

**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 5**

Séance tenue le 21 novembre 2001, à 19 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

  

PÉRIODE DE QUESTIONS :

IRÈNE LEFEBVRE ..... 1

LOUISE GAGNON..... 9

ROBERT PERREAULT ..... 19

DANIEL VANIER, NORMAND ROBERT ..... 45

  

REPRISE DE LA SÉANCE ..... 51

  

LOUIS LAROCHELLE ..... 73

RENÉE MARTIN..... 102

PIERRE BRISSET ..... 115

## MOT DE LA PRÉSIDENTE

### LA PRÉSIDENTE :

5 Mesdames et messieurs, bonsoir. Bienvenue à cette cinquième séance de l'audience publique portant sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame par le ministère des Transports du Québec.

10 Alors, je rappelle aux citoyens que pour pouvoir poser des questions à la commission, vous devez vous inscrire au registre qui est à l'arrière de la salle. Lorsque vous vous présentez devant la commission, vous avez droit de nous poser deux questions. Il y a déjà des citoyens d'inscrits. J'en ai déjà une dizaine d'inscrits. Alors, nous allons, comme cet après-midi, tenter d'avoir des questions concises et des réponses concises aux questions qui nous sont adressées.

15 Lorsque nous avons terminé cet après-midi, nous étions avec monsieur Robert Perreault, qui nous a questionnés sur le cadre d'aménagement de la région métropolitaine et le Plan de transport. J'ai demandé à monsieur Perreault s'il serait avec nous ce soir pour poursuivre la discussion là-dessus mais je ne le vois pas présentement.

20 Alors, je vais retarder un petit peu la poursuite de la discussion que nous avons laissée avant de partir pour le souper et on va commencer avec les citoyens qui sont inscrits au registre. Et on reviendra quand je verrai monsieur Perreault apparaître, parce qu'il a droit à sa deuxième question et il a droit aussi à une réponse complète sur sa première question.

25 Donc, on poursuit avec monsieur Luc Côté de Transport 2000. Est-ce qu'il est là? On va juste aller vérifier.

Madame Irène Lefebvre. Bonsoir, madame Lefebvre.

### 30 Mme IRÈNE LEFEBVRE :

35 Bonsoir! Donc, je suis ici à titre de citoyenne mais aussi de propriétaire, en fait, d'un condominium. Je parle pour moi personnellement, puis aussi pour les gens qui sont aussi propriétaires de condominiums sur la rue Madeleine-Huguenin. Il faudrait voir que cette rue, c'est une petite rue qui a été créée quand on a construit ces condominiums qui se situent à l'intersection de Honoré-Beaugrand et Souigny, donc ça a trait à la porte Montréal, si on veut.

40 Donc, il y en a comme 84 qui sont directement adossés à la rue Souigny, entre la rue Beaugrand et la portion de la rue Souigny. Ça veut dire juste où le viaduc commence, le viaduc qui engendre la 25.

**LA PRÉSIDENTE :**

45 Est-ce que nous sommes près de la rue Vimont ou vous êtes plus à l'est?

**Mme IRÈNE LEFEBVRE :**

50 Beaucoup plus à l'est, donc au tout début de ce qui est projeté, l'extrémité est.

Donc, bien sûr, on prévoit qu'il y ait un autobus avec une voie réservée et forcément avec des débits, on disait hier, à toutes les trois minutes, ce qui m'apparaît beaucoup, mais en tout cas peut-être à l'heure de pointe. Alors, c'est sûr qu'il va y avoir deux voies, mais certainement une affluence quand même, moi, je pense, certainement supérieure à ce qui est  
55 maintenant. Et on a vu déjà depuis le prolongement de l'avenue Souigny avec le tunnel Lafontaine, on voit déjà qu'il y a énormément plus de bruit. À notre intention, surtout pour les gens qui longent l'autoroute 25, on a construit un mur antiécran qui, selon l'opinion des gens, n'est peut-être pas tout à fait assez haut. Il y a encore un peu de bruit.

60 Donc, moi, ma question, c'est que, forcément on escompte qu'il va y avoir vraiment beaucoup plus de bruit, de poussière, surtout que c'est l'intersection Souigny et Beaugrand, est-ce qu'on a prévu d'atténuer ce bruit-là par un écran, un mur, quelque chose? Est-ce qu'il y a quelque chose qui est prévu? Parce qu'on a l'impression que ça va vraiment diminuer beaucoup la qualité de notre environnement.

65

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, on va demander au ministère des Transports de nous fournir une réponse.

70 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

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

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

Oui, madame la présidente, une réponse concise. Bon, pour ce qui est des autobus, c'est l'Agence métropolitaine de transport. Pour ce qui est du bruit qui pourrait provenir d'une hausse qui pourrait survenir sur le viaduc Souigny, bien que les viaducs on les rétrécit à deux  
80 voies par sens, sur le viaduc Souigny, une seule voie va être maintenue pour les autos. L'autre voie, à l'heure de pointe, c'est pour les autobus qui vont arriver du Viabus du projet de l'AMT.

Mais s'il y a un problème, et on peut tout de suite s'engager de faire un suivi du niveau sonore en bordure, il faut vérifier si c'est une emprise du ministère ou une emprise municipale.  
85 C'est à vérifier. Enfin, si c'est notre emprise qui est derrière la rue Huguenin, on fera un suivi, il y a suffisamment de place pour mettre en place des mesures sonores.

**LA PRÉSIDENTE :**

90 Est-ce que vous pourriez nous situer sur une carte, s'il vous plaît?

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

95 Oui, tout à fait. Donc, la rue Madeleine-Huguenin est ici. Donc, il y a des habitations qui sont ici et il y a des condos qui sont, je pense, du côté nord de la rue Huguenin. C'est ça?

**Mme IRÈNE LEFEBVRE :**

100 Oui, côté nord et côté sud.

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

105 Enfin, pour cette population-là, ici. Donc, on voit, les viaducs Souigny sont ici au-dessus de la 25, donc dans les deux directions. Les chaussées sont presque au sol.

110 On voit que derrière la limite des propriétés, il reste une bande de terrain disponible. Sous réserve que les propriétés du ministère commencent bien ici, que ce triangle-là, il s'agit bien d'une propriété du ministère, donc si c'était notre propriété, le ministère, bon, évidemment dans le cadre du projet, s'engage à faire un suivi sonore dans le cadre du projet; et avec la place qui est disponible ici, à appliquer les mesures appropriées pour protéger les maisons. Il n'y a aucun problème.

**LA PRÉSIDENTE :**

115 À l'heure actuelle, qui utilise cette voie de circulation?

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

120 Pour l'instant, bien, c'est la population qui arrive du quartier ici, Mercier-Est. L'avenue Souigny, ici, est une rue relativement plus étroite en allant vers l'est, avec une gestion avec des arrêts obligatoires.

**LA PRÉSIDENTE :**

125 Il est prévu que l'autobus qui viendrait de Repentigny passerait sur cette voie-là?

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Oui, par une emprise ferroviaire abandonnée ou, je pense, l'achat d'une emprise ferroviaire, d'une voie ferrée qui est ici. Alors, l'autobus arriverait donc où est le point, pour venir prendre le viaduc qui est ici; et dans l'autre sens, le soir, arriver par le viaduc ici, et rendu à l'intersection, prendre la voie réservée vers l'est.

**LA PRÉSIDENTE :**

Avez-vous fait des mesures de bruit dans ce coin-là?

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Non, pas pour l'instant, il n'y a pas de mesures qui ont été prises dans ce secteur-là pour l'instant. Mais écoutez, ce n'est vraiment pas un problème. On peut s'engager à faire un suivi avant, après, ça va de soi.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Une question, monsieur Boisvert, concernant votre intervention. Quelle approche vous allez utiliser? Est-ce que c'est l'approche collective de votre politique sur le bruit routier ou si c'est l'approche plutôt planificatrice?

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Dans un cas, ici, compte tenu qu'il s'agit d'une infrastructure existante avec une population qui est déjà en place, c'est une mesure correctrice.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, vous allez intervenir quand le niveau va être supérieur à 65 dBA?

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Pour l'application de la mesure correctrice, je demanderais... malheureusement, notre spécialiste n'est pas encore arrivée parce qu'il y avait une réunion de chantier, il semble qu'elle ne soit pas terminée. Je vais demander à notre spécialiste de vous dire ce qu'il en est exactement. Je n'aimerais pas répondre à sa place.

**LA PRÉSIDENTE :**

Vous allez revenir avec l'information dès qu'elle arrive?

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Oui, tout à fait, durant la soirée.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

Du côté de monsieur Byrns, est-ce que vous pourriez nous rappeler quels seront les débits? On parlait d'un autobus aux trois minutes. C'était à l'heure de pointe ou si c'était...

**M. JAMES BYRNS :**

Oui, à la période de pointe.

**LA PRÉSIDENTE :**

À la période de pointe, qui se situe entre quelle heure et quelle heure, le matin et le soir?

**M. JAMES BYRNS :**

Généralement, c'est entre 6 h et 9 h, mais ça peut aller un peu plus tôt.

Pour la problématique, on est au courant de la possibilité que l'autobus va occasionner une augmentation du bruit et nous travaillons présentement avec la Ville de Montréal pour voir les mesures à mettre en place.

**LA PRÉSIDENTE :**

Donc, déjà, vous êtes en train de...

**M. JAMES BYRNS :**

On est conscients du problème, oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

Est-ce que vous avez quelque chose à rajouter, monsieur Bouchard?

**M. PIERRE BOUCHARD :**

Non. Ça confirme ce que monsieur Byrns disait, il y a déjà des gens qui se penchent là-dessus. Entre l'AMT et la Ville, il y a déjà des discussions depuis un bout de temps là-dessus.

215

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci.  
Madame Lefebvre.

220

**Mme IRÈNE LEFEBVRE :**

225

J'aurais une deuxième question. Celle-là, c'est au sujet de la circulation parce que, actuellement, il y a beaucoup de circulation à l'intersection Souigny et Beaugrand, comme il y en a beaucoup aussi à Hochelaga et Beaugrand. Il y a vraiment eu une nette augmentation de la circulation depuis qu'on a fait certains travaux, donc le prolongement de l'avenue Souigny et aussi la réalisation de certains murs. Et on a bouché l'accès qu'on avait sur le tunnel Lafontaine par la rue Tellier avec le mur. Maintenant, donc, le trafic qui vient du sud doit remonter et aller jusqu'à la rue Hochelaga, et ensuite tourner vers la gauche et reprendre l'entrée pour le tunnel Lafontaine.

230

235

Donc, ce qu'on vit depuis ce temps-là, c'est que c'est bien difficile de sortir par la rue Souigny, sortir de notre rue pour atteindre la rue Beaugrand. De plus en plus, il y a des voitures. À l'heure de pointe, il faut attendre, il faut regarder. Et je pense que, bien sûr, ça va encore augmenter la circulation à l'intersection Souigny et Beaugrand. Probablement qu'il y aurait un système de feux. La circulation, actuellement, il n'y en a pas, ce sont simplement des stops. Mais c'est une intersection double et elle devrait être de plus en plus utilisée.

240

Bon, on se demande comment on pense gérer un peu cette circulation-là qui va être augmentée. Est-ce qu'on va faire un stop? Parce que s'il y a un feu de circulation à l'intersection, on a bien peur que, il y a tellement de voitures, que ça va être difficile de sortir de la rue.

245

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Fournier.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

250

À ce moment-là, on est carrément sur le réseau municipal, mais je peux demander à monsieur Boisvert peut-être dans un premier temps de nous cadrer un peu.

**LA PRÉSIDENTE :**

255

De nous expliquer, de nous cadrer.

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**



Oui. Bien, tout simplement, ce que je voulais faire, si vous le permettez, madame la présidente, pour le bénéfice de tout le monde, c'est d'encercler les deux intersections dont il s'agit. Donc, l'intersection principale, SouignyXHonoré-Beaugrand, c'est cette intersection-ci qui est gérée, si je ne me trompe pas, par un arrêt obligatoire, en bon québécois un stop. Et l'autre intersection qui semble poser problème comme sortie, c'est l'intersection qui est tout juste au nord, qui est ici.

**LA PRÉSIDENTE :**

Quand madame parle d'un mur qui a été construit, est-ce que vous pourriez me l'indiquer?

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Oui, je peux le localiser également, juste une seconde que je le trouve sur l'écran. Donc, il y a un mur ici, en rouge, qui se prolonge vers le nord.

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est un mur antibruit?

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Antibruit, de plusieurs mètres de haut, 4, 5 mètres de haut. Donc, effectivement, la rue Tellier, autrefois, se prolongeait de part et d'autre de la 25. Maintenant, les véhicules ne peuvent plus passer, l'intersection est fermée. C'est un projet conjoint avec la Ville de Montréal dans les années 98, 99.

Donc, ce qui semble arriver, c'est que ça a augmenté le flux de véhicules ici, à l'intersection qui est gérée par un arrêt obligatoire. Donc, c'est beaucoup plus lent comme gestion de carrefour en arrêt obligatoire qu'avec des feux. Donc, ce qui semble créer, ici, une problématique à l'autre intersection. Malheureusement, c'est dans le réseau municipal, je ne connais pas comment l'intersection est gérée avec Madeleine-Huguenin.

**LA PRÉSIDENTE :**

295

Je vais aller du côté de la Ville de Montréal.

**M. PIERRE BOUCHARD :**

300

Effectivement, c'est un problème de réseau municipal. Il va falloir le traiter vraisemblablement, réanalyser l'ensemble de la circulation et voir s'il n'y a pas lieu de mettre un feu. Donc, les gens du Service des travaux publics vont devoir l'évaluer.

**LA PRÉSIDENTE :**

305

D'accord. Donc, ça n'a pas été fait. Ça fait partie des mêmes...

**M. PIERRE BOUCHARD :**

310

C'est ça, des retombées secondaires.

**LA PRÉSIDENTE :**

315

C'est ça, retombées secondaires du projet que vous êtes à analyser et pour lequel vous n'avez pas encore de réponse.

**M. PIERRE BOUCHARD :**

320

Oui, c'est ça.

**LA PRÉSIDENTE :**

325

Parce que hier ou avant-hier, la Ville nous a expliqué qu'ils sont à analyser tous les problèmes de circulation ou les répercussions sur la circulation que pourrait engendrer ce projet et ils sont à analyser tout ça, ils n'ont pas de réponse à nous formuler pour le moment. Mais vous devriez avoir de l'information d'ici janvier.

**M. PIERRE BOUCHARD :**

330

C'est ça.

**Mme IRÈNE LEFEBVRE :**

335

Je vous remercie. J'espère que ce sera le plus favorable possible, parce que c'est un peu dommage que... tous ces condos, c'était pour que les gens puissent rester à Montréal et ce serait dommage qu'on ait à subir... qu'on favorise finalement un peu la banlieue, alors que nous,

on a acheté ces condos. Et peut-être que la valeur de ces condominiums va aussi baisser maintenant parce que le milieu va devenir beaucoup moins intéressant.

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est à suivre. On attend l'information de la Ville.

**Mme IRÈNE LEFEBVRE :**

Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

Madame Louise Gagnon. Est-ce que madame Gagnon est là? Oui, d'accord. Bonsoir, madame.

**Mme LOUISE GAGNON :**

Bonsoir, madame la présidente. Le MTQ a dit hier que les véhicules qui viennent du quartier Rosemont allaient emprunter l'Assomption au lieu de Viau ou Dickson. Et actuellement, sur l'Assomption, je ne sais pas si vous connaissez un peu la région, c'est qu'il y a deux écoles. Il y a un hôpital, puis un deuxième qui est à proximité. Alors, je me demande, est-ce qu'il y a une étude de l'impact qui a été faite sur le débit de circulation, la santé et le bruit?

**LA PRÉSIDENTE :**

Ces écoles sont à quel endroit exactement?

**Mme LOUISE GAGNON :**

Il y en a une qui est au coin de Sherbrooke et juste avant l'Hôpital Maisonneuve. Puis il y en a une autre qui est un peu plus haut, entre Beaubien et Saint-Zotique. Puis le second hôpital est sur Saint-Zotique, la rue suivante de l'Assomption. Alors, il y a des ambulances qui passent là régulièrement, il y a très, très peu...

Actuellement, moi, ça m'arrive des fois de sortir de mon entrée de garage parce que je viens de ce coin-là, et ça me prend cinq à dix minutes, certains jours, parce que c'est difficile. Il y a très, très peu d'espace. C'est des petites rues étroites.

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, monsieur Fournier, dans le projet que vous nous soumettez, il y a la prolongation du boulevard l'Assomption jusqu'à la rue Notre-Dame.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Vers le sud, jusqu'à Notre-Dame, oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, est-ce que cette prolongation aura pour effet de ramener la circulation un peu plus haut, un peu plus au nord?

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

On a modélisé cette situation-là et monsieur Boisvert va vous en rendre compte.

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Oui, effectivement, il s'agit de l'école, je la connais, ce n'est pas Jeanne-Mance, c'est...

**Mme LOUISE GAGNON :**

Marguerite Bourgeois.

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Je n'étais pas trop loin dans l'histoire de Montréal. Je savais qu'il y avait un rapport.

Oui, effectivement, compte tenu du caractère de l'Assomption, à partir au nord de Sherbrooke, qui prend un caractère institutionnel, et même à peu près à l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont, même sur un certain tronçon résidentiel, effectivement on a regardé l'effet, l'influence du projet sur l'ensemble du réseau local de ce secteur-là autant en 2001 qu'en 2011.

Alors, une réponse simple et concise, c'est qu'au nord de la rue Sherbrooke, il n'y a pas d'effet attendu, parce qu'il n'y a pas d'augmentation de circulation face à l'école Marguerite Bourgeois.

**Mme LOUISE GAGNON :**

420 Ça veut dire que tout le monde va tourner sur Sherbrooke?

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

425 Il y a peu...

**LA PRÉSIDENTE :**

430 Comment pensez-vous que la circulation, les voitures ou les usagers de cette rue vont se comporter, une fois qu'il y aura ouverture jusqu'à Notre-Dame?

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

435 Alors, d'une part, il faut comprendre deux choses. D'abord, on est connecté à Hochelaga, déjà en sortant de l'Assomption. Déjà, Hochelaga va en capter un certain morceau, parce que Hochelaga dessert des secteurs industriels importants qui sont comme, par exemple, le secteur industriel de Rouen et toutes les industries qui sont sur Viau, au nord de Hochelaga.

440 Et rendu à Sherbrooke, dans l'heure la pire attendue, donc pendant une période d'une heure, qui est une heure le matin de pire achalandage, vers la rue Sherbrooke, on attend à peu près 300 véhicules de plus, donc qui vont se dissiper sur la rue Sherbrooke.

445 Il faut savoir que l'Assomption, son ouverture vise prioritairement à desservir le secteur industriel, qui est important. Et comme on le soulignait dans la présentation, c'est tout de même 6 000, de mémoire, c'est au-dessus de 6 000, 6 200 emplois dans le bassin industriel. Donc, ça dessert surtout ce secteur-là.

450 Et dès qu'on est au nord de Sherbrooke, on est un peu en dehors de la zone d'influence, si je peux me permettre l'expression, du projet Notre-Dame. Donc, il n'y a pas d'effet attendu au nord de la rue Sherbrooke. D'ailleurs, aucun effet, peu importe la rue, au nord de la rue Sherbrooke.

**LA PRÉSIDENTE :**

455 Monsieur Bouchard, est-ce que c'est un élément qui fera partie de l'analyse que vous allez faire?

**M. PIERRE BOUCHARD :**

Oui, effectivement, parce que toutes les habitudes de circulation vont changer. Il faut anticiper ces mouvements-là et sans nécessairement pouvoir tout anticiper, on va pouvoir faire des correctifs. Mais il est certain qu'il va y avoir des ajustements au fil des ans également, une fois que le projet va être ouvert. Mais c'est ce qu'on est en train de faire actuellement.

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

Donc, ça fait partie de l'étude qui est faite par la Ville sur les répercussions du projet sur la circulation à Montréal, les patrons de circulation.

**Mme LOUISE GAGNON :**

D'accord. J'ai droit à une autre question?

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

**Mme LOUISE GAGNON :**

Le MTQ, dans son projet, a fait valoir aux gens des quartiers avoisinants que l'autoroute est un mécanisme de revitalisation économique.

Personnellement, je suis comptable agréée puis je prépare des plans d'affaires pour des clients. Puis habituellement, on s'assure d'abord qu'il y ait une étude de marketing qui vient prouver que justement notre projet va apporter plus d'affluence et plus de revenus. Et l'impact positif, c'est ce qu'il faut prouver au banquier quand on va chercher du financement.

Moi, je me demande, étant donné qu'il n'y a pas de projet de construction additionnelle, d'où vont venir les nouveaux clients dans les quartiers avoisinants qui vont venir...

**LA PRÉSIDENTE :**

Dans les quartiers HochelagaXMaisonnette ou...

**Mme LOUISE GAGNON :**

Des quartiers alentour. Est-ce que le MTQ a fait une étude de marketing en conséquence pour prouver ses assertions?

**LA PRÉSIDENTE :**

Dans le fond, ce que vous voulez savoir, c'est est-ce que le fait de construire en tranchée la rue Notre-Dame et en amenant également, en canalisant la circulation sur cette artère-là, ça va faire en sorte de priver les quartiers de l'achalandage...

**Mme LOUISE GAGNON :**

Il n'y a pas d'accès. On a dit, hier, qu'on allait enlever les accès aux quartiers. Donc, je me demande comment les gens vont aller là, si c'est pour aller dépenser d'autre argent.

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, monsieur Fournier, est-ce que vous avez fait une évaluation de...

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Oui. Je vais demander à monsieur Boisvert d'aller dans le détail.

Par contre, il faut rectifier quelque chose dès le départ. On ne va pas fermer l'ensemble des accès à la rue Notre-Dame. Ce qu'on veut faire, c'est, à la demande des citoyens d'ailleurs, de hiérarchiser davantage le réseau local, le réseau urbain de Montréal et de relier les artères principales du quartier HochelagaXMaisonneuve à la rue Notre-Dame à travers ce qu'on appelle les portes, ce qui a pour avantage de canaliser et de concentrer et de hiérarchiser le réseau. Ce qui est tout à fait bénéfique.

Pour le détail au niveau de l'impact, je laisse monsieur Boisvert finir.

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Oui. Alors, il y a une réponse à deux niveaux et je vais finir en citant un morceau de l'étude d'impact.

D'une part, la notion de revitalisation est plus large que la revitalisation seulement économique. Économique est un élément important, mais c'est une revitalisation qui est aussi en termes d'espace vert, de qualité de vie, de santé publique. Donc, c'est redonner un caractère résidentiel à des secteurs, des rues notamment qui sont en train de le perdre compte tenu de l'achalandage routier. Donc, c'est aussi mieux canaliser la circulation. Donc, c'est en termes de qualité de vie plus générale.

En termes économique, de façon plus précise, ce qui est le plus intéressant avec le projet, c'est redonner des accès à des secteurs industriels qui actuellement sont au coeur même de la métropole et qui sont sous-exploités ou sous-développés, où il y a énormément de quantités de terrain disponible. Et je pense à certaines propriétés du secteur industriel Dickson

545 et même au nord, dans le parc industriel l'Assomption, où il reste encore quelques portions de terrain à développer. Ces terrains-là sont souvent sous-exploités depuis plusieurs décennies, notamment compte tenu des problèmes d'accessibilité. Qu'on pense à l'intersection Notre-DameXDickson et à la problématique d'accès de ce secteur-là, c'est le seul accès pour ces terrains-là.

550 Donc, il y a effectivement un potentiel. L'ouverture du boulevard de l'Assomption et surtout l'amélioration de la gestion de la circulation aux intersections Notre-Dame, au sud, permet justement d'améliorer l'accessibilité et aussi la visibilité de ces terrains-là pour leur offrir un potentiel plus intéressant sur le plan industriel et commercial.

555 Ceci se traduit déjà par des projets d'investissement plus ou moins annoncés, du moins qui sont en planification dans le secteur. On pense à la STCUM qui, compte tenu de l'amélioration, veut peut-être y installer son garage. Il y a eu d'autres hypothèses. On parlait de la Cité de la logistique qui peut être intéressant. Il y a d'autres projets, ils ne me viennent pas en tête comme ça. Donc, c'est à ce niveau-là surtout l'intérêt, c'est de redonner des terrains industriels au développement, terrains industriels qui ont peu d'intérêt pour le moment compte tenu de leur manque d'accessibilité.

565 Et aussi, de façon plus générale, pour citer la conclusion au niveau des effets synergiques ou des effets globaux en termes de développement économique, c'est pour lever une certaine hypothèque réelle ou supposée qui pèse actuellement sur le développement et le redéveloppement d'un ensemble de propriétés industrielles, compte tenu de la période d'incertitude autour de la vocation de la rue Notre-Dame, qui a été en suspens depuis plus de 30 ans et qui finalement bloque le développement de ces terrains-là.

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

575 Monsieur Boisvert, concernant par contre l'aspect commercial, là je pense à des rues comme Sainte-Catherine ou la promenade Ontario, puis j'aimerais aussi savoir au niveau du secteur du square Dézéry, par exemple, comment le projet va pouvoir amener un regain, si on veut, d'activités commerciales sur les artères existantes?

C'est un peu ça, je pense, qu'est votre question, c'est au commercial.

580 **Mme LOUISE GAGNON :**

Oui.

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

Au niveau industriel, je pense que le portrait, on le connaît, mais au niveau commercial sur les rues locales.



**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Alors, au niveau commercial, il y a une variante qui s'appelle CN, qui permet, en passant par l'intersection l'Assomption X là, je n'irai pas avec une acétate X mais qui permet d'avoir un accès direct à la promenade Ontario.

Ceci dit, le ministère ne se prononcera pas sur cette variante-là, sur l'aspect de raccorder la rue Ontario. Évidemment, la Ville de Montréal comme premier intervenant, mais intervenant de premier plan, nous fera part de ses commentaires. Le raccordement à la promenade Ontario ou son non-raccordement ne met pas en cause une variante ou une autre ou même le tracé en soi. C'est un ajout supplémentaire possible. Donc, si elle est jugée intéressante et valable pour pouvoir connecter directement à la promenade Ontario, c'est possible, d'une part.

Pour ce qui est de la promenade Sainte-Catherine, l'artère Sainte-Catherine, il y a eu un choix qui est fait, et la Ville de Montréal pourra peut-être le confirmer. C'est celle d'une artère commerciale majeure, qui est la promenade Ontario. Pour ce qui est de la SIDAC Sainte-Catherine, c'est de situer cette artère commerciale là avec une vocation qui lui est propre et distincte de l'artère Ontario.

Dans ce contexte-là, la mise en place de la Route verte en périphérie, donc immédiate de la rue Sainte-Catherine et qui traverse notamment le square Dézéry, compte tenu aussi des équipements culturels qui sont déjà en place, comme la caserne Létourneux qui est en cours de rénovation pour acquérir le théâtre sans fil, le théâtre Denise Pelletier également, c'est d'orienter l'artère Sainte-Catherine non plus en compétition avec la rue Ontario, compte tenu du bassin de population, mais de lui trouver une vocation qui lui est propre et distincte.

Et dans cet esprit-là, le programme ou la proposition du ministère d'en faire un réseau vert récréo-touristique, qui est à la fois un réseau de déplacement efficace pour les piétons et les cyclistes, mais aussi un réseau intéressant en termes d'animation ou tout simplement de promenade agrémentée à tous les 2-350 mètres de pôle d'intérêt culturel, auquel s'ajoutent des éléments d'information à la fois touristique et des éléments d'information au niveau patrimonial avec panneau de signalisation pour les éléments patrimoniaux à voir dans le quartier, c'est de réorienter vers le domaine culturel, domaine culturel ou potentiel patrimonial et culturel qui existe déjà, donc de l'arrimer, de le consolider.

Il existe déjà d'ailleurs autour du square Dézéry un ensemble de petits commerces, notamment orientés sur le décapage de meubles, par exemple, petits commerces de services qui commencent à créer une identité autour de ces pôles-là.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais en quoi votre projet va amener un regain de ça? En fait, l'activité actuelle pourrait aussi bien, le sort actuel peut aussi bien faire en sorte que ces projets-là prennent forme. Donc,

pourquoi votre projet pourrait amener un surplus ou un plus pour ce genre de commerces ou d'activités? Parce qu'en fait, ce que j'en comprends depuis le début, c'est la circulation de transit que vous voulez canaliser en dépression et laisser les rues locales aux locaux, aux gens qui habitent...

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

On parle des véhicules automobiles, mais ce n'est pas juste un projet pour les véhicules automobiles.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

C'est vrai, il y a la piste cyclable, mais la piste existe déjà.

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Alors, la piste existe déjà. Je ne l'ai pas devant moi, mais je pourrais vous citer deux études, et je vous y réfère: monsieur Gérard Beaudet, dans l'étude de l'Université de Montréal, qui fait un portrait un peu de la situation actuelle; et l'étude de monsieur Luc Noppen au niveau de la morphogénèse.

Écoutez, je peux la résumer en essayant de ne pas trop paraphraser. Mais en fait, la piste cyclable actuelle et la bande verte, en fait, vous n'êtes nulle part et partout dans le monde. Il n'y a pas d'identité. En fait, je ne me souviens pas des mots exacts de monsieur Beaudet, mais c'est qu'en fait, on a à peu près effacé la mémoire collective. Et si on veut réorienter vers une identité qui lui est propre, qui est essentielle à la naissance, si vous voulez, d'un attrait qui est à la fois patrimonial ou culturel, il faut lui redonner ou lui faire naître une identité qui n'existe pas sur le terrain. Et c'est une part importante du projet du ministère, qui se traduit autant en dollars qu'en volonté, qu'en qualité de design.

Actuellement, cela n'existe absolument pas. Alors, il est difficile de faire un arrimage entre une piste cyclable qui zigzague dans un boisé et une identité collective.

**LA PRÉSIDENTE :**

Mais la question de madame, c'est...

Monsieur, pas de manifestation. On reste calme. Monsieur, tout le monde a le droit de s'exprimer et on respecte ce que les autres ont à dire.

Monsieur Boisvert, la question de madame, c'est d'essayer de savoir en quoi le projet va faire en sorte de revitaliser le commerce sur les rues Ontario, Sainte-Catherine, toutes les rues des secteurs que vous voulez libérer de la circulation de transit. Alors, j'imagine que cette circulation en transit s'arrête, consomme un peu dans ce coin-là. Il y a lieu de croire que c'est le cas.

Là, le fait de canaliser cette circulation de transit-là sur la rue Notre-Dame qui va être en dépression, je ne pense pas que les gens vont être incités de sortir pour aller acheter quoi que ce soit. Donc, en quoi votre projet peut-il permettre de revitaliser le secteur commercial de ce coin-là? C'est la question de madame.

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Alors, actuellement, la circulation de transit n'a pas revitalisé la rue Sainte-Catherine. Il existe, de mémoire, très peu de commerces qui sont d'envergure régionale. Nonobstant L'Oiseau Bleu, qui est au coin de Pie-IX sur la rue Sainte-Catherine, ce sont des petits commerces de quartier.

Donc, c'est une problématique. Même avec la circulation de transit, il ne semble pas vouloir s'y accrocher des commerces d'envergure régionale pour une circulation de transit qui est déjà là. Donc, ça ne semble pas s'arrimer à une circulation de transit. La revitalisation de la rue Sainte-Catherine, elle doit s'arrimer à une autre vocation qui lui soit plus unique.

Donc, c'est la volonté d'investir dans un produit, de définir un produit autour de la rue Sainte-Catherine en collaboration évidemment avec la SIDAC Sainte-Catherine pour justement en faire un produit d'attrait. Donc, c'est une approche, si vous voulez, un peu marketing, si on veut, avec la SIDAC Sainte-Catherine.

Ce qui est au niveau de la promenade Ontario, c'est effectivement d'en maintenir, et avec la Ville de Montréal et à voir si c'est pertinent selon leurs orientations, d'en maintenir un accès intéressant axé directement sur le pôle commercial, par exemple, comme le pôle du Marché Maisonneuve qui est un élément attracteur.

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Bouchard, dans ces secteurs qui sont adjacents à la rue Notre-Dame, quel est l'état de situation du secteur commercial dans ce coin-là? Est-ce qu'il y a des mesures que la Ville examine à l'heure actuelle pour revitaliser, s'il est nécessaire de le faire, ces quartiers-là? Et est-ce que vous avez analysé l'impact que pourrait avoir le projet justement sur la situation commerciale de ces secteurs adjacents?

**M. PIERRE BOUCHARD :**

On ne l'a pas encore analysé, dans le sens suivant. C'est que X je comprends les préoccupations de madame X lorsqu'on fait un projet où est-ce qu'il y a une modification du flux de circulation sur une rue commerciale, les commerçants s'inquiètent à savoir est-ce que ça va avoir une influence sur leur chiffre d'affaires.

Actuellement, il y a eu beaucoup d'efforts de faits au niveau de la Ville de Montréal pour arriver à centraliser un peu l'attrait commercial autour du Marché Maisonneuve. C'est d'ailleurs la raison centrale de notre Plan particulier d'urbanisme que j'ai déposé hier.

Effectivement, l'analyse que monsieur Boisvert fait par rapport à la réaction du trafic de transit, généralement le trafic de transit, surtout le trafic du matin, passe au moment où les commerces ne sont pas ouverts. Donc, il n'y a pas vraiment d'incidence au niveau du commerce.

Je vais vérifier avec le développement économique, on a tout le temps des commissaires industriels pour chacun des secteurs, je vais vérifier demain pour voir s'il anticipe des modifications sur le plan des stratégies d'affaires des entreprises et voir effectivement quels sont les efforts qui sont anticipés, ou est-ce qu'il y a des préoccupations dans ce sens au niveau du Service du développement économique. Et je vous reviendrai demain là-dessus.

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, merci madame. On devrait avoir l'information. Et vous savez que cette information-là, si vous n'êtes pas ici pour l'entendre, elle sera disponible dans nos centres de consultation ou sur notre site Internet. D'accord?

**Mme LOUISE GAGNON :**

Merci, madame.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

Monsieur Simon Walman. Il n'est pas là? Est-ce que monsieur Côté est arrivé, monsieur Luc Côté? Non plus.

Alors, je reviendrais avec monsieur Perreault, s'il vous plaît.

**M. ROBERT PERREAULT :**

Bonsoir!

**LA PRÉSIDENTE :**

Rebonsoir! Alors, lorsque nous nous sommes quittés, nous venions juste de terminer, le ministère venait tout juste de nous présenter le cadre d'aménagement de la région de Montréal, et on en était rendus au Plan de transport et monsieur Fournier devait nous présenter le Plan de transport de son ministère. Et après, on aura sans doute des questions. Vous aviez une question, de toute façon?

**M. ROBERT PERREAULT :**

Oui. On avait fini par savoir que c'était une autoroute aussi.

**LA PRÉSIDENTE :**

Aussi.

Monsieur Fournier.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Madame la présidente, je vais demander à madame Caron de venir présenter les grands éléments du Plan de transport. On n'ira pas en détail évidemment, compte tenu du temps, mais problématique d'orientation, objectifs.

**Mme CHRISTINE CARON :**

Alors, c'est quelques éléments seulement du Plan de gestion des déplacements. Je pense que l'important, c'est d'abord de s'entendre sur les orientations du Plan de gestion.

Alors, la première orientation est de soutenir la compétitivité de l'économie. Et ça, ça veut dire, pour le plan, l'économie de la région métropolitaine, de chacune des parties de la région métropolitaine et l'économie du Québec dans la mesure où la région de Montréal, au plan économique, est un élément moteur pour l'économie de l'ensemble de la province. Et notamment, au niveau du transport des marchandises, Montréal est reconnue comme étant une

plaque tournante en termes d'échanges commerciaux; donc, de soutenir son rôle et de maintenir son rôle de plaque tournante au niveau du transport des marchandises.

Le deuxième objectif, revitaliser, consolider le centre de l'agglomération et faciliter l'atteinte des objectifs environnementaux. On a soulevé, en fin d'après-midi, que le Plan de gestion des déplacements était antérieur au cadre d'aménagement. C'est vrai, mais par ailleurs, il y avait déjà des orientations gouvernementales en aménagement depuis 95, qui visaient essentiellement les mêmes objectifs, c'est-à-dire la consolidation et la revitalisation du centre de l'agglomération et des interventions qui vont dans ce sens-là et qui visent à optimiser les infrastructures existantes plutôt que d'en ajouter de nouvelles. Alors, c'est vrai, le Plan de gestion est antérieur, mais il reconduisait des orientations gouvernementales déjà fondées en matière d'aménagement du territoire qui vont dans le même sens.

Au niveau des objectifs environnementaux, le plan véhicule aussi, adhère aux objectifs environnementaux de réduction des gaz à effet de serre et les moyens d'intervention. Les interventions retenues ont été en fonction de cet objectif-là.

Renforcer et moderniser les réseaux de transport existants. J'en ai déjà parlé un peu. Dans le fond, l'objectif, c'est d'optimiser les infrastructures qui sont déjà là, de faire en sorte d'améliorer, si on veut, le rendement et de faire en sorte qu'en termes de dessertes, elles soient vraiment efficaces.

Le dernier, assurer l'efficacité et l'équité du financement. Ça, c'est un peu plus éloigné de nos préoccupations immédiates mais il y a une démarche en ce sens. Le ministre des Transports, la semaine dernière, a déposé à l'Assemblée nationale un document d'analyse ou, en tout cas, qui fait un bilan de la situation financière du transport en commun dans la région métropolitaine. Parce que si, de fait, on veut favoriser l'utilisation du transport en commun, il faut aussi se préoccuper des coûts d'exploitation de tels systèmes et il faut trouver des sources pour financer le fonctionnement des réseaux et systèmes de transport en commun.

Donc, pour répondre à ces objectifs-là, la stratégie d'intervention prioritaire qui est retenue par le plan s'appuie par différents moyens. Je ne vous indiquerai pas l'ensemble des moyens retenus, mais je pense que celui-ci est important qu'on s'y arrête parce que ça répond en partie à la question de la fin de l'après-midi, qui était: \*Est-ce que le ministère a l'intention de prendre les mesures pour cesser, pour décourager l'utilisation de l'automobile, l'utilisation de l'auto solo?+

Peut-être pas mais, par ailleurs, le ministère a l'intention de favoriser et, lui-même, de développer des mesures pour assurer, par ailleurs, le développement du transport en commun et assurer la gestion de la demande de façon à décourager l'utilisation. Enfin, c'est des moyens plutôt incitatifs pour encourager au transport en commun et à des moyens autres que l'auto solo, donc peut-être pas des incitations directes de l'utilisation de la voiture. Parce que dans un sens, c'est aussi un choix de société et il faut pouvoir utiliser son véhicule mais, autant que faire se

peut, avoir des moyens, des alternatives. Et donc, l'option, c'est plutôt des incitatifs à l'alternative.

Alors, il y a trois blocs de mesures par rapport à la gestion de la demande: le développement de programmes employeurs pour faciliter et réduire les déplacements des employés. Comme le disait monsieur Fournier, hier, les programmes employeurs dans la région métropolitaine, c'est une responsabilité qui est partagée avec l'Agence métropolitaine de transport. Dans la mesure où est c'est l'Agence qui a la responsabilité de développer les expériences en question, le ministère appuie financièrement ces expériences-là. Depuis un an, il y a environ trois projets de centre de gestion des déplacements qui ont été initiés.

Rapidement, un centre de gestion de déplacements, c'est un regroupement d'employeurs sous la responsabilité ou la coordination plutôt d'un organisme du milieu et qui vise justement à développer avec ces entreprises-là des solutions alternatives à l'utilisation de l'automobile, à promouvoir l'utilisation du transport en commun et à faire en sorte que les entreprises développent avec leurs employés une plus grande... ça fait qu'il y a des mécanismes d'information, par exemple, sur les services de transport existants ou qu'on se développe du covoiturage, qu'on applique des retours garantis quand on fait du covoiturage, diminuer les espacements de stationnement, donc différentes mesures que l'entreprise peut prendre pour faire en sorte que ses employés soient moins dépendants de la voiture et aient accès plus facilement à des solutions alternatives.

Évidemment, le premier objectif visé par ces centres de gestion et les programmes employeurs en entreprise individuelle, c'est d'abord l'utilisation du transport en commun. Et ça aussi, le regroupement peut être intéressant dans ce sens-là, dans la mesure où il y a des secteurs qui sont parfois peu accessibles par le transport en commun, qui sont difficilement desservis de façon rentable par le transport en commun. Alors, le regroupement d'entreprises peut faire en sorte qu'il devient possible de les desservir.

Peut-être pour faire un lien plus direct avec le projet, je pourrais dire que dans l'est de Montréal, il y a un centre de gestion des déplacements qui a été mis sur pied par la SODEC Rivières-des-Prairies, qui couvre ce secteur-là de l'île. Il y en a aussi un qui est en développement à l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont. Alors, l'Hôpital Maisonneuve-Rosemont, c'est 12 000 employés, c'est à peu près 40 000 à 50 000 déplacements que ça génère par année. Alors, déjà, c'est des initiatives qui sont spécifiques à l'est de l'île de Montréal mais il y en a d'autres ailleurs qui sont en cours.

Les mesures fiscales pour donner des moyens aux individus. On sait tous que quand un employé a un espace de stationnement qui lui est fourni par l'employeur, c'est un service gratuit. Alors, il y a des études qui sont en cours à l'heure actuelle pour trouver des moyens de rendre la chose plus équitable, que ce soit exonération d'impôt, crédit d'impôt pour les titres de transport en commun. Ces questions-là sont à l'étude. Il n'y a pas encore de décision de prise sur quels moyens privilégier, mais c'est des solutions qui sont à l'étude.

880 La gestion du stationnement. Là encore, le ministère a une responsabilité partagée  
avec les municipalités, avec la CMM. Et je pense qu'une politique de gestion du stationnement,  
qui impliquerait l'ensemble des partenaires, est aussi un moyen. Cette fois-ci, c'est davantage  
une mesure de désincitation effectivement à l'usage de la voiture. Mais ça aussi, c'est un  
885 élément qui joue dans le sens de la gestion de la demande et de la réduction de l'automobile  
pour des déplacements seuls.

Les investissements. C'est un peu brutal de parler en termes d'argent, ça ne nous  
donne pas vraiment la capacité, l'intérêt de ces équipements-là, mais je pense que c'est une  
synthèse. Alors, en matière de gestion de la demande, le Plan de gestion prévoit 10 M\$ pour  
890 les dix ans. Et donc, si on regarde le partage, qu'est-ce qui est conservation, amélioration des  
services et infrastructures existants, et qu'est-ce qui est développement de nouveaux services  
ou augmentation carrément de capacité, je pense que ça aussi, ça donne une bonne idée des  
priorités qui sont véhiculées par le Plan de gestion. Donc, au niveau de la gestion de la  
demande, 10 M\$, ce sont de nouvelles initiatives.

895 Au niveau du transport en commun, 1.6 Md\$: 40 % en amélioration des équipements  
existants, 60 % en développement de nouveaux services. Et là, on peut penser au  
prolongement de métro, au prolongement de lignes de trains de banlieue. Je pense que c'est  
les équipements les plus importants.

900 Au niveau du réseau routier, 2.3 Md\$ sur dix ans: 78 % qui est au niveau de ce que je  
disais tout à l'heure, l'optimisation des infrastructures existantes, donc la conservation et  
l'amélioration, et 22 % au niveau du développement.

905 Je dois vous souligner, ici, que c'est ce qui fait partie de ce qu'on appelle la Stratégie  
d'intervention prioritaire et qu'il y a des projets qui sont à l'étude, qui ajouteraient, si on veut, à  
l'importance du transport en commun. Je pense, entre autres, au système léger sur rail entre la  
rive-sud et Montréal, qui n'est pas comptabilisé dans ces chiffres-là. Le prolongement du métro  
à Laval, qui est déjà un acquit et qui n'est pas comptabilisé là-dedans non plus.

910 **LA PRÉSIDENTE :**

Excusez-moi, madame Caron, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame est  
dans le 78 %?



**Mme CHRISTINE CARON :**

Le projet Notre-Dame est dans le 78 %.

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

**Mme CHRISTINE CARON :**

En fait, non, le projet Notre-Dame est dans le 22 %, dans la mesure où ça a été défini en fonction des critères du ministère qui permettent de différencier les axes d'intervention. Et je pense que même si son apport est... en fait, c'est un projet de réaménagement. Ce n'est pas une nouvelle infrastructure, mais c'est considéré quand même comme du développement.

Peut-être resituer le projet Notre-Dame dans le Plan de gestion des déplacements. Il s'inscrit dans la stratégie. Dans le coeur du plan, il y a une stratégie de desserte spécifique à l'est de l'agglomération montréalaise, qui comporte deux objectifs au niveau du transport des personnes: le développement de nouveaux liens de transport en commun dans les territoires en développement et la desserte en transport en commun des pôles d'activités économiques de l'est.

Je vous souligne simplement les objectifs. Je pense qu'on a eu amplement, dans le cours des discussions, le loisir -- au niveau du transport des marchandises, entre autres, le soutien à l'activité économique de l'est de l'île de Montréal et de Laval par le développement des axes routiers appropriés, je pense qu'on a discuté assez longuement du rôle du projet pour ce qui est du transport des marchandises.

Le projet Notre-Dame n'est pas le seul projet qui est prévu pour la stratégie de l'amélioration de l'est. Il y a aussi le prolongement de la ligne 5 du métro jusqu'à Anjou, le prolongement de boulevards urbains dans les municipalités concernées. L'Assomption est visé par le présent projet, mais il y a d'autres prolongements qui pourraient -- enfin, ça, c'est plus une question de discussion avec la Ville de Montréal, compte tenu des priorités.

**LA PRÉSIDENTE :**

Vous parlez du boulevard l'Assomption quand vous dites: \*l'Assomption+?

**Mme CHRISTINE CARON :**

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord, merci.

**Mme CHRISTINE CARON :**

Le métrobus sur Henri-Bourassa, et entre Repentigny et le centre-ville, en fait, c'est deux projets. Le présent projet vise le métrobus entre Repentigny et le centre-ville et, évidemment, le prolongement de la 25 qui a été aussi discuté.

Alors, ça situe, je crois, un peu les grandes orientations, les grands objectifs du plan. Je pense qu'il y a définitivement, enfin, il y a une volonté très affirmée et très claire de privilégier le transport des personnes et le transport en commun dans le plan. Il faut le voir comme un ensemble intégré d'interventions.

Il y a quelqu'un qui soulignait cet après-midi, en rapport avec justement la protection de l'environnement et avec la contribution des interventions aux accords de Kyoto, qu'il fallait non pas seulement regarder l'apport d'une seule intervention mais d'un ensemble d'interventions.

Et c'est la perspective qui a été retenue dans le Plan de gestion des déplacements: d'apporter des solutions, de concourir à ces objectifs de réduction de gaz à effet de serre, de consolidation du milieu et d'apporter des solutions appropriées, qui répondent aussi à ces objectifs-là. Donc, une volonté de favoriser le transport en commun mais qui n'exclut pas évidemment l'amélioration du réseau routier, dans la mesure où cette amélioration-là est nécessaire au niveau du développement économique et au niveau de la liaison et du développement des pôles. Je reviens un peu au cadre d'aménagement qu'on discutait en fin d'après-midi.

**M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Madame Caron, juste avant la fin de votre conclusion, vous avez soulevé ou souligné l'importance du transport en commun, faire les choses autrement à partir du Plan de gestion des transports. Et vous avez conclu sur le cadre d'aménagement institué maintenant, très récent et à venir. Mais n'est-il pas exact également que le Plan de gestion comprend toute une orientation strictement liée au soutien de la combativité d'économie régionale québécoise et que dans ce cadre-là, il est question...

J'essaie de faire le lien avec ce que vous avez dit pour la modernisation de la rue Notre-Dame comme lien est-ouest, ce qui comprendrait le transport de marchandises vers les marchés extérieurs et vers Montréal, ce qui doit être considérable; également le développement des activités du port de Montréal, avec une incidence directe sur le premier élément, sûrement; le développement du domaine du fret aérien, bon, je pense que là, il en est moins question dans ce secteur-là; le réseau ferroviaire qui connaît une utilisation accrue.

1005

Est-ce que tous ces éléments-là qui sont reliés strictement au développement économique -- je dirais, comment vous voyez la rue Notre-Dame modernisée du point de vue du pôle économique?

**Mme CHRISTINE CARON :**

1010

Bien, du point de vue du pôle économique, je pense qu'on a pu constater que l'accès au port va non seulement être maintenu mais amélioré. Donc, je pense qu'il y a là un soutien direct à l'activité économique. Notre-Dame va permettre une meilleure liaison entre le pôle le port, entre le pôle AnjouXMercier et le centre-ville, mais aussi avec les pôles de l'ouest de l'île. On pense, ici, au pôle qui est reconnu par le cadre d'aménagement, qui est Saint-LaurentXDorval, mais aussi un autre pôle économique, qui n'est peut-être pas d'intérêt international mais qui est quand même d'importance pour la région, le pôle LachineXLaSalle.

1015

1020

Alors, l'amélioration de Notre-Dame va faciliter les échanges économiques, si on veut, entre ces différents pôles-là. Il faut voir les pôles et les moyens de mieux les desservir en fonction de leurs caractéristiques. Certains pôles sont des pôles d'emplois très concentrés qui appellent davantage une desserte en transport commun. D'autres pôles sont plus axés sur la production, sur les échanges commerciaux, et ceux-là, il faut pouvoir aussi les soutenir en termes de transport routier.

1025

Donc, à cet égard-là, un réseau stratégique équilibré est essentiel au soutien des pôles.

**M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

1030

Et pouvez-vous compléter? Vous faites le lien entre les pôles à l'intérieur de l'île principalement, est-ouest?

**Mme CHRISTINE CARON :**

Oui.

1035

**M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

1040

Est-ce que les réfections à venir ont aussi un rôle par rapport à l'exportation puisque c'est un des objectifs?

**Mme CHRISTINE CARON :**

Oui, c'est certain que ça joue un rôle par rapport aux exportations. Mais ce qu'il faut voir, au niveau du transport de marchandises, c'est que -- là, j'oublie le pourcentage, mais une  
1045 majorité des déplacements de transport des marchandises ont pour origine-destination la région de Montréal. C'est-à-dire qu'il n'y a pas de transit. Les marchandises arrivent à Montréal, sont transbordées et quittent Montréal. Donc, c'est en ce sens-là que c'est une plaque tournante et que c'est effectivement lié...

1050 Je ne réponds pas tout à fait directement à votre question là, mais c'est certain qu'au niveau des exploitations, oui, je pourrais vous donner des chiffres, on pourrait vous sortir...

**M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

1055 Mais oui. À ce moment-là, j'imagine que vous pensez particulièrement au port de Montréal?

**Mme CHRISTINE CARON :**

1060 Oui, je pense au port de Montréal particulièrement, oui, effectivement.

**M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Pensez-vous à un autre élément majeur ou... monsieur Fournier?

1065 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Je vais faire appel à mes souvenirs quand je m'occupais de politique de transport.

1070 Effectivement, Montréal est un pôle, une plaque tournante de transport, il suffit de regarder où sont établies les grandes entreprises de camionnage. En général, il y a peu de mouvements de marchandises qui contournent Montréal et qui transitent autour de Montréal. En général, les compagnies de camionnage et même le chemin de fer amènent des marchandises dans la région de Montréal pour être rassemblées, assemblées différemment et réexpédiées ou  
1075 transformées dans la région. Il y a donc une activité économique importante qui tourne autour du camionnage et qui intéresse Montréal au premier chef.

En ce qui concerne le port de Montréal X encore je fais appel à ma mémoire et si le représentant du port est là, il pourra confirmer X du million de conteneurs qui transitent dans le  
1080 port de Montréal chaque année, de mémoire, c'est à peu près 60 % qui est réexpédié par camion; l'autre 40 % étant réexpédié par chemin de fer. C'est donc un volume extrêmement important de conteneurs et donc de camions qui circulent, et qui circulent nécessairement sur la rue Notre-Dame en partie et où le temps de...

1085 En fait, la position stratégique qu'occupe Montréal, au niveau du transport de  
conteneurs en Amérique du Nord, est due à la qualité des opérations portuaires et à la rapidité  
avec laquelle le système de transport peut réexpédier ces conteneurs-là vers leur destination  
finale. Et peu de ces conteneurs-là sont destinés à la grande région de Montréal. Il y en a un  
1090 certain nombre, bien sûr, mais beaucoup de ces conteneurs-là vont soit vers les États-Unis,  
soit vers Toronto en camion, ou alors vers Détroit-Chicago en chemin de fer. Donc, cette  
dimension-là de temps de transit est cruciale pour la position qu'occupe le port de Montréal dans  
le commerce du conteneur.

**M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

1095 Merci, monsieur Fournier.

On peut profiter de la présence du représentant du Port de Montréal, qui était ici  
également hier, avant-hier. Monsieur Turgeon, est-ce que c'est possible de vous joindre aux  
1100 personnes-ressources?

Monsieur Turgeon, vous avez entendu les propos du représentant du ministère des  
Transports du Québec. Êtes-vous en mesure de confirmer, en gros, ce qui a été dit?

1105 **M. MICHEL TURGEON :**

À peu près, oui, madame la présidente, sauf une petite inversion, que je comprends de  
monsieur Fournier, mais que je peux facilement faire moi aussi. Des fois, on inverse un peu les  
chiffres dans notre tête. Du trafic conteneur, il y a entre 40 % et 45 % plutôt qui sont par camion,  
1110 le reste est par chemin de fer.

Ça s'explique facilement. C'est que 50 % de notre trafic conteneur est vers le marché  
américain ou en provenance du marché américain. Et le plus gros marché, c'est le Mid-West  
américain, et il y a aussi la région de Toronto vers le centre du Canada. Alors, le transport se  
1115 fait par chemin de fer.

Alors, dans la partie conteneur, c'est au minimum 40 %, maximum 45 %, par camion.  
Et de ce pourcentage-là, je dirais qu'il y a une grosse partie pour la grande région de Montréal et  
aussi pour le nord-est des États-Unis et également le nord de l'Ontario. Mais dans l'ensemble,  
1120 le Québec va représenter à peu près 30 %. Alors, plus les distances sont courtes, plus le  
camion est utilisé; plus les distances sont longues, plus le chemin de fer va être utilisé.

Et le transport par camion est important à plusieurs titres. D'abord pour  
l'approvisionnement des industries et commerces ici, pas seulement en conteneurs mais aussi  
1125 dans les vracs, parce qu'il y a beaucoup d'industries dans la grande région de Montréal qui  
dépendent d'un approvisionnement, en matières premières, à partir du port.

Et il y a donc, à part l'approvisionnement des industries et commerces, il y a aussi l'aide à l'exportation, c'est-à-dire nos industries et commerces de la grande région de Montréal, du Québec, qui exportent et donc, étant proches du port, doivent nécessairement acheminer leurs marchandises au port par camion.

Et monsieur Boisvert avait dit d'ailleurs que la circulation des camions, le trafic venant ou provenant du port, pouvait représenter de 15 % à 20 % du trafic de camions dans le couloir qui nous concerne. C'est à peu près exact, à notre avis.

**M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Monsieur Turgeon, on entend souvent X vous me corrigerez X que le Port de Montréal, l'administration portuaire de Montréal est en croissance de ses activités. Pouvez-vous nous dire si vous avez des estimations sur le taux de croissance à venir?

**M. MICHEL TURGEON :**

Oui. La croissance va se situer surtout dans le trafic conteneur. Et c'est heureux parce que c'est celui qui génère le plus d'emplois et de retombées économiques.

Et à venir jusqu'à l'année dernière, on prévoyait une croissance d'environ 5 % dans ce secteur-là. Sauf qu'avec le ralentissement économique qui s'est manifesté vers la fin de l'année 2000, qui s'est confirmé enfin cette année et qui a été exacerbé même par les événements du 11 septembre, nous devons réviser nos chiffres à court terme.

On prévoit dans un horizon de cinq ans un 2.5 % à 3 % de croissance. Mais dès le moment où on exclura l'impact de l'année courante, si on fait une prévision à plus long terme, elle pourrait être de l'ordre de 5 %, mais pas nécessairement à partie égale pour le camion et pour le chemin de fer.

**M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

À l'oeil, comment vous évaluez le partage entre les deux? 5 % annuel, j'imagine?

**M. MICHEL TURGEON :**

Oui. Ça dépend de l'économie américaine. Il y a une concurrence aussi qui se fait très forte avec New-York. Je dirais que dans les vracs, ça va être assez stable, peut-être une petite croissance dans les vracs solides, et là on parle d'approvisionnement des industries de la grande région de Montréal principalement. Et dans le conteneur, possiblement proche d'un 5 % aussi, mais en proportion du 40 % à 45 % qui est pour le trafic routier.

**M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Mais je veux bien comprendre. Le 5 % tantôt incluait à la fois...

**M. MICHEL TURGEON :**

Au total.

**M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

D'accord, 5 % total?

**M. MICHEL TURGEON :**

Au total, oui, pas juste pour le trafic routier mais au total. Dans le conteneur, on s'entend. C'est là qu'il y a les plus grands mouvements aussi.

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Turgeon, dans un ordre d'idée, hier soir, alors que vous étiez absent, il y a un citoyen qui a demandé à la commission s'il était possible de penser que dans le secteur du projet, dans le secteur...

**M. MICHEL TURGEON :**

Du parc Bellerive.

**LA PRÉSIDENTE :**

... oui, du parc Bellerive, s'il était possible de penser que les voies ferrées pourraient disparaître et qu'un accès au fleuve pourrait être donné aux citoyens dans ce secteur-là.

**M. MICHEL TURGEON :**

1205

Oui, madame.

**LA PRÉSIDENTE :**

1210

Alors, j'aimerais savoir ce qu'il en est.

**M. MICHEL TURGEON :**

1215

Oui, j'ai été mis au courant de cette question-là. Elle est venue juste quelques minutes après que j'aie quitté, en fin d'après-midi.

1220

En fait, la question était: est-ce que le Port n'a pas un projet de rediriger la courbe ferroviaire X si je peux l'appeler comme ça X de la cour Hochelaga pour l'entrer au port et que, si oui, si on faisait ça, est-ce qu'à ce moment-là ce serait possible de prévoir un accès vers le fleuve. Je pense que c'était ça la question.

**LA PRÉSIDENTE :**

1225

Mais moi, j'avais compris qu'on voulait comme récupérer le terrain.

**M. MICHEL TURGEON :**

1230

Récupérer ce terrain-là, exactement.

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça, pour se rendre au fleuve.

**M. MICHEL TURGEON :**

1235

Alors, la question de réaménager l'entrée ferroviaire au port à partir de la cour Hochelaga a été plutôt une hypothèse de discussion. Ce n'est pas un projet.

1240

Une hypothèse, parce que d'abord il y a des obstacles sérieux. Une estimation très rapide d'un projet comme celui-là, c'est, au bas mot, 40 M\$. Il faudrait aussi que les deux compagnies de chemin de fer qui sont concurrentes en viennent à des ententes de partage d'infrastructures. Ça soulève aussi des questions d'opération et de commerce. Alors, c'est loin d'être chose faite.

1245

Mais même si c'était chose faite, ça n'aurait pas un impact sur la question de l'accessibilité, parce qu'il va demeurer que le centre de transfert ferroviaire qui est situé



essentiellement entre la rue Berri et, disons, pas trop loin de Pie-IX, devrait demeurer là parce que c'est, en fait, la seule zone de correspondance ferroviaire qu'on peut avoir au port.

1250           Et on vient même, cette année, d'y ajouter deux voies ferrées au coût de près de 6 M\$. Alors, là, il y a huit voies ferrées en parallèle dans ce secteur-là et, même si on changeait la courbe, on devrait garder ces voies-là pour l'assemblage des trains. Donc, ce ne serait pas possible.

1255           **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, ce ne serait pas possible?

1260           **M. MICHEL TURGEON :**

Non.

**LA PRÉSIDENTE :**

1265           Parfait. Alors, je vous remercie de votre intervention.

**M. MICHEL TURGEON :**

De rien.

1270           **M. ROBERT PERREAULT :**

1275           Si vous me permettez peut-être de revenir à ma question, c'est un peu difficile, je dois dire, tout ça, parce qu'on regarde un projet, la Commission Nicolet regarde un autre pont éventuellement et le ministère a annoncé un autre pont. Tout ça est interrelié par ce qui est maintenant cette autoroute dont le ministère reconnaît l'existence. Ma question était très simple, c'était la suivante.

1280           On a entendu les gens expliquer qu'il y avait des efforts de faits du point de vue du transport en commun. Je ne les nie pas. Ma question est la suivante: comment le ministère explique-t-il que dans le document gouvernemental, qui est le cadre d'aménagement de la région de Montréal, il est dit X et on parle d'investissements, si j'ai bien compris, de la part du ministère des Transports de près de 1.8 Md\$ dans le domaine du transport public, des sommes importantes en matière de développement X il est dit textuellement à la page 77 que tous ces  
1285           efforts risquent d'être annulés si on ajoute à l'offre de service en matière de transport privé.

Alors, les projets dont on entend parler, c'est une offre supplémentaire de centaines de mille places pour la voiture privée. Moi, j'aimerais savoir comment le ministère... si j'ai compris, il n'y a pas d'objectif de réduction du nombre d'automobiles. Et non seulement il n'y a pas

d'objectif de réduction, mais on ajoute une offre considérable, un appel d'aires considérable dans la région de Montréal. On a agrandi une voie, la 20. On se prépare à faire un autre pont dans une des régions qui est appelée d'avoir plus de développement démographique. Ce n'est pas moi qui l'a écrite cette phrase, c'est le ministère. Le gouvernement du Québec, le Conseil des ministres l'a approuvée. Elle définit les orientations qui doivent être faites. Et moi, la question que je pose, c'est: comment le ministère réconcilie-t-il ça avec ce qu'il nous présente?

Et je suis un peu embêté, je dois vous dire, madame la présidente, au moment où on se parle, quant à toute la démarche parce qu'il y a maintenant un cadre d'aménagement. Le Plan de gestion est-il prioritaire? Doit-il venir après? Est-ce que le ministère doit le revoir? Je ne sais pas si, là-dessus, le BAPE pourra nous éclairer. Mais en même temps, on est amenés à étudier toutes sortes de projets les uns à côté des autres, alors qu'ils sont interreliés, et on a une contradiction fondamentale. Alors, moi, j'aimerais que le ministère s'explique davantage.

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Fournier.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Dans un premier temps, je veux préciser qu'on n'ajoute pas des centaines de milliers d'espaces sur le réseau routier. On a amélioré dans le projet la fluidité de la rue Notre-Dame, ce qui fait qu'on va avoir un nouvel équilibre, qu'on va aller chercher les gens qui transitent maintenant dans les rues locales et qu'on les ramène sur Notre-Dame. Et on a vu qu'on va se ramasser, aux heures de pointe, là où est la demande, avec un niveau de service qui va constituer un frein naturel à la croissance du trafic. Que sur Notre-Dame, on aura plus que les deux tiers, à la période de pointe, c'est-à-dire 6 800 usagers du transport en commun pour 9 000 usagers du secteur routier. Donc, on n'est pas en train d'ajouter énormément à la capacité. Ça, c'est le premier élément.

Pour ce qui est de la concordance entre le plan et le cadre d'aménagement, je vais demander à madame Caron.

**Mme CHRISTINE CARON :**

Madame la présidente, je voudrais resituer dans le contexte la phrase qui est citée et peut-être la compléter aussi. Comme je disais cet après-midi, le cadre d'aménagement s'adresse à la fois aux ministères et organismes et aux instances municipales et régionales qui sont responsables de l'aménagement du territoire. Alors, la phrase se poursuit en disant:

*\*L'augmentation de l'offre de transport en commun risque de demeurer sans effet si elle n'est pas appuyée par des mesures adéquates de contrôle du développement urbain et de densification, ainsi que par des mesures visant à freiner l'utilisation individuelle de l'automobile.\**

1335 Alors, cette phrase-là s'adresse directement à nos partenaires municipaux et appelle  
effectivement à des règlements d'urbanisme et un schéma d'aménagement qui appuient les  
objectifs du gouvernement. Que ce soit le ministère des Affaires municipales ou le ministère des  
Transports, effectivement, c'est des objectifs gouvernementaux. Comme le Plan de gestion des  
déplacements, d'ailleurs, n'est pas uniquement un plan d'action ministériel mais il a été entériné  
1340 par le gouvernement. Donc, c'est dans ce contexte-là qu'il faut voir aussi cette phrase-là, qui  
est une demande de soutien à l'atteinte des objectifs en question.

**LA PRÉSIDENTE :**

1345 Monsieur Brunelle des Affaires municipales, est-ce que le projet qui est proposé par le  
ministère des Transports ne pourrait pas avoir pour effet de favoriser l'étalement urbain? En  
ayant un axe un peu plus fluide, est-ce qu'on ne serait pas tenté, porté de se rendre, d'aller  
habiter plus à l'est et, donc, de favoriser l'étalement urbain vers l'est?

**M. LUC BRUNELLE :**

1350 Il y a un élément important à comprendre dans ce document-là. C'est que le cadre  
d'aménagement gouvernemental reconnaît la forme polyconcentrique de la région  
métropolitaine, donc il reconnaît les banlieues, il reconnaît la forme urbaine que nous avons  
actuellement. Le cadre, par ses orientations, entend changer les nouvelles -- entend infléchir  
1355 pour le futur et mettre de l'avant des principes de développement durable, de transport durable.  
Mais ces banlieues-là sont reconnues et il faut trouver une solution pour continuer à offrir des  
services.

1360 Et le Plan de gestion de déplacements, par ses projets de transport en commun et ses  
projets de transport routier, qui sont inclus aussi dans la section 5 du cadre d'aménagement -- il  
faut comprendre aussi que le cadre d'aménagement inclut les projets du MTQ dans son  
document. Et donc, à cause de ça, on peut comprendre qu'il y a un certain respect qui a déjà  
été accepté par le gouvernement.

1365 C'est un peu une façon peut-être simple de répondre à la question. Mais il y a peut-être  
des possibilités qu'un projet comme ça amène des risques à l'étalement urbain, mais nous  
n'avons pas d'études, nous, aux Affaires municipales pour reconnaître ce point-là, et c'est une  
question d'opportunité qui se rapporte au projet en tant que tel.

**LA PRÉSIDENTE :**

Le cadre d'aménagement, d'un point de vue municipal, le cadre d'aménagement de la grande région de Montréal cherche-t-il justement à contraindre cet étalement urbain?

**M. LUC BRUNELLE :**

Oui, il y a un diagnostic, 250 kilomètres carrés de zone blanche, de territoire urbain à développer en périphérie et ça répond à des besoins pour 35 ans minimum. Il s'agirait de densifier davantage un peu pour, à la limite, diminuer ces périmètres urbains là.

Avec le pouvoir des Affaires municipales de réagir lorsque les MRC modifient leur schéma d'aménagement, on tend à contraindre et éviter toute extension du développement urbain. Ce qu'on veut, c'est de densifier davantage autour des axes de développement, notamment des axes de transport en commun. Et donc, sur le long terme, il va y avoir un résultat de ce cadre d'aménagement là.

Et comme disait madame Caron, il faut comprendre que le cadre d'aménagement s'adresse à la CMM, qui doit élaborer son schéma métropolitain de développement. Et c'est vrai que ce document-là doit être aussi pris en compte par les différents ministères dans l'élaboration de leur PTI, leur plan stratégique, mais il est en vigueur seulement depuis le mois de juin 2001.

**LA PRÉSIDENTE :**

Il me semble avoir lu dans la correspondance qui a été échangée avec le ministère de l'Environnement, entre votre ministère, il me semble que c'est votre ministère et le ministère de l'Environnement, que vous aviez des craintes sur les effets que cela pouvait avoir sur l'étalement urbain. Il me semble avoir lu ça.

Je n'ai pas la pièce devant les yeux, mais est-ce que vous pourriez me circonscrire la crainte que vous pouviez avoir à ce moment-là?

**M. LUC BRUNELLE :**

Il faut mettre dans le contexte les communications qui ont été faites entre les Affaires municipales et le ministère de l'Environnement. Ces points de vue techniques avaient été écrits dans un contexte de recevabilité de l'étude d'impact du ministère de l'Environnement.

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est exact.

**M. LUC BRUNELLE :**

1415 C'était en vue de préparer, en fin de compte, l'étude d'impact à répondre à davantage de questions. Et le MTQ a répondu, au mois d'août, par un document, un texte et les réponses leur appartiennent.

1420 **LA PRÉSIDENTE :**

Non, mais vous aviez, il me semble, manifesté, je n'ai pas l'avis devant moi, mais vous aviez...

1425 **M. LUC BRUNELLE :**

Effectivement, oui, mais je reviens sur le point, c'était dans le cadre de la période d'analyse de recevabilité, avant que...

1430 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, vous considérez que le ministère, dans son étude d'impact, a répondu à cette question-là.

1435 **M. LUC BRUNELLE :**

Mais le ministère a répondu aux questions, et c'est ces questions-là qui sont présentement sur la table et qui doivent être débattues dans une salle comme ici.

1440 **LA PRÉSIDENTE :**

Quelles sont les actions concrètes que votre ministère entend prendre pour justement freiner l'étalement urbain? On voit que le ministère des Transports a un plan de gestion. Est-ce que votre ministère en a un? Et s'il en a un, quel est-il, en matière de...

1445 **M. LUC BRUNELLE :**

1450 En matière de gestion de l'urbanisation, il y a une dizaine d'orientations, et ces orientations-là sont soumises à la CMM qui devra élaborer son schéma métropolitain d'aménagement. Donc, c'est en espérant qu'elle pourra prendre le maximum de ces éléments-là. Il faut comprendre aussi, si vous lisez le document X et vous allez avoir des copies demain X que les besoins de chaque ministère pour arriver à répondre à l'orientation sont inclus dans le document.

1455 Donc, ce n'est pas un exercice du ministère des Affaires municipales et Métropole, mais c'est un exercice gouvernemental global. Il y a vingt cosignataires. Donc, tout le monde travaille ensemble dans l'objectif de se rendre le plus près possible de l'orientation visant le

développement durable et le transport durable. Mais il n'y a pas de... c'est un plan gouvernemental.

1460 **LA PRÉSIDENTE :**

Non, ça, je comprends très bien, mais j'imagine que chaque ministère, qui adhère à ce plan gouvernemental, doit avoir dans son carton à lui des projets qui visent à favoriser les objectifs qui sont recherchés par le plan. Le ministère des Transports en a, j'imagine que votre  
1465 ministère en a, que d'autres ministères en ont également. Donc, c'est un petit peu ça que je cherchais à voir.

**M. LUC BRUNELLE :**

1470 Ça va...

**LA PRÉSIDENTE :**

Mais si vous n'avez pas la réponse, je ne cherche pas à vous forcer à m'en donner une  
1475 si vous n'en avez pas.

**M. LUC BRUNELLE :**

Bien, disons qu'il y a un exercice qui s'en vient. Suite au cadre d'aménagement, il va y  
1480 avoir un plan d'action et...

**LA PRÉSIDENTE :**

1485 Donc, qui n'est pas fait?

**M. LUC BRUNELLE :**

Pardon?

1490 **LA PRÉSIDENTE :**

Il n'est pas fait encore?

1495 **M. LUC BRUNELLE :**

Le plan d'action est en voie de réalisation. Et aussi, il y a une étape de suivi du cadre d'aménagement. Il y a un comité interministériel qui continue à siéger, qui voit à améliorer le produit dans le temps.

1500 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, monsieur Brunelle.

1505 Monsieur Fournier, dans la question de monsieur Perreault, dans sa question, il faisait allusion également à d'autres projets qui sont à l'étude ou en voie de réalisation par votre ministère. On voit le prolongement du pont de l'autoroute 25, il y a des projets pour l'autoroute 30. On élargit un peu le cadre d'analyse, mais tous ces projets-là s'inscrivent comment dans votre Plan de gestion du transport?

1510 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Effectivement, on élargit beaucoup le cadre d'analyse, madame la présidente. Pour mémoire, le projet du pont de la 25, le projet de l'autoroute 30 ne sont pas comptabilisés dans le tableau que vous avez vu tout à l'heure.

1520 Si on va voir dans le Plan de gestion des déplacements, ces éléments-là, ces deux projets-là et un certain nombre d'autres projets, dont le système léger sur rail notamment, sont considérés comme des projets qui viendront au monde dans la mesure où on trouvera un partenaire, un partenaire privé qui sera prêt à investir, pas nécessairement la somme totale, dépendant de la nature des projets, mais qui sera prêt à investir avec le ministère des Transports, avec le gouvernement pour la réalisation de ces projets-là.

1525 Et ces projets-là feront l'objet -- c'est difficile d'en parler parce que, pour l'instant, comme c'est des projets de partenariat, on a besoin d'un partenaire qui est prêt à investir son argent, son capital, pour les définir et les réaliser avec un objectif de les rentabiliser, bien sûr. Donc, ces projets-là comme tels devront être définis par des partenaires qu'il reste à trouver. Cependant, ils s'inscrivent dans cette vision globale que madame Caron a présentée tout à l'heure, de soutien à l'économie notamment.

1530 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous permettez, monsieur Perreault, il m'en reste deux peut-être.

1535 Je reviens à une discussion qu'on a eue cet après-midi concernant le pont de l'autoroute 25, où on mentionnait qu'il y aurait une répercussion d'à peu près 120 véhicules sur la rue Notre-Dame. Pourquoi on le fait ce pont de l'autoroute 25? Il va servir à quoi?

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

1540

Madame la présidente, je me sens en bien mauvaise position pour répondre à une question comme ça parce que ce projet-là, qui d'ailleurs fait l'objet d'une étude d'impact environnementale maintenant, est en discussion auprès du ministère de l'Environnement et piloté par une autre Direction territoriale. Alors, je gravite en périphérie du projet, mais je ne suis pas impliqué au coeur de ce projet-là.

1545

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Valiquette, on en est rendu où avec ce projet-là? Est-ce que vous avez déjà émis votre avis de recevabilité ou...

1550

**M. LUC VALIQUETTE :**

Non, l'avis de recevabilité n'a pas été émis. C'est un projet qui est en cours d'analyse de recevabilité.

1555

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Alors, je vais me contenter de cette réponse, mais c'est quand même curieux qu'on prolonge le pont de l'autoroute 25, il doit y avoir un objectif qui est recherché derrière ça.

1560

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Sûrement, madame la présidente. Mais ce que j'ajouterais, c'est qu'on a quand même simulé et fourni au Bureau d'audiences publiques en environnement l'impact modélisé de la mise en place de ce pont-là sur l'achalandage de la rue Notre-Dame. Et effectivement, on est dans la dentelle en périphérie, ça n'a pratiquement pas d'impact.

1565

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Une autre question concernant le pont de l'autoroute 25. Est-ce que le fait de connecter la rue Notre-Dame avec l'autoroute 25, est-ce que ça peut favoriser des manifestations de certains partenaires? Est-ce que ça va être plus avantageux pour eux si c'est connecté?

1570

1575



**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

1580

Écoutez, je peux difficilement me substituer à un investisseur. Mais quand on regarde l'attrait ou le tout petit attrait que présente la rue Notre-Dame modernisée pour les usagers du pont de la 25, on peut penser que cette connexion-là va être absolument marginale dans l'attrait pour un promoteur de la modernisation de la rue Notre-Dame. On parle de, dépendant des tronçons, quelque chose comme 50, 60 véhicules par heure ou par période de pointe. Je ne me souviens plus.

1585

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

1590

Par heure, c'est à peu près une cinquantaine de véhicules. Au total, je pense que ça faisait, parce qu'il y a une réduction dans un sens, à peu près 120 véhicules. Donc, c'est marginal.

1595

Peut-être pour compléter, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, en termes d'impact global, pour voir la différence si on le fait ou si on ne le fait pas, on peut se référer au tableau 1.8 du chapitre 1 de l'étude d'impact. Tant sur les temps moyens de déplacement pour les usagers de la route de la région métropolitaine que sur les distances moyennes, ou si on fait évidemment la division des deux pour faire une vitesse moyenne, vous allez voir que c'est carrément la même chose, le projet est trop petit, on ne fait même pas varier.

1600

Donc, c'est un projet de nature très, très ponctuel et local. Donc, pour l'ensemble du réseau, si on prend même la grande région est, en fait, avec ou sans Notre-Dame, la situation est la même en termes d'analyse.

**LA PRÉSIDENTE :**

1605

Une dernière question de ma part pour le moment. N'eut été les problèmes qu'occasionne le camionnage sur la rue Notre-Dame, est-ce que le ministère des Transports aurait proposé une rue Notre-Dame encaissée ou une autoroute encaissée comme il le propose maintenant?

1610

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Madame la présidente, d'abord, vous avez droit à toutes les questions que vous désirez poser.

1615

Par ailleurs, oui, même sans le problème de camionnage, si on se réfère à la problématique que le ministère a présentée dans sa présentation initiale, il y a un ensemble de problèmes de sécurité qui peuvent être autres que des problèmes de camionnage, aussi de bruit, le long de la rue Notre-Dame, problèmes de la piste cyclable, qui fait qu'on aurait de toute façon présenté un projet semblable.

1620 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais est-ce que le bruit est davantage... en fait, quel part du bruit peut être attribuable aux camions et aux véhicules automobiles?

1625 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Jean-Michel, s'il vous plaît.

1630 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Oui, il y a une relation différente entre le camionnage et l'auto. Notre spécialiste, Line... d'ailleurs, elle va pouvoir répondre à l'autre question précédente aussi un peu plus tôt. Oui, il y a une relation; le camion est plus bruyant que l'auto.

1635 Peut-être en attendant que madame Gamache arrive, vous aviez posé une question sur le taux de camionnage, qu'on parlait de l'adoption d'un règlement de camionnage avec une différence qu'on avait observée, je peux vous donner rapidement des chiffres et des calculs faits sur un bout de papier tantôt.

1640 Effectivement, on a observé durant les deux périodes une augmentation, pendant la période de pointe, qui a doublé déjà entre les deux périodes. On est passé pendant la période de pointe... là, il faut toujours faire attention à ce qu'on appelle un camion. Parce que pour les camions légers, parfois ils sont inclus, parfois pas inclus.

1645 Mais grosso modo, en pourcentage, on est passé d'à peu près 7 % X on est à peu près dans le secteur, je pense, de mémoire, Alphonse-D. Roy X de 7 % et des poussières, selon les directions, à plus de 13 % de camionnage, compte tenu de l'adoption du nombre de camions. Et ça, c'est sur l'heure de pointe. Il faut savoir que les camionneurs, compte tenu de la situation, essaient d'éviter les heures de pointe, ça se comprend.

1650 Sur 24 heures X et je n'ai pas la nuit pour la période existante, mais ça donne quand même un bon portrait X c'est plus que le double, on est passé de 1 300 camions à plus de 6 400 camions dans une direction, et de 1 300 à peu près à 1 400 camions à plus de 6 000 dans l'autre direction. Parce que toujours, la direction ouest est toujours légèrement plus chargée que  
1655 la direction est. Donc, c'est presque multiplié par 3, sinon par 4.

**LA PRÉSIDENTE :**

1660 Et ça, c'est à la suite des changements réglementaires.

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

1665 Écoutez, il y a certainement plusieurs changements. Il peut y avoir l'économie, il peut y avoir des industries qui se sont installées. C'est entre une période et une autre.

**LA PRÉSIDENTE :**

1670 D'accord.

1675 Oui, bonjour, madame. Alors, ma question est de savoir, et je voudrais avoir quand même une réponse rapide, je ne veux pas m'éterniser là-dessus, mais quelle est la part du bruit qui peut être observé à l'heure actuelle, du climat sonore qui est observé à l'heure actuelle sur la rue Notre-Dame, qui peut être attribuable aux camions? Et l'autre, j'imagine, c'est aux automobiles. Il peut y avoir les activités portuaires aussi. Est-ce que vous êtes en mesure de nous indiquer quel moyen de transport, qui est présent dans le secteur, a le plus d'influence sur le climat sonore observé?

**Mme LINE GAMACHE :**

1680 Dans le cas de Notre-Dame, on n'a pas fait de simulation de calculs pour déterminer quelle était la part exacte du bruit qui provient des camions. Généralement, c'est reconnu que le passage d'un camion correspond, en termes de bruit, au passage d'environ 50 voitures.

1685 On pourrait faire une estimation rapide X mais pas maintenant, je pourrais vous donner la réponse demain X pour vous donner une idée quelle pourrait être la proportion du bruit qui provient des camions.

**LA PRÉSIDENTE :**

1690 D'accord.

**Mme LINE GAMACHE :**

1695 Mais c'est sûr qu'en termes, entre autres, de fréquence, souvent les camions vont produire des fréquences, des bruits qui peuvent être jugés plus dérangeants que le passage d'un véhicule automobile.

1700 Le passage d'un véhicule automobile, ce qu'on va surtout percevoir à des vitesses d'au-delà de 50 kilomètres/heure, ça va être le bruit de roulement, le bruit des pneus sur la

chaussée. Le camion, il va quand même y avoir le bruit de roulement, mais également le bruit des moteurs, le bruit du tuyau d'échappement. Tout ça fait en sorte que, souvent, c'est une source qui va être jugée plus dérangeante.

1705 Mais pour ce qui est de la proportion, ça, il faudrait que je regarde un petit peu plus en détail.

**LA PRÉSIDENTE :**

1710 Il y a aussi le phénomène quand il y a des feux d'intersection, tout le phénomène de rétrogradation de...

**Mme LINE GAMACHE :**

1715 Parfois de frein moteur.

**LA PRÉSIDENTE :**

De frein moteur.

1720 **Mme LINE GAMACHE :**

Si effectivement il y a utilisation de frein moteur, on peut avoir des augmentations de niveaux sonores qui peuvent aller jusqu'à 5 à 10 décibels, ça dépend. Et c'est jugé  
1725 généralement très dérangeant par les gens parce que c'est un bruit qui est intermittent.

Puis effectivement, aux arrêts-départs, les camions vont produire plus de bruit qu'un véhicule automobile. Pour le quantifier, comme je vous dis, je devrais revenir là-dessus.

1730 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord, merci.  
Monsieur Perreault, vous avez une deuxième question.

1735 **M. ROBERT PERREAULT :**

Madame la présidente, je vous laisse simplement avec la question suivante: est-ce que le BAPE est en mesure de faire des commentaires et des réflexions sur le projet mais sur la démarche également? Je pose la question, parce que vous avez soulevé tantôt la question de  
1740 qu'est-ce qui devait venir en premier au niveau du...

L'organisation des transports dans une région est probablement un des éléments les plus structurants de la région. Alors, le cadre d'aménagement qui a été déposé par le gouvernement, semble, en tout cas de l'avis de certains, aller un peu en contradiction avec les

1745 projets du ministère. Et on est, en même temps, pris dans des démarches où l'avis de conformité n'a pas encore été demandé à la Communauté urbaine, il va venir à échéance bientôt. Il y a une commission mise sur pied par le gouvernement pour un pont éventuel, un autre lien vers la Rive-Sud. Il y a des appels d'offres qui ont été faits pour la 25.

1750 Je dois dire très honnêtement que sans prêter de mauvaise intention à personne, du point de vue de l'intelligence de la démarche, il y a des difficultés à s'y retrouver.

**LA PRÉSIDENTE :**

1755 Je vous dirais tout simplement là-dessus, monsieur Perreault, que la commission a reçu mandat d'enquêter et de faire une analyse. Et dans son rapport, elle fera rapport de ce qu'elle entendra lors de la présentation des mémoires des citoyens en janvier prochain et elle fera rapport également de son analyse du dossier. Et elle enquête sur toutes les facettes du dossier.

1760 Alors, je ne peux pas présumer de ce qu'il y aura dans le rapport, mais c'est le mandat qu'on a reçu et on fera rapport en ce sens au ministre.

**M. ROBERT PERREAULT :**

1765 Je vous remercie.

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

1770 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Juste une question qui est restée en suspens tout à l'heure concernant les questions sonores.

1775 Il y a une dame qui est venue nous poser une question concernant le secteur de Curateau, donc à l'est de l'échangeur, aux abords de Souigny, et on se demandait si à cet endroit-là, s'il y avait une intervention à faire, à quel moment est-ce qu'elle va être faite? C'est-à-dire, à quel niveau sonore est-ce que vous allez intervenir si jamais il y avait dépassement

1780 des...

**Mme LINE GAMACHE :**

1785 Je crois qu'il s'agit de la rue Madeleine-Huguenin.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1790 Oui.

**Mme LINE GAMACHE :**

1795 En 98, il y a une série d'écrans antibruit qui ont été construits en bordure est de l'autoroute 25, à partir du pont Tunnel jusqu'à Ville d'Anjou. Et ça, c'était couplé justement à l'intervention du prolongement de Souigny jusqu'à Dickson. Parce que l'intervention sur Curateau était efficace en autant qu'on puisse enlever du trafic lourd sur la rue Curateau, qui est en fait la voie de service direction nord de l'autoroute 25; sinon, on ne pouvait pas obtenir de réduction intéressante.

1800 Dans le secteur de la rue Madeleine-Huguenin, entre Souigny et Hochelaga, il y a une butte et il y a un écran qui ont été construits en bordure de Curateau pour réduire le bruit qui provenait de la voie de service et de l'autoroute 25. Il y a des relevés sonores qui ont été faits avant, il y a une vérification qui a été faite après, mais pas une série de relevés après. Ça, c'est prévu l'an prochain et ça a été retardé pour toutes sortes de raisons. Et je crois qu'on a des comptages sur la rue Souigny avant; après, ça, il faudrait que je vérifie. Mais c'est sûr qu'on avait une inquiétude, qui était d'une possibilité d'augmentation sur l'avenue Souigny. Ce dossier-là est un petit peu loin dans ma mémoire pour vous répondre exactement.

1810 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais ma question, c'est plutôt pour savoir à quel moment est-ce que le ministère intervient sur une artère existante.

1815 **Mme LINE GAMACHE :**

D'accord. Pour une artère existante...

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1820 Dans ce cas-ci, par contre.

**Mme LINE GAMACHE :**

1825                Oui, la pollution sonore doit atteindre ou dépasser 65 décibels, en moyenne, sur une période de 24 heures.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1830                Et est-ce qu'il y a un objectif aussi de réduction à atteindre?

**Mme LINE GAMACHE :**

1835                Oui. On vise une réduction d'environ 10 décibels parce que ça donne une impression de réduction de moitié du bruit. Il faut quand même que si on fait une intervention, que les gens aient conscience que vraiment, il y a une diminution. Sinon, ça ne vaut pas la peine. Et c'est l'objectif qu'on avait, qui était fixé pour la 25, c'est l'objectif qui est toujours fixé dans ces projets-là.

1840                **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

                    Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1845                Monsieur Daniel Vanier et monsieur Daniel Robert. Je veux tout de suite préciser que vous êtes deux, mais vous avez droit à une question chacun.

**M. NORMAND ROBERT :**

1850                Alors, je commence.

**LA PRÉSIDENTE :**

1855                Oui, monsieur Robert.

**M. NORMAND ROBERT :**

1860                En fait, madame la présidente, mon collègue bénévole de notre regroupement, je vous dirais, file un mauvais coton, si on peut dire, depuis lundi soir et cela, bien au-delà de l'impact médiatique qui en a découlé compte tenu qu'on avait espéré pouvoir intervenir hier soir. En fait, la qualité et l'importance de sa contribution au sein de notre groupe m'amène à vous demander de lui permettre une courte intervention, si c'était possible.

1865                **LA PRÉSIDENTE :**

Je lui permets.

**M. DANIEL VANIER :**

1870

Madame la présidente, messieurs les commissaires, suite à l'incident de lundi soir dernier, madame la présidente, je tiens à m'excuser auprès de monsieur Jean-Jacques Bohémier du Collectif en aménagement urbain pour les propos que je lui ai adressés après mon intervention. Mes paroles ont dépassé ma pensée.

1875

Je tiens également à m'excuser auprès de vous, madame la présidente, et des autres membres de la Commission, d'avoir nui au déroulement de l'audience. Madame la présidente, j'ai réagi sous le coup de la colère. En langage de diabétique, j'ai eu une montée de sucre. Je m'engage, madame la présidente, à ne plus nuire aux travaux de la commission.

1880

Et je voudrais également m'excuser auprès des membres de la TAQHM, la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve, pour les avoir mis dans cette situation fâcheuse.

1885

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

**M. NORMAND ROBERT :**

1890

Alors, merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

1895

J'imagine que monsieur Bohémier accepte vos excuses?

**M. JEAN-JACQUES BOHÉMIER :**

Tout à fait.

1900

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Bohémier accepte vos excuses. Alors, on revient à notre débat serein.

1905



**M. NORMAND ROBERT :**

1910

Merci. Tout à fait. Dans un premier temps, on aimerait vous déposer quelques documents, des documents qui nous apparaissent importants. En fait, la Table d'aménagement de quartier, depuis sa naissance, s'est préoccupée de façon particulière des préoccupations des citoyens.

1915

À cette fin-là, le premier chapitre, le chapitre 1 à la page 5, quand il est mentionné la préoccupation des citoyens dans le document du ministère des Transports, fait référence à un certain nombre de documents et conclut en disant que le milieu convient qu'un projet de modernisation de la rue Notre-Dame serait bénéfique pour la revitalisation et le développement du secteur.

1920

Alors, à cette fin-là, on souhaitait que vous soyez au courant, que vous soyez informés qu'il y a eu, effectivement... bon, il y a une série de documents qu'on vous invite à lire, qui sont importants. On avait fait d'ailleurs une demande de documents; entre autres, un de 71. On vous invite à les lire. Et je vous dirais qu'il y a une invitation à lire particulièrement les mémoires des citoyens qui ont été déposés lors des audiences publiques dernièrement. C'est pour ça qu'on vous les dépose. C'est une série de fiches qui ont été remplies lors des portes ouvertes

1925

Dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve, en termes d'information, on a été très peu servi, je dirais, sinon que par quelques focus groupes et quelques petites rencontres d'information, et les citoyens ont largement participé à ces portes ouvertes là, en ont rempli plusieurs fiches et ces fiches-là ont été compilées. Et le Collectif en a même fait un rapport, une synthèse de ces commentaires-là qu'on déposerait.

1930

1935

De plus, on aimerait aussi déposer une lettre, en fait, qui fait suite, pour démontrer toujours notre attachement aux préoccupations. On avait déposé à la Commission de l'environnement de la Communauté urbaine une demande pour une campagne d'échantillonnage sur la qualité de l'air. On aurait espéré qu'il y ait plusieurs points d'échantillonnage, de façon à avoir une évaluation plus systématique de l'ensemble de la rue Notre-Dame.

1940

On voudrait aussi officialiser une demande d'une série de documents qu'on avait déposés. Je ne vous les lirai pas, je pense que ce n'est pas évidemment nécessaire, c'est des demandes de documents au promoteur.

**LA PRÉSIDENTE :**

1945

C'est ça, j'ai quelqu'un de l'équipe de la Commission qui va donner suite à cela, puis les dépôts seront annoncés.

**M. NORMAND ROBERT :**

1950

Merci. Alors, je laisse la parole à mon collègue pour les questions.

**LA PRÉSIDENTE :**

1955

Merci.

**M. DANIEL VANIER :**

1960

Madame la présidente, j'aimerais qu'on se réfère, ce soir, au chapitre 1. Ma première question va toucher le chapitre 1 à la page 32, du chapitre 1 en format 11 X 17. C'est un tableau, 1.8, qui s'appelle *Résumé des différents indicateurs de performance*. Alors, si c'était possible que le promoteur nous mette l'acétate du tableau si elle existe, ça aiderait la salle de voir...

1965

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est bien la page...

**M. DANIEL VANIER :**

1970

32.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

1975

Nous n'avons malheureusement pas cette acétate.

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, il n'y a pas d'acétate. Donc, il va falloir qu'on se réfère à nos documents.

1980

**M. DANIEL VANIER :**

1985

Alors, je ne sais pas, ça peut peut-être être remis, mais j'aimerais que le promoteur nous présente le tableau 1.8 du chapitre 1 de l'étude d'impact, qui est intitulé *Résumé des différents indicateurs de performance*.

1990

Parce que madame la présidente, j'aimerais ça, en tout cas, qu'il y ait des questions là-dessus de la part de la commission, tout ça. Parce que moi, je regarde les différents indicateurs, puis dans les indicateurs, on parle des usagers de la Notre-Dame, on parle de la demande des usagers de Notre-Dame, au fond, les volumes de circulation pour des simulations de 2001, qui comprend le statu quo et le scénario avec la nouvelle route. Il y a aussi des simulations de 2011 statu quo et scénario avec la nouvelle route.

1995

Alors, il y a une série d'indicateurs de performance. On parle de demande des usagers de Notre-Dame, des véhicules/heure usagers de Notre-Dame, les véhicules/kilomètre usagers de Notre-Dame, le temps moyen pour les usagers de la rue Notre-Dame en termes de minutes, la distance moyenne usagers Notre-Dame en termes de kilomètres et la vitesse moyenne usagers de Notre-Dame en termes de kilomètre.

2000

Moi, madame la présidente, je suis un peu un néophyte, je ne suis pas un ingénieur en circulation, mais ma vision un petit peu quand je regarde ces chiffres-là, c'est que pour les trois premiers indicateurs qui touchent surtout la demande, il y a des différences significatives entre le statu quo et le scénario avec la nouvelle route pour les deux simulations. Mais quand on regarde le temps moyen, la distance moyenne et la vitesse moyenne, les différences sont, à mon avis,

2005

Alors, j'aimerais ça avoir des explications du ministère sur ce sujet-là et également avoir des explications du Service de la circulation de la Ville de Montréal.

2010

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, monsieur Fournier, est-ce que vous êtes en mesure de nous expliquer chacune de ces données pour que tout le monde comprenne bien de quoi il s'agit?

2015

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Monsieur Boisvert va se faire un plaisir, madame la présidente, de préciser le sens de ce tableau-là.

2020

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

2025

Évidemment, madame la présidente, peut-être la première chose, je pense que le commentaire est d'autant plus intéressant que si j'avais eu une acétate, ce serait plus intéressant pour tout le monde, mais je vais essayer... parce que là, évidemment, ce n'est pas tout le monde qui a le document dans les mains. Si c'est nécessaire, bien, on s'arrangera pour avoir une acétate demain.

2030

Donc, il y a effectivement deux horizons temporels, 2001 et 2011. Dans les deux horizons, on a vérifié qu'est-ce qui se passe en 2001.

**LA PRÉSIDENTE :**

Excusez-moi. Il n'y a pas de photocopieur ici où on pourrait photocopier?

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Pas à ma connaissance, malheureusement. On peut reporter la question. C'est comme vous voulez.

**LA PRÉSIDENTE :**

Ou si on faisait une pause, est-ce que ça vous donnerait suffisamment de temps pendant la pause de...

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

C'est une bonne question.

**LA PRÉSIDENTE :**

... de faire rapidement une acétate à la main ou je ne sais trop? C'est juste pour faciliter la compréhension de tout le monde. Parce que je vous donnerais une belle pause de dix minutes.

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Je pense qu'il peut peut-être y avoir une certaine unanimité que dix minutes, c'est court, si on veut des consensus. Écoutez, on va essayer de...

**LA PRÉSIDENTE :**

Allons-y pour une belle pause de dix minutes et faites votre possible. Puis on revient après la pause.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

\*\*\*\*\*

2070

(REPRISE DE LA SÉANCE)

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Vanier...

2075

**M. DANIEL VANIER :**

Oui, madame la présidente?

2080

**LA PRÉSIDENTE :**

... on a trouvé la solution. Voyez-vous, c'est merveilleux la...

2085

**M. DANIEL VANIER :**

L'informatique, c'est un outil extraordinaire, Internet aussi.

2090

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça. C'est mieux que les transparents faits à la main même. Monsieur Vanier, je comprends que vous voulez qu'on vous explique ce tableau-là. Mais j'imagine que vous l'avez regardé, vous, que vous l'avez examiné?

2095

**M. DANIEL VANIER :**

Oui.

2100

**LA PRÉSIDENTE :**

Et que vous avez sans doute des questions précises, vous avez fait des liens, et peut-être qu'on pourrait y aller avec vos questions plutôt que d'entrer dans une explication longue de tous les paramètres.

2105

**M. DANIEL VANIER :**

Mais on a droit juste à deux questions, puis j'ai une autre question sur la santé qui est aussi importante. Mais moi, ma première question...

**LA PRÉSIDENTE :**

2110

Non, non, je vais vous permettre d'essayer de comprendre. Votre question, c'est d'essayer de comprendre ça. Alors qu'est-ce que, dans ça, avec quoi vous avez de la difficulté? Pour que ce soit plus clair, pour qu'on évite de tout expliquer le tableau s'il y a juste des points précis qui vous...

2115

**M. DANIEL VANIER :**

2120

Moi, ma principale préoccupation, c'est entre la nouvelle route et le statu quo. Et je considère, en tout cas, en regardant ces chiffres-là, bon, quand on voit le nombre de véhicules, la demande des usagers, on voit quand même dans la simulation de 2001, quand même une différence assez notable, au moins 3 000 véhicules entre le statu quo et le scénario avec la nouvelle route. Dans le statu quo de 2011, on voit quand même une différence d'au moins 4 000 véhicules, si je ne me trompe pas, si mes yeux ne me causent pas trop de problèmes parce que ce n'est pas évident.

2125

Ensuite, quand on va au temps moyen, là, à ce moment-là, c'est 48,3 et 49,7. La différence, c'est à peine 1.4 minute. Et l'autre simulation entre le statu quo et l'autre, je vais me fier à mon propre tableau...

2130

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est 1.1.

2135

**M. NORMAND ROBERT :**

... on est à 1,1 minute.

2140

On s'apprête, madame la présidente, à investir 260 M\$ X et là personnellement ou au nom de la TAQHM, on verrait plus ça peut-être dans du transport collectif, ce 260 M\$ là X on s'apprête à mettre ça sur un projet comme ça, 260 M\$, puis au fond les automobilistes, c'est quoi les gains qu'ils vont avoir? 1.1 minute? Puis là, les autres éléments...

2145

C'est pour ça que j'aimerais ça avoir une explication du ministère. Moi, je suis un néophyte dans le domaine de la circulation. Puis j'aimerais aussi avoir une explication de la Ville: c'est quoi les gains qu'on peut gagner à faire ce projet-là en termes pratiques?

**LA PRÉSIDENTE :**

2150

Monsieur Boisvert.

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Oui. Madame la présidente, je vais essayer de faire un effort pour effectivement ne pas tomber dans l'explication technique très longue, essayer de centrer sur la question. Je vous dirai qu'il y aurait une mise en contexte à faire évidemment pour expliquer toute la panoplie d'hypothèses et de cadre de travail qui mènent à un tableau comme celui-là.

D'une part, ici, c'est le statu quo. Donc, c'est ce qu'on a dehors sur la rue Notre-Dame. Il s'agit de la période de pointe du matin, donc 3 h le matin. Donc, nous sommes en 2001, et c'est la même chose pour 2011, nous sommes en 2001. Donc, il y a, durant la période de pointe du matin X et c'est distinct de 99 qui est notre base X donc en 2001, 19 000 déplacements, j'arrondis les chiffres, 19 000 déplacements sur la rue Notre-Dame. Donc, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, et c'est de bonne augure, attire un plus grand nombre de déplacements, ce qui signifie que la route devient, réaménagée, plus intéressante que des parcours autres en périphérie de la rue Notre-Dame.

Donc, ce que ça démontre, c'est que la rue Notre-Dame attire des déplacements qui se font ailleurs, par exemple, dans le quartier. Donc, ça prouve que le réaménagement est efficace, d'une part. Lorsqu'on regarde les véhicules/heure usagers de la rue Notre-Dame, c'est le temps total des usagers qui vont utiliser ou qui utilisent la rue Notre-Dame.

Alors, là ici, il y a une nuance à faire. Ici, ce qu'on regarde, c'est le nombre de véhicules par temps de parcours pour donner un total d'heures pour ceux qui, pour l'ensemble de leur trajet, utilisent, tout ou en partie, la rue Notre-Dame actuelle. Par exemple, quelqu'un qui va utiliser la rue Sainte-Catherine de la rue Viau, par exemple, il va quitter la rue Notre-Dame pour reprendre le boulevard Pie-IX ou carrément il prend la rue Viau et se rend jusqu'au centre-ville.

Alors, on prend tous les usagers qui utilisent même un petit bout de la rue Notre-Dame ou un grand bout de la rue Notre-Dame, on calcule le temps de son parcours complet, pas seulement celui passé sur la rue Notre-Dame, et on arrive à un chiffre. Ici, évidemment, le nombre d'heures augmente, ce qui ne signifie pas que le temps de parcours augmente. C'est qu'on a plus d'usagers qui vont utiliser la rue Notre-Dame, tout ou en partie. Évidemment, en ayant plus de monde, du monde prend nécessairement quelques minutes ou quelques heures tout dépendant de son parcours, et donc en l'additionnant, on obtient un plus grand nombre d'heures tout simplement parce qu'il y a plus d'usagers.

Et on ajoute en plus, ici dans le nouveau scénario, tous les usagers du boulevard de l'Assomption. Le boulevard de l'Assomption n'existe pas ici. Il y a des usagers sur le boulevard de l'Assomption, donc ce qui vient augmenter un peu, je dirais, \*artificiellement+ le nombre par rapport à cette situation-là ici.

Et le nombre de véhicules/kilomètre usagers, c'est le même principe. On regarde actuellement tous les usagers de la rue Notre-Dame, tout ou en partie, et on additionne la

2195 distance parcourue totale de chacun des usagers, ce qui donne un certain nombre de kilomètres.

2200 Ici, ayant plus de monde, on ajoute évidemment la totalité de la distance parcourue des nouveaux usagers à la somme initiale. Donc, on a nécessairement un plus grand nombre de kilomètres parcourus ayant plus d'usagers et auquel s'ajoutent également les usagers du boulevard de l'Assomption.

2205 Le temps moyen pour les usagers de la rue Notre-Dame en minutes, donc, ici et ici, effectivement, s'ajoute... et là, il y a une nuance, mais vraiment très subtile. On regarde donc la distance totale parcourue par un usager qui utilise, tout ou en partie, la rue Notre-Dame, et qu'on divise par le temps parcouru pour avoir une vitesse moyenne. Donc, c'est la distance par le... excusez-moi, ici, on est au temps, alors je suis déjà à la vitesse, donc le temps moyen d'usager de son parcours.

2210 Et ici, le temps augmente tout simplement parce qu'il y a des nouveaux usagers sur la rue Notre-Dame. Donc, ces nouveaux usagers-là, qui viennent prendre la rue Notre-Dame, peuvent avoir des temps de parcours beaucoup plus longs que la moyenne des usagers sur la rue Notre-Dame actuelle. Donc, si le temps moyen augmente, ce que ça indique, c'est que les nouveaux usagers, qui quittent une autre rue pour se retrouver sur Notre-Dame, avaient en moyenne un temps de parcours beaucoup plus élevé que les usagers passés dans le statu quo de ceux de la rue Notre-Dame, ce qui vient un peu fausser la moyenne.

2220 Donc, même si ici le temps moyen des usagers de la rue Notre-Dame augmente, ça peut malgré tout vouloir dire que le temps moyen peut être un léger gain pour l'ensemble des nouveaux usagers de la rue Notre-Dame ou les usagers de la nouvelle rue Notre-Dame. Du moins, c'est nécessaire; sinon, la rue Notre-Dame n'attirerait personne. Si la rue Notre-Dame impliquait un temps de parcours plus long, évidemment les gens ne quitteraient pas leur parcours pour se retrouver sur la rue Notre-Dame. Alors, pour vider les rues locales, il faut que la rue Notre-Dame soit légèrement plus attirante.

2225 La distance moyenne des usagers de la rue Notre-Dame, c'est le même principe. Donc, on regarde la moyenne du kilométrage parcouru de tous les usagers de la rue Notre-Dame, tout ou en partie. Le kilométrage augmente parce qu'on attire des gens sur la rue Notre-Dame qui parcourent en moyenne des kilométrages peut-être un peu plus longs, soit par des zigzags dans le réseau où ils font beaucoup de détours pour se rendre à leur lieu de destination.

2230 La vitesse moyenne des usagers de la rue Notre-Dame. Donc, pour avoir une vitesse moyenne, ce qu'on fait, ce n'est pas la vitesse moyenne de quelqu'un qui est au volant, on calcule en le suivant en voiture. Ce qu'on fait pour avoir une vitesse moyenne, c'est qu'on prend la distance totale parcourue par la durée totale du parcours de l'automobile pour avoir une vitesse moyenne. Et ce qu'on a, c'est une vitesse moyenne d'un usager qui utilise tout ou en partie, mais c'est une vitesse moyenne sur l'ensemble des parcours qui sont faits, donc à



l'extérieur de la rue Notre-Dame aussi. Parce que la rue Notre-Dame peut être seulement qu'un tronçon du parcours, c'est 30,7 kilomètres/heure.

2240

Et ce qu'on observe, malgré le fait qu'on attire des gens qui peuvent avoir des parcours un peu plus longs ou différents de ceux de la rue Notre-Dame antérieure et des distances moyennes légèrement différentes, on observe quand même une amélioration de la vitesse moyenne suffisante pour attirer du monde, mais tout de même très, très faible, donc très, très peu perceptible.

2245

Et ce qu'on a par la suite...

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

2250

Peut-être juste rappeler peut-être à monsieur Vanier, cet après-midi, on a discuté aussi des questions de gain de temps, le gain vraiment, mettons, pour une personne qui partirait de l'Assomption au centre-ville, combien de temps qu'il va économiser, si on veut, sur le gain qu'il va faire sur la distance. Monsieur Boisvert, peut-être rappeler les chiffres qu'on avait mentionnés.

2255

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Oui. On voyait que les gains de vitesse moyenne, par exemple, pour la couronne nord, l'Assomption, étaient de 1 kilomètre/heure et en termes de temps...

2260

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Quelques minutes.

2265

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Oui, c'est quelques minutes.

2270

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Trois, quatre minutes.

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

2275

Donc, c'est vraiment quelques petits gains.

Et là, je descends, parce qu'on les a pour les usagers, tout ou en partie, de la rue Notre-Dame. J'avoue que je ne comprends pas, il manque une partie du tableau. Là, je vais être obligé de revenir un peu en arrière, il ne semble pas possible de l'avoir en un seul morceau.

2280

2285

Donc, la première partie ici usagers de la rue Notre-Dame, on a regardé ce qui se passe pour des automobilistes parce que, ici, on parle des automobiles donc qui utilisent, tout ou en partie, la rue Notre-Dame actuelle ou, tout ou en partie, la rue Notre-Dame réaménagé. Et on a fait le même exercice, qu'est-ce qui se passe pour l'ensemble de la région de Montréal avec et sans le projet.

2290

Donc, ce qu'on voit, évidemment, il y a une augmentation des déplacements de 2001 à 2011. Parce qu'effectivement, dans le projet, il faut inclure les augmentations de déplacements dans la région métropolitaine. Et on a regardé sans le projet en 2001 et 2011, c'est le même principe que pour Notre-Dame, on a regardé qu'est-ce qui se passe actuellement en termes de véhicules/heure sur l'ensemble des usagers X en fait, c'est carrément le nombre d'usagers multiplié par le temps de parcours X et avec la rue Notre-Dame réaménagée en 2001, qu'est-ce qui se passe.

2295

C'est qu'effectivement, on a un gain de temps, on gagne du temps. On gagne du temps pour permettre justement, s'il n'y avait pas un gain de temps, personne n'irait dessus et on ne viderait pas des rues locales. Parce que la rue Notre-Dame est un peu plus performante que, par exemple, la rue Hochelaga ou la rue Lafontaine ou de Rouen, etc. Donc, il y a un gain de temps ici.

2300

2305

Le véhicule/heure effectivement bouge, mais très, très peu. Donc, les gens, ce n'est pas un gros raccourci, c'est ce que ça indique. Des temps moyens, en fait, pour l'ensemble des usagers. C'est qu'en fait, on ne modifie pas dans la région métropolitaine, Notre-Dame ne modifie pas beaucoup le temps moyen des parcours des usagers. C'est un petit projet au centre de la métropole. Donc, en termes de longueur, surtout où il est élargi, c'est-à-dire de Viau à Papineau, ça n'a pas beaucoup d'impact sur le temps moyen des usagers dans la région de Montréal; la même chose sur la distance moyenne des usagers, très peu. Et donc un très léger accroissement de la vitesse moyenne, mais vraiment très faible.

2310

Donc, c'est un projet qui a peu ou pas d'effet à l'échelle métropolitaine, c'est un peu ce que ça indique. Donc, c'est un projet qui s'adresse vraiment à une clientèle à proximité immédiate. Et c'est un peu l'effet qui était recherché lorsqu'on voulait ramener des gens qui sont dans le quartier et sur les rues locales et les ramener sur Notre-Dame.

2315

Donc, en 2011, si on regarde ce qui se passe, il y a une augmentation donc du nombre de déplacements. Il faut bien induire une croissance du nombre de déplacements pour être cohérents avec l'ensemble des prévisions. Et on voit encore une fois une réduction, avec et sans une réduction, mais beaucoup plus faible de la totalité des heures de parcours.

2320

2325

Encore là au niveau des véhicules/kilomètre, c'est très très faible, la rue Notre-Dame n'est pas un raccourci. Encore là, le temps moyen ne bouge à peu près pas. La distance moyenne parcourue est carrément stable, et les vitesses moyennes sont presque stables. Donc, en 2011, si on est dans une perspective 2011, avec et sans le projet, le projet est donc dans une perspective métropolitaine à peu près sans effet.

Est-ce que ça répond à peu près à l'ensemble? Encore ici, quand on parle du statu quo, c'est sans le boulevard l'Assomption, évidemment. Dans le nouveau scénario, il faut tenir compte que c'est la rue Notre-Dame avec le boulevard de l'Assomption.

2330

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que ça vous éclaire davantage, monsieur Vanier?

2335

**M. DANIEL VANIER :**

Oui. Il y a des éléments que je trouve intéressants. Il y a des choses, par exemple, à sous-questionner.

2340

Admettons que la Notre-Dame devient très, très populaire, entre autres pour du trafic de l'est de Montréal... parce que, madame, la situation dans l'est de Montréal pour le transport collectif est loin d'être drôle. C'est des autobus aux demi-heures quand c'est en dehors des heures de pointe. Donc, ce n'est pas toujours évident d'aller travailler dans ce secteur-là, surtout quand on a des horaires en dehors des heures de pointe et que c'est le samedi et dimanche. Donc, si à un moment donné ça devient très, très populaire, est-ce que ces fameux petits gains qu'on a vont être annihilés parce que la congestion va recommencer quelques années après?

2345

Un petit peu le même phénomène qui s'est passé avec l'autoroute Décarie. En 67, quand il y a eu l'ouverture officielle de l'autoroute Décarie X j'ai trouvé ça sur Internet, le premier communiqué de presse sur le projet, de l'ouverture X on parlait qu'il y avait 90 000 voitures qui disparaîtrait dans la tranchée. Au fond, on aspirait tous les véhicules du quartier Côte-des-Neiges et environnants dans la nouvelle structure. Aujourd'hui, on est rendu avec 160 000 voitures, au-delà probablement de... la capacité est saturée. Métropolitaine aussi est également saturée une bonne partie de la journée, à moins que le ministère me dise le contraire. À ce moment-là, qu'est-ce qui arrive?

2350

2355

Et il y a aussi le phénomène, aussi il ne faut pas oublier, c'est qu'il va y avoir un réaménagement de la Métropolitaine d'ici 2011, vers 2011. Le ministère, déjà dans le Plan de transport, prévoit de réaménager la Métropolitaine. Et nous autres, la peur, la crainte qu'on a, c'est que ça devienne à ce moment-là, Notre-Dame devienne l'élément principal pour diriger les gens vers le centre-ville comme autoroute.

2360

Donc, à ce moment-là, est-ce que ça se peut que ça peut être tout annihilé les gains à cause de la popularité de la Notre-Dame? Et entre autres, il y a aussi le fameux pont. Probablement que la simulation n'a pas été faite avec les résultats pour le pont de l'autoroute 25.

2365

**LA PRÉSIDENTE :**

2370            En fait, on pourrait peut-être la poser autrement. Ça prendrait quelle croissance de véhicules, quelle demande additionnelle devrait-on ajouter pour annuler le gain de temps?

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

2375            Pour répondre comme ça, il faudrait...

**LA PRÉSIDENTE :**

2380            Non, mais si vous pouviez faire le calcul, ça pourrait nous permettre de -- pas tout de suite, pas à la pause non plus.

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

2385            Écoutez, c'est plusieurs semaines, sinon plusieurs mois de calculs pour pouvoir arriver à remodeliser. En posant des hypothèses à l'inverse, je ne sais même pas si c'est possible de le faire, c'est-à-dire de poser comme hypothèse: qu'est-ce que ça donne si on donne 0 gain.

2390            On est très près du 0 gain, du statu quo. Parce que l'objectif, c'est que la croissance de la demande se fait via le Viabus, via les voies réservées. En fait, il y a un objectif assez clair qui se traduit.

**LA PRÉSIDENTE :**

2395            Donc, vous ne seriez pas capable de nous indiquer...

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

2400            Écoutez, avec surtout des différences aussi faibles. Puis quand même, les différences, si on parle de Décarie, il y a des différences quand même importantes. D'une part, Décarie n'a pas de mesures directement en périphérie immédiate, à quelques mètres, n'a pas de réseau de voie réservée, surtout pas de voie en site propre, d'une part. Il y a des voies de service. Nous, nous avons des voies de desserte. La différence, c'est que c'est des voies discontinues.

2405            Et il faut aussi comprendre que maintenant, on s'inscrit dans un cadre beaucoup plus large, qui est le Plan de gestion des déplacements et le cadre métropolitain d'aménagement, où il y a une participation ou, si on veut, une responsabilité au niveau de l'ensemble des partenaires, notamment en aménagement urbain, pour consolider et protéger le réseau aussi à long terme. Parce qu'il n'existait pas, ce n'était même pas une préoccupation dans les années 60, ou à peine émergent.

2410

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, ce n'est pas possible de répondre à cette question, monsieur Vanier.

2415 **M. DANIEL VANIER :**

Bon!

2420 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous en avez une autre?

2425 **M. DANIEL VANIER :**

Oui, j'ai une autre question.

**LA PRÉSIDENTE :**

En rapport avec ça ou sur la santé, votre question sur la santé?

2430 **M. DANIEL VANIER :**

J'avais une autre question sur la santé. Oui, je vais la sortir celle-là. D'ailleurs, j'avais plusieurs questions mais je ne sais pas si je vais avoir le temps de toutes les poser.

2435 **LA PRÉSIDENTE :**

Si jamais vous n'aviez pas le temps, monsieur Vanier, vous les transmettez à la commission.

2440

**M. DANIEL VANIER :**

Par écrit? