. Donc, on le voit le long de la limite de la propriété, qui est le couvert végétal le plus intéressant et le plus dense. Cette variante-là permettait également de l'éviter. Parce qu'on voit, ici, avec la flèche, le couvert végétal le plus intéressant se situe ici.

Donc, la problématique se situait donc autour d'une vision, du moins à établir avec la Ville de Montréal, pour assurer la mise en valeur des éléments sauvegardés, qui n'était pas proposé à l'époque puisque tout était démoli. Donc, effectivement, si avec la Ville de Montréal il est possible d'envisager une mise en valeur des bâtiments qui sont sauvegardés... en fait, on en garde. Quand on parlait des façades tout à l'heure, on garde donc le petit bâtiment en pignon, qui est celui-ci, et on conserve également le bâtiment qui a la façade plus modifiée. On en garde, en fait, deux bâtiments de l'époque.

Est-ce qu'il est possible d'aménager une dalle-parc en façade qui permette de sauvegarder l'allure qui était propre au mouvement hygiéniste de l'époque? Donc, c'est une problématique d'aménagement. Est-ce qu'on est capable de s'entendre là-dessus? Ça devrait être, en fait, un des deux éléments qui était questionné à l'époque avec cette variante.

L'autre élément était, comme le soulignait monsieur Fournier, les préoccupations de la population résidente de la rue Vimont. La rue Vimont est, en fait, la rue qui est ici et les résidences qui sont situées ici. Cette population-là nous avait fait part de leurs craintes d'avoir derrière chez eux une problématique de bruit et de réduction de qualité de l'air.

Dans les faits, cette population-là a déjà fait part d'une problématique de vibration et de bruit qui origine de la cour de triage du Canadian national. Faut-il le souligner, il y a des mouvements de train dans la cour de triage du triage en soi. Il s'agit d'une cour de triage X et je crois qu'il y avait, hier, un représentant du Canadian national qui pourrait peut-être le confirmer X mais qui est en relatif mauvais état.

Donc, dans cette variante-là, ils avaient peur qu'avec la route, la situation empire. Dans les faits, et comme il est indiqué dans la variante, le projet comprend une butte antibruit qui devient, dans les faits, une zone tampon entre tout le secteur industriel situé à l'est et le secteur résidentiel; c'est ce qui est proposé par le ministère. En fait, la cour de triage donc qui demeure douze voies, mais c'est les douze voies les plus éloignées du secteur résidentiel.

Et la chaussée qui est proposée pour le prolongement de l'avenue Souigny, il s'agit d'une chaussée à quatre voies seulement encaissées. Donc, c'est quatre voies. Un exemple, par exemple, la rue Sherbrooke a six voies de large. Donc, il s'agit d'une chaussée relativement mineure en nombre de voies et qui est bordée en rive, côté ouest, d'une voie réservée en site propre pour les autobus du Viabus, proposée par l'Agence métropolitaine de Montréal, autobus invisibles évidemment, cachés par une butte antibruit.

Donc, les analyses qui ont été rendues disponibles, et je dois dire certaines analyses supplémentaires suite au dépôt de l'étude d'impact, montrent en fait qu'il n'y a pas de problématique de la qualité de l'air associée à la présence du corridor soit sur CN ou sur CSF. Donc, il n'y a pas d'impact pour la population de la rue Vimont. Il n'y a pas d'impact sonore. Et je pourrais, si vous le désirez, le faire confirmer par notre spécialiste en acoustique.

3010

Dans les faits, ça permet de créer une zone tampon entre le quartier industriel et le quartier résidentiel, ce qui permet, en levant la servitude sur l'ensemble de la propriété du centre d'accueil X servitude, comme je vous disais tantôt, de succession, de legs testamentaire X d'envisager le développement à des fins X, Y ou Z de ces propriétés-là. Et si le ministère devenait le propriétaire de l'ensemble de la propriété du centre d'accueil...

3015

Dans l'étude d'impact, au chapitre 2, il a été souligné qu'il s'agit, compte tenu que c'était une ancienne terre agricole, il s'agit du dernier terrain ayant un potentiel faunique intéressant existant à sauvegarder dans tout le sud-est de Montréal, dans le proche sud-est de Montréal urbanisé, en fait même d'HochelagaXMaisonnette, pour être encore plus précis. Donc, le ministère proposerait d'en faire un habitat, une friche urbaine conservée à des fins de faune avienne, donc un habitat faunique urbain, de façon aussi à protéger la non-construction dans cette hypothèse-ci pour préserver finalement le milieu qui existe déjà derrière les résidants de la rue Vimont.

