

**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 4

Séance tenue le 21 novembre 2001, à 13 h 30
Salle Dom Polski
1956, Frontenac
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 21 NOVEMBRE 2001 1

MOT DE LA PRÉSIDENTE 1

LA PRÉSIDENTE:..... 1

DÉPÔT DE DOCUMENTS..... 1

PRÉSENTATION PAR LE MINISTÈRE DE LA SANTÉ ET DES SERVICES SOCIAUX 3

PÉRIODE DE QUESTIONS :

FRANC-SOIS DANDURAND 23

ANDRÉ PORLIER..... 42

REPRISE DE LA SÉANCE 57

ANDRÉ VAILLANCOURT 57

PHILIPPE CÔTÉ..... 83

ROBERT PERREAULT 106

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Mesdames et messieurs, bienvenue à cette quatrième séance sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Alors cet après-midi, avant de passer aux questions, la commission va s'adresser au ministère de la Santé et des Services sociaux. Hier soir, on a eu une présentation sur la qualité de l'air et on aimerait pouvoir questionner le ministère sur les impacts sur la santé. Par la suite, nous passerons à vos questions.

10 J'aimerais rappeler que vous devez vous inscrire au registre si vous souhaitez vous adresser à la commission et que vous avez droit à deux questions. Les questions ne doivent pas avoir de préambule. J'aimerais que vous alliez directement au but, et je demanderais également, pour les réponses, que l'on aille directement au but et que l'on évite des réponses trop longues. Je les voudrais concises et que l'on réponde clairement à la question claire qui est posée. Et je vais m'efforcer tout au long des prochaines séances de m'assurer qu'on respecte cette consigne.

20 J'aimerais savoir si, de la part du promoteur ou des personnes-ressources, s'il y a des documents à déposer. Je vais commencer par le promoteur, d'abord. Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

25 Bonjour, madame la présidente! Oui, le ministère a un certain nombre de documents à déposer.

- Les plans aériens des portes sont déposés.
- Les acétates sur la pollution de l'air qui ont été présentées au cours des derniers jours, il nous manque une note d'encadrement, donc possiblement ce soir.
- Plan de gestion des déplacements, c'est déposé.
- 30 - Les acétates sur le corridor récréo-touristique, c'est déposé.
- Photos aériennes de la porte Viau et, notamment, de l'institut de soins prolongés, du Centre de soins prolongés.
- La variante CN aussi, avec la note qui l'accompagne.
- La présentation de monsieur Allard d'hier soir. En fait, on a pris le rapport de monsieur
- 35 Allard. Sa présentation était extraite de son rapport, donc on a déposé à la commission le rapport complet.
- Les acétates sur les climats sonores de madame Gamache sont aussi disponibles.
- Le réseau métropolitain de Vélo-Québec est aussi déposé.
- La définition des niveaux de service, qui était une des acétates qu'on vous a
- 40 présentées.
- La fonction d'émission des polluants de monsieur Tremblay.
- Ainsi que l'étude d'option et de variante de tracé du projet de raccordement des autoroutes 720 et 25, qui est un rapport complet que le Bureau avait demandé au ministère, il y a environ deux semaines. Alors, c'est aussi disponible.

45 - Ainsi que le nombre d'intersections sur la piste de vélo, avant et après.

LA PRÉSIDENTE :

50 Est-ce que vous avez mentionné l'acétate sur les options du CN, l'acétate qu'on a vue hier?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

55 Oui. Effectivement, elle est là.

LA PRÉSIDENTE :

60 Parfait. Merci.
Monsieur Bouchard?

M. PIERRE BOUCHARD :

65 En rapport avec le bâtiment de soins de longue durée, nous avons déposé trois documents. Le premier est un extrait du macroinventaire des quartiers réalisé dans le cadre avec la Ville et le ministère des Affaires culturelles. Ce document montre que l'édifice est associé à un style architectural remarquable par son implantation et est inscrit au répertoire de la CUM, sans statut particulier.

70 Par la suite, on a déposé également un extrait de l'analyse du macroinventaire montréalais, quartier Mercier, qui a été réalisé par Ethnotech.

On a également déposé l'extrait du répertoire de la CUM concernant les édifices publics. Alors, ça, ça complète le volet pour ce bâtiment là.

75 On a également déposé les douze copies qui manquaient sur le rapport d'évaluation du développement, qu'on avait déposé hier. Et, également, on a déposé treize copies du plan directeur des pistes cyclables de la Ville. Et vous allez pouvoir faire des recoupements avec celui de Vélo-Québec indiquant la Route verte qui est mieux localisée sur le plan qui a été déposée.

80

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

85 **M. PIERRE BOUCHARD :**

C'est tout.

90

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce qu'il y a d'autres personnes? Oui, monsieur Byrns?

95

M. JAMES BYRNS :

Oui, bonjour! On a déposé le premier de deux rapports sur l'étude de faisabilité de desserte d'autobus dans le corridor, le projet de l'AMT. Alors, le deuxième document, les photocopies devront être prêtes demain soir, on m'a dit.

100

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Merci.
Bonjour, madame Beausoleil!

105

Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :

Bonjour!

110

LA PRÉSIDENTE :

Vous faites une présentation que je souhaiterais quand même assez bien ramassée, s'il vous plaît.

115

Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :

Je vais essayer.

120

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Merci.

125

Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :

Ce que j'aimerais, c'est peut-être dans une présentation vous parler un tout petit peu des méthodologies des études qui sont faites en rapport avec la santé et les polluants. Après ça, vous donner en gros les résultats de ces études-là pour, ensuite, vous amener aux recommandations que des organismes de la santé ont émises en termes de polluants. Et, peut-être, j'ai une acétate qui reprend les concentrations attendues le long de la rue Notre-Dame et on pourra comparer, à ce moment-là, de façon à ce qu'on ait une idée globale à ce niveau-là. S'il faut aller plus loin, après ça, on ira.

130

Je voudrais d'abord dire que les effets sur la santé qui vont être regardés, on sait d'un point de vue santé qu'il y a plusieurs causes qui sont responsables de ces effets-là en termes de mortalité, problèmes cardiaques ou respiratoires. Ces causes-là, diverses causes, expliquent une grande proportion de la mortalité ou des effets santé. La pollution, probablement, explique une plus petite proportion de ces mortalités-là et on a beaucoup de difficulté à la cerner en termes de quantité.

On a des études qui sont – et c'est de ça que je vais vous parler, donc de la petite proportion – il y a différents types d'études animales, cliniques ou épidémiologiques et chacun de ces types d'études-là comporte des limites. Au niveau animal, on expose des animaux à des grosses doses, qui nous donne des effets qu'on peut savoir si ça touche le poumon ou d'autres systèmes, mais c'est chez les animaux.

Les études cliniques, on expose des humains, volontairement, mais pas à des concentrations trop élevées. On a une bonne idée mais ce ne sont pas des concentrations qui sont dans le milieu ambiant.

Et les études épidémiologiques, on n'expose pas, on regarde, on observe ce qui se passe dans la population au niveau des effets santé. Et je vais vous parler aussi des limites de ces types d'études-là.

Les études qui sont faites en rapport avec les polluants, dans l'air ambiant, c'est un ensemble de substances. Donc, c'est difficile de détailler qu'est-ce qui est dû aux particules, qu'est-ce qui est dû à l'ozone et autres substances, mais la plupart des études vont démontrer des associations qui sont surtout avec les particules, dans un premier temps et, ensuite, avec l'ozone. C'est rare qu'il y aura des études qui démontrent des effets, par exemple, avec le monoxyde de carbone. C'est surtout ces deux types de polluants-là.

En termes d'effets, il y a différents types d'effets qui sont regardés par les scientifiques, et dépendant de la sévérité, on regarde la mortalité, les hospitalisations, l'utilisation de médicaments, quelques fois ça va être les symptômes que les gens rapportent, la diminution de la fonction pulmonaire, la capacité d'avoir de l'air dans les poumons. Et, bien sûr, plus l'effet est important, moins on a de personnes qui sont affectées. Il y a moins de décès, par exemple, que si on regarde au niveau de la fonction pulmonaire.

Alors, les études qui sont menées au niveau épidémio comprennent soient les deux principaux polluants dont je vous parlais, mais il y a aussi des études qui sont faites sur le transport routier, chez des populations qui restent près des routes ou qui restent loin des routes.

Ces études-là, en épidémio, il y a deux sortes d'études. On appelle les études écologiques, alors ce sont des études où on regarde dans un temps donné une population qui est exposée et une autre qui n'est pas exposée, et on compare les différents facteurs auxquels ils sont exposés. Des fois, ça peut être une centaine de facteurs. On va regarder toutes sortes de choses: le tabagisme, la pollution, dépendant de ce qu'on veut chercher. Ça pourrait être

175 n'importe quoi. On regarde une série de produits ou de facteurs et, à ce moment-là, on peut voir des associations avec certains de ces facteurs-là.

Généralement, on les appelle *écologiques*, c'est parce qu'ils génèrent des hypothèses. On pense que ça pourrait être une association et on va dans des études plus loin qu'on appelle
180 les études analytiques où, là, on va suivre vraiment de plus près des gens qui sont exposés, puis on va essayer -- ces études-là nous permettent de mieux évaluer la relation entre la cause qu'on pense être en présence et l'effet santé.

Alors, au niveau de la pollution de l'air, ce sont surtout des séries chronologiques.
185 Alors, on regarde sur une période de plusieurs années la variation de la pollution dans le temps et la variation de l'effet santé, qui peut être de la mortalité ou bien des hospitalisations, ce que je vous expliquais, et on essaie de voir si quand la pollution augmente, est-ce que notre effet santé augmente aussi, et vice et versa.

Au niveau de ces études écologiques, il y a certains scientifiques qui considèrent qu'il y a des limites importantes à ces études-là. Généralement, en épidémio, pour dire qu'on a un effet qui est d'intérêt, on considère que l'effet doit être 200 fois plus chez les gens exposés que chez les gens qui ne sont pas exposés.

195 Vous donner un exemple, par exemple. Au niveau du tabac, on a vu après de nombreuses années que le cancer du poumon est 2 000 fois plus chez les gens qui sont fument que chez les gens qui ne fument pas et, à ce moment-là, on a une bonne idée que le tabac peut avoir un effet sur le cancer du poumon.

200 Quand c'est en bas de 200 %, ça se pourrait, au lieu d'être l'effet qu'on regarde, le polluant qu'on regarde, par exemple, ça pourrait être autre chose. Ça pourrait, par exemple, être, si on regarde l'ozone et l'hospitalisation, comme l'ozone vient souvent avec la température, on a des concentrations élevées d'ozone quand il fait chaud durant l'été à cause du soleil et de la stabilité de l'air, il est possible que des hospitalisations chez des personnes sensibles soient
205 dues à des coups de chaleur ou à des difficultés des gens très fragilisés qui ont de la difficulté quand il fait chaud. Nous-mêmes, souvent on a de la difficulté. Alors, c'est possible que ce soit la chaleur qui ait influencé.

210 Donc, c'est pour ça que ces scientifiques-là pensent qu'en bas de 200 %, il peut y avoir d'autres facteurs qui viennent influencer.

Par contre, il y a une grande majorité de scientifiques qui considère qu'à l'heure actuelle, les données qu'on a au niveau des études épidémiologiques, même si elles sont de nature écologique, et tout le monde en est bien conscient des limites, ils considèrent que les résultats
215 peuvent être utilisés parce que, d'une part, il est difficile de faire des études plus complexes, ça coûterait des fortunes et ça serait difficile à suivre les gens pendant, alors ils considèrent qu'elles peuvent être utilisées. Et, parmi ces gens-là, des organismes de santé comme Santé Canada

ou l'Organisation mondiale de la santé considèrent qu'on peut les utiliser, mais il faut toujours avoir derrière l'esprit qu'elles ont des limites.

Alors, si on regarde au niveau des particules, qu'est-ce que ces études-là nous donnent comme information, donc ce sont des études série où on regarde la variation du polluant et la variation de la santé. Et, là, on regarde un paquet de données qui sont sur les particules, qui peuvent être tant au niveau des particules totales, les particules plus fines, des sulfates, des suies qui sont toutes des façons différentes de mesurer les particules.

Si on regarde au niveau des études cliniques, quand on expose volontairement des gens à ces particules-là, de façon générale, il n'y pas d'effets qui sont marquants au niveau de la fonction pulmonaire. Un peu chez certains asthmatiques. On va voir, quand on les expose à des... là, c'est marqué *acides* mais c'est plutôt des aérosols acides, donc de la famille des sulfates, certains types de particules, on voit un effet. Mais il y a d'autres groupes sensibles, comme des gens qui ont des maladies pulmonaires obstructives chroniques, comme l'emphysème ou comme la bronchite chronique, qui ne réagissent pas. Donc, les études cliniques ne sont pas très évidentes.

Au niveau épidémiologique, on note dans la série d'études qui sont faites généralement une augmentation de la mortalité pour toutes les causes, sauf celles... on enlève toujours les accidents de ces causes-là. Et, pour vous donner un exemple de ce qu'on voit comme augmentation, on a de 1 à 2 % d'augmentation de la mortalité quand on augmente de 10 microgrammes par mètre cube de particules.

Alors, quand je vous disais tantôt que certains considèrent qu'en bas de 200, il faut faire attention avec les études, ça nous donne une idée de l'augmentation qui est vue dans ces études-là. Et ce qui est particulier dans les études chronologiques, c'est que quand on a une augmentation de la mortalité ou des autres effets, ce n'est pas d'une population qui est exposée versus une autre. Vu qu'on suit dans le temps, c'est une augmentation d'une journée par rapport à l'autre.

Quand certaines de ces études-là regardent les causes, on voit que c'est surtout par maladie respiratoire dans un premier temps, aussi cardiovasculaire. Et, certaines études ont démontré que les personnes âgées de plus de 65 ans étaient des personnes pour lesquelles on voyait une augmentation de la mortalité, alors que des fois, chez les enfants, on ne le voyait pas.

On a quelque chose de semblable aussi au niveau de l'hospitalisation des visites à l'urgence, qui est une autre façon de mesurer les effets sur la santé. Et, vous voyez, la variation est de 0 à 12 %, dépendant des types d'études. Généralement, ce sont les problèmes respiratoires qui sont associés aux augmentations de particules. Quelques fois, c'est les problèmes cardiovasculaires, et plusieurs études ciblent les personnes âgées.

En ce moment, au niveau des particules, ce qui est regardé, c'est surtout d'essayer de mieux comprendre, au niveau de cette tranche de population-là, est-ce qu'il ne s'agirait pas – c'est une des hypothèses qui est faite – est-ce qu'il ne s'agirait pas de personnes très affectées, qui ont des maladies très graves, pour lesquelles une augmentation de la pollution, et en particulier des particules, pourrait entraîner un décès ou une hospitalisation. Ça serait peut-être ces gens-là très, très affectés qui pourraient être considérés.

Pour les particules, il y a une étude de cohorte. Alors, une étude de cohorte, c'est une étude analytique que je vous parlais, qui permet mieux de quantifier l'effet, la cause à effet, et il y en a quelques-unes, il n'y en a pas beaucoup. Il y en a peut-être deux ou trois qui ont été faites et elles ont aussi des limites.

Mais ce qu'ils ont fait, c'est qu'ils ont suivi une population pendant de nombreuses années, mais ils ont essayé de connaître mieux cette population, de prendre des mesures. Les mesures qui sont prises pour voir la variation de polluants, c'est les postes d'échantillonnage, comme par exemple ceux de la CUM. Alors, des fois, un poste d'échantillonnage et la concentration à laquelle on est exposé chez nous ou en milieu de travail peut être différent.

Alors, ils ont suivi les gens, ils ont suivi au point de vue santé. La première association qu'ils ont vue avec la mortalité, c'est le tabagisme, ça ne nous étonne pas et, par la suite, quand on appelle qu'ils contrôlent pour le tabagisme, c'est qu'ils essaient de faire en sorte que cette variable-là soit, par des calculs mathématiques, retirée, on voit une légère augmentation qui est associée avec les polluants dans cette étude-là.

Au niveau de l'ozone. Souvent quand ils font ces études-là, après ça, ils vont tenir compte des autres polluants, parce que ça serait étonnant que ça ne soit dû qu'aux particules. Des fois, quand il y a un épisode plus important de polluants, c'est un ensemble de polluants qui augmentent en même temps. Comme je vous disais, les particules en termes mathématiques ressortent plus, alors les études vont, après ça, essayer de contrôler pour les autres polluants. Mais je vous présente les deux principaux.

L'ozone, au niveau des études cliniques, on voit, quand on augmente les concentrations à des niveaux plus importants que l'air ambiant mais quand même à des niveaux qui ne sont pas dangereux pour la population, on voit une diminution de la fonction respiratoire. La fonction respiratoire, c'est, par exemple, des tests où on va souffler dans une machine, pour lesquels on va savoir combien qu'on a d'air dans les poumons, et si le polluant irrite le poumon et que nos bronches se rétrécissent, on va voir une diminution de l'air.

Alors, au niveau des études épidémiologiques du même type, c'est des effets semblables: l'augmentation de la mortalité de .4 %. Certaines études ne montrent pas d'effets. Souvent, les études vont démontrer des effets plus importants durant l'été parce que c'est là qu'on a les *peaks* d'ozone: augmentation au niveau des maladies respiratoires, aussi, pour les différentes causes; et de visites en salle d'urgence.

305 On a aussi certaines études qui ont été faites sur le terrain, dans des camps de
vacances, par exemple, où il est plus facile, à ce moment-là, de mesurer, de mettre une
station d'échantillonnage dans un camp de vacances et, régulièrement, mesurer la fonction
respiratoire des enfants qui sont dans ces lieux-là. Il faut, bien sûr, que dans cette région-là, il
y ait des augmentations de niveau de polluants, mais ça s'est fait et on voit une diminution de la
310 fonction respiratoire et augmentation des symptômes.

Il y a quelques études qui ont été faites ici à Montréal et qui sont du même ordre de
grandeur que ce que je vous donnais comme résultat. Alors, peut-être qu'on pourra y revenir un
peu plus tard, je ne pense pas que ça apporte beaucoup, mais si jamais on a des questions par
315 rapport à ce qui est fait à Montréal, on a des choses bien particulières.

La dernière série d'études a été faite plus spécialement au niveau du transport routier.
La méthodologie est un peu différente parce que l'on ne suit plus les polluants dans le temps
avec la maladie mais on prend des gens qui restent près d'axes routiers qui sont importants et
320 d'autres qui restent dans des régions plus résidentielles et, à ce moment-là, on regarde les
différents effets et on compare entre les deux.

Il y a des facteurs qui peuvent être associés aux effets qu'on va voir et qui sont difficiles à
prendre en compte. Par exemple, on peut se demander si des gens qui restent près d'axes
325 routiers importants n'auraient pas un statut économique différent d'autres endroits. Des fois,
c'est difficile de savoir l'étude en Hollande, qu'est-ce que représentait le quartier spécifiquement.
Alors, ça, des fois, c'est un facteur qui est difficile à tenir compte dans ces études-là.

Alors, ce sont des études transversales, alors les études écologiques où on arrête à un
moment donné puis on regarde ce qui se passe. Et, on voit une augmentation chez les enfants
les plus exposés des symptômes spécifiques. Alors, la toux, de l'irritation ou des troubles
330 respiratoires.

Par contre, au niveau des allergies, les études sont contradictoires. Il ne semble pas
335 que les personnes restant près des rues soient plus allergiques que d'autres.

Au niveau de la fonction respiratoire, il y a eu deux études. Alors, c'est quand même
une étude où il y a eu beaucoup de temps d'investi pour aller mesurer la fonction respiratoire des
340 enfants.

Au niveau du cancer, les résultats ne sont pas probants. Ce sont généralement des
études qui cherchaient à regarder quand il y avait une problématique ou des questionnements au
niveau des lignes à haute tension. Alors, on a regardé des effets santé en rapport avec les
lignes à haute tension et on est allé rechercher les mêmes données pour regarder par rapport au
345 transport. Donc, des fois, le design de l'étude n'est pas toujours fait pour -- les résultats sont
controversés et on ne devrait pas considérer actuellement que c'est démontré au niveau du
cancer.

Il y a eu des études cas-contrôle. C'est des études où on prend des gens malades et des gens qui ne sont pas malades et, après ça, on regarde à quoi ces gens-là, quelles sont les choses auxquelles ils étaient exposés. Et il semble, bon, ils ont regardé, ils ont vu des choses au niveau de l'asthme. Il semble que le transport routier ne causerait pas l'asthme, c'est-à-dire qu'il ne ferait pas en sorte qu'il y aurait plus de personnes qui auraient l'asthme, qui seraient asthmatiques, mais il est possible, chez des gens asthmatiques très sensibles, que ces gens-là puissent être affectés par les polluants et qu'il y ait des crises qui soient déclenchées.

Maintenant, l'asthme, il faut toujours faire attention parce que l'asthme est une maladie qui, dans la plupart des cas, peut être bien contrôlée en termes... il faut bien connaître comment contrôler son asthme et il est démontré que dans certaines populations, ces gens-là ont de la difficulté à contrôler l'asthme. Pour bien savoir comment utiliser les médicaments, ce n'est vraiment pas évident. Ça prend de la formation. Si vous voulez revenir sur l'asthme, on y reviendra peut-être à ce niveau-là.

Alors, à partir de l'ensemble de ces études-là, les études animales aussi que je vous ai épargnées, il y a des organismes de santé qui ont proposé des recommandations. Et, je me suis dit, ça serait peut-être intéressant de les voir en fonction de ce qui a été présenté hier soir.

Ces informations-là sont dans le document. C'est-à-dire que le ministère des Transports a présenté ces informations-là dans son document. Il y a une différence. C'est qu'à l'époque où ça a été fait, les critères de l'OMS qui ont été présentés dans le document dataient de 1987 et il y a eu un nouveau document sur les lignes directrices qui est sorti en 2000, et je vous dirais, à ce moment-là, où il y a une différence par rapport à ce qui est présenté dans le document.

Je vais vous expliquer deux minutes le tableau et, après ça, on pourra voir. Vous avez les différents polluants qui ont été considérés. Vous avez le CO, le monoxyde de carbone, NO₂, les composés organiques volatils dont le benzène dont on a parlé hier et, bon, j'ai présenté juste les particules à côté mais ça n'a pas été évalué, comme il a été expliqué hier soir.

Il y a des durées différentes en fonction de 1 heure, 8 heures, 24 heures. Il n'y a pas de données annuelles. Je vous ai présenté les normes de la CUM. Si jamais il y a des erreurs au niveau du tableau, vous m'en ferez part. J'ai repris des données mais, des fois, il peut y avoir des erreurs. Alors, j'ai remis les normes de la CUM, sauf pour le benzène. Le critère qui a été utilisé, c'est celui du ministère de l'Environnement. C'était 3.1. Je suis allée chercher une précision de plus mais c'est la donnée qui avait été donnée hier.

Alors, quand on compare, par exemple, les critères de l'OMS, on voit que de façon générale, les critères de l'OMS ressemblent quand même, pour ce qui est du monoxyde de carbone, assez aux normes de la CUM. Au niveau du NO₂, c'est là qu'on a des divergences avec le document. L'OMS avait dit en 87 que pour 1 heure, la concentration de 200 ppb serait adéquate et que pour 24 heures, ce serait 80 ppb.

Dans sa nouvelle version, pour protéger des asthmatiques, au niveau de la diminution de la fonction respiratoire, ils ont diminué leurs critères, bien que dans le document, il est bien clair qu'ils considèrent qu'ils protègent des gens très sensibles et qu'ils les protègent beaucoup. Parce qu'au niveau de la fonction respiratoire, j'irais faire un test aujourd'hui et je pourrais y retourner le lendemain, il pourrait y avoir une variation de 10 % dans le test, et ce n'est pas parce que j'ai été plus affectée, c'est une variation qu'on a. Et, au niveau de la variation qu'ils ont considérée, des fois c'était juste de 5 %. Alors, bon, ils sont très protecteurs en abaissant leurs normes.

Ils ont un... bon, ce n'est pas un critère, c'est au niveau de l'effet cancérigène du benzène. Si vous voulez, on y reviendra peut-être un petit peu plus tard, c'est particulier.

Et, vous avez les scénarios et les concentrations qui ont été estimées par le ministère des Transports. Hier, il nous a été présenté surtout le différentiel entre ce qu'il y a et le projet, parce qu'on veut savoir les impacts par rapport au projet. Pour nous, ce qui est intéressant en santé, c'est de savoir la concentration à laquelle on peut s'attendre. Parce que c'est ça qui affecte la santé.

Alors, comme je vous disais, la première journée, c'est sûr que je ne peux pas évaluer les modèles qui ont été utilisés pour estimer les concentrations. Par contre, je suis consciente, après avoir lu le document, qu'on a probablement considéré des scénarios qui sont les pires et qui, effectivement, semblent être protecteurs ou conservateurs.

Alors, si vous comparez de façon générale les concentrations qui sont actuellement, ou présentes, sur les trois points: Iberville, Pie IX et Souigny, avec les recommandations de l'OMS, de façon générale, on est dans le pire des cas dans l'ordre de ce qui est recommandé.

Au niveau du benzène, vous avez le pire scénario et le scénario moyen. Et, comme il a été expliqué, les concentrations, en tout cas en prenant le scénario moyen, respectent le critère du ministère de l'Environnement qui lui-même a été basé sur des données... c'est-à-dire, ce qu'il a fait, c'est qu'il s'est basé sur des recommandations de l'Agence de protection de l'environnement américaine, qui sont basées sur la santé.

Et au niveau des particules, bien, à ce moment-là, on n'a pas d'évaluation de ce côté-là. Même l'OMS – bon, je n'en ai pas parlé tantôt – l'OMS a détaillé les études, a détaillé sa position mais n'a pas statué sur des critères et a laissé... c'est un organisme mondial mais qui est plus peut-être utilisé en Europe. On l'utilise ici aussi mais il est très proche de la communauté européenne et il a laissé au gouvernement choisir d'un point de vue santé à partir des données que lui présentait.

Y avait-il autre chose? Il y avait l'ozone. Alors, là, on n'a pas de concentration d'ozone estimée. Je vous ai présenté les recommandations qui sont sur 8 heures, pour l'ozone, en microgramme par mètre cube. Là, j'ai fait une erreur, l'OMS, 87. L'ancienne version présentait,

435 vous voyez, il y a eu comme un abaissement au niveau de la norme d'ozone mais, là, c'est difficile d'estimer à ce niveau-là.

Je pense que ça fait le tour.

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

Madame Beausoleil, peut-être profiter de votre dernière acétate. Dans votre exposé, vous faites bien soulever la différence de vision entre une approche qui est normative, à savoir si un projet respecte des normes avec la condition du bruit ambiant, plus la contribution du projet. 445 Ça a été expliqué, hier soir, par le promoteur, par le biais de son consultant.

Sur le tableau que vous présentez, en fait, vous avez fait soulever votre interrogation de santé publique à l'égard non pas seulement de la norme mais beaucoup sur l'aspect clientèle. Donc, l'effet santé purement.

450 **Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :**

Oui.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Qu'est-ce que vous ressentiez par rapport aux fréquentations d'hôpitaux et de CLSC également.

Dans un cas comme le benzène, vous nous dites que le projet mesuré à un endroit, secteur Pie IX, répond au critère de la CUM et surtout celui du MENV. À 3.1, vous rajoutez 3.13. L'OMS qui, je dirais, étudie les questions de qualité de l'air depuis un bon bout de temps, qui propose des critères de référence et non pas des normes, comment comprendre que le critère qu'il propose passe de 0.5 à 5? Comment vous, dans votre pratique, vous interprétez ça, pour savoir évaluer l'impact d'un projet?

Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :

La façon dont c'est estimé, c'est un peu des analyses de risque. Alors, ce qui arrive, c'est que l'OMS, l'EPA, l'Agence de protection de l'environnement américaine, à partir des données soit animales, soit au niveau des travailleurs, ont estimé des concentrations pour des substances cancérigènes, des concentrations pour lesquelles il y aurait une augmentation du risque cancérigène.

Alors, je vous parlais des limites qu'il peut y avoir au niveau des études épidémiologiques. Au niveau de ces estimations-là de risque cancérigène associé à une concentration de produit dans l'air ou dans l'eau, comportent également beaucoup de limites.

Bon, dans le cas du benzène, ce n'est pas des études animales, alors on n'a pas ce problème entre animal-humain, mais ça vient des études chez des travailleurs, les travailleurs qui étaient exposés au benzène depuis les années 30, 40, jusqu'aux années 60 à peu près, donc des concentrations énormes qui n'ont plus cours aujourd'hui.

Et, on a regardé l'augmentation de leucémie, parce que c'est le cancer qui est associé au benzène, donc on a regardé chez ces travailleurs-là puis il y avait, effectivement, quelque chose de plus grand que 200 % d'augmentation. C'est donc évident pour les gens que, en milieu de travail, aux concentrations élevées, le benzène cause une augmentation des leucémies chez les travailleurs exposés.

Alors, là, on a des concentrations élevées chez des travailleurs et on essaie d'estimer qu'est-ce que ça peut représenter chez la population en général à des concentrations très faibles. On n'est pas capable de l'estimer en mesurant chez des populations. C'est mathématiquement impossible à faire, à mesurer ça. Donc, on prend des modèles mathématiques, nous autres aussi, et il y a, à ce moment-là, une estimation qui peut être de différente façon.

On peut décider que, comme c'est des concentrations élevées, quand la concentration va diminuer, l'effet va être moindre et on fait une formule mathématique qui va avec ça. Ou on

500 peut décider, dans un geste protecteur, de dire que -- l'effet lui-même va toujours être linéaire, c'est-à-dire que peu importe la concentration qu'il y a, même si on diminue, l'effet va être aussi important de façon proportionnelle.

505 C'est quelque chose qui est des fois difficile à accepter parce qu'on sait d'un point de vue toxico qu'on a des mécanismes de défense, on a des mécanismes de réparation, même au niveau du cancer. On pense que le cancer est dû au niveau d'une cellule, un dérèglement qui fait après ça que la cellule commence à ne plus faire la bonne fonction, puis elle se multiplie et ça devient un cancer qui devient un problème. On sait qu'au niveau de ces dommages-là qui sont faits à la cellule, notre corps est capable de réparer parce que, sans ça, on aurait
510 beaucoup de cancers si ça ne se faisait pas.

Mais cette hypothèse de descendre de façon linéaire fait en sorte qu'aux petites concentrations, on suppose que notre corps ne répare rien, alors qu'aux grandes concentrations, la raison pour laquelle il n'est probablement plus capable de réparer, c'est qu'il y
515 a tellement de benzène qui est dans le corps, que le corps est saturé et il ne peut plus faire des réparations.

Donc, c'est conservateur comme estimation, ce qui fait que quand vous prenez leur niveau associé à un risque de cancer et que vous l'utilisez dans la vie de tous les jours, vous
520 allez vous retrouver dans toutes sortes de situations – c'est la pollution de l'air mais ça peut être la pollution de l'eau – avec des estimés de cancer dans une population.

Alors, ce que l'OMS dit, ce que le ministère de l'Environnement – il s'est basé sur d'autres chiffres – mais il dit que dépendant de comment je calcule, on pourrait considérer pour
525 l'OMS, qu'une concentration de .05 ppb de benzène, au bout d'une vie entière, ferait que je verrais 1 cancer supplémentaire dans 1 million de population. Parce que j'ai pris telle étude, telle étude, j'ai pris telle équation mathématique et ça a donné ça.

Si je regarde l'opposé de la fourchette en prenant d'autres études ou en considérant, on
530 arrive à une concentration de 5 ppb qui est associée à 1 cancer pour... c'est-à-dire que ce qu'il y a, à ce moment-là, je m'excuse, ça, c'était l'EPA. Pour l'OMS, on pourrait considérer 5 ppb avec les mêmes études et ça me donnera 100 cancers dans un 1 million. Parce que là, tout est mathématique. Et, selon les niveaux d'acceptabilité des gouvernements, des gens, il est reconnu que dépendant des organismes, les organismes gouvernementaux acceptent une
535 augmentation de 1 cancer – je vais le remettre comme il faut – 1 cancer dans 1 million ou 100 cancers dans 1 million. Et, ça se fait couramment.

Au niveau canadien, pour l'eau, on accepte généralement, quand on fixe les normes dans l'eau potable, 10 cancers dans 1 million.
540

Écoutez, c'est la grande incertitude qui entoure -- les études sont assez fiables, mais l'estimation vers les basses concentrations, qui fait qu'on est obligé de faire une variation, puis il faut aussi bien reconnaître, c'est le fait aussi que dans l'environnement, on se retrouve avec des

concentrations, puis là, on parle de l'air mais ça peut être dans la nourriture, ça peut être -- et on se retrouve avec des concentrations qui sont plus élevées que ça et qu'on ne peut pas faire disparaître. Et, il y a, à ce moment-là, la raison ou l'économie, et les données santé qui sont extrêmement conservatrices qui fait qu'il y a des balises.

Je vous dirais, pour répondre spécifiquement à votre question, c'est très difficile pour nous autres de jouer à ce niveau-là, parce que là c'est des débats d'experts, d'une part, puis après ça c'est débat d'acceptabilité sociale pour la population ou les autorités.

Et quand je disais 1 cancer dans 1 million, 100 cancers, dans la population en général, juste pour vous donner une idée, la leucémie, c'est 150 cas par 1 million. Alors, là, est-ce qu'on accepte un cas de plus dans 1 million? Hypothétique. Ou on accepte 100 cas de plus dans 1 million? Mais on ne le voit jamais ce 100 cas-là parce que... Alors, c'est très difficile, effectivement. Puis je ne sais pas si je vous ai bien expliqué.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Oui. Mais, là, vous ne m'aimerez pas, mais je me demande si en rajoutant un élément supplémentaire -- on comprend bien l'élément difficulté pour avoir un paysage le plus clair possible d'un bilan de santé. Vous faites référence aux cas documentés théoriques mais de, je dirais, dans des conditions létales. Mais en santé publique, qu'est-ce qu'il en est des autres effets?

Vous avez abondamment expliqué que pour plusieurs des polluants, c'est question respiratoire beaucoup, dans certains cas, cardiovasculaire, respiratoire. Entre être malade un petit peu, être malade beaucoup, puis à l'ultime comme vous venez de l'expliquer, comment vous vous placez pour être en retrait de ces cas-là de 1 sur 1 million? Mais juste les questions quotidiennes. Puis je ne parle pas des coûts associés à ça d'hospitalisation.

Mais comment vous faites pour avoir un oeil, une vision de l'impact d'un projet dans ce sens-là, partant du même exemple qui, j'imagine, s'applique aux autres cas de polluants.

Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :

Oui. Celui-là est particulier parce que c'est le cancer et il se calcule comme ça. Les autres données, l'OMS est plus ferme. Donc, c'est plus facile de statuer que c'est adéquat, parce que l'OMS... En ce qui concerne le benzène, écoutez, en santé publique, il y a une question de santé, il y a une question d'effets attendus, puis il y a une question de ce qui existe et ce qui a été fait dans le passé.

En ce qui concerne le benzène, par exemple, il y a eu, hier, la présentation qui disait que ça a été une problématique longtemps, qu'on était les premiers au Canada et on était -- vous me corrigerez, monsieur Francoeur -- on était les premiers en particulier, parce qu'on avait des raffineries dans l'est de Montréal et probablement que comparé à ailleurs au Canada, peut-

être que notre poste d'échantillonnage était situé un petit peu mieux pour avoir des -- mais il y avait une problématique là et ça s'est réglé avec le temps, et on est très heureux qu'il y ait eu cette diminution-là à ce niveau-là.

Mais je vous dirais, par exemple, que si je regarde ce dossier-là et que je regarde que les estimations sont adéquates et qu'on s'attend à des concentrations de cet ordre de grandeur-là, 2.4 ppb pour 24 heures, si on compare à ce qu'il y a dans l'est de Montréal actuellement, au poste 03 Saint-Jean-Baptiste, là, j'ai vu une courbe. Je vais avoir de la difficulté à savoir exactement la mesure, mais c'est de l'ordre de grandeur, il me semble, de 4 ppb. Je peux aller la voir, si vous voulez, dans mes références...

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Y revenir peut-être tantôt, oui.

Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :

Mais ce que je veux dire, c'est que ça existe sur l'île actuellement, peut-être pas loin de une fois et demie et la santé publique est contente que ça diminue depuis plusieurs années parce qu'il y a eu des interventions, puis on accompagne dans différents projets la CUM, que ce soit, bon, on pourrait parler des projets, mais on l'accompagne dans différents projets pour qu'il y ait des améliorations.

Mais si vous me parlez par rapport à ce projet-là particulier, je vous dirais qu'à l'est de Montréal, il y a des concentrations plus élevées qui sont présentes au poste d'échantillonnage que ça, de l'ordre de une fois et demie, et, bon, j'espère qu'on aura des améliorations encore au niveau de l'est de Montréal. Mais on ne fait pas d'intervention particulière pour limiter immédiatement, limiter encore cette concentration. Je ne sais pas si je m'explique bien?

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Je vais revenir par une question immédiatement. Quand vous dites que pour les autres, le benzène, qui sont moins associés aux formes de cancer, vous dites que c'est plus facile avec l'OMS. J'aimerais avoir votre point de vue sur un cas banal, celui du NO₂ où on a une norme de la CUM de 213, alors qu'on tombe à 100 de l'OMS.

De quelle façon, sur le plan de la santé, quand vous regardez ça -- non pas comment ça rend les choses plus faciles d'avoir un chiffre mais comment vous, sur le plan de la santé, comment vous voyez ça quand on passe de 213 à 100? Il y a peut-être un historique aussi à la baisse, des normes?

Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :

Comme je vous disais, j'expliquais un petit peu pourquoi ils l'ont baissée. Ils ont été probablement très conservateurs. Là, je vous ai présenté le NO₂, le critère de l'OMS. Peut-être que je pourrais regarder Santé Canada ou un autre. Mais ce que je veux dire, il y a une raison qui fait que ça baisse. Vous voulez intervenir? Cerner mieux la question?

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Peut-être. C'est parce qu'on peut comprendre l'explication de tantôt par rapport à un écart de l'OMS entre .05 et 5. Mais quand on arrive avec un chiffre, je ne sais pas de quelle façon que ça vous aide davantage.

Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :

Ça nous aide en autant que les concentrations sont en dessous. Mais si on avait été plus élevé...

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Un exemple bête. Le projet, ce n'est pas 99, on s'entend. Je prends les chiffres qui sont là, ce n'est pas ça, mais c'est 170. Comment ça vous place, vous, entre les normes de l'OMS et celles de la CUM?

Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :

170, de la CUM?

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Le 170 n'étant pas le cas du projet, je le précise.

Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :

Non, non. Puis comme il s'agit probablement de la concentration maximale de la CUM à 99, ce n'est pas le cas aussi sur l'île de Montréal, mais on pourra le confirmer. Là, dans le fond, vous voulez que je compare les recommandations santé versus les normes qui existent, par exemple, qui sont adéquates?

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Oui.

Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :

Et, comment on réagit?

675

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Oui.

680

Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :

Moi, je pense qu'il faut le regarder en termes de plus global que juste un chiffre, puis l'autre. Dans le sens que je n'ai pas le choix. Si je regarde le chiffre de 100 ppb, je suis obligée de comprendre sur quoi il est basé et normalement, aussi, je vais voir d'autres organismes qui l'ont recommandé.

685

Je ne l'ai pas apporté, j'aurais pu voir ce qu'il en est au niveau canadien. Je ne pense pas qu'au niveau canadien, ça ait baissé tant que ça. Mais au niveau canadien, souvent c'est Santé Canada, Environnement Canada, donc il y a un organisme santé qui est là. Et, on prend tout ça en compte pour se positionner par rapport à la situation qui existe.

690

Ça arrive qu'il y a des dépassements, ça arrive que... on prend l'ensemble de la situation. Est-ce que ça dépasse une fois dans l'année? Est-ce qu'on est continuellement au-dessus de la norme? Je ne peux pas vous répondre. Si vous voulez que je vous réponde sur 170, je vais faire une petite recherche, puis je vais arriver...

695

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Non. Non, non. Je pense que c'est suffisamment clair ce que vous expliquez.

700

Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :

Oui?

705

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Je pense qu'il n'y a pas une réponse X je vous résume X automatique à un chiffre. C'est plus large que ça. C'est une question de santé publique. C'est beaucoup plus large. D'accord. Mais toujours sur le même angle, puis après ça j'ai terminé sur cet angle-là, comment vous faites, à ce moment-là, avec des COV pour lesquels il n'y a à peu près pas de point de repère?

Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :

Effectivement, il n'y a pas de point de repère sur les COV, puis on a considéré le benzène, qui est un des quelques centaines de COV qui existent, il y a un paquet de produits, ces produits-là sont mesurés régulièrement aux différentes stations d'échantillonnage de la CUM.

Par rapport aux COV comme ça, je vous dirais que pour une question de qualité de l'air dans l'air ambiant, je ne saurais pas vous -- je n'aimerais pas avoir à travailler à ce niveau-là.

Par contre, je vais vous dire, dans une situation qui est déjà arrivée au niveau d'une coopérative d'habitation sur l'île de Montréal pour laquelle les sols étaient contaminés aux hydrocarbures et qu'on a fait mesurer -- bon, ça a fait les manchettes il y a quelques années, on était dans le dossier -- on a fait mesurer les concentrations de composés dans l'air ambiant de la bâtisse pour voir si ça migrerait et on s'est prononcé par rapport à ce dossier-là. Et, on a fait une estimation pour l'ensemble des composés et on avait des centaines de produits, et ce n'était pas travaillable d'un point de vue à l'autre.

Et, on a fait une démarche toxicologique pour se positionner par rapport aux concentrations qu'on mesurait dans la bâtisse où les gens vivaient et on a fait des recommandations en fonction de ça.

C'est pour vous dire que dépendant de la situation, on peut, à ce moment-là, faire un travail qui est plus... les considérer l'ensemble des COV. Il y a des limites à ce qu'on a fait, là, parce qu'on est parti de la norme de santé au travail, on a diminué, on est arrivé. Puis dans le cas de cette coopérative-là, là, on ne parle pas de quelques ppb, là, dans la coopérative, on parlait de milliers de ppb, d'accord? On s'est prononcé, puis on a recommandé qu'il y ait une décontamination des sols.

Alors, pour les COV, c'est particulier. Souvent, ce qu'on va faire, c'est qu'on va regarder un peu ce qui existe sur l'île de Montréal, dans d'autres grandes villes, comment on se situe à peu près, parce que là on n'a pas l'indicateur de santé. Mais dans une situation où on aurait des concentrations élevées, où à ce moment-là il faut prendre une décision, on va les considérer tous et on va faire un travail qui est spécifique à la situation.

Dans ce cas-ci, utiliser le benzène est intéressant et, bon, apparaît adéquat. C'est ce qui est fait de façon générale. On n'a pas loin de cet endroit-là, au centre-ville, des stations qui mesurent les COV. Donc, on a une certaine idée de comment les COV se distribuent près des grandes routes. Je ne sais pas si ça répond à votre question?

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Oui. Peut-être une petite dernière, une facile pour finir. On voit du point de vue, je dirais, de l'encadrement normatif proposé dans certains cas avec l'OMS, vous qui suivez beaucoup à partir des bilans socio-sanitaires régionaux l'état de la population – d'ailleurs, on l'a entendu déjà par des participants lundi soir par rapport à l'aspect respiratoire dans la région – pour vous, c'est quoi les éléments majeurs qui apparaissent en termes de sensibilité des populations locales?

Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :

Bon, si, éventuellement, ça demeure d'intérêt, j'ai des informations mais qui sont à un moment donné plein de chiffres. Sur le site Internet de la santé publique, on a les informations sanitaires, socio-sanitaires.

Alors, les facteurs qui indiquent un peu le côté, d'abord socio-économique de la région: nombre de familles monoparentales, revenus, scolarité, et on a aussi des données sur la santé au niveau hospitalisation et décès, et qui se comparent avec l'île, l'ensemble, c'est au niveau des CLSC.

Alors, c'est sûr que quand on regarde ces données-là, moi, c'est des CLSC – il y a certaines données qui sont présentées dans le document qui ont cerné plus près mais, nous autres, chez nous, on les fait par CLSC – c'est sûr que la région, c'est les CLSC d'Olivier-Guimond, des Faubourgs et Hochelaga-Maisonneuve, en particulier Hochelaga-Maisonneuve et des Faubourgs, qui sont des quartiers où les indicateurs socio-économiques sont plus faibles que la moyenne de l'île de Montréal.

Au niveau de la santé également, on voit que les problèmes de santé qui sont mesurés en termes d'hospitalisation, en termes de décès, en termes d'incidences de cancer, ces indicateurs-là sont plus élevés que la moyenne sur l'île de Montréal et, dans certains cas, il y a des indicateurs qui sont très élevés pour certains CLSC, en particulier, comme je disais, Hochelaga-Maisonneuve et des Faubourgs.

Si jamais c'est d'intérêt, on pourra -- ce n'est pas très intéressant parce que c'est bien des chiffres. Mais c'est évident que d'un point de vue socio-économique, on est dans des CLSC qui sont moins favorisés que la moyenne de l'île et qu'au niveau santé, bon, on peut faire d'une certaine façon un lien, mais il faut toujours faire attention, on ne peut pas faire un lien avec tout, mais ça se reflète un petit peu au niveau de l'état de santé de la population. Je ne sais pas si ça répond?

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

L'explication par rapport à l'état de santé général régional, je pense que c'est un résumé de ce qu'on a déjà dans l'étude d'impact, mais est-ce qu'il y a des sensibilités particulières que vous identifiez? Il y en a déjà d'identifiées au niveau de l'étude d'impact.

Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :

Vous voulez dire en termes de santé?

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Santé. Santé des citoyens.

Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :

Là, vous voulez que je vous sorte les effets santé...

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Selon vous.

Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :

... qui sont plus importants?

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Ce qui vous apparaît le plus important. Est-ce le respiratoire? On a entendu que c'était le respiratoire. Êtes-vous d'accord avec l'énoncé?

Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :

Oui. Je pourrais vérifier mais, de mémoire, au niveau des hospitalisations pour problèmes respiratoires, c'est très important. Au niveau du cancer du poumon, c'est également très important. Mais comme je vous disais au début de ma présentation, il y a certaines maladies qui sont principalement associées à d'autres facteurs que la pollution. Le cancer du poumon, c'est bien associé avec le tabagisme. C'est dommage de toujours revenir avec le tabac, mais quand on regarde les chiffres, on est obligé de dire ça. Donc, au niveau du cancer du poumon.

835 Au niveau de l'espérance de vie, également dans certains CLSC, des Faubourgs et Hochelaga sont très faibles au niveau de l'espérance de vie comparativement à l'île de Montréal. En termes de maladie, cancer du poumon, respiratoire, cardiovasculaire aussi. Il y a beaucoup de problèmes de santé qui sont plus importants.

840 Alors, c'est sûr que ça fait des populations qui sont sensibles et, là, je ne sais pas si vous voulez arriver à voir si la pollution va les affecter plus qu'une autre population?

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

845 Éventuellement. Est-ce que vous êtes en mesure de faire cette évaluation-là?

Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :

850 Non. C'est très difficile. Estimer à ce niveau-là -- bon, c'est sûr que quand on joue avec les mathématiques, on peut faire dire n'importe quoi. On peut arriver, il y a certaines études qui ont dit qu'on a tant de décès par année dus à la pollution et on pourrait faire un calcul mathématique et arriver, dire on a 1.2 décès augmenté -- je vous donne un exemple tout à fait fictif -- 1.2 décès augmenté dans la région par la rue Notre-Dame. Mais là, je ferais des calculs pour faire des calculs et ça serait tout à fait inadéquat. C'est impossible de calculer, de chiffrer
855 les effets de la pollution sur une population.

860 Je ne peux pas vous... et, de façon générale, dépendant des problèmes de santé, la pollution, comme je vous disais, elle va toucher certaines populations, on pense les personnes âgées, les personnes qui ont des problèmes très sérieux cardiorespiratoires...

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Les jeunes?

865 **Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :**

Pardon?

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

870 Les jeunes également?

Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :

Les jeunes, bon, peut-être les personnes asthmatiques. Vous savez, quand vous ne contrôlez pas votre maladie et que vous avez des crises fréquentes, il est possible qu'une journée où il y a beaucoup d'ozone, que ça affecte effectivement plus. Et, il y a des personnes asthmatiques de tout âge mais on sait que chez les enfants, c'est... il est possible, oui. On peut cibler certains groupes de personnes, mais j'aurais de la difficulté à vous donner une quantification au niveau de la population. Ça ne serait pas honnête de le faire.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Très bien. C'est honnête de le dire, aussi. Mais est-ce que ce niveau de difficulté-là s'applique également, j'imagine, aux particules fines et très fines? À leurs impacts.

Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :

Oui. Parce que, comme je vous disais, on ressort surtout au niveau des particules, en termes d'études, mais on ne peut pas juste considérer les particules. C'est un ensemble de produits qui sont dans l'air. Donc, je ne voudrais pas non plus avec, par exemple, les particules, dire: il va y avoir telle augmentation, parce que. Mais là, il n'a pas été estimé, je ne pourrais même pas le faire parce que je n'ai pas les données de base, mais j'aurais beaucoup de difficulté. Je ne voudrais pas le faire à ce niveau-là.

Il faut considérer que, oui, ça a un impact sur la santé, qui est difficile à quantifier et qui va toucher certaines populations plus vulnérables, comme les personnes âgées, comme je vous disais, les gens qui ont des problèmes respiratoires, les asthmatiques, mais je ne voudrais pas le quantifier, s'il vous plaît.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Merci, madame Beausoleil.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie également.

Alors, j'appellerais maintenant les citoyens qui sont inscrits au registre. Monsieur François Dandurand. Bonjour!

M. FRANC-SOIS DANDURAND :

Bonjour, madame la présidente, messieurs les commissaires! Je suis membre des Humanistes du Québec et du monde de la bicyclette et je viens ici surtout en tant que citoyen. Je suis de plus en plus inquieté par la diminution de la qualité de vie à Montréal et, bien sûr, la qualité de l'air qui est due, entre autres, à l'augmentation de la circulation automobile, à la fois dans les quartiers et sur les autoroutes.

Alors, j'ai deux questions. J'aurais aimé pouvoir en poser plus, je crois qu'on est limité dans le temps.

LA PRÉSIDENTE :

Vous pourrez vous réinscrire.

M. FRANC-SOIS DANDURAND :

Je pourrai revenir, oui. Premièrement, dans un contexte où il n'y a pas de mesures contraignantes qui sont proposées dans ce qui semble être l'ébauche du projet, face à l'usage individuel de l'automobile, autrement dit ce qui n'est pas du covoiturage, bon, comme il n'y a pas de mesures contraignantes de proposées, comme des voies réservées au covoiturage, des voitures de trois, quatre personnes comme ça se fait aux États-Unis dans certaines villes, à Washington, notamment; secundo, parce que l'autoroute va être peu recouverte, il ne semble pas y avoir des filtres à air qui vont être installés; ensuite, il ne semble pas y avoir une proposition d'un stationnement incitatif jumelé au projet; et, avant-dernier point, le fait que ce soit plus attrayant pour les automobilistes et le fait que les autobus pourraient être bloqués à l'est, sur Souigny, même s'il y a des voies... je ne me souviens pas du terme, c'est comme une voie propre, je crois, qui a été utilisé...

LA PRÉSIDENTE :

En site propre.

M. FRANC-SOIS DANDURAND :

En site propre, merci. Donc, ma question est quels sont les objectifs fixés en termes de réduction de la pollution de l'air et des poussières localement et pour l'ensemble de la région? C'est-à-dire, aussi la Rive-Sud qui va recevoir une partie des vents et tout ça. Je ne sais pas si c'est une question assez claire?

955 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que monsieur Trudeau de la CUM est là? Monsieur Francoeur, est-ce que vous seriez en mesure de répondre en termes d'objectifs qui sont fixés pour la Communauté urbaine de Montréal, en termes de réduction? Assoyez-vous au bout de la table, s'il vous plaît.

960

M. RAYNALD FRANCOEUR :

Madame la présidente, au niveau de réduction, comme on vous a montré hier, la plupart des normes visées sont rencontrées. On est bien en bas. Donc, on n'a pas de programme visant à diminuer davantage.

965

LA PRÉSIDENTE :

Mais est-ce qu'il y a des objectifs qui sont fixés à la Communauté urbaine de Montréal pour réduire les émissions?

970

M. RAYNALD FRANCOEUR :

Pour la réduction des émissions, en ce qui a trait...

975

LA PRÉSIDENTE :

C'est en termes de CO₂. Excusez-moi, monsieur.
C'est notamment les CO₂?

980

M. FRANC-SOIS DANDURAND :

En termes absolus...

985

LA PRÉSIDENTE :

En termes absolus. D'accord.

M. FRANC-SOIS DANDURAND :

990

... les gaz, les poussières. Et, ça, c'est dans la vue de respecter des accords internationaux comme Kyoto.

LA PRÉSIDENTE :

995

D'accord.

M. RAYNALD FRANCOEUR :

1000 Comme mentionné, hier, au sujet des sources qui deviennent fixes à cause de travaux, nous avons des mesures qui sont mises en place pour les prévenir ou les diminuer.

 En ce qui a trait aux sources mobiles, c'est des ententes établies entre les paliers de gouvernement, qui font qu'on vise la réduction de certains contaminants dans les essences, 1005 entre autres, au niveau benzène, au niveau du soufre. Donc, il y a des choses qui sont en place pour améliorer la situation, effectivement.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1010 Peut-être continuer, monsieur Francoeur. Des choses comme quoi? J'ai mal compris.

M. RAYNALD FRANCOEUR :

 La réduction du soufre dans l'essence, le benzène. Donc, ça touche indirectement, si 1015 vous voulez, une partie de la pollution, une partie importante de la pollution sur le territoire. Mais, ça, c'est au niveau des paliers gouvernementaux, fédéral et provincial.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1020 On va prendre le second que vous nommez avec monsieur Valiquette, mais juste avant, une vérification, si vous permettez, monsieur Dandurand, auprès du promoteur. Est-ce qu'on se trompe ou si les CO₂ n'ont pas été évalués en termes de volume d'émissions mais strictement sur une base, je dirais, par analogie entre les déplacements des automobiles?

1025 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

 Je vais demander à monsieur Allard de répondre.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1030 Monsieur Allard?

M. JEAN-LUC ALLARD :

1035 Oui?

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1040 Vous avez compris la question? Est-ce que les CO₂ ont été évalués dans l'étude d'impact ou dans les documents complémentaires, les volumes?

M. JEAN-LUC ALLARD :

1045 Pas de façon directe. Si on se souvient de la présentation d'hier soir, en fait, le premier modèle qui a été utilisé pour les émissions, c'était MOBILE 5C qui donnait les hydrocarbures, le monoxyde de carbone et les oxydes d'azote. Indirectement, le CO₂ a été fait, parce que le CO₂ est proportionnel à l'usage des véhicules et ça a été fait avec la modélisation, en fait.

1050 Quand on évalue avec un modèle de prévision routière, en fait, le nombre de kilomètres/véhicule qui sont parcourus, ce chiffre-là est proportionnel, en fait, au CO₂ qui est émis. Et, donc, dans ce sens-là, l'étude qui a été faite par le ministère et qui donne avec, sans projet à différents moments suivant différents scénarios, montre que les augmentations, en fait, sont non significatives ou plutôt marginales, en fait, parce que c'est plutôt un déplacement de
1055 véhicules qui se fait. Et, dans ce sens-là, l'évaluation, à mon point de vue, du CO₂ a été faite de façon indirecte.

On peut aller plus loin. En fait, il y a tout un cheminement par rapport à Kyoto qui a été traité dans l'étude.

1060

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Ce n'est pas nécessaire, monsieur Allard. Oui, très bien, mais c'est important aussi de le rappeler, surtout quand les citoyens viennent de le demander, pour un.

1065

M. JEAN-LUC ALLARD :

Absolument.

1070

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Et eux n'ont pas la chance, non plus, comme vous puis comme nous aussi, d'être payés pour lire les études. C'est important aussi de le rappeler pour les gens dans la salle.

1075

M. JEAN-LUC ALLARD :

Tout à fait.

1080 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Au-delà de la publication des informations. Je m'adresse à monsieur Valiquette du ministère de l'Environnement. Qu'est-ce qu'il en est en fonction des engagements, particulièrement le Protocole à Kyoto, mais qu'est-ce qu'il en est surtout, avant tout, est-ce que
1085 la méthodologie employée par le promoteur vous permet de faire une comptabilité assez précise dans les engagements, puis comment rendre compte de l'effort du Québec dans sa contribution, par rapport aux gaz à effet de serre dans ce cas-ci?

M. LUC VALIQUETTE :

1090 Oui. Quand vous dites: *une comptabilité très précise*, non, pas très précise. Parce que, je vous dis pourquoi pas très précise, en fait, ça a été abordé hier, c'est la question des prévisions, la justesse des prévisions sur le long terme qui n'est pas facile. Mais on peut penser que si on parle des gaz à effet de serre, que la différence, faire le projet ou ne pas le faire, c'est
1095 assez minime. Il va y avoir une contribution augmentée, l'émission de polluants. C'est assez minime, si on prend un bilan, surtout un bilan mondial; ça, c'est certain.

Maintenant, les gaz à effet de serre, pour évaluer, quand je dis *minime*, c'est en termes de quantité. Quelle est notre position en termes d'émission de gaz à effet de serre? Alors, à
1100 l'échelle de la planète, on est dans une position où on émet beaucoup plus de gaz à effet de serre que la moyenne des citoyens du monde.

Le Québec, le Canada, en fait, s'est engagé à réduire les émissions de gaz à effet de serre de 6 % dans le futur, mais c'est durant la période 2008-2012, en se basant sur l'année de
1105 référence 1990. C'est-à-dire, c'est d'estimer quelle était la production en 90 et d'arriver en 2012 à une émission de gaz à effet de serre qui serait 6 % inférieure à celle de 1990.

Alors, pour cet aspect-là, lorsqu'on évalue le projet, c'est considéré dans quel sens on va.
1110

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Vous voulez dire, est-ce que ça va vers l'objectif de diminution ou non?

1115 **M. LUC VALIQUETTE :**

Bien, ça contribue à diminuer ou... C'est ça.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1120 Ça rajoute de façon minime mais ça ne va pas dans l'ensemble de l'objectif.

M. LUC VALIQUETTE :

1125 C'est ça. Sous réserve de... bien, sous réserve. Les experts qui vont regarder la question vont quand même arriver à ces réponses-là. Ils seront peut-être un peu plus précis, mais ils vont arriver à ces ordres de grandeur-là quand même, que c'est minime. Et, probablement une légère augmentation.

1130 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Et, à l'égard, c'est il y a deux ans ou l'année passée, le plan d'action québécois en fonction de cette contribution-là purement québécoise, est-ce qu'un projet comme le projet de la modernisation de la rue Notre-Dame a une incidence ou si ça demeure au plan général, comme vous l'avez expliqué tantôt? Est-ce que le plan d'action contient des réserves par rapport à certains types de projet?

M. LUC VALIQUETTE :

1140 Un instant, s'il vous plaît. Bon, disons, le plan d'action favorise plus le transport en commun. Alors, les initiatives qui vont vers, en fait, des modes de déplacement dont l'efficacité énergétique est plus élevée, c'est-à-dire le transport en commun.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1145 Merci, monsieur Valiquette.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1150 Madame la présidente?

LA PRÉSIDENTE :

Oui, monsieur Fournier.

1155 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

S'il vous plaît, en complément d'information, j'inviterais peut-être, si vous permettez, monsieur Allard à terminer.

1160

M. JEAN-LUC ALLARD :

1165 Je ne sais pas si -- je ferai peut-être une petite mise en contexte. Si vous jugez que c'est trop large, vous m'arrêterez. Je commence par une mise en contexte et, ensuite, je vais aller plus précisément au niveau du projet.

LA PRÉSIDENTE :

1170 Essayez d'aller rapidement au niveau du projet, parce qu'on a plusieurs citoyens qui sont inscrits, puis je souhaiterais...

M. JEAN-LUC ALLARD :

1175 D'accord. Mais je pense quand même que ça va informer le citoyen...

LA PRÉSIDENTE :

1180 D'accord.

M. JEAN-LUC ALLARD :

1185 ... puis aider les gens à comprendre, en fait, le projet dans tout ce contexte. Parce qu'on veut parler d'enjeux globaux et, donc, pour parler d'enjeux globaux, donc planétaires, il faut d'abord savoir où on se situe et quelle est l'influence de nos projets ou des décisions qui vont être prises au niveau de la société.

1190 Juste pour mettre dans le contexte, en fait, c'est tout à fait exact que le Canada s'est engagé à réduire ses émissions de 6 % dans la prochaine période, soit jusqu'en 2008-2012. Il faut garder à l'esprit que le Canada génère environ 1.3 % des gaz à effet de serre sur la planète. Le Québec, par rapport à ça en génère 13 % du Canada. Donc, 13 % du 1.8 %. Et que le volet transport au Québec représente 36 %. Donc, sur tous nos gaz à effet de serre, 36 % sont liés au transport.

1195 Ce qu'il faut garder à l'esprit, c'est que le Québec n'est pas dans une situation actuellement, comme province, très problématique. On doit faire notre part. Je ne suis pas en train de dire qu'il faut rien faire, loin de là cette idée. Mais il faut quand même mettre en perspective.

1200 Le Québec, aujourd'hui, émet la moitié moins de gaz à effet de serre que l'ensemble des Canadiens et le quart de ce que les Albertains génèrent. Donc, déjà là, on a déjà un pas en avance et ce n'est pas seulement au niveau énergétique. Tout le monde, évidemment, va nous dire -- le premier réflexe, en fait, c'est de dire: *oui, mais c'est l'hydroélectricité*. Ce n'est pas juste l'hydroélectricité. Au niveau des véhicules, en moyenne, les véhicules québécois
1205 génèrent moins de polluants parce qu'ils sont plus petits, plus économes, etc.

Donc, c'est le point que je voulais faire, en fait, par rapport à la mise en contexte. Quand on regarde spécifiquement le projet, les études que le ministère a faites avec MOBILE 5C en regardant de façon régionale, en fait, ce qui se passait au niveau des émissions, ce qui

1210 a été mis en évidence, c'est que en 2001, en fait, si on prend la mise en service du projet autoroutier, on va avoir une réduction de 20 000 véhicules/kilomètre par rapport à un total de 16 500 000, dans la région.

Et donc, dans ce sens-là, c'est une réduction. C'est tant mieux. Mais c'est marginal et c'est ça qu'on veut mettre en évidence. Le projet comme tel n'a pas une influence négative, au contraire, je pense que c'est positif, et c'est un ensemble de petits facteurs, de petits projets qui vont faire en sorte que le Québec va rencontrer, si notre objectif est de baisser de 6 %, le 6 % ou si c'est d'être tout simplement au statu quo, ce qui est peut-être la tendance qui s'en vient.

1215

Ceci étant dit, en fait, il faut garder à l'esprit que ces simulations-là sous-estiment deux phénomènes que j'ai mentionnés hier, mais qui valent la peine d'être rappelés. C'est qu'en fait, la congestion n'est pas évaluée et donc, ça, c'est positif par rapport à ce qu'on en pense.

1220

Et, en fait, la notion la plus importante à mon point de vue, de ce que le ministère vient de débiter – je ne dis pas que c'est la première fois mais c'est peut-être la fois qui m'apparaît la plus intéressante – c'est la notion de zéro asphalte. Et, ça, par rapport à Kyoto, c'est extrêmement important. On n'est pas en train de créer de nouvelles autoroutes ou de nouveaux projets routiers qui vont augmenter, en fait, la capacité globale, on va tout simplement améliorer la façon dont la circulation peut être utilisée.

1225

Et, donc, dans ce sens-là, tant que la notion de zéro asphalte -- évidemment, on ajoute une ligne au niveau autobus qui est très positif aussi mais, quant à moi, au niveau routier, au niveau utilisation des véhicules, la notion de zéro asphalte fait toute la différence entre un bon projet et un projet qu'on peut qualifier comme on voudra.

1230

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1235

Excusez-moi, monsieur Allard. La notion de zéro asphalte et là, on passe de deux voies à trois voies? Expliquez-moi ça un petit peu.

1240

M. JEAN-LUC ALLARD :

Zéro asphalte, c'est le fait que certaines rues vont premièrement -- en fait, c'est le fait qu'on va retirer des voies de circulation, en fait, à la circulation de transit. Jean-Michel l'expliquait, hier. Dickson va être fermée à Notre-Dame. Il y a des voies qui vont être retranchées. Je le vis personnellement. Sur Hochelaga, en fait, quand Souigny a été faite, on avait un 4 voies et, en fait, quand il n'y avait pas d'auto de stationnée, c'était même un 6 voies dans la région de Ville d'Anjou. Et, en fait, quand on y va actuellement, c'est tout simplement une voie de chaque direction à l'est de l'autoroute 25.

1245

1250

Et, ça, c'est un signal clair, en fait. On n'est pas en train de dire qu'on augmente la capacité routière de la région montréalaise, on est en train tout simplement de la réaménager pour qu'elle soit plus efficace, tout en passant un message aux automobilistes que la solution n'est pas de continuer à prendre les véhicules; au contraire, quant à moi.

1255

1260

Et, le plus important là-dedans, c'est de garder à l'esprit que ce n'est pas un projet ou pas de projet qui fait toute la différence pour Kyoto. C'est un ensemble de situations. Et le Québec, actuellement, est en train de mettre en place toute une série de mesures qui vont permettre de rencontrer Kyoto. Bon, je pourrais donner des exemples, mais ça n'a rien à voir avec le projet ici. Le projet, ici, en fait, est un des volets, un des pas qu'on fait pour aller de l'avant avec la résolution du problème ou de l'engagement, en fait, canadien au niveau du Protocole de Kyoto.

1265

LA PRÉSIDENTE :

Le projet Notre-Dame, n'est-il pas un projet qui ne change rien à la situation? C'est zéro asphalte.

1270

M. JEAN-LUC ALLARD :

Je pense que la notion zéro asphalte, je pense que ça vaut la peine que ce soit expliqué par Jean-Michel Boisvert qui connaît beaucoup mieux le sujet, en fait.

1275

LA PRÉSIDENTE :

Non, mais en d'autres termes, le ministère aurait pu faire le choix de davantage favoriser le transport collectif plutôt que de proposer un projet, dans le fond, de modernisation d'un axe routier existant. Il aurait pu opter pour une autre avenue qui aurait pu avoir également des effets bénéfiques.

1280

M. JEAN-LUC ALLARD :

1285

Je vais répondre de façon personnelle. En fait, je ne suis pas un expert en circulation, donc, je ne veux pas jouer là-dessus. Si je regarde mon point de vue d'expert en qualité de l'air, en fait, le projet est positif puisqu'il améliore la fluidité qui élimine certaines rues qui vont être fermées à la circulation de transit, et donc, qui va améliorer localement pour les résidants dans les zones résidentielles la qualité de l'air de façon globale à mon point de vue.

1290

Donc, pour moi, le projet est positif au niveau qualité de l'air. Est également positif par rapport à Kyoto mais pas comme solution de dire on élimine tout ce qui est circulation. C'est un des nombreux volets qui doivent être mis de l'avant pour aller vers l'atteinte de l'objectif de Kyoto.

LA PRÉSIDENTE :

1295 Le projet, c'est également, en tout cas ce que je semble avoir compris jusqu'à maintenant, c'est un projet qui ne règle pas nécessairement les problèmes de congestion qui peuvent se créer plus à l'ouest, par exemple, à l'heure de pointe le matin. Et, en ce sens, il peut même peut-être les augmenter. Donc, ça peut avoir un effet contraire à l'effet recherché.

1300 **M. JEAN-LUC ALLARD :**

 Je ne suis pas un expert en circulation, donc, je vais laisser ça à d'autres. Le seul point que je peux ajouter, qui est en relation avec ça, en fait, c'est qu'on veut régler la problématique des enjeux globaux. On veut faire du développement durable, mais il faut garder à l'esprit que
1305 développement durable veut dire également un développement qui est viable au niveau économique, si on fait quelque chose qui va nuire à l'économie en général. Donc, il faut aider l'économie, donc réduire les problèmes de congestion, tout en ne favorisant pas, en fait, des axes de développement, donc plus de transport routier, qui vont nuire à long terme.

1310 Typiquement, quand une nouvelle autoroute arrivait...

LA PRÉSIDENTE :

 Mais, là, vous débordez de la question. La question est par rapport aux objectifs de
1315 réduction des gaz à effet de serre. Alors, ça, c'est un autre volet que vous êtes en train d'aborder.

M. JEAN-LUC ALLARD :

1320 D'accord. À ce moment-là, je ne peux pas vraiment répondre au niveau congestion, je vais laisser ça à d'autres.

LA PRÉSIDENTE :

1325 Est-ce que vous avez un complément d'information, monsieur Fournier?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1330 Je suis inquiet, madame la présidente. Je suis inquiet parce que je pense qu'on a peut-être mal expliqué notre projet. On n'est pas en train de ne pas régler des problèmes de congestion. On est en train d'améliorer, de façon importante, la situation, ce qui va amener un nouvel équilibre entre la distribution de la circulation dans les rues locales et sur la rue Notre-Dame.

1335 Et, c'est extrêmement important de le comprendre. Et, c'est clair qu'aux heures de pointe, on a un secteur où ça va être plus difficile, où on va avoir un niveau de service D, c'est-à-dire qu'on s'approche de la congestion, mais on a quand même une amélioration considérable et il faut garder ça en tête.

1340 Et, par ailleurs, sur votre remarque précédente sur le fait que le ministère amène un projet routier où on ne favorise pas le transport en commun, je rappelle les chiffres qu'on a donnés, hier soir. À l'heure de pointe, dans le secteur Centre-Sud Sainte-Marie, le secteur où on a le plus d'achalandage, on va avoir environ 9 000 personnes dans les voitures et 6 800 personnes dans la voie réservée. C'est quand même extrêmement important en termes de transport en commun. Il ne faut pas l'oublier.

Puis je vais demander à Jean-Michel de compléter.

1350 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Alors, il y a différents points qui ont été abordés qu'il faut, je pense, clarifier. C'est, d'une part, dans le rapport, bon, il y a une petite erreur à la page 6-9 du rapport de monsieur Allard, parce qu'on parle d'une réduction de 15 000 tonnes de CO₂ annuelles, quotidiennement. 1355 Ce n'est pas quotidiennement, c'est à la période de pointe du matin seulement. Donc, c'est 15 000 tonnes de CO₂ en moins que le projet permet, en termes d'émissions, d'une part.

Donc, c'est peu significatif à l'échelle canadienne probablement mais c'est un geste tout de même très significatif de réduction. Donc, c'est clair.

1360 D'autre part, oui, il y a une approche asphalte zéro...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1365 Monsieur Boisvert?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui?

1370 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Juste pour préciser. Les réductions dont vous parlez, c'est à l'ouverture du projet?

1375 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

C'est à l'ouverture. Oui, oui, c'est à l'ouverture.

1380 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

On parle de 2001, à ce moment-là?

1385 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

2001.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

C'est-à-dire, au temps zéro.

1390 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Oui. Si, aujourd'hui...

1395 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Aujourd'hui?

1400 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

... instantanément, le projet était réalisé, ouvert, on observerait pendant les trois heures du matin, 15 000 tonnes, multiplié par 365 jours, annuel, c'est 15 000 tonnes de CO₂.

1405 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Puis dans l'avenir, en 2011, c'est quoi vos projections?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1410 Il y a une réduction également, par rapport à pas de projet, qui est de, si je ne me trompe pas – il faut que je vous le trouve – 6 000 tonnes.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1415 En moins de CO₂.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1420 Donc, il y a une réduction associée à Notre-Dame, dans une approche qui est asphalte zéro. D'une part, lorsqu'on parle asphalte zéro, ce n'est pas le statu quo, pas du tout. On remplace des rues qui sont beaucoup plus polluantes. Alors, une rue locale a une voie, on parle d'une voie, comparée à une voie sur Notre-Dame, ce n'est pas la même pollution. La pollution est associée à différents facteurs, comme monsieur Allard l'a spécifié.

1425 Un critère peut-être qui permet de mieux discriminer une rue locale, une voie sur une rue locale versus une voie sur Notre-Dame, tel que proposé, c'est que si vous circulez sur la rue Hochelaga, par exemple, pour faire le même trajet, vous arrêtez souvent à un feu de circulation. La vitesse va énormément varier. Vous allez plus vite, évidemment, entre les deux feux de circulation, donc entre deux intersections, et vous êtes obligé de mettre le pied sur le
1430 frein pour arrêter et de mettre le pied sur le gaz pour démarrer, et votre moteur tourne pendant que vous êtes à l'arrêt.

Alors, imaginez que vous êtes dans votre *driveway* devant une maison ou stationné devant votre maison et que votre moteur tourne pendant une demi-heure pour réchauffer votre
1435 moteur, je ne sais pas, avant de partir de chez vous, et que vous n'ayez pas à faire tourner votre moteur. Être parké devant une intersection à un feu rouge, c'est comme laisser votre moteur tourner devant votre maison inutilement.

Donc, en enlevant les feux de circulation, la même voie, en la mettant sur Notre-Dame, en passant sur Notre-Dame, vous allez donc passer moins de temps entre les deux points de destination. Vous n'aurez pas à vous arrêter à des feux, donc à laisser tourner votre moteur devant votre maison, par exemple. C'est un peu une image. Donc, le moteur ne tourne pas inutilement. Votre moteur va vous servir à vous déplacer plutôt qu'à attendre que le feu passe au
1440 vert.

1445 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Monsieur Boisvert, je vous arrête tout de suite. Vous parlez d'un gain de temps. Quel serait le gain de temps, en fait, sur l'axe par rapport... Exemple: mettons qu'on prend quelqu'un
1450 qui part de la MRC de l'Assomption, donc de Repentigny, par exemple, et qui s'en va au centre-ville. Quel est le temps actuel qu'il doit...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1455

On va parler d'une vitesse moyenne de déplacement. Donc, c'est une relation entre la distance parcourue parce que Notre-Dame pourrait être un raccourci ou un prolongement. On peut choisir Notre-Dame, même s'il y a quelques kilomètres de plus ou quelques kilomètres de moins. On va parler d'une vitesse moyenne de déplacement.

1460

Donc, c'est-à-dire, on va prendre la distance totale parcourue actuellement pour ce citoyen-là et le temps qu'il utilise pour le faire. Et si on regarde avec Notre-Dame, s'il utilise Notre-Dame, il a une distance qu'il parcourt et on va regarder le temps qu'il va utiliser.

1465

Pour quelqu'un de l'Assomption, c'est intéressant, c'est qu'il n'y a pas de variation significative. Je pourrais regarder dans l'étude, je crois que c'est une variation de 1 kilomètre/heure.

1470

Donc, le projet a été fait, on l'a vu, on a un élargissement...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Je vous arrête encore. 1 kilomètre/heure mais c'est combien de kilomètres?

1475

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Mon Dieu, par coeur, une quinzaine de kilomètres, peut-être.

1480

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

En fait, moi, ce que j'ai besoin de savoir, c'est combien de temps est-ce qu'une personne qui quitte de chez lui à Repentigny ou la MRC de l'Assomption pour aller au centre-ville, combien de temps il va gagner avec le réaménagement de la rue Notre-Dame.

1485

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

C'est marginal. Ça, on peut le calculer. Si vous me donnez...

1490

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

On parle de minutes? On parle de trois minutes, cinq minutes, dix minutes?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1495

C'est ça. C'est de cet ordre-là. C'est autour de trois, quatre, cinq minutes.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1500

J'aimerais poser la question à l'Agence métropolitaine. Vous, de votre côté, est-ce que vous avez fait une étude de quel est le temps que les gens vont -- l'économie de temps qui va résulter du Viabus, par exemple?

M. JAMES BYRNS :

1505

Oui. Nous, on prévoit une réduction de vingt minutes du temps de parcours. Présentement, on parle environ plus qu'une heure, 70 minutes, et on espère tomber en bas de cinquante minutes, quarante-huit minutes pour être plus exact. Alors, c'est un gain pour nous. Tout le service du Viabus, c'est un gain de vingt minutes.

1510

LA PRÉSIDENTE :

Donc, le gain serait plus important pour l'usager de l'autobus que pour l'usager du véhicule.

1515

M. JAMES BYRNS :

Oui.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1520

Ah! oui, oui. Significativement.

M. JAMES BYRNS :

1525

Pour être plus précis, le tronçon de la rue Notre-Dame, pour nous, c'est six minutes de gain en pointe du matin et de huit minutes le soir, en pointe du soir.

LA PRÉSIDENTE :

1530

Seulement que le tronçon Notre-Dame.

M. JAMES BYRNS :

Oui.

1535

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Un complément d'information. Il y a la variante CN qui permet un gain de une minute supplémentaire. Un dernier aspect important. Bon, monsieur Fournier l'a signalé. C'est plus du tiers des usagers le long de Notre-Dame qui sont dans le transport en commun pendant la période de pointe. Alors, ce n'est pas juste du routier.

Et, pour terminer, l'aspect asphalte zéro, effectivement si on enlève du trafic et on enlève l'usage de rues locales qui sont en soi une voie locale et beaucoup plus polluantes qu'une voie tel que proposé sur la rue Notre-Dame, l'asphalte zéro est, en fait, une asphalte moins un.

D'autre part, le bilan d'ensemble, on parle beaucoup de qualité de l'air. Il faut aussi mettre en contexte que la qualité de l'air est un des aspects de la santé publique. L'aspect bilan santé publique est beaucoup plus large et prend en compte différents autres aspects.

Et à ce titre-là, le ministère a fait faire une évaluation par un médecin spécialiste en santé environnementale pour dresser un bilan global du projet dans une perspective de santé publique, qui intègre évidemment l'aspect qualité de l'air, l'aspect sensibilité de la population à différents aspects environnementaux mais, aussi, à l'ensemble des critères qui définissent la notion de santé environnementale. Alors, si c'était nécessaire, le ministère peut déposer le document à la commission.

Peut-être, je ne sais pas si ça vous intéresse ou si ça intéresse la population dans la salle qu'on en lise peut-être un extrait ou la conclusion?

LA PRÉSIDENTE :

Non.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Non, pas pour l'instant? D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

Mais j'accepte que vous déposiez le document, s'il vous plaît.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1580

Parfait. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1585

Monsieur Dandurand, vous avez une autre question?

M. FRANC-SOIS DANDURAND :

1590

Oui. Bon, ça répondait à ma question. Ça me permettait de me rendre compte aussi qu'il n'y avait pas de contrainte qui était pour être imposée face à l'usage individuel de l'automobile.

1595

Ma deuxième question concerne plus précisément le vélo. Premièrement, la piste serait située au sud de l'autoroute.

1600

Deuxièmement, elle serait pleinement exposée aux gaz, puisque les vents dominants viennent du nord-ouest, aux poussières, etc. et, dans une moindre mesure, aux bruits, puisque l'autoroute est peu recouverte dans ce secteur-là.

1605

Troisièmement, la piste pourrait être fermée la nuit, puisqu'elle pourrait être considérée comme un parc et que, selon les règlements de la Ville de Montréal, c'est fermé entre minuit et 6 h.

Quatrièmement, son isolement de la ville, parce qu'il faut traverser une autoroute et qu'on ne peut pas traverser à toutes les intersections, la rendrait peu sécuritaire le soir.

LA PRÉSIDENTE :

1610

Excusez-moi, monsieur Dandurand. Vous parlez de la piste cyclable projetée?

M. FRANC-SOIS DANDURAND :

1615

Le déplacement de la piste cyclable qui, je suppose, serait sur le côté sud de ce qu'est actuellement la rue Notre-Dame. Ou sur le tracé actuel de la rue Notre-Dame. Je ne sais pas comment ça serait aménagé. Sur la partie ouest du projet.

LA PRÉSIDENTE :

1620

D'accord.

M. FRANC-SOIS DANDURAND :

Donc, elle serait accessible seulement en faisant quelques détours. Et, dernièrement, elle serait moins intéressante, car ça présente un environnement relativement bétonné.

Donc, ma question, c'est plus précis: quels sont les objectifs fixés en termes d'encouragement à utiliser des modes de transport non motorisés – donc vélo ou *roller blades*, etc. – pour se rendre au centre-ville ou pour circuler dans le quartier, hors des circuits automobile?

LA PRÉSIDENTE :

Je vais demander à monsieur Bouchard de nous indiquer d'abord par rapport à la Ville. Vous avez des orientations en matière d'encouragement de l'utilisation du vélo, puisque vous avez un plan de développement des pistes cyclables. Alors, est-ce que vous pourriez nous indiquer quelles sont vos orientations en cette matière?

M. PIERRE BOUCHARD :

Au fil des ans, la Ville a développé un réseau qui n'est pas complet en soi mais qui est quand même assez élaboré. Et on vise tout le temps à desservir la population de deux façons. On cherche principalement à hiérarchiser, en fait, le réseau, de façon à pouvoir faire une distinction entre le vélo de transit et le vélo, ce que j'appellerais le vélo familial, de promenade familiale.

Ce réseau-là est assez hiérarchisé et le tronçon de la rue Notre-Dame est un des tronçons majeurs de transit. C'est celui qui nous permet d'amener les gens de l'est vers le centre-ville et de rallier également aux autres tronçons de transit qui montent vers le nord. C'est effectivement ce qu'on appelle la Route verte qui est une route de transit régionale également.

Donc, effectivement, dans ce secteur-là, il nous faudrait privilégier le plus possible un déplacement sécuritaire et rapide en vélo, en éliminant ou en réduisant le plus possible les obstacles. Ce n'est pas toujours possible, on croise les rues, etc. Donc, c'est en gros les critères de performance, les objectifs qu'on devrait atteindre sur ce tronçon-là.

LA PRÉSIDENTE :

Est-il exact, parce que monsieur a mentionné ça dans son introduction, que la Ville pourrait interdire la traversée de parc, par exemple, par le vélo à certaines heures de la journée?

M. PIERRE BOUCHARD :

1665 Généralement, on cherche à déplacer les secteurs de transit du réseau en dehors des parcs ou en bordure des parcs, justement pour éviter de mélanger les deux clientèles. Généralement, la clientèle dans les parcs va être davantage une clientèle familiale, qui vont se déplacer à petite vitesse.

1670 Je vous donne, par exemple, le parc Maisonneuve où on a dû faire une différenciation dans le parc Maisonneuve, une hiérarchisation directement dans le parc Maisonneuve de deux types de vélo. Donc, on a une piste cyclable familiale à l'intérieur du parc, qui serpente avec des obstacles, qui fait en sorte que ce n'est pas rentable en termes de temps, pour quelqu'un qui cherche à aller le plus vite possible d'un point A à un point B, de passer à travers le parc.

1675 Et, on a également une piste beaucoup plus rectiligne en bordure du parc, donc à proximité de la rue, où est-ce que le transit passe. Donc, celui qui est intéressé à aller vite va passer sur le secteur rectiligne, où est-ce qu'il ne croisera pas des piétons et où est-ce qu'il risque le moins de rencontrer des gens, par exemple, avec un carrosse de bébé, par exemple, dans la piste. Donc, on cherche à faire cette délimitation-là.

1680 Ce n'est pas partout fait présentement, ce n'est pas complet mais c'est quand même notre tendance. Si je prends, par exemple, le parc Angrignon qui est un autre grand parc, on est en train de réaménager, on a un plan directeur pour le parc Angrignon et on fait cette différence-là dans le plan directeur de parc Angrignon, où on sépare carrément les deux.

1685 Parce qu'effectivement, la nuit, les parcs sont fermés et on préfère que le transit, de toute façon, se fasse sur la rue. C'est beaucoup plus éclairé et, etc., plus sécuritaire aussi.

1690 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

 Monsieur Bouchard, vous parlez de faire des distinctions entre les différents types de vélo et les différents usagers, si on veut, des voies cyclables que vous avez.

1695 Actuellement, ce que le promoteur nous présente, c'est une piste de 4 mètres de large qui va accueillir autant les piétons que les vélos, autant les patineurs que les gens en trottinette, autant les personnes avec des poussettes. Quel est votre avis vis-à-vis cette situation?

M. PIERRE BOUCHARD :

1700 En fait, on est effectivement obligé de considérer... au départ, le réseau cyclable a été fait avec l'idée qu'il y avait juste des vélos qui circulaient dans les pistes. Par la suite sont venus s'ajouter d'autres usages, le patin à roues alignées, etc. On a dû donc penser à faire des pistes multifonctionnelles, comme c'est le cas, beaucoup plus larges, pour pouvoir accommoder ce genre de personnes.

1705

1710

Mais les usagers de transit ne circulent pas en même temps que les usagers de promenade nécessairement. Je m'explique. Vous allez voir le matin, sur le bord de la rue Notre-Dame, davantage des gens de transit que des gens qui vont faire de la promenade. Alors, donc, il y a quand même une discrimination qui se fait selon les heures d'usage. Les fins de semaine, il y a très peu de transit, sauf ceux qui l'utilisent vraiment, pas nécessairement pour aller travailler mais de se rendre d'un point à un autre à vélo, et pas nécessairement juste pour aller travailler. C'est sûr. Sauf que c'est sûr que la fin de semaine, les gens qui vont faire du transit vont rencontrer davantage de personnes qui ne font pas du transit.

1715

Je vous donne l'exemple, la piste cyclable le long du canal Lachine. Le dimanche, si vous voulez faire du transit, vous allez avoir beaucoup de difficulté à pouvoir y aller, parce qu'il y a 800 000 personnes par jour qui peuvent passer sur le long de la piste cyclable le dimanche, une belle journée de dimanche, le long du canal Lachine. Donc, celui qui veut faire du transit et aller vite, il va avoir tellement d'obstacles, il est dans un goulot d'étranglement. Par contre, le lundi matin, quand il va vouloir aller travailler, par exemple, la piste va être libérée, il va pouvoir aller plus vite. Alors, c'est ça.

1720

LA PRÉSIDENTE :

1725

Monsieur Dandurand, ça va?

M. FRANC-SOIS DANDURAND :

1730

Ça répond pour ce qui est de la position de la Ville de Montréal. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1735

Merci.

Monsieur André Porlier, s'il vous plaît.

M. ANDRÉ PORLIER :

1740

Bonjour, madame la présidente, messieurs les commissaires!

LA PRÉSIDENTE :

1745

Bonjour!

M. ANDRÉ PORLIER :

1750

Ma question concerne les débits de circulation au niveau régional. Peut-être pour continuer un peu le débat qu'on a eu jusqu'à date. Donc, dans son plan stratégique de développement, l'AMT stipule que si les tendances actuelles se maintiennent, près de 300 000 véhicules s'ajouteront au parc automobiles de la région métropolitaine entre 1997 et 2007. 300 000 véhicules.

1755

Dans le cadre de développement de la métropole, le gouvernement soutient que la couronne nord devrait connaître la plus forte croissance démographique de la région de Montréal, soit 36 % au cours des 20 prochaines années.

1760

Dans le contexte où l'autoroute 25 desservira les secteurs où la pression démographique sera la plus forte sur la couronne nord-est et que la 25 sera reliée à l'autoroute Notre-Dame, ce qui constituera l'accès le plus direct au centre-ville pour l'est de Montréal, comment le ministère des Transports peut-il expliquer ses prévisions de débit pour le prolongement de l'autoroute 25 qui prévoit une augmentation, si je ne me trompe pas, d'après ce que j'ai vu, de 120 véhicules/heure en période de pointe du matin sur Notre-Dame?

1765

LA PRÉSIDENTE :

1770

Alors, il en a été question, hier, mais on pourrait revenir sur cette question. On a même parlé de 50 véhicules, hier. Je ne me rappelle pas si c'était à l'heure de pointe ou pour une journée, en moyenne.

1775

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Madame la présidente, une réponse courte, comme vous l'avez souhaité. Le ministère des Transports modélise la circulation à partir des enquêtes origine-destination, donc à partir de ce que les gens font réellement, des déplacements qu'ils exercent, qu'ils font réellement chaque jour, au quotidien. Et, dans le cas de la 25, ce que ça nous donne, c'est qu'effectivement les gens qui viennent de la couronne nord ne vont pas au centre-ville par ce trajet-là, ne vont pas au centre-ville, tout simplement.

1780

LA PRÉSIDENTE :

Où vont-ils?

1785

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Je pourrais peut-être ajouter. Effectivement, les gens choisissent leur lieu de résidence en fonction de différents critères qui sont vraiment multiples: économique et social ou familial et autre. Aussi, en fonction de la nature du réseau routier et de la proximité de leur emploi. Je pense que c'est probablement l'essentiel.

1790

Alors, ce qu'on observe, c'est que lorsqu'on est dans la couronne nord, on va avoir tendance, pour l'île de Montréal, lorsqu'on a un emploi sur l'île de Montréal, à se localiser plus au nord. Donc, au nord-est, par exemple, dans le pôle industriel Anjou, par exemple, ou Ahuntsic ou Ville Saint-Laurent, et moins à se localiser à longue distance. Mettons, un exemple

1795

plus extrême, à se localiser donc sur la Rive-Sud pour son emploi.

Peut-être une acétate pour illustrer un peu le phénomène pour les usagers de la rue Notre-Dame. Alors, le ministère a tenté de poser une hypothèse, si la rue Notre-Dame n'avait aucune limite de largeur de voie. Alors, on peut modéliser le nombre de voies qu'on veut dans des projets, dans des simulations, des projets virtuels, si on veut. Donc, on peut simuler un

1800

très, très grand nombre de voies, une fluidité parfaite, donc pour voir qui, compte tenu qu'il n'y a aucune contrainte, qui serait tenté, par conséquent, d'utiliser la rue Notre-Dame. La rue Notre-Dame se trouverait sur le trajet de quelle population. Je pense que ça pourrait être intéressant de regarder le résultat.

1805

LA PRÉSIDENTE :

J'aimerais savoir aussi, est-ce que les résultats que vous allez nous présenter prennent en considération justement la croissance démographique qui va être observée dans la couronne nord? Dans la question de monsieur, il est bien dit qu'il y aura une croissance démographique. Alors, on ne regarde pas le projet Notre-Dame pour jusqu'en 2011, on le regarde pour un peu plus longtemps. Et, est-ce que vous avez pris en compte cet accroissement démographique de la couronne nord? Dans l'impact que ça peut avoir.

1810

1815

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Alors, les prévisions de trafic prennent évidemment en considération la croissance démographique. Et, ce qui est intéressant de mentionner, tout le monde a entendu parler du *baby boom* et le fameux livre de David Foot qui analyse ce phénomène-là: *Boom Bust Echo*. Et, en fait, c'est disponible publiquement.

1820

Ce que ça nous indique, c'est qu'on s'en va, pour la grande région métropolitaine de Montréal, on s'en va vers un plafonnement de la demande aux alentours de 2011. Donc, on n'est plus dans une tendance de croissance, compte tenu de cette caractéristique-là de population suite au *baby boom* et à sa chute.

1825

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1830 À ce titre-là, peut-être se référer au document qui s'appelle: *Déplacements des personnes dans la région de Montréal*. Effectivement, c'est la première conclusion dans le sommaire, c'est la première conclusion. C'est une croissance démographique plus faible que par le passé qui explique le plafonnement des déplacements.

1835 Ici, parce qu'on parle d'un concept de modernisation de la rue Notre-Dame qui est complexe, qui est global en termes de déplacement et de transport, le ministère a tenté de calibrer le projet en tenant compte ou, évidemment, en s'arrimant aux orientations que le ministère s'est données.

1840 Une des premières choses sur le plan théorique, avant de proposer une géométrie particulière, la première chose que le ministère fait sur le plan technique, c'est de regarder quelles sont les clientèles qui seraient intéressées à utiliser la rue Notre-Dame, de façon théorique.

1845 Donc, on demande au modèle, sur la base donc de toutes les enquêtes, l'enquête origine-destination, les données d'ordre démographique et les données qui ont trait au réseau routier, donc de regarder si la rue Notre-Dame avait un nombre infini de voies.

1850 Alors, imaginez-vous une mer d'asphalte et aucune contrainte, c'est-à-dire évidemment aucun feu de circulation, les entrées et sorties sont toujours très, très fluides, il y a des accès partout où on peut en vouloir, des accès qui sont fluides.

1855 Alors, ce qu'on observe, c'est que dans une situation parfaite, idéale, où tous les utilisateurs qui veulent utiliser la rue Notre-Dame n'ont aucun obstacle à l'utiliser, on peut voir que la rue Notre-Dame, de par sa localisation le long du fleuve Saint-Laurent est tout près, au coeur de la métropole, on peut voir que ce sont des déplacements – et ce sont des lignes de désir, ce ne sont pas des trajets automobile – on peut voir que les trajets principaux se font carrément entre la proximité est et le centre-ville, entre l'est de l'île – tout le monde voit assez bien la forme de l'île de Montréal, parce que évidemment c'est en noir et blanc – donc, c'est l'est de l'île, c'est Anjou, Montréal-Est vers le centre-ville, c'est le sud-ouest de Montréal, donc grosso modo Côte Saint-Luc, par exemple, ou Ville LaSalle, donc qui sont les principaux utilisateurs potentiels de la rue Notre-Dame.

1865 Et il y a des utilisateurs qui viennent d'un peu plus loin, par exemple, comme de l'Assomption, le chiffre 14; Boucherville, plus ou moins, le chiffre 20; Terrebonne, le chiffre 13. Donc, on peut voir quels sont les utilisateurs potentiels.

1870 Alors, à partir de ça, c'est un nombre infini de voies et, évidemment, je pense que tout le monde peut être d'accord, madame la présidente, qu'on ne peut pas mettre un nombre infini de voies de circulation, évidemment. Donc, on peut donc sélectionner le nombre de voies de

circulation et une géométrie aussi, un nombre de voies variable, qui nous permettent de vérifier quelle clientèle on va chercher et quelles sont les clientèles qu'on se trouve à exclure.

Donc, si on réduit un nombre de voies à un certain endroit, on va probablement exclure des clientèles qui vont prendre un autre parcours, un parcours plus long parce que, évidemment, si ces clientèles-là se retrouvent sur la rue Notre-Dame, c'est parce que c'est plus rapide, parce qu'ils ont un gain de temps. Donc, si on exclut une clientèle en réduisant le nombre de voies à un certain moment, ces gens-là vont quitter Notre-Dame parce que ce n'est pas intéressant, ils vont sur un autre parcours, leur parcours peut-être antérieur qui est moins performant, qui n'offre pas de gain de temps.

Donc, ça nous permet de voir quelles sont les clientèles intéressées et donc, de sélectionner quelles sont les clientèles qui nous intéressent et celles qui, pour d'autres raisons, nous intéressent moins. Par exemple, est-ce que nous désirons favoriser la consolidation du centre de Montréal, en termes de déplacements de personnes et aussi en termes de déplacements de marchandises, ou favoriser des déplacements beaucoup plus longs, par exemple.

Donc, dans cette approche-là, comme on peut le voir, c'est une problématique au centre de l'agglomération en termes d'usagers potentiels. Et compte tenu, par exemple, le chiffre 14 qui est le lien qui se fait avec le Viabus, c'est à peu près le déplacement qui correspond au Viabus de l'Agence métropolitaine de transport, c'est une clientèle qui a peu de pénétration du transport en commun, contrairement au centre-ville de Montréal, donc c'est une clientèle où il y a des gains potentiels à faire.

De mémoire, le taux de pénétration du transport en commun pour la clientèle qui est dans le rond 14 est 20 %. Contrairement à Hochelaga-Maisonneuve où, si je ne me trompe pas, est autour de 60-65 %, le taux de pénétration de transport en commun. Et lorsqu'on atteint un taux aussi élevé que 65 %, des gains supplémentaires sont très, très difficiles, tandis que dans une clientèle où il y a seulement que 20 %, il y a des gains intéressants.

Donc, ça nous permet de faire une sélection, de faire des choix qui sont conformes à nos choix stratégiques, qui sont conformes aussi aux choix stratégiques du gouvernement via d'autres ministères, comme le cadre d'aménagement, etc.

Donc, qu'est-ce qu'on a fait? Et, ça s'est traduit dans la géométrie. C'est-à-dire qu'au centre, là où il y a les camions, par exemple, là où il y a une consolidation du centre à faire, on a proposé trois voies par direction. Et dès qu'on raccorde ça au trajet des utilisateurs du point 14, c'est l'avenue Souigny qui se réduit à 4 voies, de façon à défavoriser cette clientèle-là et à mettre des voies réservées en site propre par-dessus, à côté de ce trajet-là. Donc, on transfère en termes de géométrie l'asphalte vers l'autobus.

Donc, ça nous permet de choisir les clientèles et ça nous permet de vérifier l'impact que ça a. L'impact que ça a, c'est en termes de temps de parcours. Donc, ce qu'on a, c'est un

1915 allongement des temps de parcours en auto, parce que évidemment le trajet est moins intéressant, mais l'autobus, lui, devient plus intéressant. Donc, on augmente le différentiel.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1920 Monsieur Boisvert, les sections 8 et 9, les chiffres 8 et 9 qu'on voit en petit sur la carte, c'est l'île de Laval?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1925 Oui, oui. C'est 8 et 9.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1930 Comment ça se fait qu'il n'y a pas de lien avec Laval? Pourquoi vous l'avez exclu?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1935 C'est une bonne question. C'est probablement des utilisateurs qui ne sont pas intéressés ou le nombre est tellement faible qu'il n'apparaît pas dans les données qui sont là. Ce ne sont pas des utilisateurs potentiels.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1940 Donc, Laval ne serait pas potentiel pour aller travailler au centre-ville?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1945 Le potentiel est très faible parce que pour les utilisateurs de Notre-Dame... parce que la 720 existe déjà, le tunnel Ville-Marie en bas. Donc, ils ont déjà des axes de pénétration relativement performants. Alors, le prolonger un peu plus vers l'est...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1950 Je reviens là-dessus. Quand les gens partent, exemple, de Terrebonne ou Lachenaie, Mascouche, le secteur 13, c'est ça, qu'est-ce qu'ils font actuellement? Ils prennent, j'imagine, ils prennent la 25, ils empruntent la 440?

1955

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui, bien, c'est une très, très bonne question et ça s'est illustré un peu avec ce qu'on a...

1960

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Je veux terminer.

1965

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui?

1970

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Et là, ils prennent soit, ils rentrent par Papineau ou ils rentrent par Pie IX, et ils s'en vont vers le centre-ville ou peut-être moins loin. Quand il y a congestion sur la 25, les gens utilisent la 640 pour entrer par la 40. Et là, à la hauteur d'Anjou, donc l'échangeur d'Anjou, pour aller soit vers le sud ou continuer vers l'ouest, il y a souvent congestion à cet endroit-là. Et là, les gens peuvent soit continuer sur la 40 pour atteindre le centre-ville par Saint-Denis ou des rues locales, ou bien ils vont prendre la voie en direction de la Rive-Sud, ils vont sortir pour centre-ville par Dickson ou tout ça.

1975

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Souligny.

1980

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

S'il y a connexion avec Laval par la 25, ça leur donne encore une autre possibilité. Est-ce qu'il va y avoir, à ce moment-là, plus de congestion à l'échangeur Anjou? Est-ce que les gens vont dire: *Bon, maintenant, on a le choix d'entrer par la 440, par la 640, par la 40.+ L'échangeur d'Anjou, ils vont dire: *Si c'est bloqué, je tourne sur la 40. Si la 40 est congestionnée, je continue, je sors sur Notre-Dame.+ Qu'est-ce qui va se passer de tout ça?

1985

1990

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Je pense qu'il faut bien voir dans quel état se trouve la 40 dans l'est. Pour les gens qui seraient tentés de faire le détour, de partir de Laval pour aller dans l'est par la 440, jusqu'à la 640, pour revenir par le pont Charles-de-Gaulle, il n'y a absolument rien à gagner avec ça, parce que la 40, dans l'est, entre Charles-de-Gaulle et l'échangeur Anjou, notamment ce secteur-là est extrêmement congestionné le matin, à l'heure de pointe du matin. On met facilement, facilement une heure à parcourir la dizaine de kilomètres qu'il y a entre le pont

1995

Charles-de-Gaulle et l'échangeur Anjou. L'échangeur Anjou lui-même est congestionné et la Métropolitaine à l'est est congestionnée.

2000 Donc, pour les gens qui font ça, c'est un stationnement, ça. Il n'y a pas de projet du ministère pour améliorer la 40 dans ce secteur-là. Donc, il n'y a aucun gain à faire de ce côté-là. C'est un, je dirais, un bouchon naturel, un robinet de contrôle naturel du trafic qui vient de l'est.

2005 Pour ce qui est des gens de Laval, il faut rappeler que pour entrer à Montréal, il y a déjà la 13 et la 15 qui sont des axes relativement performants, malgré ce qu'on entend. J'en suis un utilisateur régulier moi-même et je peux vous dire qu'on peut rentrer à Montréal relativement facilement, soit par la 13, soit par la 15. Et je pense que le centre de gravité des populations de Laval est davantage vers l'ouest, l'est étant en grande partie en territoire agricole. Donc, pour Laval, je pense qu'on peut voir intuitivement, sans avoir nécessairement tous les chiffres devant moi, mais intuitivement, Laval est bien desservie par la 13 et la 15 actuellement.

2010

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2015 Mais ce qu'il faut retenir surtout ici, c'est un peu le calibrage qui a été fait des voies de circulation. Il y a une problématique qui se situe dans le Centre-Sud Hochelaga-Maisonneuve et une portion Mercier sur Notre-Dame, c'est un coeur industriel. Comme on l'a souligné, il y a 10 000 à 14 000 camions par jour. Il y a énormément d'emplois et une population. Si on veut maintenir une activité industrielle et commerciale, il faut maintenir une accessibilité.

2020 Il s'agit aussi en termes d'orientation du cadre d'aménagement de Montréal, la consolidation du centre des activités qui sont au centre, c'est-à-dire créer des conditions pour maintenir l'emploi au centre.

2025 Donc, dans cette approche-là, il faut maintenir une capacité dans les tronçons Notre-Dame, donc améliorer la situation de la rue Notre-Dame actuelle, sans favoriser l'apport d'une circulation supplémentaire importante, qui viendrait reprendre cet espace-là qu'on veut conserver pour consolider l'activité au centre, sur la rue Notre-Dame. D'où cette géométrie qui est calibrée. Donc, un élargissement de la rue Notre-Dame en bordure du secteur où se trouve le plus grand nombre d'emplois et où se trouve une population d'à peu près 95 000 personnes, et un rétrécissement plus on s'éloigne vers l'est, là où les gains en transport en commun peuvent être les plus importants. C'est une mesure directe, qui est une mesure de gestion de la demande.

2030

LA PRÉSIDENTE :

2035 Pendant qu'on est dans ces informations d'origine-destination, les camions, eux, les camions, ils viennent d'où? J'ai lu dans l'étude d'impact qu'on pouvait utiliser la 40, la 25, l'autoroute Ville-Marie. Mais quelle proportion des camions vient, par exemple, de l'ouest vers l'est sur Ville-Marie, sur la 40? J'aimerais avoir un peu plus d'information là-dessus.

2040

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2045 Oui. Alors, on a une image, ce qui est un exemple, qui est le port de Montréal, qui représente sur Notre-Dame, disons dans le secteur Frontenac, par exemple, entre Pie IX et Frontenac, qui représente, selon les circonstances, selon les bateaux, entre 10 et 20 % du camionnage qu'on retrouve au total.

2050 Je vais me permettre d'ajouter une deuxième acétate qui explique aussi une situation qui est relativement nouvelle, qui est celle du réseau de camionnage, un règlement adopté par la Ville de Montréal, si je ne me trompe pas, il y a moins de deux ans, n'est-ce pas? C'est assez récent.

2055 Bon, il s'agit ici des trois principales portes du port de Montréal. On voit les points 12, 13 et 14. Il s'agit des portes Racine, Terremont et Cast, un secteur de transbordement de conteneurs très important.

LA PRÉSIDENTE :

2060 C'est situé où exactement, par rapport à notre projet?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2065 Par rapport au projet, ici, il s'agit de l'avenue Souigny qui est juste ici en bas. Je vais vous le mettre en noir parce qu'il n'apparaît pas sur la carte. Donc, l'avenue Souigny existante, c'est ça, ici. Je vous mets en pointillé ce qui est proposé. Donc, ça, ici, c'est les travaux d'aménagement.

LA PRÉSIDENTE :

2070 Donc, ça se trouve à l'est de la rue Dickson.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2075 Oui, c'est juste un peu à l'est de la rue Dickson. Ce sont des générateurs importants. Donc, il y a deux couleurs qui se superposent. En rouge, c'est l'arrivée des camions et, en bleu, c'est la sortie des camions. Mais on voit grosso modo, en superposant, ça se ressemble beaucoup. C'est pour ça que je n'ai pas pris les deux acétates distinctes.

2080 Donc, on peut voir qu'en volume, l'arrivée des camions, la rue Notre-Dame représente entre Dickson et la rue Saint-Laurent, qui est, en fait, grosso modo, le début du tunnel Ville-Marie, un axe très, très important pour le camionnage. Si on regarde par rapport à la Métropolitaine, plus de la moitié.

LA PRÉSIDENTE :

2085

Plus de la moitié des camions qui...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2090

Qui entrent aux portes...

LA PRÉSIDENTE :

... qui entrent au port?

2095

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui. Si on regarde, en fait, en termes de largeur, on voit que c'est un peu plus large que la moitié. Donc, c'est un peu plus de 50 % qui sont sur Notre-Dame.

2100

Ce qu'on remarque aussi dans un rapport origine-destination dont on a parlé hier, c'est que la majorité des camions qui ont été recensés entrant ces trois portes-là, qui sont les principales portes d'activité du port de Montréal, la majorité des camions, la très grande majorité sont immatriculés à Montréal. Donc, ce sont des propriétaires de la région de Montréal. Donc, la majorité des camions arrivent de la région de Montréal mais, également, leurs bons de livraison, ce sont des bons de livraison, donc une livraison dans la région de Montréal. Ce qui explique un peu la hiérarchie.

2105

On voit aussi en fonction des couleurs qu'il y a également des camions qui circulent un peu partout sur des rues, également, mais qui ont tendance à utiliser le réseau supérieur.

2110

L'acétate est assez de mauvaise qualité, elle est très pâle, c'est l'adoption d'un réseau de camionnage à Montréal, c'est le règlement, de mémoire, C-4.1. C'est le règlement stationnement et circulation de la Ville de Montréal qui est entré en vigueur de façon graduelle jusqu'à tout, tout récemment, il y a quelques mois, et qui a eu un impact majeur sur la rue Notre-Dame.

2115

On a observé au début des premières études en 95, on a utilisé des comptages qui avaient été effectués de la période de 1985 à 1995, donc, sur une période de dix ans, pour voir un peu l'évolution de la circulation sur la rue Notre-Dame. Et, également, des comptages en périphérie dans tout le grand quadrilatère situé en périphérie. Donc, dans tout le secteur qui entoure la rue Notre-Dame.

2120

Ce qu'on observe, la rue Notre-Dame avait des pourcentages de camions et, même en valeur absolue, un nombre de camions beaucoup plus faible qu'on observe aujourd'hui. Mais on observait aussi, sur la base de ces comptages-là, des volumes de camions très importants sur l'ensemble des artères locales du secteur, donc des volumes beaucoup plus importants sur la

2125

rue Sherbrooke, sur la rue Hochelaga, sur la rue Ontario, Iberville, Frontenac, Sherbrooke, etc.

2130

Avec l'adoption du réseau de camionnage qui est divisé par secteur, donc qui permet de différencier la livraison locale de la livraison de transit, le local étant un bout de quartier finalement, et les camions qui ont la permission d'y entrer ne sont que les camions qui ont une livraison à faire dans cette zone-là. Et s'ils ont un parcours qui donc est de plus d'une zone doivent nécessairement utiliser une route désignée.

2135

Ce qu'on peut voir là-dessus en vert, malgré que ce soit très pâle, c'est que la seule route de camionnage qui est autorisée 24 heures sur 24, outre évidemment le boulevard Métropolitain au nord, c'est la rue Notre-Dame. Et c'est la seule route donc ouverte 24 heures sur 24 mais c'est aussi la seule, donc, continue d'est en ouest.

2140

Donc, il s'agit déjà là, en termes d'utilisation du sol qui est déjà industriel, en termes de codification, en termes de réglementation, d'une reconnaissance, si on veut, du rôle majeur et de la volonté de maintenir le camionnage sur la rue Notre-Dame, malgré ses problématiques géométriques et ses problématiques de sécurité routière et de congestion.

2145

Donc, à l'entrée en vigueur de cette réglementation-là, on a observé une augmentation importante du camionnage sur la rue Notre-Dame. Donc, ce que ça a fait, ça s'inscrit dans une volonté de développement durable et d'amélioration de la qualité de vie des quartiers, c'est carrément de sortir les camions du réseau local. Donc, d'amener les camions sur un axe qu'est la rue Notre-Dame, laquelle rue Notre-Dame n'est plus adaptée.

2150

LA PRÉSIDENTE :

Elle était de combien, évaluée à combien cette augmentation des camions?

2155

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Écoutez, si vous me permettez peut-être de prendre à la pause quelques minutes pour regarder...

2160

LA PRÉSIDENTE :

2165 Oui, puis vous reviendrez avec l'information.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2170 Oui, oui, tout à fait.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2175 C'est en 96, ça?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2180 Vous avez remarqué que c'est une augmentation depuis 96 des camions, depuis le règlement?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2185 On a regardé la période 85 à 95 versus les comptages qu'on a effectués à la toute fin de 99, début 2000. Parce que l'entrée du règlement a été autour de 98.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2190 Est-ce que l'ouverture de Souigny, autour de 98, est-ce que ça a fait un changement au niveau des camions?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2195 Il y a eu un changement, évidemment, parce que ça permet une entrée plus facile. Parce que, en fait, il faut comprendre que Souigny... oui et non. Alors, il faut faire pleine nuance.

2200 C'est qu'autrefois, je regarde sur la carte, l'avenue Souigny est ici, d'accord? Je le mets en pointillé. C'est l'avenue Souigny. Autrefois, le même échangeur, l'échangeur a toujours existé. L'échangeur est en fait branché ici, sur la rue Hochelaga. La rue Hochelaga qui est en pointe était 3 voies par 3 voies de large. Donc, en fait, plus large que Souigny.

2205 Donc, ce que ça peut avoir eu comme effet, c'est évidemment de décharger la rue
Hochelaga entre Dickson et l'ancien branchement. Ça s'est observé dans la réalité, tout
simplement parce que les camionneurs ne peuvent plus sortir de Souigny. Mais un impact qu'on
pourrait dire régional, probablement pas, ou très faible. Il peut y avoir eu localement à
2210 l'intersection Dickson, Hochelaga et DicksonXNotre-Dame une certaine réaffectation compte
tenu des difficultés de virage à gauche, compte tenu de la nature du feu de circulation qui est
congestionné.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2215 Parce que même à l'intersection Dickson actuellement, Dickson et Notre-Dame, on
remarque que les camions, quand ils tournent vers la droite, ont de la difficulté, donc sont
souvent obligés d'emprunter les autres voies pour pouvoir faire le virage.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2220 Tout à fait, oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2225 Il y a deux feux de circulation, je pense, tout près, qui sont rapprochés. Donc, c'est sûr
qu'à ce moment-là, ça peut... mais est-ce que le fait d'avoir amené des camions à cet endroit-là
cause une difficulté supplémentaire au camionnage sur Notre-Dame?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2230 Oui, oui. En fait, c'est une situation temporaire. Effectivement, à l'ouverture de
Souigny, l'intersection SouignyXDickson ne semblait pas poser de problème, dans le sens que
l'espace pour en permettre l'aménagement.

2235 Avec la Ville de Montréal, lorsque ce projet-là a été proposé... peut-être revenir un peu
en arrière, l'intersection de l'échangeur Hochelaga avec la rue Hochelaga était aussi
problématique, il faut le souligner, pour certains mouvements. Donc, on déplaçait un peu le
problème en dehors du milieu résidentiel à tout le moins.

2240 Donc, il y avait une volonté de déplacer hors du réseau résidentiel, du réseau routier
bordé par des habitations, de tasser le problème du milieu résidentiel, mais on tassait le
problème ailleurs et, effectivement, on savait qu'on aurait probablement un problème au coin de
Dickson et Hochelaga, mais aussi au coin de Dickson et Notre-Dame, notamment à cause de la
sortie des employés de Camco. Pour le rappeler, c'est 2 à 300 employés du même coup qui
2245 sortent à chaque quart de travail à travers carrément la rue Dickson.

2250 Bon, c'était vu comme une situation temporaire parce qu'il y avait une volonté d'intervenir. C'est-à-dire, au niveau de l'intersection, ça nécessitait l'aménagement de baie de virage à droite, c'est-à-dire, en bon français, excusez-moi l'expression, un *by-pass* du feu de circulation, du moins pour les virages à droite. Les virages à gauche c'est à peu près impossible, la rue Notre-Dame ne pouvant pas être élargie, c'est un zébré central. Cette situation temporaire là, malgré la congestion qu'il y a actuellement, ne réglerait à peu près plus rien.

2255 Donc, en pratique, compte tenu notamment de la sortie des employés de Camco, parce que probablement ça augmenterait la vitesse et puis, bon, on n'est pas pour massacrer des employés de Camco.

2260 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

Monsieur Porlier, vous avez une autre question?

2265 **M. ANDRÉ PORLIER :**

Oui. Avant, peut-être, est-ce que ça serait possible que le plan stratégique de l'AMT où on stipule qu'il va y avoir 300 000 nouveaux véhicules d'ici 2007 soit déposé?

2270 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Byrns?

M. JAMES BYRNS :

2275 Oui, c'est possible. En treize copies.

LA PRÉSIDENTE :

2280 Alors, en treize copies, ça sera fait.

M. ANDRÉ PORLIER :

2285 Et, peut-être également le cadre d'aménagement où on dit qu'il y a 36 % de la croissance démographique qui va être dans la couronne nord.

LA PRÉSIDENTE :

Ça, c'est le ministère des Transports?

2290 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Le cadre d'aménagement, c'est le ministère des Affaires municipales et de la métropole.

LA PRÉSIDENTE :

2295

Exactement. Je m'excuse. Je finis par en perdre mon latin.

M. LUC BRUNELLE :

2300

Oui, sans problème, treize copies.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

2305

M. ANDRÉ PORLIER :

2310

Donc, finalement, ma deuxième question qui concerne l'impact sur le centre-ville, le ministère prévoit dans son étude que 30 % des utilisateurs de la Notre-Dame auront pour destination le centre-ville de Montréal. Le projet du ministère va amener une augmentation significative du nombre de véhicules au centre-ville, alors que le centre-ville de Montréal est déjà en déficit de plusieurs milliers d'espaces de stationnement.

2315

Et, donc, est-ce qu'il y a eu des études d'impact qui ont été faites sur justement l'impact sur le centre-ville, notamment le stationnement par rapport au projet de la rue Notre-Dame?

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Fournier.

2320

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2325

Madame la présidente, on ne prévoit pas qu'on va avoir de nouveaux véhicules au centre-ville. Je rappelle qu'on les prend sur les rues résidentielles et qu'on les ramène sur la rue Notre-Dame. Et, donc, au total, au centre-ville, c'est le même nombre de véhicules. Donc, il n'y a pas d'impact sur les espaces de stationnement.

LA PRÉSIDENTE :

2330

Alors, merci, monsieur Porlier.
On va s'arrêter jusqu'à moins vingt et on revient.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

2335 (REPRISE DE LA SÉANCE)

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

2340 Bonjour, madame!

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour, monsieur Vaillancourt!

2345 **M. ANDRÉ VAILLANCOURT :**

2350 Bonjour, messieurs les commissaires! J'ai amené mon petit pense-bête, mais enfin, on verra. Si vous me permettez, madame, je vais débiter par deux petites citations, une de Rabelais: *Où il y a de l'homme, il y a de l'hommerie*. Et, une qui est plus loin, ça remonte aux Romains: *Errare humanum est*. Ça fait qu'avec un projet comme celui-ci, qui est très bâti techniquement, on pourrait peut-être essayer entre nous de l'humaniser.

2355 Je veux revenir au premier point que j'ai inscrit: l'Assomption. On nous a expliqué avec moult raisons techniques qu'il fallait passer à côté de cet hôpital pour des raisons dites de sécurité, de circulation. J'ai regardé ça, moi aussi, et disons que je n'ai peut-être pas eu une inspiration divine, mais quand même.

2360 Est-ce qu'on a pensé qu'on pouvait aussi déplacer le chemin de fer, le remettre l'autre côté de Souigny? Que ça pouvait peut-être se faire, puis respecter la courbe de la circulation ferroviaire, ce qui aurait pu permettre à l'aménagement de la voie l'Assomption, respecter une courbe qui aurait été dite sécuritaire. Ce qui n'aurait pas empêché le déplacement des camions en provenance de quelque... pour se rendre au port ou à quelque endroit que ce soit. Au lieu de tout saccager, rapprocher ça des citoyens, avec le bruit et tous les autres inconvénients possibles.

2365 La bande de terrain qui est déjà là entre le chemin de fer ou la cour de triage et la rue Vimont pourrait être aménagée avec plantation d'arbres et rendre le lieu disons plus silencieux. Ce serait en même temps un brise-vent, ce serait en même temps un brise-pollution.

2370 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, vous vous demandez...

2375 **M. ANDRÉ VAILLANCOURT :**

Voyez-vous, il y a des possibilités de création, être imaginatif, sans déplacer l'institut qui est déjà protégé jusqu'à un certain point historiquement ou patrimoniallement.

LA PRÉSIDENTE :

2380

Les voies de chemin de fer, vous voulez les déplacer? Vous suggérez de les déplacer où?

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

2385

C'est la voie de chemin de fer qui arrive de l'est...

LA PRÉSIDENTE :

2390

Du CN.

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

2395

... qui traverse Dickson...

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

2400

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

2405

... et qui s'en vient jusqu'à la cour de triage. Si on prend ce même chemin de fer, partant d'à peu près de Dickson, faire une déviation, la faire passer par l'autre côté pour prendre la grande courbe où arrive la gare de triage, à ce moment-là, on pourrait, comme il ne nuit plus à Souigny qu'on projette, à ce moment-là, on ferait Souigny moins long et on arrive à l'Assomption, et on pourrait faire les bretelles qui vont en conséquence, sécuritaires et, ainsi de suite. Je pense qu'il y a possibilité de se repencher sur ses devoirs et de les refaire. Puis je pense qu'on pourrait... c'est ma première question.

2410

LA PRÉSIDENTE :

Mais, là, vous avez une question. Donc, est-ce qu'on a songé à déplacer les voies ferrées?

2415

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

Oui. Mais pour rendre la chose sécuritaire, qui est un des critères qu'on a voulu émettre là.

2420

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Fournier, est-ce que vous comprenez bien la question de monsieur Vaillancourt?

2425 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Je pense que oui.

2430 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous la visualisez bien.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :
2435 On a fait...

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :
2440 Je n'ai pas demandé les transparents pour demander la chose plus explicite mais je pense qu'on peut se comprendre.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :
2445 On a fait des simulations. Ce n'est pas nécessairement un projet comme tel de déplacement de la voie ferrée, mais on a fait des simulations. Jean-Michel est en train de chercher ce qu'on a dans nos cahiers.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :
2450 Oui. En fait, je pense que la question est très intéressante parce que, effectivement, à priori, ça peut sembler une solution ou une approche intéressante et, oui, le Ministère l'a regardée.

2455 Il y a différentes contraintes. Là, je cherche, vous pouvez le voir, le cahier...

LA PRÉSIDENTE :

2460 Est-ce que vous pouvez prendre un autre transparent, peut-être nous la dessiner manuellement. Ça pourrait être tout aussi bien.

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

2465 Si vous permettez un aparté, madame, je préfère le mot *transparent* à *acétate*. L'acétate, c'est le support du transparent.

LA PRÉSIDENTE :

2470 Nous avons pris bonne note de votre référence.

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

Je vous en prie.

2475 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

2480 Ici, effectivement, on a la rue Dickson. Si je comprends bien la demande qui est faite, c'est de regarder s'il aurait été possible donc de Souigny, de descendre, de passer sous la voie ferrée et de tourner ici sur l'Assomption à la place?

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

C'est de prendre la voie ferrée, de l'envoyer de l'autre côté de Souigny.

2485 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

La rue Souigny est ici. Donc, la voie ferrée, soit Souigny dans les airs ou au sol?

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

2490 Oui.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2495 Donc, la voie ferrée passerait par-dessus et serait de ce côté-là?

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

2500 C'est ça. Elle reviendrait vers la courbe qui entre dans la cour de triage.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2505 Et redescendrait ici.

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

2510 Qui rentre à la cour de triage.

LA PRÉSIDENTE :

Et ça, ça permettrait quoi?

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

2515 Ça permettrait d'avoir justement les courbes sécuritaires pour la future autoroute, appelons ça comme ça pour l'instant.

LA PRÉSIDENTE :

2520 Mais localisée où elle est présentement telle que proposée?

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

2525 Non. Localisée à l'Assomption, le prolongement l'Assomption.

LA PRÉSIDENTE :

2530 D'accord. On se comprend.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2535 Donc, si je comprends bien, c'est que la voie ferrée traverse et s'en vient ici. Et, ici, cette courbe-là -- ici, c'est l'Assomption, c'est la proposition l'Assomption, Dickson est ici.

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

Oui.

2540 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Donc, la courbe viendrait comme ça.

LA PRÉSIDENTE :

2545

C'est ce que je comprends de monsieur.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2550

Donc, à partir de...

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous avez déjà envisagé cela?

2555

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui, oui, tout à fait. Ça a été envisagé de différentes manières. Je vais vous donner quelques contraintes, les contraintes majeures. Il y a, évidemment, ici -- les courbes, c'était pour Dickson parce qu'on a ici Cadillac et, à partir de Cadillac, pour être en dépression et passer sous la voie ferrée et tourner à Dickson, c'était une problématique de courbe.

2560

Pour l'Assomption, c'est-à-dire utiliser l'Assomption et venir ici, ce n'était pas la problématique de courbe essentiellement. La problématique était, d'une part, de ne pas créer, même en ayant la voie ferrée de l'autre côté, de ne pas créer ici un échangeur sur plusieurs niveaux, c'est-à-dire une chaussée au sol, des bretelles en dépression et des bretelles en surélevé.

2565

Il faut se rappeler qu'ici, la rue Dickson, il y a à peine deux ans, peut-être trois ans que le viaduc est démoli, 98, donc, il existait ici autrefois un viaduc urbain pour lequel la population a vraiment fait des revendications pour la démolition. Donc, après une décennie de revendications, il y a eu une entente entre le ministère des Transports et la Ville de Montréal pour procéder à la démolition de ce viaduc-là, pour ne plus avoir d'obstacle visuel dans ce secteur-là, de pollution visuelle de type infrastructure routière aérienne.

2570

2575

Donc, c'est un débat même de plusieurs décennies -- puisque ce viaduc-là comportait également un viaduc sur Dickson qui était en aérien -- pour avoir des infrastructures qui sont toutes au sol ou en dépression.

2580

Donc, la problématique ici, on est quand même dans le champ visuel de ces habitations-là, ici. On obtenait, pour réussir à avoir la courbe l'Assomption, peu importe de quel côté est la voie ferrée, il fallait aussi se relier à l'Assomption et avec des mouvements qui permettent d'aller autant au nord qu'au sud.

2585 Donc, dans cette hypothèse-là, on arrivait à un échangeur à plusieurs niveaux, donc avec des infrastructures aériennes que la population ne désirait pas.

LA PRÉSIDENTE :

2590 S'objecte.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2595 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2600 Mais la question de monsieur, c'est, est-ce que vous avez songé à déplacer la voie ferrée de l'autre côté, de telle sorte que vous n'auriez pas, j'imagine, à faire ces échangeurs et ces étagements. Dans le fond, c'est la question que je comprends de monsieur.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2605 Oui, on a regardé mais pas décidé, parce qu'il y a une problématique de faisabilité. D'une part, les trains ne tournent pas, évidemment, à 90E, c'est des courbes très sensibles, très légères. Donc traverser ici de part et d'autre, pour réussir à l'avoir de l'autre côté, ici, il y a le viaduc Cadillac, on est au-dessus de la rue Cadillac. Donc, évidemment, la route commence en dépression ici, et pour réussir à être en dépression à partir du niveau du sol ici et être en dépression, il faut presque être rendu ici. Donc, la voie ferrée est presque rendue carrément dans la zone d'échange avec le boulevard de l'Assomption.

2615 D'autre part, c'est seulement qu'un seul des éléments problématiques. Cette courbe-là nous oblige aussi à passer dans un secteur qui est sensible, qui s'appelle le clos de la Ville et d'autres installations municipales. Bon, il y a des garages municipaux, il y a un éco-centre là-dedans pour lequel il y a déjà eu – je ne pourrais pas dire s'il y en a encore – mais il y a déjà eu même des projets d'expansion, éco-centre qui doit être localisé dans un secteur industriel, secteur industriel, terrain disponible relativement rare au centre de la métropole. Donc, difficile à relocaliser. C'est l'éco-centre pour tout le secteur Hochelaga-Maisonneuve-Rosemont, si je ne me trompe pas, monsieur Bouchard.

2620 Donc, on passait carrément dans ce secteur-là de la Ville de Montréal. Donc, il y a une problématique d'espace aussi disponible, qui ne posait pas de problème pour ce secteur-là, puisque le Canadien national nous avait déjà informés qu'une partie de la cour de triage était disponible de longue date et dans laquelle on pouvait passer.

2625 Donc, le boulevard de l'Assomption lui-même, lui, longe aussi une bande de terrain relativement étroite qui n'est pas utilisée par la Fonderie canadienne d'acier.

Donc, cette problématique-là a été regardée et, effectivement, elle pouvait offrir à priori des avantages mais, finalement, ça montrait finalement avoir plus d'inconvénients que d'avantages.

Je pourrais montrer aussi, il y avait une problématique rendu à la rue Notre-Dame. Je peux vous montrer aussi la problématique, une seconde.

Donc, quand on redescend l'Assomption, alors on imagine qu'il s'agit ici des voies principales, des voies rapides. Il faut penser que l'Assomption devrait être munie de voies de service aussi, parce que cette voie-là sert aussi à desservir des industries de chaque côté.

Alors, ce qu'on obtenait pour cette section-là, pour pouvoir maintenir les voies en place, donc des services, c'est soit une tranchée ou une structure aérienne. Donc, les voies rapides sont en tranchée ou carrément en aérien, comme Métropolitain, avec des voies de service de chaque côté et, aussi, la possibilité de traverser de part et d'autre des voies rapides. Donc, pour ça, en aérien ou en dépression avec des viaducs, ou en aérien en passant sous le tablier.

Donc, on n'obtenait plus une chaussée à 6 voies de large ici avec ou sans stationnement pour desservir le secteur industriel mais une chaussée qui s'apparentait plus à un 10 à 12 voies de large. Donc, qui empiète énormément dans le secteur industriel ayant un potentiel de développement.

Mais on obtenait aussi toute une problématique dans ce secteur-ci. Alors, on imagine la courbe pour venir rejoindre l'Assomption ici, soit en dépression ou en aérien. Alors, on a une problématique ici pour desservir le port de Montréal. Il s'agit du seul secteur où on peut se brancher au port de Montréal sans avoir d'impact sur les opérations du port de Montréal. Parce qu'il y a un petit bout de terrain ici qui appartient notamment au Port de Montréal et, en fait, à cause de la configuration des voies de chemin de fer, c'est l'endroit privilégié.

D'autre part, mais c'est encore plus majeur, c'est l'accès ferroviaire au port de Montréal. Il s'agit d'un petit viaduc en acier sur la rue Notre-Dame et il s'agissait donc de tout refaire, de tout démolir parce qu'il faut passer, et donc de tout refaire ce secteur-là qui pose problème.

Donc, on se retrouvait donc à handicaper de façon majeure, par l'aménagement au sud, tout le potentiel de développement du sud du secteur industriel Dickson. De créer tout un réseau ici pour faire la rue Notre-Dame, donc, il fallait créer tout un système d'échangeurs pour pouvoir relier la rue Notre-Dame ensemble, ce qui faisait en sorte que tout ce secteur-là, ici, se trouvait à être condamné, impliquant l'expropriation de plusieurs industries et commerces du secteur. Donc, causait beaucoup de désavantages, sans créer vraiment d'avantages en termes d'aménagement, de façon globale.

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

Vous aviez...

LA PRÉSIDENTE :

2675

Monsieur Vaillancourt?

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

2680

Excusez-moi, madame la présidente. Vous aviez un deuxième transparent où vous aviez des voies de sortie partant de Maisonneuve pour le camionnage. Est-ce qu'on pourrait le revoir? Vous l'avez montré, hier. De l'Assomption, je veux dire.

LA PRÉSIDENTE :

2685

C'est-à-dire, le scénario où on ne pouvait pas...

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

2690

Le scénario qu'on ne semble pas trop privilégier.

LA PRÉSIDENTE :

2695

Une courbe plus près de l'ouest.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

O.K. une autre variante.

2700

LA PRÉSIDENTE :

L'autre variante, là.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2705

Ça, c'est la proposition du ministère.

LA PRÉSIDENTE :

2710

La variante CN.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

C'est de celle-là qu'il s'agit?

2715

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

Je ne voudrais pas avoir l'air de la mouche qui agace le coche, mais quand même, vous voyez, sur de l'Assomption, vous avez des sorties pour le camion.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui.

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

C'est curieux comme vos entrées semblent assez courtes, compte tenu des éléments évoqués de sécurité pour avoir une courbe prolongée au point de vue visuel et ainsi de suite. Tandis que sur de l'Assomption, pour la sortie et la rentrée des camions, ça se fait dans un angle relativement court, comme on connaît à peu près avec nos rues coutumières.

Je ne sais pas si vous avez voulu faire oeuvre de Osman avec ça mais je vois que vous semblez vendre un produit -- vous nous imposez un produit avec beaucoup de cosmétique, tandis qu'il y a possibilité, je présume, qu'au niveau de l'imagination, de refaire son devoir et présenter quelque chose qui serait plus respectueux d'un environnement humain et urbain. En déplaçant vers...

LA PRÉSIDENTE :

Ce que monsieur Vaillancourt tente de vous dire...

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

C'est peut-être une hypothèse...

LA PRÉSIDENTE :

2750 ... je vais peut-être résumer pour monsieur Boisvert, ce que monsieur Vaillancourt tente de vous dire, c'est que vous réussissez dans ce secteur à faire une sortie à angle droit pour les camions, de telle sorte qu'ils puissent avoir accès au port, d'accord?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2755 Si je comprends bien, madame la présidente, on parle de ça, ici?

LA PRÉSIDENTE :

2760 De ça, oui.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

D'accord.

2765 **LA PRÉSIDENTE :**

2770 Par rapport à ce qu'on avait précédemment où vous nous expliquez que c'était difficile de faire une courbe avec toutes les bretelles requises pour rejoindre. Alors, il a de la difficulté à comprendre que ce soit facile de faire cette sortie et cet angle avec une courbe assez... un angle assez droit...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2775 Je vais vous demander, madame la présidente, peut-être de m'expliquer un petit peu mieux pour que je comprenne très, très bien. Donc, c'est par exemple cette courbe-là ou les petites courbes ici versus une grande courbe ici, par exemple, qui serait dans l'autre variante plus tassée.

LA PRÉSIDENTE :

2780 Non. C'est votre rapprochement avec la rue Notre-Dame. Si vous remettez votre acétate précédente, transparent comme dit monsieur Vaillancourt...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2785 Oui?

LA PRÉSIDENTE :

2790

Alors, si vous remettez votre transparent précédent, vous nous expliquez que c'est difficile dans la courbe, lorsqu'on arrive près de Notre-Dame et avec les bretelles qu'il y aurait à construire, de réaliser le tout.

2795

Alors, lui essaie de comprendre comment il est possible de faire sortir des camions de l'Assomption avec un angle assez droit -- pas là, sur votre autre. Il compare deux situations. Monsieur Fournier va vous expliquer.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2800

Bon, effectivement, il y a des différences de courbe. On fait des différences de courbe. C'est que les véhicules, par exemple, qui arrivent dans cette courbe-là, ce sont des grandes courbes pour des vitesses beaucoup plus importantes. Ici, si les camions sortent ici, il y a une bretelle de sortie pour les gens qui veulent aller vers le boulevard de l'Assomption, il y a un feu de circulation ici, quand les véhicules arrivent ici, évidemment pour éviter une collision. Il s'agit, ici, une bretelle qui monte également, légèrement.

2805

À l'approche d'un feu de circulation, évidemment, on demande -- et c'est signalisé -- on demande aux véhicules de réduire leur vitesse pour être en mesure d'arrêter au feu de circulation. Et, compte tenu que c'est un virage serré, c'est des vitesses réduites et ça augmente également la sécurité, puisque des piétons peuvent être appelés à traverser ici pour aller travailler au sud, et vice versa.

2810

Donc, il s'agit de mouvements à des vitesses relativement réduites, des vitesses qui sont en dessous de 50 kilomètres/heure. Et en bas de 50 kilomètres/heure, c'est la vitesse qui est observée dans le réseau de rues locales. Donc, c'est une vitesse, c'est le coin de rue d'une artère, par exemple comme la rue Sherbrooke et Pie IX, qui permet donc à des camions de faire des virages simples.

2815

Ceci dit, ce sont des virages à 90E dans la rue avec un feu de circulation, des virages à faible vitesse mais de très faible capacité. Ce qu'on appelle *faible capacité*, c'est très peu de camions par jour peuvent faire ça. Une rue où il y a un virage comme ça peut accueillir qu'un nombre très réduit de camions, comparée à une grande courbe comme celle-là.

2820

Donc, ici, en termes de véhicules, ça peut accueillir, quoi, à l'heure, 5 à 600, même pas, 4 à 500 véhicules maximum par voie, dans une voie comme ça, tandis qu'ici dans une grande courbe comme ça, on peut accueillir au-dessus de 1 000, 1500 véhicules.

2825

Donc, compte tenu que cette conception-là est à faible vitesse, permet donc de virer facilement sans que le camion tombe sur le côté, bien, ici, si on continue tout droit, il n'y a pas évidemment d'arrêt puisqu'il n'y a pas de feu de circulation, faire une courbe plus serrée pourrait

2830

impliquer que des véhicules chavirent sur le côté, des pertes de contrôle. Donc, plus la vitesse est élevée, plus la courbe doit être large et douce pour assurer la sécurité des usagers.

Donc, on ne pourrait pas, par exemple, dire que la route se termine là et qu'on continue sur l'Assomption et faire tourner tous les véhicules à une vitesse tel qu'il est prévu ici. En fait, les véhicules continueraient tout droit.

LA PRÉSIDENTE :

En d'autres termes, la géométrie est fonction de la vitesse qui sera autorisée sur...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Est fonction aussi – c'est important de le souligner – en fonction des attentes perçues du conducteur. Quand on appelle les attentes du conducteur, c'est la perception qu'il a également du paysage devant lui ou du moins du type de route qu'il peut appréhender devant lui.

Donc, si on annonce des voies larges, des dégagements visuels larges, il s'attend que la route se continue de la même manière longtemps. Donc, ça induit une vitesse, il adapte sa vitesse, son comportement, en fonction de ce qu'on lui annonce comme perception. Donc, c'est en fonction de la vitesse affichée qui est aussi en fonction de l'ensemble du corridor routier.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Merci, madame la présidente. Une question avant votre seconde. Monsieur Vaillancourt aborde une option, un choix d'option que vous avez fait. Qu'en est-il de l'option qui était prévue dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, celle qui passait... C'est à peu près la courbe équivalente, mais à partir de Dickson directement en bas, compte tenu qu'elle faisait l'objet déjà d'une orientation fondamentale en termes de -- si je prends le rôle du Plan d'urbanisme de la Ville qui a une certaine importance, quelles sont les raisons qui font qu'elle n'est pas présentée?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui, elle n'est pas présentée en termes de schéma visuel, elle est présentée dans l'étude d'impact comme option décrite, avec du texte, et expliquant un peu les raisons.

Alors, on va la résumer historiquement. Je vous réfère, d'une part, à un livre d'histoire qui vient d'être publié par le ministère mais, en fait, réalisé par monsieur Luc Noppen, qui est directeur de la chaire en histoire de l'Université du Québec à Montréal. On pourra même vous le déposer peut-être ici au BAPE, en treize copies.

C'est un livre très intéressant et qui permet un peu de faire tout l'historique des différents tronçons, pour tous les tronçons, ou par tronçon, des différents projets depuis, en fait, 1900.

Parce qu'il faut savoir que la rue Notre-Dame, son premier élargissement, les premiers travaux sur la rue Notre-Dame ont été faits en 1904 par la Ville de Montréal par un premier élargissement, qui a amené la démolition des premières maisons qui étaient sur le front de la rue Notre-Dame. Donc, c'est une vieille, vieille histoire.

2880

Et, dans toute cette histoire-là, ce qui est montré, c'est que le tronçon qui était ici sur la rue Dickson X pour mettre en contexte, je vais vous le dessiner très, très rapidement X donc c'était un axe à peu près comme ça. Ce qu'on avait ici, à la rue Cadillac, une montée. Donc, on monte, et ici, on est une structure un peu comme Métropolitain. Alors, carrément sur des pilotis. Et toute la rue Dickson jusqu'au sud, jusqu'à la rue Notre-Dame, on est sur pilotis aériens et, pour tourner, on expliquait un peu la courbe, un peu le phénomène de l'Assomption, on tourne au-dessus de la rue Notre-Dame en aérien toujours, en Métropolitain, pour aller rejoindre la rue Notre-Dame au sol près de la rue Viau. Donc, c'est une grande structure en Métropolitain.

2890

La raison pour laquelle elle était en aérien plutôt qu'en dépression, c'est qu'ici, pour pouvoir passer par-dessus la rue de Cadillac dont le viaduc est déjà construit depuis à peu près 25 ans, même un peu plus, 30 ans, pour réussir à passer au-dessus de la rue Cadillac mais réussir à passer en dessous de la voie ferrée qui est très, très proche, la distance est tellement courte, qu'on avait une courbe, finalement la meilleure courbe qu'on a été capable de faire, c'est autour de 50 kilomètres/heure, qui est une vitesse normale dans une rue locale, donc une courbe dangereuse.

2895

Donc, la seule manière de pouvoir tourner sur la rue Dickson, et c'est ce qui était prévu dans les années 70, c'était d'avoir une espèce de boulevard Métropolitain, qui était prévu même à l'époque, si je ne me trompe pas, à 7 voies de large. Et, pour faire ça, il fallait aussi raccorder la rue Dickson qui comportait un viaduc – je le dirai de façon très, très sommaire – impliquait donc un grand viaduc dans l'axe de la rue Dickson qui était existant et qui maintenant a été démoli à la demande des citoyens, impliquait – et c'est le trait rouge supérieur – une voie de service qui sortait des voies rapides pour longer les maisons et aller rejoindre la rue Dickson vers le nord. Cette voie-là était en partie au sol, en partie en aérien, était de géométrie variable, était située à peine à quelques mètres des façades des maisons.

2900

2905

Il faut dire que dans les années 70, les choses évoluant, il n'existait pas toutes les préoccupations environnementales d'aujourd'hui, surtout tous les moyens. Donc, il n'existait pas de mur antibruit, des choses comme ça, de prévu.

2910

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

2915

Très bien. Maintenant, vous réferez à un concept des années 70.

Au niveau de la Ville de Montréal, c'est un concept que vous mainteniez même en 92, dans votre Plan d'urbanisme?

2920

M. PIERRE BOUCHARD :

2925

Dans le Plan d'urbanisme, dans les faits, c'est des objectifs qui ont été donnés et non pas un projet précis. Il faut faire attention. Donc, les objectifs dans le Plan d'urbanisme, c'était de faire un boulevard urbain, sans nécessairement démontrer comment on était pour y arriver et si c'était possible de le faire. Donc, c'était des objectifs à atteindre, il y a dix ans. Nécessairement, les flux de circulation n'étaient pas les mêmes et on n'avait pas le même problème de camionnage à l'époque.

2930

Alors, c'est pour ça que je vous dis que la réfection du Plan d'urbanisme qui va devoir être faite dans l'arrondissement va devoir prendre d'autres considérations, ça fait dix ans. Normalement, on aurait dû revoir le Plan d'urbanisme il y a cinq ans et, donc, on aurait pu voir l'évolution. Ça n'a pas été fait.

2935

Ce que vous explique monsieur Boisvert, c'est effectivement des considérations qui ont eu cours vers la fin des années 80 et qui a fait en sorte qu'on a été obligé de démolir le viaduc. Et notre intention à la Ville, c'était justement de percer la rue l'Assomption de façon à en faire un boulevard industriel et arrêter d'utiliser la rue Dickson. Et notre intention c'est, effectivement, éventuellement, de la fermer. Alors, ça correspond assez bien à l'analyse.

2940

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

2945

Juste pour bien comprendre, monsieur Bouchard, encore une fois. Je comprends la réponse de monsieur Boisvert mais, toutefois, en 92, vous avez fait référence justement au fait que le MTQ -- vous vous attendiez d'avoir un projet d'aménagement d'un boulevard urbain, comme vous avez dit?

M. PIERRE BOUCHARD :

2950

Oui.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

2955

C'est ce que vous dites également dans le Plan d'urbanisme. Au sol.

M. PIERRE BOUCHARD :

C'est ça.

2960 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Mais j'imagine que les obstacles au sol qui faisaient que ça devait être aérien, j'imagine qu'ils étaient certainement sur place, à ce moment-là?

2965 **M. PIERRE BOUCHARD :**

Il y avait eu, à ce moment-là, un geste qui était démontré à l'effet que c'était le concept vers lequel on voulait se diriger, sans nécessairement avoir de solution à tous les secteurs d'aménagement. Et c'était un boulevard avec une vitesse relativement petite, comparativement
2970 au projet qui est présenté. Donc, ce n'est pas le même projet. C'est deux projets. On avait un boulevard qui était un autre concept, donc davantage une voie urbaine plutôt qu'une voie à débit rapide tel qu'on a là présentement. Alors, c'est deux concepts, deux scénarios différents.

2975 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Merci.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

On a parlé ici de boulevard urbain. Je sais que, je pense que vous, au ministère, vous avez une classification du réseau, qui n'a pas la même terminologie que souvent la Ville de Montréal peut avoir au niveau municipal. Pour vous, un boulevard urbain, si je ne me trompe pas, ça se situe au niveau de la route nationale ou de la route collectrice? À quel niveau est-ce que ça se situe?
2985

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui. En fait, c'est dans la classification du ministère. Il faut dire que le mot *boulevard urbain* réfère aussi à un imaginaire relativement large. Oui, nous, c'est route régionale, route nationale, collectrice. Dans l'étude d'impact, dans le chapitre 1, il y a une coupe en travers qui correspond à peu près à ce que d'habitude on imagine, c'est-à-dire avec ou sans stationnement, tout dépendant des besoins et de la classification qu'on veut bien lui donner en fonction, évidemment, de la problématique.
2990

2995

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3000

Donc, le projet actuel – je me rappelle d'avoir vu la coupe dans l'étude d'impact – c'est une route nationale, en fait, c'est la coupe type d'une route nationale en excluant les trottoirs à l'extérieur des voies et en incluant une barrière séparatrice entre les deux directions.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3005

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3010

Mais quand on parle de boulevard urbain, est-ce que, pour vous, c'est une route nationale ou si ça se situe à un niveau, une classe un peu plus basse? C'est-à-dire, plutôt une route collectrice? À ce moment-là, où il y aurait plus d'accès qu'une route sans accès, comme une autoroute.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3015

Il y a plusieurs critères qui rentrent en ligne de compte. Les accès, c'est un critère. La vitesse affichée ou la vitesse de conception, c'est-à-dire en fonction de la sécurité routière, est un autre phénomène. La présence de piétons qui traversent, c'est un autre phénomène. On peut avoir aucune entrée privée et avoir tout de même des intersections, ça s'est déjà vu. Donc, il y a toute une panoplie de critères à prendre en compte, afin de déterminer s'il s'agit d'un boulevard urbain.

3020

En fait, si on veut, à la limite du spectre, par exemple un boulevard comme Pie IX peut être un boulevard urbain, puisqu'il y a des entrées de garage individuelles, il y a des piétons qui circulent le long de la chaussée, il y a des arrêts d'autobus, il y a du stationnement en rive.

3025

À l'autre limite, on peut voir – et on voit ça peut-être de façon plus fréquente aux États-Unis – on peut avoir carrément des intersections, des arrêts d'autobus mais carrément aucune entrée privée. Les arrêts sont interdits en rive, par exemple. Ou inversement. Les arrêts d'autobus et le stationnement en rive sont interdits mais on peut avoir des entrées privées. Alors, il y a toute une panoplie donc de facteurs qui entrent en ligne de compte pour définir est-ce qu'on est un véritable boulevard urbain au sens strict et toutes les composantes sont prises en compte ou on est, d'un autre côté, plus vers la route nationale.

3030

Il faut comprendre que la classification du Ministère est faite de façon générale, pour recouvrir l'ensemble des problématiques du Québec qui, pour une grande part de son territoire, est également non pas urbanisé comme le centre de Montréal, mais également en région rurale ou en région périurbaine. Donc, c'est une classification d'ordre général.

3035

LA PRÉSIDENTE :

3040

Et, comment classez-vous le projet que vous proposez?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3045

En termes de classification, en fait, il est à cheval sur différents éléments, compte tenu de la nature très particulière de Notre-Dame, compte tenu de la nature très particulière des contraintes dans lesquelles on vit.

3050

Et, si on regarde un peu les exemples qu'on peut voir ailleurs en Amérique du Nord, écoutez, je serais tenté de vous appeler ça – excusez-moi l'anglicisme – un *expressway*, c'est-à-dire une route expresse. Il n'a pas toutes les caractéristiques autoroutières sur le sens strict ingénierie ou gestion de la circulation, même en termes d'aménagement urbain, et on ne peut pas dire non plus qu'il a les caractéristiques d'un boulevard urbain, compte tenu de la nature des problèmes qu'il a en rive et qu'on tente de solutionner.

3055

Donc, effectivement, c'est un peu une solution sur mesure qui pige dans le meilleur des deux mondes.

3060

Peut-être un dernier point d'éclaircissement. Il faudrait que j'aie le chapitre 2 mais, enfin, je vais y aller de mémoire. Dans le Plan d'urbanisme de la Ville et dans le schéma d'aménagement, la rue Notre-Dame est en boulevard urbain jusqu'à la rue Viau à peu près et, après ça, c'est un tracé autoroutier que la Ville a inscrit à son Plan d'urbanisme.

3065

Donc, dans le secteur qu'on regarde ici, c'était une section autoroutière qui était dans le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. Donc, ça explique un peu pourquoi on retrouve ici une section en aérien qui était au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. De façon générale, les gens reconnaissent que dans le milieu plus urbanisé d'Hochelaga-Maisonneuve, c'était boulevard qui était dans le Plan d'urbanisme, mais dans le secteur industriel, c'était carrément autoroutier au Plan d'urbanisme. D'ailleurs, c'est indiqué dans le chapitre 2 de l'étude d'impact.

3070

LA PRÉSIDENTE :

3075

Qui sera responsable de l'entretien de la rue Notre-Dame, si ce projet se réalise? Qui va être responsable de l'entretien?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3080 Actuellement, c'est la Ville de Montréal qui en défraie tous les coûts. Si la route était modernisée, effectivement, les travaux étaient effectués, bon, je ne me trompe pas en disant que c'est le ministère.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3085 Effectivement, madame la présidente, le ministère des Transports sera responsable de l'entretien des voies rapides, alors que les voies de desserte en surface seront à la charge de la Ville.

LA PRÉSIDENTE :

3090 D'accord.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3095 Il restera à négocier les voies réservées qui présentent une situation particulière mais ça ne devrait pas être difficile.

LA PRÉSIDENTE :

3100 Et le ministère, de façon générale, lorsqu'il prend la responsabilité de l'entretien des voies de circulation, il le fait dans le cas de routes nationales, d'autoroutes? Dans quels cas le fait-il?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3105 C'est en fonction d'un décret. Les routes que le ministère entretient sont décrétées, c'est-à-dire, et c'est un décret qu'on ajuste deux fois par année, et les routes qui sont incluses dans ce décret-là sont à la charge d'entretien du ministère des Transports, sans égard à leur classification.

3110 **LA PRÉSIDENTE :**

À leur classification. D'accord.
Monsieur Vaillancourt?

3115 **M. ANDRÉ VAILLANCOURT :**

On n'a peut-être pas fait de création mais on a peut-être fait un peu de compréhension.

3120 Me permettez-vous, madame, de préciser que je fais partie d'un comité environnement, le comité de l'environnement des cols bleus de Montréal. Ma question suivante va s'adresser justement par rapport à ma responsabilité environnementale.

3125 On a parlé dans cette construction future qu'on aurait à faire de la tranchée du terrain contaminé, surtout près des voies ferrées, et ce sol contaminé, j'aimerais savoir ce qu'on va en faire. Est-ce qu'on va le parquer quelque part? On va le traiter aux microorganismes? Ou si on va le traiter par, comment appelle-t-on ça -- en fait, c'est un peu par le feu, la pyrotechnologie, pyrolyse, c'est ça, la pyrolyse. Excusez-moi, ma cervelle de vieux commence à perdre des mots.

3130 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça arrive aux plus jeunes parfois.

3135 **M. ANDRÉ VAILLANCOURT :**

Est-ce que ce seront ces méthodes-là qui seront utilisées pour traiter ce sol contaminé? Sous-jacent à ça, il y a une autre question: qui va payer pour ça? Est-ce que c'est le CN, puisqu'il a été l'utilisateur pendant des années de ce sol, de ce territoire, pour aider à le dépolluer ou si ce seront encore, comme d'habitude, les citoyens du Québec qui vont payer pour cette dépollution?

3140

LA PRÉSIDENTE :

3145 D'accord.

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

Voilà ma question.

3150 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, j'irais d'abord du côté du promoteur pour nous dire ce qu'il a l'intention de faire. Puis, par après, si on a besoin d'un complément d'information, monsieur Valiquette du ministère de l'Environnement pourrait nous indiquer quelles sont les politiques et quelle est la réglementation qui gouverne ce type de problématique.

3155

Alors, monsieur Fournier.

3160

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Madame la présidente, d'abord, il est évident qu'on va exiger au niveau des devis la dépollution des terrains qui sont pollués, ce qui implique au départ une caractérisation, il faut donc savoir à quoi on fait face. Et jusqu'où on doit dépolluer en fonction de l'usage qu'on va en faire. Donc, ces éléments-là, je pense, le ministère va effectivement se conformer à la réglementation du ministère de l'Environnement.

Pour ce qui est de savoir qui paie quoi, ça, c'est une question qui n'est pas toujours évidente. Ça dépend. Quand c'est des transactions, par exemple, avec un propriétaire d'un terrain qu'on va acquérir directement du propriétaire, alors on fait une caractérisation et ce qu'on va trouver en termes de pollution fait partie de la négociation sur le prix du terrain. Donc, on peut inclure -- non seulement on peut mais on va inclure ce que ça coûtera au ministère de dépolluer ce terrain-là dans la compensation qu'on versera au propriétaire du terrain.

Dans certains cas, il est extrêmement difficile de retracer les propriétaires, ou alors les propriétaires sont des entités légales et non pas des personnes, des personnes morales c'est-à-dire, qui peuvent ne plus exister et, à ce moment-là, évidemment c'est un coût social. Donc, c'est un coût qui est assumé par le ministère.

LA PRÉSIDENTE :

Par le ministère.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Donc, quand le propriétaire est connu, ça fera partie de la négociation de l'acquisition des terrains.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Maintenant, ça dépend quand ces terrains-là ont été acquis. Si on parle d'acquisition récente, en général, on se protège en termes de pollution. Quand il s'agit d'acquisition plus ancienne, cette préoccupation-là n'était pas là, à ce moment-là, donc on est propriétaire de terrain à dépolluer et on devra vivre avec les conséquences de ça.

LA PRÉSIDENTE :

Donc, vous devrez assumer le coût de cette dépollution.

3205

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Oui, exactement. En complément, peut-être?

3210

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui, peut-être c'est de façon générale pour ce qui arrive généralement au ministère des Transports, mais pour la rue Notre-Dame, ce qui est important de souligner, c'est que la grande majorité des terrains sont déjà propriété du ministère des Transports. Ce sont des terrains marginaux, donc un certain pourcentage, je pense, de mémoire, c'est à peu près 15 % ou 20 % des terrains ou moins qui devront être acquis, et pour la plupart, on connaît leur propriétaire, dont certains, le propriétaire qui est aussi l'usager du terrain est encore sur place dans certains cas.

3215

3220

Donc, la problématique de ce qu'on appelle les terrains orphelins, sans propriétaire, ne se pose pas ou presque pas dans le cas de Notre-Dame.

LA PRÉSIDENTE :

3225

Où sont surtout localisés les terrains contaminés?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3230

Les terrains contaminés, bon, les terrains qui sont à acquérir sont dans le secteur industriel, parce que c'est un changement de tracé, dans le secteur industriel Dickson. Par exemple, si on prend l'hypothèse de CSF, peut-être avec une carte, c'est peut-être plus simple...

LA PRÉSIDENTE :

3235

Vous pouvez y aller, puis on verra.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3240

Donc, peu importe le tracé, c'est dans le secteur industriel Dickson, donc dans l'axe évidemment de la route. Il y a eu des anciens entrepôts de Steinberg, des choses comme ça. Donc, on rencontre en général des anciens réservoirs d'huile, de diesel enfouis qui ont été oubliés là par leur ancien propriétaire, des choses comme ça.

3245 Et, dans le secteur face au parc Viau proposé, c'est des terrains industriels occupés par l'ancienne Vickers mais qui sont propriété du Port de Montréal, qui feront l'objet -- donc, tout ça deux entités gouvernementales.

3250 Et, plus à l'est, il y a face à Iberville/Frontenac un concessionnaire automobiles et Décors Hollywood, pour ne pas le nommer, qui sont des petits bâtiments. Un vendeur de matelas aussi. Il y a un terrain qui était une ancienne station-service mais il est déjà décontaminé par la compagnie pétrolière, donc ne cause pas de problème.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3255 Monsieur Boisvert, dans l'étude d'impact, on parle de l'acquisition d'environ 136 400 mètres carrés de terrain à acquérir et on avait une valeur, en 95, au rôle d'évaluation de disons tout près de six millions (6 M\$), 6 500 000 \$ à peu près.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3265 Est-ce que cette valeur-là a été actualisée?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3270 Ça, c'est très, très difficile parce que, bon, ça, c'est une hypothèse de travail. Évidemment, tant qu'on n'a pas un décret, on n'amorce pas la démarche de négociation avec les propriétaires.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3275 Mais au rôle d'évaluation?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3280 Alors, on a pris le rôle d'évaluation, et vous connaissez toute la problématique des rôles d'évaluation sur l'île de Montréal et notamment en territoire d'île de Montréal. Alors, ça, c'est une base, et surtout au niveau industriel, il y a eu des fortes variations à la baisse. Si on exclut des agrandissements d'usine, des choses comme ça, qui font hausser la valeur des propriétés mais de façon je ne dirais pas artificielle, mais dû à des ajouts, ça surestime probablement la
3285 valeur des terrains parce qu'il y a une forte baisse. Ceci dit, c'est très, très variable en fonction des conditions économiques, des cycles. Donc, il faut faire attention et vérifier en fonction de on acquiert dans quel cycle économique, dans quelles conditions.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3290

Au niveau des bâtiments, il y a quoi? Il y a une quinzaine de bâtiments, je pense, à acquérir?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3295

Écoutez, on peut les passer. Moi, je vous dirai que -- je ne peux pas vous dire le nombre exact. Il faudrait que je les passe un par un, de mémoire. Écoutez, il y a face à Iberville/Frontenac, comme je vous disais, une ancienne station-service démolie qui est un terrain vacant...

3300

LA PRÉSIDENTE :

Mais vous avez un ordre de grandeur?

3305

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Bon, écoutez, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3310

Dans l'étude d'impact, il y en a une quinzaine.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3315

Une quinzaine, bon, écoutez, oui, une quinzaine. Je ne le sais pas.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3320

Maintenant, pour ce qui est de la valeur, est-ce que vous avez fait une évaluation du coût des bâtiments, d'acquisition?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3325

Non, c'est ça, comme je vous dis, à l'étape où on en est là, on utilise la valeur au rôle qui est un indicateur, mais un indicateur très conservateur, comme je vous ai expliqué, pour pouvoir évaluer le coût d'acquisition.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3330

Est-ce que cette valeur-là se retrouve dans votre budget global des travaux?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui, oui. Oui, tout à fait.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Valiquette, la question de monsieur Vaillancourt, monsieur Vaillancourt cherchait à savoir qui sera responsable. On a la réponse. Comment on procède? C'est quoi la réglementation en matière de décontamination des sols et où dépose-t-on les résidus par la suite?

M. LUC VALIQUETTE :

Madame la présidente, lorsqu'il y a excavation de matériaux dans le cadre d'un projet, le ministère fait appliquer la Politique de protection des sols et de réhabilitation des terrains contaminés. Or, cette politique-là, ça prévoit que les matériaux, d'abord il faut caractériser les matériaux davantage pour savoir qu'est-ce qui est vraiment contaminé, quel niveau de contamination. Il y a un ensemble de paramètres: c'est des métaux lourds, des huiles, etc. Enfin, il y a un ensemble donc de paramètres qui sont évalués et il y a quelques niveaux, il y a trois niveaux de contamination possible.

Alors, pour des matériaux qui sont sous le premier niveau, il n'y aura pas de restriction à l'usage parce qu'ils ne sont pas contaminés. Pour des matériaux qui seraient plus contaminés, donc faiblement, moyennement ou fortement, bien, là, il y a des restrictions aux usages qui vont être de plus en plus fortes.

Je vous donne quelques exemples. Dans le premier niveau de contamination, on peut utiliser les matériaux comme matériau de recouvrement journalier dans un lieu d'enfouissement sanitaire. Dans les niveaux plus forts, éventuellement, si les matériaux sont très contaminés, on va avoir les options entre décontaminer de façon optimale dans un lieu de traitement autorisé – alors, ça, ça peut être fixation, c'est les traitements les plus complexes pour fixer les contaminants – ou si cette option est impraticable, dépôt définitif dans un lieu d'enfouissement sécuritaire autorisé pour recevoir de tels sols. Donc, ils ne peuvent pas aller n'importe où s'ils sont très contaminés.

Et, peut-être une dernière information. Tout ça est évalué avant que le certificat d'autorisation soit donné. C'est fait par la Direction régionale.

LA PRÉSIDENTE :

De votre ministère.

M. LUC VALIQUETTE :

Du ministère de l'Environnement, oui.

LA PRÉSIDENTE :

3380 Ça va, monsieur Vaillancourt?

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

3385 Oui. M'autorisez-vous une dernière observation? C'est très court.

LA PRÉSIDENTE :

Très court.

3390 **M. ANDRÉ VAILLANCOURT :**

3395 Sur le terrain de triage dans la courbe, m'y étant promené, j'ai observé le type de plantes qui est là et les plantes qui poussent là de façon spontanée, ce sont des plantes qui arrivent, je ne sais pas comment elles peuvent faire pour survivre. Ce qui signifie que le sol est imprégné et, par percolation, ça peut aller jusqu'à une certaine profondeur. C'est la seule observation que je veux terminer. C'est pour ça que j'étais préoccupé par cette question de pollution.

LA PRÉSIDENTE :

3400 D'accord. Merci, monsieur Vaillancourt.

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

3405 Je vous en prie, madame.

LA PRÉSIDENTE :

3410 Monsieur Philippe Côté.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

Bonjour, madame la présidente!

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour!

M. PHILIPPE CÔTÉ :

Philippe Côté, ma famille est de deux siècles montréalaise. Alors, j'ai peut-être un autre point de vue que, comment dire, les projets d'autoroute quand j'appréhende le monde...

LA PRÉSIDENTE :

Mais, ce n'est pas votre point de vue que nous voulons connaître aujourd'hui.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

Il y a toujours une...

LA PRÉSIDENTE :

Mais nous apprécierons l'avoir en janvier.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

C'est ça. Donc, j'avais posé, lundi, pourquoi le segment n'avait pas fait l'objet d'audiences du BAPE entre Sanguinet et Papineau pour l'état actuel, mais j'avais aussi demandé pour le boulevard urbain qui est dans Sainte-Marie, donc qui est entre, si on peut dire, Papineau et le viaduc au-dessus du CP. Je crois que je n'ai toujours pas de réponse. Et j'en parle parce que plusieurs organismes du Centre-Sud favorisent une option de boulevard urbain, je crois, comme alternative.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, on va demander à monsieur Fournier de rappeler la réponse qui a été faite.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Alors, madame la présidente, effectivement, vérification faite auprès d'une personne qui était au ministère et en autorité à ce moment-là, le ministère a considéré qu'il a reconstruit une rue existante à l'intérieur d'une emprise qu'il possédait avant 1980. Donc, que cette activité

3455 de reconstruction-là, en fonction de la réglementation existante, n'était pas soumise à une étude d'impact.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

3460 Mais c'est pour savoir en quoi le concept de boulevard urbain, qui est dans Sainte-Marie, tout à coup ne fait plus l'affaire et qu'il faut maintenant une intervention comme proposée par le ministère. Je demandais s'il y avait une étude – parce que dans le cadre du BAPE peut-être – mais, à l'interne, qu'est-ce qui fait que actuellement, il y a une proposition d'autoroute en tranchée, d'allée, quand l'état, le statu quo est un boulevard urbain.

3465

LA PRÉSIDENTE :

Je ne suis pas sûre d'avoir bien saisi votre question. Parce que là, on a fait référence à un dossier antérieur mais là vous vous ramenez à aujourd'hui et vous vous demandez quoi exactement?

3470

M. PHILIPPE CÔTÉ :

Bien, ce que je demande, c'est on prend comme acquit que la proposition du promoteur est une autoroute en tranchée. Ce qui est le statu quo, enfin ce qui est l'état actuel dans Sainte-Marie. Quelles sont ses insuffisances? Est-ce qu'il y a vraiment une étude sectorielle? Parce que le gabarit est quand même de 9 voies avec terre-plein et, bon, avec un secteur patrimonial aussi. Donc, à ce moment-là, je veux comprendre pourquoi on passe d'un statu quo à une opération très importante...

3480

LA PRÉSIDENTE :

D'autoroute en tranchée.

3485

M. PHILIPPE CÔTÉ :

Dans ce sens-là. S'il y a une étude.

LA PRÉSIDENTE :

3490

On est toujours un peu mal à l'aise avec le mot *autoroute*, *route*. Disons une route rapide en tranchée.

3495 **M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Une voie rapide en tranchée, parce que les voies sont plus étroites que sur une autoroute. C'est 3.5 mètres, c'est ça.

3500 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, vous voulez connaître les motifs qui sont à la base de la décision ou de la suggestion du ministère des Transports d'y aller avec une autoroute en tranchée.

3505 **M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Une voie rapide en tranchée, parce que les voies sont plus étroites qu'une autoroute.

3510 **LA PRÉSIDENTE :**

Enfin, je me trompe toujours, mais quand j'en vois trois séparées d'un mur...

M. PHILIPPE CÔTÉ :

3515 C'est 3.5 à 3.7. C'est la différence.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3520 Madame la présidente...

LA PRÉSIDENTE :

C'est une nuance.

3525 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

... d'abord, peut-être juste, je vais reculer un tout petit peu en arrière, je vais vous donner une explication courte. Si vous en voulez plus, monsieur Boisvert pourra compléter.

3530 Les travaux qui ont été faits par le ministère, qui ont été terminés en 86, je crois, s'adressaient à une situation qui était vraiment problématique à l'époque, puisqu'on avait arrêté les travaux au niveau du tunnel Viger et qu'on se ramassait avec une problématique extrêmement difficile de circulation. Donc, le ministère a, à l'intérieur de ce qu'il pouvait faire à ce moment-là, tenté de minimiser les impacts et d'améliorer la fonctionnalité de la rue Notre-Dame dans ce secteur-là.

3535

3540

La raison pour laquelle cette option-là de boulevard urbain n'est pas satisfaisante – enfin, il y en a plusieurs – la première, c'est qu'un boulevard urbain, pour satisfaire à la demande qui est là, incluant une voie réservée pour le transport en commun, bien sûr, on s'en irait vers quelque chose comme -- il y a actuellement 9 voies de large et c'est congestionné, donc, en ajoutant le transport en commun, on irait vers quelque chose comme 11 voies de large. L'effet barrière.

3545

Et 11 voies de large, on ne serait pas seulement vis-à-vis de là, mais évidemment toute la longueur de la rue Notre-Dame. Donc, l'effet barrière entre le quartier et le fleuve serait non seulement maintenu mais empiré. De traverser 11 voies de large pour des piétons, en supposant qu'il y ait encore des espaces verts au sud, on n'a rien amélioré, évidemment.

3550

On n'améliore rien aussi au niveau du bruit. On a vu dans les démonstrations qui ont été faites dans les journées précédentes, que le fait d'encaisser les voies rapides permet de réduire de façon significative le bruit pour les riverains. On parle d'une réduction de 7 à 10 décibels le long de la rue Notre-Dame, avec des endroits où on a des réductions même de l'ordre de 20 décibels. Enfin, dans un endroit, on a une réduction de l'ordre de 20 décibels, ce qui est extrêmement important comme réduction. De rester en surface en boulevard urbain, on ne peut pas faire ça.

3555

3560

En boulevard urbain, on maintient les intersections, donc les éléments d'insécurité, les risques d'accidents supplémentaires dus aux conflits aux intersections. On maintient donc les arrêts et départs tant pour les véhicules automobiles que pour les camions, avec tout ce que ça implique de bruit et de pollution aussi associés à ces variations de vitesse-là, ces départs, ces arrêts-là.

3565

On a vu aussi, hier, dans la présentation de monsieur Allard, que le fait d'encaisser les voies rapides a un impact sur l'impact de la pollution émise par les véhicules. Il y a un effet de dilution plus important, le fait d'avoir des voies rapides.

3570

Je pense qu'on pourrait ajouter d'autres éléments de sécurité, mais les raisons principales sont à ce niveau-là. Et, peut-être que monsieur Boisvert pourrait compléter.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3575

Oui, parce que cette réflexion-là s'inscrit dans une longue réflexion et dans une longue histoire. Je pense qu'il est important de le rappeler.

3580

D'une part, il y a eu un ensemble de gestes – et je le rappelais tantôt, il faut référer à un livre d'histoire depuis 1904 – il y a un ensemble de gestes qui sont autant physiques, géométriques que réglementaires, qui font que la rue Notre-Dame, qui a déjà été voulue, dès le régime français, comme un grand axe provincial, c'est le Chemin du Roy, un ensemble de gestes en ont fait une colonne vertébrale industrielle dès le début du siècle. La réglementation du réseau de camionnage l'a officialisée comme étant le grand axe est-ouest de camionnage,

l'élargissement de 1904 et etc. Donc, il y a une histoire pour encadrer l'importance en termes de débit plutôt que d'autres rues parallèles dans le secteur.

Donc, déjà en 95 – l'étude a été déposée en 13 copies – une étude de variante de tracé de raccordement de la 720 à la 25 regardait ce qu'il en serait si, effectivement, on travaillait avec une typologie de boulevard urbain traditionnel. Le boulevard urbain traditionnel avec entrées privées n'a pas été retenu pour des raisons évidentes de sécurité pour les riverains. Donc, on a travaillé avec une typologie sans entrée privée mais avec maintien des intersections, de certaines intersections majeures.

Déjà dans Centre-Sud, comme le signalait monsieur Fournier, on arrive avec 11 voies de large à traverser contre 9, actuellement. Et, malgré cela, il est à peu près impossible d'obtenir des niveaux de circulation, même avec les débits existants à l'époque de l'étude. Je ne parle pas des débits actuels aujourd'hui qu'on observe, mais déjà les débits de 1995, ça ne fonctionnait pas, compte tenu des longues files d'attente qui étaient déjà observées à l'époque, qui pouvaient atteindre plus d'un kilomètre de long.

Donc, il est impossible d'y intégrer, par exemple, des phases pour les piétons pour pouvoir traverser. Il est impossible, même avec 11 voies de large, d'avoir un terre-plein qui dépasse la largeur de la table pour accueillir des piétons qui y traversent. Faut-il le souligner, il y a des équipements au sud de la rue Notre-Dame qui sont inaccessibles actuellement ou peu accessibles. Impossible d'y mettre des aménagements aussi pour assurer le confort des piétons. Par exemple, traverser en hiver et se faire arroser par la *slush*, par exemple.

Donc, cette variante-là a été évaluée de fond en comble sur le plan purement circulation, si on veut, au départ, pour voir que ça ne pouvait pas fonctionner. Oui?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Monsieur Boisvert, je vais vous arrêter un petit instant.

Monsieur Bouchard, vous avez parlé, hier ou avant-hier, il y a un plan qui a été déposé, où il y avait du développement d'habitation, donc une emprise beaucoup plus réduite, avec de l'habitation en marge de l'artère.

Est-ce qu'à ce moment-là -- quand on parle de boulevard urbain, je suis un petit peu embêté avec ça, parce que, pour moi, un boulevard urbain, dans mon esprit, c'est un boulevard qui peut avoir 6 voies, il peut y avoir un terre-plein central, il peut y avoir des arbres, mais il va être bordé, il va être bordé par des résidences, habituellement, comme le boulevard Saint-Joseph à Montréal ou peut-être d'autres qu'on peut citer. Dans votre esprit à vous, quand vous avez fait l'analyse du développement potentiel, si on veut, de la rue Notre-Dame, est-ce que c'était un boulevard urbain qui était vu à ce moment-là, à cet endroit-là?

M. PIERRE BOUCHARD :

3625

Ça prenait pour hypothèse que l'ensemble des besoins de circulation était ramené sur une emprise beaucoup moins large. Et donc, il y a plusieurs scénarios possibles mais ça dépend des coûts; c'est ça, la nuance. C'est qu'on aurait pu, par exemple, y aller en tunnel et avoir tout le temps --

3630

En fait, le principe, peu importe le scénario, le principe était à l'effet qu'on enfouissait, à ce moment-là, la circulation rapide en dessous du sol et qu'on ramenait les voies de service ou les voies locales sur le dessus. Et, donc, c'est à ce moment-là qu'on gardait une emprise beaucoup plus étroite.

3635

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, la circulation de transit...

3640

M. PIERRE BOUCHARD :

Donc, on l'étagait, si vous voulez, au lieu de l'étaler.

3645

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, séparait la circulation de transit en dessous et le local sur le dessus.

M. PIERRE BOUCHARD :

3650

C'est ça. Alors, c'était le scénario hypothétique qui avait été envisagé. C'est la seule façon pour pouvoir arriver à avoir un corridor un peu plus étroit et de pouvoir garder du développement sur le côté.

3655

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Je vais vous laisser continuer, monsieur Boisvert.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3660

Oui. Alors, bon, le scénario que j'explique, qui est un boulevard totalement au sol, bon, il n'y avait pas de voie enfouie, a été donc évalué en termes de desserte routière, enfin des problématiques de circulation. Quand on dit: *problématiques de circulation*, c'est le transport en général: piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite et aussi transport en commun.

3665

Dans un tel concept, ça pénalisait énormément le transport en commun parce que, finalement, il était impossible d'offrir des vitesses rapides et efficaces aux autobus pour des dessertes, notamment pour le Viabus. Parce que l'autobus est coincé avec tous les véhicules

qui tournent à droite, par exemple. Donc, il est à peu près impossible, peu importe où on le localise, l'autobus a donc à traverser un très grand nombre d'intersections et il n'est pas possible d'y mettre des voies en site propre, puisqu'il est soit dans une usine au sud ou carrément traverse toutes les intersections au nord où se retrouve le plus grand nombre de rues transversales.

Donc, ça a été évalué en termes de corridor. Cette même hypothèse-là a fait l'objet d'une évaluation sur la base des impacts sonores.

Alors, si on maintient une infrastructure en surface, avec ou sans circulation enfouie, il demeure quand même une circulation importante en surface, on peut le voir dans l'étude tunnel, on demeure quand même avec des débits au-dessus de 50 ou 60 000, de mémoire, c'est au moins au-dessus de 50 000 sur la voirie qui demeure en surface, quel en serait l'impact sur le milieu résidentiel existant? Et, on ne parle pas du milieu résidentiel qui serait construit encore plus près. On parle du milieu résidentiel qui est vraiment existant à une certaine distance, et on arrivait à la conclusion que par rapport à la situation actuelle, 1 084 logements subiraient un impact moyen à impact fort, donc, par rapport à la situation actuelle.

Donc, c'est une situation très problématique. Donc, on ne pouvait pas atténuer l'impact sonore qui est quand même une problématique importante, tant dans Centre-Sud que dans Hochelaga-Maisonneuve.

Et, cette étude-là a vérifié s'il y avait moyen, plutôt que l'enfouissement pour réduire le bruit, s'il y avait d'autres outils d'atténuer le bruit, autre que l'enfouissement en tranchée. L'insonorisation et le mur antibruit ont été regardés comme possibilité.

Un mur antibruit de 6 mètres de haut, donc un mur antibruit continu de 20 pieds de haut, sans s'arrêter aux intersections, donc on ferme carrément toutes les intersections, n'atténue le bruit, de façon perceptible et non pas de façon nécessairement adéquate, mais de façon perceptible, que pour une partie – de mémoire, c'est à peu près 50 % des habitations – et aucun impact pour le troisième étage et au-dessus. Et, de toute façon, c'était systématiquement rejeté par l'ensemble de la population.

L'autre possibilité était l'insonorisation des logements. Le recours à l'insonorisation donc pour les logements existants et donc pour la construction de tout nouveau logement le long de la rue Notre-Dame posait un autre problème. Les citoyens sont peu réceptifs à ça à priori, notamment aussi à cause du profil socio-économique, problématique de coût d'entretien, problématique qui va payer pour ça, hausse de loyer, mais aussi une problématique, c'est que cette population-là, ce n'est pas seulement à l'intérieur de leur logement qu'ils ont besoin de quiétude, c'est aussi dans les espaces extérieurs.

Puisque cette population-là est moins mobile que le reste de la région de Montréal à cause de leur profil socio-démographique et économique, mais aussi à cause des gens, c'est un secteur de forte densité, le seul espace extérieur étant le balcon, donc ils sont très

dépendants des espaces verts de proximité. Donc, l'atténuation du bruit ne doit pas s'adresser seulement au logement mais aussi à l'espace extérieur. Donc, ils sont peu réceptifs.

3715

Et peut-être pour faire référence aussi à des rapports du BAPE, déjà dans un rapport de 1988 du Bureau d'audiences publiques, le rapport numéro 26, à la page 4.17, je cite:

L'image qui revient le plus fréquemment lorsque le bruit confine les gens à maintenir les fenêtres fermées est celle de l'emprisonnement.

3720

Donc, ce n'était pas une mesure -- ça peut être une mesure accessoire, peut-être, ou d'accompagnement. Ça ne pouvait pas être non plus la mesure principale, du moins le long de la rue Notre-Dame.

3725

L'ensemble de cette problématique-là a été également présenté à la population de Centre-Sud et d'Hochelaga-Maisonneuve dans une vaste enquête menée par l'Université de Montréal par une équipe de huit chercheurs. Huit chercheurs qui se sont penchés de façon très précise sur le bruit mais, aussi, sur l'ensemble de la vision de la problématique environnementale vue directement par la population concernée et les groupes.

3730

Donc, il s'agit – et je vais y aller de façon très rapide – 20 organismes ont été consultés. Une centaine de locataires ont été consultés via des enquêtes téléphoniques. 25 ont accepté de donner des entrevues à domicile; 14 propriétaires occupants; 14 propriétaires non occupants et 443 usagers d'espace extérieur pour avoir un portrait global de la situation.

3735

Et ce qui est ressorti de cette enquête-là, effectivement, c'est que le recours à l'insonorisation n'était pas la fonction privilégiée; que le recours également au mur antibruit était totalement rejeté; que le bruit est une problématique mais que l'accessibilité aux espaces verts, la sécurité, notamment la sécurité routière, sont les principaux enjeux. Et aussi donc, l'accessibilité aux espaces verts au sud. Et c'était l'enjeu, et non pas l'accessibilité non plus au recouvrement devant des édifices industriels où traverser n'a aucun intérêt. Et que l'effort devrait être mis plus au niveau esthétique et améliorer aussi l'image de l'ensemble du quartier. Donc, une vision d'ensemble et globale d'aménagement.

3745

LA PRÉSIDENTE :

Vous faites référence à quel document, monsieur Boisvert?

3750

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3755

Je fais référence à un ensemble de trois documents. Alors, le premier où je fais référence à un document du BAPE, c'est un document qui fait la revue et l'analyse de la littérature: *Méthodes d'atténuation du bruit routier en milieu résidentiel dense*. Donc, le titre exact est: *Atténuations du bruit routier en milieu résidentiel dense, Revue et analyse de la littérature*. Le deuxième document est: *Atténuations du bruit en milieu résidentiel de moyenne et haute densité, Corridor de la rue Notre-Dame à Montréal*. Et, le troisième est: *Atténuations du bruit routier en milieu résidentiel de moyenne et haute densité, Développement d'une approche intégrée et participative, Étude de cas* par l'Université de Montréal.

3760

Je tiens à souligner que, dans le cadre de ces études-là, la participation de divers partenaires, dont la Société d'habitation du Québec, l'Université de Montréal évidemment, et la Ville de Montréal

3765

LA PRÉSIDENTE :

Ça serait possible de déposer ces documents-là à la commission?

3770

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

On va s'amuser à faire des belles photocopies, madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

3775

Merci.
Monsieur Côté.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

3780

C'est ma deuxième question ou c'est un...

LA PRÉSIDENTE :

3785

Votre deuxième question.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

Il se trouve que toutes les entrées-sorties ici d'une voie rapide sont essentielles à l'avenir quand c'est raccordé à la trame fine de Montréal, si on prend l'exemple ici, et que, dans les faits, pour avoir participé à des comités dans le Centre-Sud et avoir organisé une soirée d'information auprès de la population le 13 juin dernier, nous avons fait une présentation d'une hypothèse, enfin, du moins c'était celle que le ministère avait remise, et qui impliquait à ce moment-là une entrée-sortie à Iberville/Frontenac. Sauf que dans l'étude d'impact déposée le 25 septembre, il n'y a plus d'entrée-sortie à Iberville/Frontenac et, à ce moment-là, c'est la nouvelle entrée-sortie Alphonse-D. Roy qui, à ce moment-là, va faire l'entrée du camionnage.

Alors, ma grande question, Iberville/Frontenac. Parce que quand on avait négocié avec le ministère, vu qu'il y avait des habitations, les gens disaient que, même le milieu coopératif ne veulent pas faire de coop dans ce secteur-là, le ministère avait trouvé le niveau suffisant de camionnage, en disant c'est toujours la même chose, c'est le statu quo. Sauf que c'est ça, mon étonnement. C'est comment se fait-il que nous avons pu faire une présentation auprès du public et que, maintenant, l'étude d'impact...

LA PRÉSIDENTE :

Propose autre chose.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

... propose autre chose. Quand on sait que c'est essentiel, les entrées-sorties.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Écoutez, on est en présence d'un projet qui a évolué. On a eu de nombreuses discussions, notamment avec la Ville de Montréal dans le dossier du raccordement des rues. Une des préoccupations de la Ville étant de diminuer le trafic de transit sur Frontenac en particulier, qui est une rue résidentielle, sur Iberville et Frontenac, en fait, les deux rues qui sont des rues résidentielles, pour concentrer notamment le camionnage dans le secteur plus à l'est, à partir d'Alphonse-D. Roy où il y a un secteur industriel avec un nombre important d'entreprises derrière.

Iberville demeure quand même reliée au niveau de la voie de desserte à René-Lévesque. Donc, il n'y a pas une coupure complète mais Iberville n'est pas reliée aux voies rapides. Et, ça, on pourrait peut-être demander à monsieur Bouchard mais c'est suite à des discussions et des préoccupations avec le milieu également.

M. PIERRE BOUCHARD :

3835 Oui, effectivement, il y a eu de longues discussions avec le ministère des Transports concernant quel devait être l'accès et comment le camionnage va passer. Je vais demander à madame Leduc de bien vouloir répondre à la question, parce que c'est assez délicat dans ce secteur-là.

Mme FRANCINE LEDUC :

3840 Bonjour, madame la présidente. Effectivement, nous avons regardé différentes possibilités dont l'échangeur Iberville/Frontenac qui pose certains problèmes au niveau circulation. Et nous avons envisagé de voir l'éventualité de déplacer cet échangeur-là beaucoup plus vers l'est, de façon à orienter les échanges dans un secteur plus propice. Et, on avait
3845 envisagé toute cette démarche-là dans un comité avec le ministère des Transports. Tout ça est dans un cadre de cheminement de travail avec le ministère et dans ce contexte-là.

LA PRÉSIDENTE :

3850 Quels étaient les problèmes que cela pouvait vous causer? La proposition initiale.

Mme FRANCINE LEDUC :

3855 D'une part, il y a toute la problématique de ce secteur qui est constituée vraiment au niveau résidentiel. Frontenac et Iberville sont des rues constituées de résidences et on cherche à trouver une façon de dégager d'une circulation importante ces rues-là. Donc, c'est dans ce sens-là qu'on essayait d'envisager vers Alphonse-D. Roy toute cette problématique-là, mais il y avait toute une vue d'ensemble avec un raccordement éventuel dans l'axe du CP. Il y avait toute
3860 une démarche très longue dans un contexte de très, très, très long terme.

LA PRÉSIDENTE :

Et, Alphonse-D. Roy est une rue qui est...

3865 **Mme FRANCINE LEDUC :**

Qui est à caractère industriel.

3870 **LA PRÉSIDENTE :**

... à caractère industriel. D'accord. Est-ce qu'on peut voir une acétate?

3875 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Oui. Bien, c'est ce que j'allais vous proposer, si vous me le permettez.

LA PRÉSIDENTE :

3880 Oui. Pourriez-vous la placer, s'il vous plaît, pendant que monsieur Bouchard complète.

M. PIERRE BOUCHARD :

3885 Juste une précision, effectivement, par rapport à ce que madame Leduc a dit. Alphonse-D. Roy est une rue industrielle mais qui ne débouche pas et qu'on avait l'intention éventuellement de faire déboucher sur une artère beaucoup plus au nord, et il aurait fallu, à ce moment-là, exproprier une voie du CP. Vous ne voyez pas au nord du secteur. Et donc, actuellement, effectivement, ça pourrait peut-être poser problème pour le camionnage présentement parce que la rue Alphonse-D. Roy arrête à Sainte-Catherine.

3890

LA PRÉSIDENTE :

Oui, vous pouvez continuer, madame Leduc.

3895 **Mme FRANCINE LEDUC :**

3900 Tout à fait. C'est dans une problématique de très long terme. C'est tout un exercice la modernisation de la rue Notre-Dame. C'est quelque chose qui peut être évolutif dans le temps, et l'idée, c'était de solutionner un problème très chronique qu'on a au niveau de Iberville et Saint-Joseph avec le tunnel qu'on mentionne comme étant le tunnel de la mort. Et, toute cette problématique-là, on essayait de le voir à très long terme, mais tout ça, c'est dans une démarche de possibilité et d'entente, bien entendu, avec le CP, entre autres.

3905 **LA PRÉSIDENTE :**

Quels sont les problèmes que cela va causer au CP? Est-ce qu'on pourrait m'éclairer un peu mieux là-dessus?

3910 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Alors, on voit sur l'acétate que Frontenac est déconnectée et que, en fait, c'est Alphonse-D. Roy, ici, qui est connectée. Iberville sert à desservir mais le secteur vraiment très local. Je ne peux pas réussir à tout rentrer sur l'écran. Il existait déjà, il faut le souligner, déjà à court terme, nonobstant, peu importe ce qui se passe à long terme, il y a une problématique qui a déjà été soulevée par la population d'Hochelaga-Maisonneuve en termes de crainte et qui s'applique également pour la population de Centre-Sud.

Ici, il s'agit – j'espère que le nom est exact, c'est le Praimont Moreau, je pense, le secteur industriel – c'est un secteur industriel relativement dynamique. Il y a, par exemple, le nettoyage de tous les autobus Orléans Express. Donc, beaucoup de mouvements de camions. Il y a également la plus grande usine de production de levure industrielle au monde, je pense, qui est le nom du propriétaire, dont le nom m'échappe. L'Allemand, c'est ça, parfait, merci, qui d'ailleurs vient de s'agrandir. Donc, c'est toute une zone industrielle relativement dynamique et qui fait l'objet de subvention d'aide à la revitalisation – c'est pour ça le terme Praimont – et ici, Alphonse-D. Roy, actuellement, est connectée à la rue Notre-Dame. Donc, actuellement, le camionnage se rend sur la rue Notre-Dame et, donc, se rend sur Alphonse-D. Roy à l'intersection pour aller rejoindre Notre-Dame.

Des projets initiaux du ministère, compte tenu de la proximité d'Alphonse-D. Roy et de Frontenac, évidemment, on ne peut pas commencer à mettre des entrées et sorties à quelques dizaines de mètres l'une de l'autre, donc, il y avait un choix qui avait été fait, qui était Iberville/Frontenac, que madame Leduc a rappelé, mais ça impliquait la fermeture d'Alphonse-D. Roy.

Alors, première réaction du milieu, en termes de citoyens, de groupes, enfin des secteurs Centre-Sud et Hochelaga-Maisonneuve, c'est qu'en fermant Alphonse-D. Roy, pour les camions qui arrivent et qui partent, qu'est-ce que ça veut dire en ne rejoignant plus directement la rue Notre-Dame? Donc, s'ils se dirigent ou arrivent de l'est, ça veut dire qu'ils se retrouvent carrément sur la rue Sainte-Catherine jusqu'à Pie IX, donc une augmentation du camionnage sur la rue Sainte-Catherine, et ce n'était pas du tout une orientation qui était retenue ou du moins, en principe, dans le projet.

Et, qu'est-ce qui arrive pour ceux qui arrivent ou se dirigent vers l'ouest? Donc, une augmentation de la circulation sur la rue Sainte-Catherine ici et de Maisonneuve plus loin. Donc, on induisait indirectement une croissance du camionnage dans le réseau, ce qui devait être le contraire comme objectif. Donc, une problématique, c'est – je paraphrase – mais: *S'il vous plaît, ouvrez Alphonse-D. Roy+ de façon à capter tout le secteur industriel qui est là. À court terme, ce que ça aurait pu induire aussi, c'est une attractivité moins intéressante comme secteur pour l'implantation et le maintien d'activités industrielles.

D'autant plus que Iberville/Frontenac ont un caractère sur certains tronçons fortement résidentiels et avec des problèmes de niveau sonore importants. La rue Frontenac, ici, de mémoire, si je ne me trompe pas, a des niveaux sonores supérieurs à 70 décibels ajustés, donc dBA, donc des niveaux sonores très élevés. Donc, il fallait trouver une solution qui n'induisse pas de circulation indirectement parce que, évidemment, c'est l'objectif contraire qui était recherché.

D'où la demande d'ouvrir déjà à court terme dans le projet, nonobstant ce qui arrive dans le futur, la rue Alphonse-D. Roy et de fermer Frontenac, et de faire d'Iberville un accès seulement que pour le réseau de surface et non plus avec les voies principales. Des questions?

Mme FRANCINE LEDUC :

Est-ce que je peux me permettre de compléter quelque chose?

LA PRÉSIDENTE :

Oui, madame Leduc.

Mme FRANCINE LEDUC :

Monsieur Côté parlait de l'entrée-sortie essentiellement au niveau de Frontenac.

LA PRÉSIDENTE :

C'est bien ça.

Mme FRANCINE LEDUC :

Iberville. Donc, il y a un élément aussi qui est important. C'est qu'on cherchait, nous, à tenter de minimiser finalement, d'une certaine façon, les entrées et les sorties au niveau du secteur Sainte-Marie pour alléger au maximum la circulation dans ce secteur-là. Et, c'est pour ça qu'on avait valorisé de travailler plus au niveau d'Alphonse-D. Roy, au niveau d'une entrée-sortie. Tout ça...

LA PRÉSIDENTE :

Je veux juste bien comprendre, parce qu'on parle d'accès d'entrée-sortie. Quand on parle d'entrée-sortie, c'est entrée-sortie de...

Mme FRANCINE LEDUC :

3995 D'autoroute.

LA PRÉSIDENTE :

4000 ... la rue Notre-Dame.

Mme FRANCINE LEDUC :

4005 Bien, de la rue Notre-Dame ou autoroute, en tout cas, de tout ça.

LA PRÉSIDENTE :

J'essaie de ne pas le dire, puis c'est vous qui le dites.

Mme FRANCINE LEDUC :

4010 Du lien routier, appelons-le comme... Donc, il y a une entrée-sortie. Mais il y a un élément important qu'il reste à dire, c'est que tout ça, et dans un contexte de très long terme, reste à être regardé et on a certaines choses à analyser du côté de la Ville de Montréal sur toutes les implications au niveau circulation de la nouvelle proposition qui nous est amenée.

4015

LA PRÉSIDENTE :

4020 Par ailleurs, quand je regarde sur ce transparent, je vois l'aire gazonnée qui est au centre.

Mme FRANCINE LEDUC :

4025 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

S'il y avait eu une sortie à ce niveau-là, j'imagine que ça aurait pu entrer en conflit avec l'usage qu'on veut faire cette aire-là?

Mme FRANCINE LEDUC :

4030 D'une certaine façon, c'est au niveau de l'usage, mais c'est surtout en termes de problématique circulation locale et d'assurer une certaine sécurité pour les piétons et tout. Donc, ce que j'exprime, c'est qu'il reste encore des analyses particulières à regarder pour ce secteur qui est le secteur Sainte-Marie.

4035

Je pense que monsieur Bouchard veut ajouter quelque chose.

M. PIERRE BOUCHARD :

En fait, ce que monsieur Boisvert nous parlait tantôt par rapport à la circulation des camions dans le secteur d'Alphonse-D. Roy, c'est vrai. Il n'en demeure pas moins que actuellement, par Frontenac et par Iberville, il y a un flot de circulation de camions qui ne vient pas uniquement de ce secteur-là ou qui ne dessert pas uniquement ce secteur-là. Et là, parmi les analyses qu'on est en train de faire, c'est de voir jusqu'à quel point c'est adéquat comme solution présentement. Ça fait partie des analyses qu'on est en train de faire. Parce que pour le camionnage du secteur d'Alphonse-D. Roy, oui, effectivement, c'est bien. Pour les autres, où vont-ils aller? C'est la question qu'on se pose.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

Oui, monsieur Boisvert?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Effectivement, l'ancienne solution, et j'essaie de le mettre, donc toute cette zone-là, ici, d'espace vert disparaissait pour pouvoir mettre en place un échangeur. Donc, c'est à la demande de la Ville de Montréal, notamment. Nous, on essayait de mettre l'espace vert un peu de l'autre côté, d'essayer de conserver un espace vert ici mais qui n'est pas dans la zone la plus fortement habitée, parce que la zone la plus fortement habitée est un peu plus vers Iberville, Frontenac, en effet.

Donc, en mettant un échangeur ici, on élargit de façon importante et, évidemment, on est obligé ici d'avoir un espace bretelle d'entrée-sortie. Donc, pas d'espace vert. L'espace vert était donc repoussé encore plus loin des habitations. Donc, en tassant l'échangeur, ça nous permet de ramener cet espace vert là plus près du coeur même du milieu résidentiel de Centre-Sud.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Monsieur Boisvert, en tassant l'acétate, j'ai vu autre chose, il est question de réanimer le boulevard René-Lévesque.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui, oui. Tout à fait.

4080 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Comment ça va fonctionner? Puis, aussi, il est question aussi qu'il y ait une voie qui va servir au patin ou pour les vélos. Comment ça va fonctionner la circulation dans ce secteur-là?

4085 **LA PRÉSIDENTE :**

Juste avant que vous ne répondiez, je veux juste vous mentionner que pour ceux qui sont stationnés sur la rue Frontenac, il y a une interdiction de stationner entre 17 h et 18 h.

4090 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

C'est pour la circulation de transit.

LA PRÉSIDENTE :

4095

Alors, je veux juste vous le mentionner parce que je n'arrête pas les audiences maintenant.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

4100

Bon, écoutez, c'est une proposition et c'est à la Ville de Montréal à la gérer. C'est une planification au cas où, ce qui est proposé.

4105

Donc, en termes de réseau routier, effectivement, actuellement, si j'avais une acétate ou une photo qui montrait la situation actuelle, c'est que actuellement, c'est tout simplement une sortie à sens unique. D'ailleurs, ce n'est pas très loin d'ici. C'est une grande bretelle très large, je pense, à 3 voies, sinon un peu plus large, qui mène vers le centre-ville et très en courbe.

4110

Donc, ce qui est proposé, c'est de la mettre à double sens, ne pas l'avoir seulement qu'à sens unique, parce que le boulevard lui-même qui se voulait majestueux, le boulevard de la modernité de Montréal, qui était le boulevard René-Lévesque percé dans les années 60, se termine donc dans une bretelle qui est une espèce de sortie qui n'est plus un boulevard.

4115

Donc, c'était de percer et de continuer et réaligner le boulevard René-Lévesque dans sa forme qui est à l'ouest du pont Jacques-Cartier, de le poursuivre dans Centre-Sud pour connecter un peu ce secteur-là qui est comme un peu dans une autre zone. Il est comme séparé par le pont Jacques-Cartier, carrément dans une autre géométrie routière complètement différente et dans un autre type d'aménagement complètement différent.

4120 C'est donc de le reconnecter au quartier à l'ouest du pont Jacques-Cartier en
prolongeant le boulevard René-Lévesque à double sens, dans une forme boulevard, mais plus
étroit parce que les débits sont moindres, et plus urbain, de façon à permettre de raccorder ce
quartier-là au sud au boulevard René-Lévesque pour en faire un axe complet, plus complet en
4125 termes d'axe boulevard plutôt que de finir un peu à angle droit au boulevard Delorimier. Donc,
de raccorder le quartier pour la circulation au sud dans ce secteur-là, au sud de la rue
Sherbrooke dans Centre-Sud. Donc, c'est ce qui était proposé.

Donc, comment ça fonctionne? C'est qu'il y a aussi, il fallait permettre le raccordement
de la voie réservée. Actuellement, la voie réservée pour autobus dans le centre-ville sur le
4130 boulevard René-Lévesque, à moins que je me trompe, se termine à peu près au niveau de la
rue Amherst. C'est à peu près exact? Donc, la voie réservée est proposée qu'elle se poursuive
donc à l'est de la rue Amherst. Donc, il fallait la raccorder au projet de la rue Notre-Dame.

Donc, il est proposé que le boulevard René-Lévesque fasse l'objet de mesures
4135 préférentielles. La façon la plus directe, évidemment, pour l'autobus, c'est de continuer en
ligne droite et non pas d'aller vers un échangeur, de prendre les voies rapides en dessous.
Donc, en ligne directe. Peut-être que si j'avais l'acétate qui va juste avant, ça permettrait de
mieux comprendre.

4140 Donc, le boulevard René-Lévesque est comme ça. Donc l'autobus continue en ligne
droite, tandis que pour rentrer, quelqu'un qui arrive en auto du boulevard René-Lévesque, il est
obligé de descendre et prendre une bretelle d'entrée plus au sud.

On voit un peu le boulevard René-Lévesque qui est réaligné carrément en ligne droite,
4145 tandis que actuellement, la bretelle est à peu près comme ça, ici, en courbe. Donc, un
véhicule, par exemple, l'autobus arrive et carrément continue et vient prendre, ici, tourne à
droite dans une voie en site propre pour aller rejoindre le Viabus vers l'est, de même l'autobus
est toujours en ligne droite vers le boulevard René-Lévesque, vers le centre-ville. De même, un
véhicule automobile...

4150

LA PRÉSIDENTE :

Autour de votre anneau gazonné, est-ce qu'il y a d'autres véhicules qui peuvent circuler
là?

4155

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

4160 Oui, mais en rond. Alors, un véhicule qui arrive ici, qui voudrait prendre cette voie-là pour contourner la congestion qui est en dessous, alors permettez-moi l'expression: *Surprise!*. L'auto arrive ici, alors c'est réservé aux autobus seulement et, avec les opérateurs de la voie réservée en dehors de l'heure de pointe, une barrière peut être descendue carrément. Donc, le véhicule est obligé de tourner en rond. Les véhicules qui s'en viennent ici, c'est pour desservir le secteur qui est carrément ici ou prendre Iberville/Frontenac, bien, Iberville, en fait. Ou bien, un
4165 véhicule qui s'en va vraiment vers l'est, bien, il s'est fait coincé, alors il est obligé de retourner sur ses pas pour reprendre une entrée. Donc, une pénalité en termes de temps, pour que les véhicules soient en dessous et ne se retrouvent pas dans le réseau. D'accord?

4170 En ce qui a trait à l'anneau, ce que vous avez appelé un peu une espèce d'anneau technique, on parle dans l'étude d'impact que cet anneau-là peut servir à d'autres activités. Le boulevard René-Lévesque fait l'objet souvent de parades, de manifestations en période estivale. Actuellement, elles se font généralement d'ouest en est mais se terminent, bon, dans le secteur du pont Jacques-Cartier un peu nulle part. Il s'agissait donc de donner un espace également pour permettre des manifestations, un lieu d'arrêt, où même il peut y avoir des
4175 rassemblements, par exemple, de carrément créer un lieu. Parce qu'il n'existe pas de lieu au bout du boulevard René-Lévesque. D'espace ouvert.

Bon, écoutez, on peut faire différents scénarios, des scénarios sont possibles. Une parade arrive, se stationne autour et un rassemblement peut avoir lieu au centre. Le centre parc
4180 qui est là, c'est la grandeur de deux terrains de football américain professionnel.

LA PRÉSIDENTE :

4185 Lorsqu'il va y avoir des attroupements sur cet anneau technique, comment on va gérer la circulation autour de l'anneau?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

4190 Oui. Alors, en étant peu raccordé aux voies principales, Notre-Dame en dessous, appelons-la Notre-Dame, c'est plus simple, il est possible tout simplement -- et bon, dans un cas comme ça, le boulevard René-Lévesque est effectivement fermé à la circulation, du moins je l'espère, donc la circulation est carrément interdite là-dessus et c'est à la Ville de Montréal qui a des plans de gestion de circulation lors d'événements spéciaux, c'est dans les rues probablement en périphérie, comme Sainte-Catherine, de Maisonneuve, etc.
4195

LA PRÉSIDENTE :

4200 Donc, il va vous appartenir, monsieur Bouchard, de développer une gestion de la circulation automobile autour de cet anneau technique.

M. PIERRE BOUCHARD :

4205 Nous sommes en train de regarder le problème et de voir si c'est le meilleur scénario.

LA PRÉSIDENTE :

4210 Merci.
Je crois que ça va aller pour la présentation.
Monsieur Côté?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

4215 Est-ce que j'ai conclu mes deux questions?

LA PRÉSIDENTE :

4220 Oui.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

4225 À ce moment-là, je demanderais le dépôt de documents: la lettre du mois de mars 2001 que tous les services de la Ville de Montréal ont envoyée au MTQ, avec une carte. À ce moment-là, le projet qu'on a ici et justement l'absence de l'échangeur Iberville/Frontenac sera en partie expliqué. Je pense qu'il est aussi écrit dans la lettre la reconstitution du square Papineau, sans être sûr.

LA PRÉSIDENTE :

4230 Monsieur Bouchard?

M. PIERRE BOUCHARD :

4235 Une lettre de quelle date?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

4240 Une lettre du mois de mars 2001, qui faisait l'accord de tous les services, car la proposition du ministère des Transports au point de vue de la circulation était imparfaite dans le secteur Centre-Sud et il fut donc recommandé l'abandon de l'entrée Iberville/Frontenac.

M. PIERRE BOUCHARD :

4245 Je vais essayer de la fournir pour demain matin.

LA PRÉSIDENTE :

4250 D'accord. Merci.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

4255 Je demanderais aussi le dépôt de l'étude de Luc Noppen, *Morphogénèse du paysage potentiel historique du couloir de la rue Notre-Dame est à Montréal*.

LA PRÉSIDENTE :

Ça, j'ai compris plus tôt que le ministère allait la déposer.

4260 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Nous allons la déposer.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

4265 À ce moment-là, j'ajouterais aussi le livre de monsieur Noppen qui est actuellement édité par Québec et qui est absolument introuvable en librairie, et qui a pourtant fait l'objet d'un lancement officiel il y a bientôt deux mois et que monsieur Boisvert distribue gratuitement à plusieurs personnes.

4270

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Fournier, vous allez faire dépôt également...

4275 **M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Du livre?

LA PRÉSIDENTE :

4280

... du livre de monsieur Noppen?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

4285

Nous allons déposer et le livre et le rapport de monsieur Noppen qui sont deux éléments différents. Pour ce qui est de la disponibilité du livre, monsieur Boisvert va compléter.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

4290

Dans le document de l'Université de Montréal qui est déposé, celui dont on parlait tantôt sur le bruit, il y a également un texte, parce que ça semble intéresser la population un peu l'histoire de la rue Notre-Dame, il y a également un très beau texte écrit par monsieur Gérard Beaudet qui est professeur à l'Université de Montréal et qui a été longtemps impliqué dans Héritage Montréal, je crois, si je ne me trompe pas.

4295

D'autre part, pour le livre, malheureusement, ce n'est pas le ministère des Transports qui en fait la vente, c'est les Publications du Québec. Et, pour obtenir le livre, j'invite les citoyens à téléphoner aux Publications du Québec pour obtenir les points de vente. Ils sont théoriquement en vente. Effectivement, ça semble difficile.

4300

LA PRÉSIDENTE :

Les droits d'auteur ne vous appartiennent pas.

4305

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Non. Bien, c'est ça. Désolé.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

4310

Oui, bien, c'est ça, ça fait un mois qu'on essaie. Je voudrais aussi, à ce moment-là, le dépôt, évidemment à partir de la bibliographie de l'étude de monsieur Noppen, je voudrais aussi le dépôt de Bergeron Gagnon inc., *Autoroute Ville-Marie, Étude d'impact sur l'environnement, Projet de raccordement de la 720 à la 25, Patrimoine bâti.*

4315

LA PRÉSIDENTE :

C'est un document du ministère des Transports?

4320

M. PHILIPPE CÔTÉ :

Bien, c'est dans le texte préliminaire, Québec, Bergeron Gagnon inc., 28 janvier 99, 19 pages. Je demanderais aussi...

LA PRÉSIDENTE :

Vous pourrez laisser votre demande à madame Boutin, à l'arrière, puis je vais vérifier ce qu'il en est.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

Puis un dernier titre, ça concerne le potentiel archéologique de la rue Notre-Dame.

LA PRÉSIDENTE :

Qui est fait par qui?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

Par Dominique Lalande. C'est Québec, Roche groupe-conseil, mars 99.

LA PRÉSIDENTE :

C'est un document qui...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

C'est l'étude d'impact.

LA PRÉSIDENTE :

C'est un document qui est annexé à l'étude d'impact?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui. Bien, l'essentiel est dans l'étude d'impact déjà. Je pense qu'il est même entièrement dans l'étude d'impact. Je pourrais vérifier s'il y a des éléments qui ne sont pas dans le volume lui-même d'étude d'impact. Si le texte n'est pas entier, bien, on en déposera une copie supplémentaire.

LA PRÉSIDENTE :

4365 S'il vous plaît.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

4370 En 13 copies, oui.

LA PRÉSIDENTE :

4375 Merci.
Merci, monsieur Côté.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

Et je me réserve le pont Jacques-Cartier pour la prochaine fois.

4380 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Perreault.

M. ROBERT PERREAULT :

4385 Bonsoir!

LA PRÉSIDENTE :

4390 Bonsoir!

M. ROBERT PERREAULT :

4395 On est rendu là, le soir. Écoutez, madame la présidente, je vais essayer d'aller assez directement à ma première question. Elle a été abordée tantôt et ça me semble important pour la suite des choses que ça soit clarifié, parce qu'on ne sait plus de quoi on parle.

On parle à titre officiel, c'est...

4400 **LA PRÉSIDENTE :**

Rue Notre-Dame.

4405 **M. ROBERT PERREAULT :**

On est convoqué sur un projet qui s'appelle: *Modernisation de la rue Notre-Dame*. Vous-même, à l'occasion, hésitez à l'appeler par un autre nom. Et, pour la suite des choses, ce n'est pas indifférent parce que, en termes de conformité au schéma d'aménagement de la Ville de Montréal et de la Communauté urbaine de Montréal, on y parle, et je vais déposer les deux documents, on y parle carrément d'un projet qui consiste en un prolongement sous forme de boulevard urbain de l'axe de la rue Notre-Dame et, ensuite, de la construction d'un tronçon autoroutier à partir de la rue Vimont et dans l'échangeur, ce dont il a été question tantôt.

4415 Alors il me semble important, pour la suite des choses, parce que la loi 170 prévoit des dispositions pour la suite des choses, et avant de régler ça devant les tribunaux, peut-être qu'il faudrait au moins s'entendre ici sur ce dont on parle.

J'aimerais, madame la présidente, déposer aussi un document du ministère des Transports qui s'appelle: *Conception routière*, c'est un document qui date de 1995 – on a vérifié s'il était à date, on nous a répondu que oui – où on décrit les normes du ministère au niveau de la classification fonctionnelle des rues, routes et autoroutes du Québec. Et, on y retrouve la caractérisation d'une autoroute en milieu urbain; circulation; mobilité optimale; accès aux propriétés: aucune; débit de circulation: plus de 20 000 véhicules par jour; écoulement de circulation: ininterrompu; vitesse de marche moyenne: 70 à 100 kilomètres/heure; type de véhicules: tous types, jusqu'à 20 % de camion; raccordement habituel à d'autres autoroutes.

Ma question, madame la présidente, quand on regarde ces documents... puis je vais en profiter, aussi, pour déposer un petit document, j'ai sorti dans le *Petit Robert*, qui est une bonne référence, ce qu'on définit par *boulevard*, *rue*, *autoroute* et je vais les déposer, mais ça me semble assez clair. On dit qu'une autoroute, c'est notamment la large route réservée aux véhicules automobiles, protégée, sans croisement, ni passage à niveau; normalement, à deux chaussées réservées chacune à un sens de circulation.

4435 Bon, bref, d'une part, j'ai une question qui s'adresse, à deux volets: est-ce que le ministère des Transports pourrait tout simplement nous dire si, compte tenu de la classification qui est la sienne, on se retrouve effectivement devant un projet d'autoroute, sinon, à quelle classification fait-on référence.

4440 Et, puisque la Communauté urbaine de Montréal, à son schéma d'aménagement, a distingué, et la Ville de Montréal, entre un boulevard et une section autoroutière, j'imagine qu'on ne parle pas pour rien dire, est-ce que les gens de la Communauté pourraient nous préciser quel est l'esprit de cette distinction entre *boulevard* et *autoroute*, de façon à ce que pour la suite des choses, on sache très exactement de quoi on parle et de la nature de la nécessité des interventions d'ordre juridique qui devront être faites, puisqu'il y a des lois, il y a des règlements et on ne peut pas faire n'importe quoi et dire n'importe quoi.

LA PRÉSIDENTE :

4450 Alors, monsieur Fournier, j'aimerais que vous répondiez à cette question qui est claire, et m'expliquer, par ailleurs, pourquoi on parle de l'autoroute Décarie, et dans le cas de la rue Notre-Dame, on parlerait d'autre chose. Alors, donc, j'aimerais connaître quelle sera la classification de cette route-là, comment la nommera-t-on, si elle est faite, et en quoi elle est nommée différemment, si c'est le cas, elle est nommée différemment de l'autoroute Décarie.
4455 J'aimerais comprendre ce qu'il en est, moi également.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

 Madame la présidente, il faut voir d'où est-ce qu'on est parti. Décarie, c'était bien avant
4460 mon temps et je ne peux pas vous parler de ce qu'il y avait là avant qu'on construise Décarie, mais c'est carrément une autoroute, c'est un lien entre d'autres autoroutes.

 Dans le cas de Notre-Dame, on est en présence d'une rue. C'est la rue Notre-Dame. Et quand le ministère parle de modernisation de la rue Notre-Dame, on part de ce qui est
4465 maintenant, de ce qui existe maintenant. Donc, la modernisation de la rue Notre-Dame, c'est vraiment ce qu'on va faire.

LA PRÉSIDENTE :

4470 Une fois qu'elle sera modernisée...

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

 J'y arrive.
4475

LA PRÉSIDENTE :

 ... qu'en sera-t-il?

4480 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

 J'y arrive. On a conçu une solution adaptée aux besoins de la problématique qu'on a identifiée et qui présente les caractéristiques ou la majorité des caractéristiques d'une autoroute. Donc, voies rapides, sans accès. Sauf au niveau des grands boulevards. Et, au niveau de la
4485 classification, probablement qu'on l'appellera la A-720. Il y a de fortes chances que ce soit ça.

LA PRÉSIDENTE :

4490 Donc, ça sera l'autoroute 720.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

4495 Ça sera probablement l'autoroute 720.

LA PRÉSIDENTE :

4500 Si c'est A-720...

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

4505 A pour autoroute, 720.

LA PRÉSIDENTE :

4510 A, c'est pour autoroute?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

4515 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

4520 Donc, une fois modernisée, elle s'appellerait?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

4525 La partie des voies rapides a carrément les caractéristiques d'une autoroute, à quelques exceptions près.

LA PRÉSIDENTE :

4530 Bon! Alors, on a une réponse à votre première question.

M. ROBERT PERREAULT :

4535 Alors, merci, madame la présidente.

4530 **LA PRÉSIDENTE :**

Maintenant, on va aller à la CUM...

4535 **M. ROBERT PERREAULT :**

Oui, bien sûr.

LA PRÉSIDENTE :

4540 ... pour comprendre quelle distinction eux font, comment considéreront-ils ce -- le ministère vient de nous dire que ça sera une autoroute, une fois la rue modernisée. Comment la considèreriez-vous à un schéma d'aménagement?

4545 **M. ALAIN TRUDEAU :**

Présentement, au schéma d'aménagement, si on regarde le tronçon, grosso modo, entre la rue Papineau et, je ne me souviens plus, je crois que ce n'est pas loin de la rue Dickson, il y a un bout au schéma d'aménagement qui était identifié comme étant en boulevard urbain, le reste est en autoroute.

4550 Donc, si on recevait le projet du ministère et on devait l'étudier, je vous dirais qu'on considérerait ça plus un projet autoroutier qu'un projet boulevard urbain.

4555 Même si le schéma d'aménagement présentement ne définit pas, de façon précise, ce que c'est qu'un boulevard urbain, normalement si on regarde ce qu'on a sur le territoire de la Communauté, un boulevard urbain pourrait être une voie, deux, trois voies de transport pour chacune des directions. Souvent, c'est géré avec des feux de circulation, ce qui n'est pas le cas dans le cas du projet du Ministère. Il pourrait y avoir des voies de virage à gauche. Il pourrait y avoir un mail central. Il pourrait y avoir aussi des croisements à niveau, avec d'autres voies de circulation. Il pourrait y avoir des trottoirs.

4560 Donc, même si le concept du boulevard n'est pas défini comme tel, habituellement, un boulevard, ça ressemble plutôt à la définition que je viens de donner.

4565 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

4570 Monsieur Perreault.

M. ROBERT PERREAULT :

Bon, maintenant, madame la présidente, qu'on peut parler du projet autoroutier qui est devant nous et de ses impacts pour la région, je voudrais aborder une tout autre question, qui est globale, qui est très large. Vous allez probablement pouvoir m'éclairer. Je crois que le BAPE peut, en vertu de sa juridiction, non seulement étudier les impacts d'un projet, disons, au niveau micro, dans chacun de ses éléments, on a parlé tantôt de bretelle de raccordement, mais peut également se prononcer sur l'opportunité d'un tel projet. C'est déjà arrivé dans le passé.

Alors, je vous réfère à deux documents qui ont été demandés ici. Juste très rapidement et poser une question. Le premier de ces documents, c'est le *Cadre d'aménagement pour la région de Montréal*. Ma compréhension, c'est que c'est un document gouvernemental qui, normalement, engage chacun des ministères.

On retrouve à l'énoncé 6 de ce *Cadre d'aménagement* – et je vais vous le déposer – une toute petite phrase qui dit ceci:

En ce qui concerne le transport des personnes, une utilisation accrue du transport en commun ainsi que des modes non motorisés et une réduction de l'utilisation de l'automobile sont les objectifs du plan d'aménagement.

Et, également, à la page 77 du même document, on y lit que:

L'AMT et le ministère des Transports considèrent que l'augmentation de l'offre de transport en commun qui est prévue risque de demeurer sans effet si elle n'est pas appuyée par des mesures visant à freiner l'utilisation individuelle de l'automobile.

Alors, madame la présidente, ma question dans le fond est simple. On l'a abordée indirectement. Québec souscrit aux accords de Kyoto. On a beaucoup parlé de la réduction des polluants mais on a bien évité de dire qu'il n'y a pas réduction des émissions de gaz à effet de serre pour autant.

Moi, la question que je veux poser, c'est, est-ce que le ministère des Transports, en vertu de son Plan de transport, a des objectifs de diminution, en nombre absolu, des véhicules dans la région de Montréal? D'autant plus que lui-même, dans son document, indique qu'il devrait y avoir, d'ici 2016, 2 millions de déplacements de plus dans l'agglomération de Montréal. Est-ce qu'il a des objectifs de diminution du nombre de voitures?

Et, comment ce projet, dans le contexte de l'organisation du réseau autoroutier de Montréal va-t-il permettre d'atteindre une telle diminution?

LA PRÉSIDENTE :

4615

Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

4620

Madame la présidente, dans un premier temps, il y a toute la question du cadre d'aménagement. J'aimerais inviter madame Caron à venir nous faire un cadrage du projet de la modernisation de la rue Notre-Dame dans le nouveau cadre d'aménagement.

LA PRÉSIDENTE :

4625

D'accord. Je ne veux pas évacuer la question, ce n'est pas là mon intention. Il est quand même 5 h 20. Disons que je me donne jusqu'à maximum 5 h 45 pour qu'on puisse aller manger et être de retour à 7 h 30. En tout cas, on pourra avoir une entrée en matière.

4630

Et, monsieur Perreault, est-ce que vous êtes avec nous, ce soir?

M. ROBERT PERREAULT :

4635

Je peux reposer ma deuxième question au début, si vous préférez. Je peux revenir.

LA PRÉSIDENTE :

4640

Non, non, non. Mais on peut commencer à amorcer la question, on va avoir une présentation et on pourra poursuivre par après. Je vais quand même arrêter à 5 h 45 pour permettre aux gens d'aller manger.

Monsieur Fournier?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

4645

Madame la présidente, il s'agit quand même d'une question de fond.

LA PRÉSIDENTE :

4650

Oui.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

4655

Comme monsieur Perreault l'a indiqué. Donc, je veux bien qu'on termine à 5 h 45, mais il se peut qu'on ait à revenir là-dessus.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, oui, oui. Non, mais c'est ce que je dis.

4660

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Oui.

4665

LA PRÉSIDENTE :

C'est que si on n'a pas terminé à 5 h 45, on va reprendre là-dessus au retour.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

4670

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

4675

D'accord?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Alors, madame Caron.

4680

Mme CHRISTINE CARON :

Madame la présidente, dans un premier temps, je voudrais indiquer que le Ministère a contribué à l'élaboration du cadre d'aménagement. Le cadre d'aménagement est effectivement un document gouvernemental et représente, dans le fond, il regroupe la contribution de l'ensemble des ministères et organismes qui interviennent dans la région métropolitaine et qui ont un effet sur l'aménagement du territoire. Donc, dans ce sens-là, le ministère des Transports y a contribué directement et il adhère à ses objectifs et à ses orientations.

4685

C'est vrai que l'orientation numéro 6 indique – en fait, c'est un des volets de l'orientation numéro 6 – qui indique que:

4690

**En ce qui a trait au transport des personnes, une utilisation accrue du transport en commun, ainsi que des modes non motorisés et une réduction de l'utilisation de l'automobile est privilégiée+,*

4695

c'est un des volets de cette orientation-là.

La même orientation fait aussi appel au transport des marchandises et à la desserte des pôles économiques à caractère international qui sont retenus dans le cadre d'aménagement.

4700 Donc, le volet *transport* est abordé sous ces différents aspects dans le cadre d'aménagement et c'est un fait que le transport en commun y est indiqué comme devant être l'armature du développement urbain futur de la région métropolitaine.

4705 Il existe déjà des infrastructures de transport en commun métropolitaines: le métro, les trains de banlieue qui sont en développement. Ce qui est souhaité, c'est que le développement futur se concentre autour de ces équipements métropolitains là, qu'on densifie les parties du territoire déjà urbanisé à proximité de ces équipements-là pour en assurer, d'une part, la viabilité, mais parce que ça devrait constituer l'armature du développement. Donc, ça, c'est un premier élément.

4710 Le transport en commun doit être effectivement privilégié pour la desserte, pour le transport des personnes. Et il doit aussi relier, il doit être capable de desservir, ou, en tout cas, c'est le moyen à privilégier aussi pour desservir les principaux pôles d'emploi.

4715 Par ailleurs, le transport en commun ne peut pas nécessairement répondre à tous les besoins en matière de transport, et quand on parle de soutien aux pôles économiques, ce qui est aussi un des éléments du cadre d'aménagement, d'ailleurs c'est un des éléments du concept d'aménagement qui supporte l'ensemble du cadre, c'est le concept de l'axe industriel est-ouest qui, grosso modo, suit l'axe de la Métropolitaine mais aussi le sud de l'île de Montréal, qui relie
4720 les pôles qui sont Anjou, Mercier et la zone portuaire. Puis là, je cite les éléments. Ce sont des pôles qui ont été identifiés dans le cadre d'aménagement. Donc, un premier pôle qui est Anjou, Mercier et le port; le centre-ville de Montréal, évidemment; les pôles Saint-Laurent et... je vais vous le sortir, peut-être ce qui serait plus facile, c'est qu'on les localise.

4725 Donc, vous avez ici le concept d'organisation spatiale qui est retenu dans le cadre d'aménagement et les cercles rouges représentent les pôles à caractère international qui ont été reconnus par le cadre d'aménagement. Le plus grand cercle représente le centre-ville. À gauche, c'est Saint-Laurent et Dorval. Au nord, vous avez le pôle Laval, le centre-ville de Laval qui est ici. Encore plus au nord, le pôle international de Mirabel. Ici, on a le port, en fait, et le
4730 pôle Anjou, Mercier et l'est de Montréal.

 Donc, ces pôles-là constituent l'armature -- en fait, sont reliés par un axe est-ouest et le cadre d'aménagement privilégie évidemment le soutien de ces pôles et leur développement dans le futur comme étant l'axe sur lequel va s'appuyer le développement économique futur de
4735 l'ensemble de la région métropolitaine.

 Ces pôles sont reliés par un quadrilatère autoroutier que le cadre identifie comme étant l'autoroute métropolitaine, l'autoroute 15, l'autoroute Décarie et un axe plus au sud qui comprend à la fois la 720 et Notre-Dame, la modernisation de Notre-Dame.

4740 La cadre indique comme un de ses objectifs et comme un de ses enjeux l'efficacité de la circulation des marchandises, l'efficacité de la circulation en général et particulièrement pour le

transport des marchandises dans cet axe-là comme étant une condition essentielle au soutien des pôles et à leur développement futur.

4745

Donc, dans ce sens-là, le projet est également conforme à cet objectif-là du cadre d'aménagement, dans la mesure où il va améliorer la circulation, améliorer les liens entre les pôles, notamment au niveau du transport des marchandises, améliorer les liens entre les pôles eux-mêmes, donc soutenir le développement dans la mesure où on va pouvoir relier l'est, ou plutôt le pôle Anjou Mercier au centre-ville de Montréal, et non seulement par le réseau routier mais par le transport en commun, transport en commun qui va faciliter, dans le fond, le déplacement.

4750

On a parlé d'améliorer le déplacement, les temps de parcours pour les usagers en provenance de Rivière-des-Prairies, mais il faut voir aussi que la voie rapide va pouvoir être utilisée pour le transport en commun qui dessert l'est de l'île, pas uniquement les quartiers à proximité, mais l'ensemble de l'est de l'île de Montréal.

4755

Donc, ça, c'est dans le fond l'assise principale sur laquelle repose le projet. Ce sont les orientations principales en matière de transport dans le cadre d'aménagement. Mais le projet lui-même concourt à différents autres objectifs du cadre d'aménagement qui ne sont pas uniquement en termes de transport.

4760

On peut penser notamment à l'orientation numéro 4 qui privilégie l'amélioration de la qualité de vie dans les quartiers anciens, en priorité, au centre de l'agglomération. Et, pour le ministère, je pense qu'on peut avoir une opinion différente de la chose, mais pour le ministère, les différentes mesures d'amélioration de la qualité de vie qui sont prévues au projet – qu'on pense aux espaces verts, à l'ajout, à la conservation de ceux qui sont là mais à l'ajout des espaces verts, à l'ajout d'espaces récréatifs, au fait qu'on va enlever une partie de la circulation de transit dans les rues locales – contribueront à l'amélioration de la qualité de vie dans le quartier et donc, appuient aussi cette orientation-là.

4765

4770

Il faut voir que, bon, enfin, c'est une évidence, le projet se situe dans le coeur de l'agglomération et au centre de l'île de Montréal, de la Ville de Montréal, dont la consolidation, dont la revitalisation est particulièrement visée par le cadre d'aménagement. C'est un des objectifs principaux. Alors, donc, le projet, à notre avis, concourt aussi à cet objectif-là.

4775

Le cadre a également une orientation – c'est l'orientation 8 – qui vise à créer et à développer un réseau accessible d'espaces verts qu'il faudrait protéger et mettre en valeur. Toutes proportions gardées – c'est certain que les espaces verts qu'on voit, quand on parle de réseau, on parle d'espaces verts à caractère régional, donc des espaces assez considérables – mais toutes proportions gardées, le projet contribue aussi à cette orientation-là pour les éléments que je citais au niveau de la qualité de vie, dans la mesure où il ajoute des espaces verts et les met en réseau grâce à une piste cyclable.

4780

4785

Une des propositions du cadre – et ça, c'est une attente qui s'adresse non pas au gouvernement cette fois-ci, mais à la CMM – c'est de poursuivre les actions qui avaient été indiquées par le comité interministériel des espaces verts et bleus du Grand-Montréal. Une des actions retenues, c'était le verdissement de l'île de Montréal. Alors, le cadre réitère cette demande-là au milieu municipal, mais je pense que le projet, toutes proportions gardées, on est bien d'accord, y contribue aussi.

L'orientation 9 vise, par ailleurs, la prise en compte des risques de sinistre anthropique, donc les dangers pour la sécurité, la santé publique. Et, le volet transport des marchandises, en ce qui a trait aux marchandises dangereuses qui vont être -- en fait, la sécurité par rapport au transport des matières dangereuses va être nettement améliorée par le projet et, dans ce sens-là, je pense que ça concourt aussi à appuyer une des orientations du cadre.

Peut-être que la dernière distinction ou, enfin, le dernier commentaire que je voudrais apporter sur cette question-là, c'est que le cadre vise effectivement les ministères et organismes du gouvernement qui doivent s'y conformer, et je pense qu'on peut dire que le projet s'y conforme et concourt à différents égards aux orientations du cadre. Mais le cadre s'adresse aussi aux partenaires des ministères et organismes, et particulièrement aux partenaires du ministère des Transports, aux responsables de l'aménagement du territoire.

Le cadre est une série d'orientations qui s'adressent à la CMM et qui doivent la guider dans l'élaboration de son schéma d'aménagement, ce qui devrait se traduire – et, c'est là-dessus que, dans le fond, le succès du cadre d'aménagement repose – donc, le schéma d'aménagement devrait se traduire par des règles en matière d'aménagement du territoire et en urbanisme qui vont dans le sens de ces orientations-là.

Je pense que, par ailleurs, le ministère augmente l'offre avec l'AMT, évidemment, il y a une augmentation de l'offre de transport en commun dans ce projet-ci, mais pour que le transport en commun soit utilisé, c'est certain qu'il y a une desserte des quartiers existants qui est possible mais, déjà, je pense que dans la région de Montréal, les modes lourds en termes de pénétration sont déjà assez loin en termes de densité, de capacité d'attraction. Quand on prolonge un métro à Laval, quand on le prolonge sur l'île de Montréal, dans les parties du territoire qui sont les moins densément peuplées, en tout cas, je pense que, à cet égard-là, déjà il y a une pénétration assez considérable des modes métropolitains de transport en commun.

L'utilisation du transport en commun est liée à l'offre qu'on en fait mais, aussi, liée à la capacité financière de donner ce transport en commun-là et, est liée, aussi, à un appui en termes d'aménagement du territoire et de densification du milieu bâti. Donc, toute l'offre de transport en commun ne serait pas suffisante pour modifier les tendances, si on veut, si elle ne s'accompagne pas aussi de mesures pour en faciliter l'usage. Et, donc, de mesures de densification de l'utilisation du sol et de densification des activités économiques.

Alors, je terminerais là-dessus, sur ce volet-là aussi, que si, de fait, le ministère se doit d'appuyer les orientations du cadre, il le fait, mais toute la responsabilité en matière des choix des modes ne relève pas de sa seule -- il ne s'agit pas de sa seule responsabilité. Et que, par ailleurs, au-delà du transport des personnes, qui est une priorité du ministère des Transports, il y a aussi des orientations qui visent le développement économique, le soutien économique de la région et qui, elles, sont plus rattachées au transport des marchandises et à l'efficacité d'un réseau stratégique dont le ministère a la responsabilité.

Et, cette orientation-là, le besoin d'avoir un réseau stratégique performant en termes de transport des marchandises et aussi des personnes, pour les besoins auxquels on ne peut pas répondre par le transport en commun, est aussi reconnue par le cadre d'aménagement.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, madame.

Monsieur Perreault.

M. ROBERT PERREAU LT :

Si vous permettez, madame la présidente, je comprends que -- en tout cas, je n'ai pas la réponse, à savoir s'il y avait des objectifs de réduction. Je dois comprendre qu'il n'y en a pas. Mais j'aurais aimé aussi que le ministère nous explique ce qu'il voulait dire, lorsque -- et là ce n'est pas mes paroles, c'est celles du ministère -- lorsque le ministère dit -- je reconnais qu'il y a plein de choses intéressantes dans les projets du ministère -- mais ce que le Ministère dit lorsqu'il dit que: **Les efforts, les projets...+*, enfin, les termes ne vont pas dans le détail, mais qu'il dit que dans le fond: **L'augmentation de l'offre en transport en commun+*, l'augmentation de l'offre en transport en commun, c'est cité comme étant l'expression du ministère des Transports:

**L'augmentation de l'offre en transport en commun déjà prévue au plan de gestion des déplacements risque de demeurer sans effet si elle n'est pas appuyée par des mesures visant à freiner l'utilisation individuelle de l'automobile.+*

Et, ce que je comprends, puisque maintenant on sait que c'est une autoroute qui est reliée au reste du réseau autoroutier, c'est qu'on se prépare à offrir au-delà des centaines de mille de possibilités supplémentaires d'offres pour la voiture privée dans le réseau de Montréal. Et je voudrais qu'on m'explique comment le ministère entend atteindre, expliquer cette contradiction.

LA PRÉSIDENTE :

Peut-être un point d'information. Ce qu'on vient de nous présenter, c'est le cadre d'aménagement de la région de Montréal. Il y a un plan de transport, un projet, j'imagine. Le

ministère doit s'intégrer dans ce plan d'aménagement. Vous avez des propositions pour pouvoir atteindre les objectifs qui sont fixés dans ce cadre d'aménagement. C'est exact?

4875 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Le plan de gestion des déplacements de Montréal est antérieur au cadre. Il faut bien le souligner.

4880 **LA PRÉSIDENTE :**

Est antérieur?

4885 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Est antérieur au cadre. Et, bien sûr, le Ministère a participé, comme on l'a mentionné, comme madame Caron l'a mentionné, à l'élaboration du cadre d'aménagement avec le ministère des Affaires municipales. Et, les objectifs qu'on retrouve dans le plan de gestion des déplacements du ministère ont transpiré, aussi, dans le cadre d'aménagement. Il n'y a pas d'incohérence entre le plan de gestion des déplacements du ministère, et je le rappelle, qui est antérieur au cadre d'aménagement, et le cadre d'aménagement.

4890 **LA PRÉSIDENTE :**

4895 Il n'a pas à être revu. À la lumière de ce nouveau cadre d'aménagement?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

4900 Écoutez, moi, je crois qu'il s'inscrit bien dans le cadre. Mais c'est une question qui dépasse de beaucoup la rue Notre-Dame.

LA PRÉSIDENTE :

4905 J'ai le goût de vous faire une proposition. On pourrait s'arrêter maintenant. Mon collègue a une petite question. On va lui laisser la chance de la poser, mais on pourrait revenir après le souper avec là où on en est maintenant.

4910 Je voulais juste vérifier si monsieur François Vermette est ici? Est-ce qu'il est encore ici? Non? Il a quitté? Parfait. J'aurais voulu lui donner la chance de poser ses questions, parce qu'il ne pouvait pas être là ce soir.

4915 Alors, on s'arrête ici et on reprend à 7 h 30 là où on en est. Monsieur Cloutier va poser sa question avant de partir.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

4920 Je vais faire ça très rapidement, pas trop, en tout cas assez pour que vous compreniez aussi. Une petite vite, comme on dit. Pour revenir sur une réponse de monsieur Trudeau de la CUM, à la première question de monsieur Perreault, compte tenu de l'information fournie par monsieur Fournier sur la nature du projet de modernisation de la rue, monsieur Trudeau, vous nous avez indiqué que, tel que vous l'entendiez, et bien que vous n'ayez pas eu le projet avant, vous l'avez expliqué comme il faut hier, en fonction de ce que vous avez entendu, je vous résume et vous me corrigerez si je me trompe, que ce qui a été présenté sera reçu comme étant

4925 plutôt une autoroute. Est-ce que je vous résume correctement?

M. ALAIN TRUDEAU :

4930 Oui.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

4935 Bon, ma question est celle-ci: la nature du projet que vous recevez, est-ce que ça a un effet, une incidence sur le traitement et l'analyse de la conformité du dossier auprès de la CUM?

M. ALAIN TRUDEAU :

4940 Oui, parce que selon la nature du dossier, nous, on le regarde. La première chose qu'on va faire, on va essayer d'évaluer ou d'identifier la nature du dossier. Si le dossier qu'on reçoit est identifié, je ne sais pas, prenons un cas au hasard, identifié autoroutier, et que le schéma d'aménagement prévoit un boulevard urbain, bien, on voit une non-conformité.

4945 Si le projet est identifié comme, prenons encore au hasard, comme un boulevard urbain et qu'on regarde et que le schéma d'aménagement identifie un boulevard urbain, le projet est réputé comme étant conforme. C'est de la façon qu'on fonctionne.

Lorsqu'on regarde un projet comme celui-là, évidemment il y a des gens chez nous qui vont regarder le projet, qui ont une connaissance en transport et vont faire une évaluation, qui est peut-être différente de celle du Ministère, mais ces gens-là vont en faire une. Et si le projet soumis ne correspond pas à ce qui est identifié au schéma d'aménagement, comme je l'ai mentionné précédemment, le projet va être réputé comme étant non conforme.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Le dernier point, c'est le plus facile, maintenant. Que prévoit l'orientation du schéma d'aménagement?

M. ALAIN TRUDEAU :

Pardon?

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Que prévoit l'orientation du schéma d'aménagement dans le secteur de la rue Notre-Dame?

M. ALAIN TRUDEAU :

Présentement, le schéma d'aménagement prévoit de la rue Papineau, comme je le disais tantôt, jusqu'à la rue, grosso modo, Dickson, un boulevard urbain. Et, par la suite, un réseau autoroutier, un tronçon qui a une caractéristique autoroutière. C'est ce qui est prévu présentement au schéma d'aménagement de la Communauté urbaine.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Merci, monsieur Trudeau.

M. ALAIN TRUDEAU :

Pas de quoi.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, bon souper!

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Madame la présidente?

4990 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, monsieur Fournier?

4995 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Juste, pendant que monsieur Perreault est encore là, mentionner que dans le plan de gestion des déplacements, il y a effectivement des objectifs quantifiés, qui ont été déposés.

5000 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Mais on va y revenir après le souper. D'accord?

5005 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe judiciaire, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises par moi au moyen du sténomasque, le tout conformément à la Loi.

5010 ET J'AI SIGNÉ:

LISE MAISONNEUVE, s.o.