3020

Et s'il y avait un consensus dans le milieu à d'autres fins de développement urbain, malgré le potentiel faunique, du moins la présence d'une butte antibruit rendrait du moins plus conviviale la proximité d'un secteur industriel important, ce qui n'est pas le cas actuellement.

3025

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce qu'il demeure des voies ferrées entre les résidences de la rue Vimont et votre projet?

3030

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Non, il n'y a aucune voie ferrée.

3035

LA PRÉSIDENTE :

Il n'y aura plus aucune voie ferrée?

3040

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui. Ce qu'on voit là-dessus, ici, on a donc les voies ferrées qui demeurent. C'est douze voies contre, de mémoire, dix-huit voies ferrées. Alors, ici, on enlève une petite cour de triage qui est d'environ quatre ou cinq voies ferrées parce que, en fait, c'est en Y tout le temps. Donc, ici, il reste quatre voies.

3045

On voit ici qu'en fait, on ajoute des voies en site propre réservées aux autobus seulement, latérales. Donc, on a quatre voies de circulation ici, en dépression d'environ, je pense, 4 à 5 mètres de profond. On a ici en surface une voie réservée pour autobus en site propre, donc pour aller vers le centre-ville. Et la butte antibruit est ici.

3050

On voit ici X il faut avoir vraiment une très bonne vision, j'en conviens X il y a trois voies ferrées qui seraient acquises et démolies. Donc, en fait, il s'agit d'une version qui peut être encore légèrement optimisée pour la tasser d'une dizaine de mètres encore de plus, pour gagner encore plus de distance ici. Mais déjà localisé de cette façon-là, qui n'est pas encore

3055

totalement optimisé, il n'y a aucun impact sonore et aucun impact relatif à la qualité de l'air.

3060

Il y a cependant, faut-il le souligner, au niveau sonore un élément: des condos qui sont situés ici au coin de la rue Ontario, qui sont situés de toute façon dans une zone qui est difficile à protéger actuellement des bruits d'origine industrielle et ferroviaire, et que ce soit CSF au CN, qui sont difficiles à protéger. Donc, il ne s'agit pas d'un élément discriminant.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

3065

J'aimerais savoir si on a un représentant du CN qui est ici cet après-midi. Est-ce que c'est possible de vous approcher du micro, monsieur?

LA PRÉSIDENTE :

3070

Merci, monsieur Gagné.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Bonjour, monsieur. Peut-être vous identifier.

3075

M. LOUIS MACHADO :

Louis Machado.

3080 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Dans l'étude d'impact, il y a une correspondance épistolaire entre le ministère des Transports et le représentant du CN sur les diverses possibilités dans le secteur. Pourriez-vous nous dire quelle est la position du CN par rapport à cette option-là, qui apparaît comme toujours viable aujourd'hui au moment des audiences?

3085 **M. LOUIS MACHADO :**

Nous sommes ouverts à cette position-là. Je pense qu'on a négocié avec le MTQ et puis nous sommes ouverts à cette position-là.

3090 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Ouverts dans le sens que ça ne semble pas... parce que je me rappelle avoir lu que vous exigiez de garder un certain nombre de voies. Le nombre de voies a varié suivant les lettres d'échanges.

*Ouverts+ signifie quoi? C'est que vous seriez prêts à négocier avec le ministère des Transports une possibilité que le tracé soit là?

3100

M. LOUIS MACHADO :

Oui, on serait prêts à négocier. Puis je pense que les dernières négociations, on parlait de, quoi, douze voies à peu près, puis ça jouait entre huit et douze voies. Il y a toujours possibilité de négocier de ce côté-là.

3105

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Monsieur Fournier, vous confirmez?

3110

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Effectivement, il y a une offre écrite du CN sur l'acquisition d'une partie de la cour de triage Longue-Pointe avec un certain nombre d'exigences. Ce n'est pas une entente formelle, mais comme on n'a pas un projet précis, c'est normal à ce moment-ci. Mais il y a carrément une position de négociation très ouverte de la part du CN.

3115

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Merci, monsieur. Je vais revenir avec monsieur Fournier. Mais concernant une proposition tantôt qu'on a entendue de la part de monsieur Boisvert relativement à une étude sur

3120

la qualité de l'air du secteur de la rue Vimont particulièrement, que vous seriez prêt à déposer, j'imagine?

3125 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

C'est une note technique, je crois. C'est sous forme de note technique. Oui, il n'y a pas de problème, oui, on va les mettre en forme pour vous les déposer de façon très formelle.

3130 Si je peux me permettre un complément d'information avec le Canadien national, l'autre variante -- si vous me donnez deux secondes pour pouvoir l'indiquer, parce que je crois que c'est d'intérêt pour la commission.

3135 Il s'agit, ici, de l'autre variante. Et on voit sur l'écran que le corridor routier est obligé de passer sous la cour de triage. Et, si je ne me trompe pas, le Canadien national avait montré certaines réserves, et certains utilisateurs des voies ferrées nous avaient déjà indiqué certaines réserves à des travaux routiers aussi majeurs sous la cour de triage, compte tenu des impacts sur la desserte ferroviaire. C'est-à-dire, évidemment les travaux pourraient interrompre pendant un certain nombre de semaines la desserte ferroviaire autant dans le port de Montréal que pour les clients et le Canadien national. Donc, il y a une différence à ce niveau-là.

3140

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Et le représentant du CN confirme dans la salle. Merci.

3145

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Madame la présidente, si vous permettez?

3150 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, monsieur Fournier.

3155 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Il y a une problématique qui s'est ajoutée dans les dernières semaines mais que la commission devrait connaître.

3160 Avec la construction du Centre hospitalier universitaire de Montréal, le CHUM, cette construction-là qui est complètement en dehors du projet du ministère, bien sûr, cette construction-là implique la démolition et donc le déménagement ou la reconstruction d'un garage de la STCUM. Et le terrain choisi, selon toute vraisemblance, c'est un terrain qui est situé à l'ouest de la rue de l'Assomption et au nord de Souigny, donc dans ce quadrilatère-là ici.

3165 Et si on retient l'option CN, c'est-à-dire de passer ici un petit peu plus à l'ouest, on vient
rogner un peu le terrain requis par le garage de la STCUM, et la STCUM a exprimé une certaine
crainte face à la diminution du terrain disponible. Ils sont assez limite, de ce que j'ai compris, au
niveau de l'espace. Donc, il y a cette contrainte-là aussi qui s'est ajoutée.

3170 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, monsieur Fournier.

Monsieur Bélanger, je vous remercie. J'appellerais maintenant monsieur Alain
Tremblay. Bonjour!

3175

M. ALAIN TREMBLAY :

Bonjour, madame, messieurs. Alors, je suis un résidant de la rue Jean-Longlois. C'est
une petite rue en face du futur square Dufresne, en face du petit parc Bellerive. Alors, j'habite là
3180 depuis huit ans. Et j'habite là essentiellement parce que quand j'ai vu le spot X parce que pour
moi, c'était un spot X je trouvais ça extraordinaire. Alors, je trouve ça absolument magnifique.
Et peu importe le bruit qu'il y avait, j'ai décidé d'y habiter. Ça fait huit ans. Et le soir, je me
balade, je vais prendre une marche sur la rue Notre-Dame. Alors, j'ai eu souvent l'occasion
d'observer le lieu puis voir les possibilités d'aménagement ou pas.

3185

Et puis je devrais féliciter le ministère des Transports parce que depuis quelques années,
j'ai eu la chance de participer à des focus groupe, toutes sortes de consultation. Et je suis
membre de la Table d'aménagement du Centre-Sud. Je parle en mon nom personnel mais j'ai
quand même pu participer à ces tables-là. Donc, je peux apprécier avoir été entendu et avoir
3190 été consulté.

Cependant, j'ai quelques inquiétudes. Mes préoccupations sont d'ordre esthétique.
Bon, le bruit, ça ne me préoccupe pas beaucoup, j'ai appris à vivre avec ça. Il y a 64 décibels
chez moi puis il n'y a pas de problème. Mais par exemple, il y a une pollution visuelle, les
3195 panneaux-réclame qu'on voit un peu partout et puis...

Je vais revenir à ma question principale. Comme j'habite au deuxième, l'angle est
parfait, ça me permet de voir le fleuve. Mais quand je descends au niveau de la rue, là on ne
voit plus le fleuve. Alors, les représentations que j'ai faites, ça a toujours été de créer une
3200 espèce de pente entre le côté nord et le côté sud pour pouvoir avoir une vue imprenable sur le
fleuve. Et souvent, ça ne prend pas grand-chose; souvent, juste deux pieds de dénivellation.

En face de chez moi, il y a des petites buttes. Alors, il suffit de monter sur les buttes,
puis dès qu'on arrive deux pieds ou trois pieds plus élevé, tout de suite on voit le fleuve. De
3205 sorte que quand on marche sur Notre-Dame, du côté nord, si le trottoir était un peu plus élevé,
par exemple seulement de deux pieds, on pourrait voir constamment le fleuve.

LA PRÉSIDENTE :

3210 Alors, est-ce que vous avez une question précise à formuler?

M. ALAIN TREMBLAY :

3215 Bien, ma question, c'était est-ce qu'il y a eu des études dans ce sens-là pour maximiser les vues sur le fleuve, pour qu'on puisse voir le fleuve sans arrêt?

LA PRÉSIDENTE :

3220 À partir de la rive nord de...

M. ALAIN TREMBLAY :

3225 À partir du trottoir côté nord. Est-ce que c'est possible, par exemple, d'imaginer que le trottoir nord serait deux pieds plus élevés que le trottoir sud et que les murets aux endroits où l'autoroute serait en tranchée, au lieu de mettre des murets de béton qui bloqueraient la vue, d'avoir des gardes en fer forgé transparents, de sorte que si tu te promènes à pied, tu vois tout le temps le fleuve. Ce serait ma première question.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3230 Je vais demander à monsieur Boisvert de répondre.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3235 Pour le bénéfice de tout le monde, peut-être localiser la rue Jean-Langlois. Donc, la rue Jean-Langlois est située juste ici, juste derrière le petit square.

3240 La question est d'autant plus intéressante que c'est une préoccupation essentielle du ministère depuis le début des rencontres qui ont débuté avec l'Université de Montréal, tel qu'il vient d'être rappelé, et des séances d'information. Bon, la manière très, très, très précise et détaillée, il faut s'arrimer avec la Ville de Montréal. La Ville de Montréal est en train de regarder précisément les aménagements.

3245 Ceci dit, les aménagements qui sont proposés, c'est que de la rue Jean-Langlois, au rez-de-chaussée, donc le trottoir juste devant les maisons de la rue Jean-Langlois, donc le trottoir qui est situé ici, soit au même niveau ou plus haut que la chaussée qui est ici. Ici, on est au niveau 20.5. Donc, la rue Jean-Langlois ne peut pas être plus basse, ça, c'est sûr.

3250 Et il s'agit, évidemment, de conserver les arbres existants. On ne coupera pas les arbres existants pour ouvrir le paysage. Mais il s'agit aussi que le square ne soit plus un obstacle visuel vers le fleuve. C'est-à-dire, il existe effectivement des petits boutons, donc il s'agit d'une

ouverture et de ne pas avoir non plus de muret de béton parce qu'il s'agit d'un grand espace vert. Il n'y aura pas de muret de béton.

3255 Donc, il s'agit de deux petites rues locales qui sont proposées en surface, donc deux petites rues locales ici. Donc, il s'agit tout simplement d'un trottoir, un grand couvert tout simplement gazonné. Ici, un très large trottoir promenade, avec tout simplement une main courante. Et je pense, et faut-il le souligner, la Ville de Montréal a commencé dans le cadre du projet des chutes à neige de remplacer les mains courantes par des mains courantes, je ne
3260 dirais pas que c'est en fer forgé, mais à caractère esthétique particulier. Et ça s'inscrit tout à fait dans cette mouvance-là, de façon à laisser et à améliorer, sinon accroître, la perméabilité vers le paysage, vers le fleuve.

 Bon, ceci dit, dans le petit square Dufresne qui est proposé, nous, il s'agit d'une
3265 proposition où on maintient tout à niveau. Donc, tout est au niveau du sol. Alors, c'est un pavage qui est proposé facile d'entretien, simple. Si ce square, il est d'intérêt d'y ajouter des éléments plus élevés pour y avoir une vue, même à partir du square Dufresne, l'automne, par exemple, quand il n'y a pas de feuillage dans les arbres, bien, écoutez, c'est à discuter avec la Ville de Montréal et les citoyens qui sont directement intéressés. En fait, il n'y a pas vraiment de
3270 problématique associée à ça, il s'agit juste de s'asseoir et de se parler lorsqu'on sera rendus aux aménagements très, très précis.

 Pour ce qui est de surélever l'ensemble du trottoir -- l'ensemble du trottoir, c'est, en fait, tout ça ici le long de la rue Notre-Dame. En fait, on le voit en grisé, c'est un alignement
3275 d'arbres qui est proposé pour séparer le trottoir de la piste cyclable, parce que la piste cyclable est séparée physiquement du trottoir. Est-ce qu'il est possible de la surélever? Bon, c'est la Ville de Montréal qui a l'expertise pour l'aménagement des trottoirs. Il faudrait voir est-ce que c'est possible?

3280 Le ministère proposait déjà de reconstruire les têtes d'îlot en bordure de cette petite rue qui est proposée, qui est dans le prolongement de René-Lévesque. Donc, il y a un ensemble de terrains qui sont à rebâtir. Est-ce qu'en surélevant les trottoirs, on condamne un peu le développement de ces îlots-là? Est-ce que c'est possible? Je n'en sais rien à l'étape où on est là. En fait, il s'agira de regarder avec des plans très, très précis, lorsqu'on sera à l'étape des
3285 plans et devis, pour s'assurer qu'on ne compromet pas non plus et qu'on en tire vraiment un avantage.

 Mais ceci dit, l'idée peut rester à l'ordre du jour pour qu'elle soit regardée plus en détail par la suite.

3290

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

 Mais si on comprend bien, il n'en demeure pas moins que malgré ça, malgré un potentiel de surélévation de la rue un peu plus au nord, il y a une contradiction, le promontoire

3295 dans le parc lui-même va toujours demeurer un obstacle visuel pour les gens qui demeurent sur cette rue-là.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3300 Oui. Alors, effectivement, il s'agit de voir avec les résidants parce qu'il s'agit quand même d'un petit espace.

Actuellement, il y a un bouton à la place du square. Donc, si le bouton est en place, effectivement, au rez-de-chaussée, ce qu'on voit, c'est le bouton. Alors, si on marche sur le trottoir, il y a une butte qui nous sépare de la perspective vers le fleuve.

3305 Alors, nous, ce qu'on a proposé, c'est de la raser, c'est-à-dire de la ramener au niveau du sol pour que lorsqu'on est sur la rue Jean-Longlois comme piéton, on puisse avoir une perméabilité, c'est-à-dire voir carrément à travers les troncs d'arbres et de voir directement le fleuve.

M. ALAIN TREMBLAY :

3315 Oui, mais ma question ne concernait pas spécifiquement la rue Jean-Longlois. Jean-Longlois, c'est grand comme rien, ce n'est pas vraiment important. Ce qui est important, c'est le trottoir nord tout le long de la rue Notre-Dame. La butte, je veux dire, enlever la butte... c'est vrai que les gens qui sont au niveau de la rue, qui habitent là, sont pénalisés. Mais ça, bon, c'est quelques maisons, il n'y a pas de problème.

3320 Sauf que c'est tous ceux qui vont passer la piste cyclable, le niveau de la piste cyclable, est-ce qu'elle est deux pieds plus élevée ou est-ce qu'elle est au niveau du trottoir? Si c'est au niveau du trottoir, c'est un peu dommage parce qu'on ne verra jamais le fleuve. Alors que si elle est deux pieds plus haut, on va le voir sans arrêt.

3325 **LA PRÉSIDENTE :**

En d'autres termes, qu'est-ce qui est prévu? Vous encaissez la rue Notre-Dame?

3330 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Complètement.

3335 **LA PRÉSIDENTE :**

Il y a des murets...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3340 Non, il n'y a aucun...

LA PRÉSIDENTE :

3345 ... qui vont apparaître au niveau du sol ou quoi? Qu'est-ce qui est prévu pour éviter qu'il y ait une coupure avec...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3350 Non, il n'y a aucune coupure. Alors, vraiment, tout est au niveau du sol. Je ne sais pas si on pourrait sortir une perspective visuelle?

LA PRÉSIDENTE :

3355 Ce n'est pas comme sur le boulevard Décarie?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3360 Non, il n'y a pas de mur de béton comme ça. Non, non, non, pas du tout. Il s'agit d'une grande dalle-parc. Donc, il n'y a absolument aucun obstacle. Il n'y a pas de muret de béton.

LA PRÉSIDENTE :

3365 Non, mais tout le long de Notre-Dame. Là, on est à ce niveau-ci, mais la préoccupation de monsieur, elle se situe tout au long de Notre-Dame.

M. ALAIN TREMBLAY :

3370 C'est jusqu'à Pie-IX.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui. Alors, effectivement, lorsqu'on est à l'est de la rue Iberville, on va retrouver des murets de béton, effectivement, notamment pour des raisons acoustiques. Cependant, il faut souligner que rendu juste après la rue Iberville, la piste cyclable emprunte son tracé traditionnel pour traverser plus à l'est vers Pie-IX, donc sur la grande passerelle aérienne où il y a effectivement déjà une vue vers le fleuve. Donc, la vue ne sera pas bouchée par des murets de béton. On est déjà en surélévé, effectivement.

LA PRÉSIDENTE :

Mais elle revient au niveau de Notre-Dame.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Au square Dézéry où un belvédère est aménagé. Dans l'axe de la piste cyclable, il y a une élévation qui est supérieure à la piste cyclable actuelle, dont la vue, de toute façon...

À partir d'Alphonse D. Roy, en allant vers l'est, vers Pie-IX, la vue de toute façon est relativement bouchée par des hangars et des bâtiments industriels, par exemple Maple Leaf, Sucres Lantic; et un peu plus à l'ouest, donc entre Alphonse D. Roy et, bon, dans le bout du square Dézéry, est bouchée par des hangars du port de Montréal.

Donc, l'objectif, là où il n'y a pas actuellement, malgré l'élévation de la piste cyclable, de perméabilité ou de vue vers le fleuve, le ministère propose, donc à trois endroits, donc notamment au square Dézéry, d'aménager un belvédère dans l'axe de la piste cyclable, un belvédère facile d'accès et facile d'accès en vélo X on pourrait regarder sur des perspectives visuelles qui malheureusement ne sont pas affichées au mur, mais qu'on a ici, qu'on pourrait afficher au besoin X donc de permettre aux cyclistes de s'arrêter et de voir le fleuve, ce qui n'est pas possible actuellement.

Un accès visuel au fleuve dans les limites et les contraintes physiques qui sont celles du Port de Montréal, c'est une préoccupation majeure et constante du ministère dans le cadre du projet. Notamment, au square Dézéry, c'est une perspective vers la cathédrale de Longueuil.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Tremblay, est-ce que vous avez une autre question?

M. ALAIN TREMBLAY :

3415 Oui. Mon autre question, j'aurais juste un bref commentaire. Au niveau de la tranchée qui est juste à l'est du parc qui est proposé, je trouve ça un peu étrange qu'on fasse une tranchée là, d'autant plus que c'est un lieu de rassemblement. Il y a des grands rassemblements. Il y a 20-25 000 personnes qui vont là une dizaine de fois par année. Et puis avec un truc en tranchée comme ça, bien...

3420 **LA PRÉSIDENTE :**

À l'intersection de la rue René-Lévesque, du boulevard?

3425 **M. ALAIN TREMBLAY :**

Fullum environ, oui. Alors, je ne sais pas s'il y a des études sur l'impact du mouvement de foule, mais quand il y a 25 000 personnes, après le feu, qui partent toutes en même temps, il y a peut-être des problèmes de sécurité. Mais je ne voudrais pas gaspiller ma deuxième question, alors c'était juste un commentaire, que je trouve un peu bizarre.

3430

LA PRÉSIDENTE :

On permettra quand même au ministère des Transports de nous indiquer comment -- parce que les gens vont continuer à aller observer les feux d'artifice.

3435

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Le ministère l'espère bien. Non, effectivement, il s'agit d'offrir une grande...

3440 **LA PRÉSIDENTE :**

Parce que monsieur a une crainte, il a une crainte avec la tranchée. Alors, peut-être...

3445 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Oui, alors, lorsqu'il y a des mouvements de foule, d'abord il y a déjà une préoccupation, une problématique à Montréal sur les chutes d'objets. Vous avez certainement pu remarquer que le ministère a commencé à certains endroits critiques à installer des murets ou des grillages antiprojectiles à certains endroits et à surélever certains parapets.

3450

Dans le cadre d'un nouveau projet comme celui-là, on doit évidemment tenir compte des aspects sécurité publique soit de façon générale, comme je le soulignais, chute d'objets, et aussi de façon particulière en fonction des usages qui sont particuliers à chacun des lieux qui sont en question. Et ici, c'est évident que dans le concept, on doit tenir compte des

3455

LA PRÉSIDENTE :

Votre deuxième question.

M. ALAIN TREMBLAY :

Ma deuxième question est toujours d'ordre esthétique. C'est qu'un jour, on rêve que...

En face du parc, c'est du triage qui se fait. Et puis on m'a déjà dit, je ne sais pas si c'est vrai, peut-être quelqu'un du Port pourrait peut-être nous informer, mais qu'il y a une possibilité qu'au lieu de faire le triage de cette manière-là, qu'on fasse une bifurcation et que dans la cour de triage derrière les appartements Frontenac, qu'on fasse une espèce de pont et puis le triage pourrait se faire autrement.

Alors, si ça éventuellement est possible dans une perspective à plus long terme d'un accès au fleuve, est-ce qu'il y a des études? Est-ce que ça a été étudié comme projet? C'est-à-dire de penser qu'un jour, il va y avoir un pont, l'autoroute, entre Frontenac et Pie-IX... enfin, Alphonse D. Roy, pardon, il y aurait un tunnel et puis que le triage pourrait se faire autrement puis qu'on pourrait libérer la devanture. Alors dans cette perspective-là, est-ce qu'avec la construction de l'autoroute, ça deviendrait impossible?

Ma question est peut-être mal formulée, mais il faudrait d'abord que le Port nous dise si effectivement, c'est possible. Je sais qu'ils l'ont étudié mais j'aimerais ça qu'ils... si c'est possible de leur faire dire.

LA PRÉSIDENTE :

Hier soir, nous avons monsieur Turgeon. Je ne sais pas si monsieur Turgeon est avec nous. Est-ce qu'il y a quelqu'un de l'administration portuaire avec nous? Non?

Mais hier soir, nous avons interviewé monsieur Turgeon par rapport au projet et il semblait dire qu'il n'y avait pas de modifications qui seraient apportées à la situation actuelle dans la partie qui se situe entre le projet actuel et le fleuve. Mais je réserve votre question. Dès que monsieur Turgeon sera là, on pourra lui reformuler la question et obtenir sa réponse.

M. ALAIN TREMBLAY :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Il y a monsieur Bouchard qui a l'information concernant l'avis de conformité et il y a la CUM également qui doit nous donner un complément d'information là-dessus. Monsieur Bouchard.

M. PIERRE BOUCHARD :

Pour répondre à votre question que vous m'avez demandée, à savoir est-ce que le ministère doit venir chercher un assentiment de quelque nature que ce soit, alors seuls les règlements sont assujettis à la procédure de conformité au Plan d'urbanisme. Ce n'est pas le cas pour le schéma d'aménagement qui concerne la CUM. Donc, je préférerais laisser la réponse.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Monsieur Bouchard, vous ouvrez la porte. Juste avant de passer à monsieur Trudeau de la CUM, monsieur Valiquette du ministère de l'Environnement, dans la *Procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement*, avant d'autoriser éventuellement un projet, auprès de quelles instances municipales vous vous adressez pour avoir leurs avis?

M. LUC VALIQUETTE :

En fait, un décret du gouvernement qui autoriserait le ministre de l'Environnement à donner un certificat d'autorisation. Il y a un article dans la réglementation, qui est relatif à la *Loi sur la qualité de l'environnement*, qui spécifie que le promoteur doit fournir une attestation de non-contravention aux règlements municipaux. Alors, pour donner un certificat d'autorisation, il faut que le projet soit conforme aux règlements municipaux. C'est l'article 8 du règlement 1 de la *Loi sur la qualité*.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Strictement la réglementation.

M. LUC VALIQUETTE :

C'est dans la réglementation, oui.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Très bien.

Monsieur Trudeau de la CUM.

M. ALAIN TRUDEAU :

Normalement, lorsqu'on veut entreprendre l'exercice de conformité, le ministère promoteur ou le gouvernement, selon le cas, envoie, selon l'article 149 de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, un avis d'intervention, soit la MRC dans notre cas à la Communauté, décrivant le projet et demandant si le projet est conforme ou non au schéma d'aménagement.

Dans le cas présent, on n'a jamais reçu d'avis d'intervention du ministère des Transports enclenchant l'exercice de conformité.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Est-ce qu'on doit comprendre que compte tenu de cette absence d'avis, il n'y a pas de démarche auprès de la CUM d'analyse de la conformité du projet?

M. ALAIN TRUDEAU :

Exactement. Si nous, on n'est pas avisé de l'intervention, bien, on ne peut pas entreprendre l'exercice de conformité.

Et dans ce sens-là, c'est un peu étonnant parce qu'on a reçu un avis d'intervention en ce qui concerne le prolongement de l'autoroute 25. Et lorsque la présidente de la Communauté urbaine de Montréal, madame Danyluk, a envoyé sa réponse à monsieur Chevrette, elle a fait part dans sa lettre de ses préoccupations en ce qui a trait à différents projets qui étaient menés par le ministère des Transports et elle disait dans sa lettre qu'il serait intéressant d'informer et d'aviser la Communauté urbaine afin, ultérieurement lorsqu'on recevra l'avis d'intervention, d'être en mesure d'évaluer le projet.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Juste avant de demander nécessairement auprès du promoteur qu'est-ce qui motive cette absence d'avis, juste avant X monsieur Fournier, je vois que vous vous empressiez de répondre, mais juste avant X au niveau de la CUM, rapidement, compte tenu qu'on est rendu en novembre et qu'il va y avoir des changements structuraux importants au niveau de la Ville de Montréal, qu'est-ce qu'il en est de l'éventuel examen de conformité du schéma d'aménagement?

M. ALAIN TRUDEAU :

Il faut comprendre qu'à partir de janvier 2002, c'est le schéma d'aménagement de la Communauté qui va devenir le schéma d'aménagement de la nouvelle ville. Donc, le schéma va s'étendre à toutes les parties du territoire de l'île de Montréal.

Puis éventuellement, j'imagine que la Ville de Montréal va entreprendre l'élaboration de son nouveau plan. Et lorsque cet exercice sera entrepris, bien, il y aura les modifications nécessaires qui seront apportées à l'actuel schéma d'aménagement de la Communauté urbaine, qui va devenir, en janvier 2002, le schéma d'aménagement de la nouvelle ville.

Donc, dans ce sens-là, s'il y avait un avis, que ce soit maintenant ou au mois de janvier, l'avis serait le même.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Qu'est-ce qui va en être? Est-ce que l'institution, à partir de janvier 2002, ça va être toujours la CUM?

M. ALAIN TRUDEAU :

Ce ne sera plus la CUM, ça va être la nouvelle Ville de Montréal. Mais dans ce contexte-là, je peux imaginer que le ministère promoteur envoie son avis d'intervention à la nouvelle Ville de Montréal et l'avise de son intention de procéder à la réalisation d'un projet.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

À ce moment-là, ça veut dire que de toute façon X je pense à la CMM, il y a tellement d'acronymes qu'on finit par s'y perdre X la Communauté métropolitaine de Montréal, qui a certains pouvoirs par rapport à l'aménagement du territoire, n'en a pas en ce qui concerne la conformité du projet en termes d'aménagement du Grand Montréal ou du nouveau Montréal. Est-ce que c'est exact ou si je comprends mal?

M. ALAIN TRUDEAU :

Moi, je comprends votre question mais je ne pourrais pas y répondre. Je ne sais pas si dans la fonction de la CMM, est-ce que le ministère des Transports est tenu d'aviser la CMM d'un projet? Je ne pourrais pas vous le dire. Mais il y a des représentants du ministère des Affaires municipales qui, eux, peut-être le savent.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

3620 Le représentant des Affaires municipales, monsieur Brunelle.

M. LUC BRUNELLE :

3625 C'est une bonne question, effectivement. Je ne pourrais pas vous répondre de façon certaine, mais l'exercice de conformité entre le futur schéma métropolitain d'aménagement et de développement et celui du futur plan d'urbanisme doit franchir une première étape qui est l'adoption du schéma de la CMM. Et celui-là, dans la loi 134 -- et c'est assez clair que la date, si je me rappelle bien, c'est le 31 décembre 2005. Donc, c'est jusqu'à cette période-là que la CMM aura le temps d'élaborer son schéma.

3630 Est-ce que maintenant, à savoir lorsqu'elle aura élaboré sa vision métropolitaine, en 2002, ou son projet de schéma d'aménagement, est-ce qu'elle pourra exercer un pouvoir de conformité? C'est une question que je devrais vérifier avant de vous donner une réponse plus précise.

3635 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Si c'est possible d'avoir de l'information supplémentaire?

3640 Revenons auprès de monsieur Fournier. Peut-être nous expliquer cette absence d'avis et les raisons qui le motivent et également comment le ministère promoteur du projet, au sens de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, entend se gouverner.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3645 Monsieur le commissaire, si vous le permettez, je vais prendre la question en délibéré et je vous reviendrai peut-être ce soir.

3650 Je pense que la difficulté d'interprétation du cadre peut expliquer la position du ministère actuellement, mais je vais devoir vérifier qu'est-ce qu'on a fait exactement et qu'est-ce qu'on n'a pas fait et pourquoi. Et je vous reviendrai.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

3655 Particulièrement sur le fait que l'avis d'intention n'a pas été émis, alors qu'il l'est sur un projet autre.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3660

Sur le projet autre, la portée territoriale n'est pas la même.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

3665

Peut-être nous revenir et nous l'expliquer, à ce moment-là.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3670

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, merci. On va ajourner. On reprend nos travaux à 7 h 30, ce soir.

3675

Les citoyens qui étaient inscrits hier soir auront priorité. Ceux qui se sont ajoutés cet après-midi vont s'ajouter à la liste d'hier soir et ainsi de suite. Merci.

3680

Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

3685

ET, J'AI SIGNÉ:

LISE MAISONNEUVE, s.o.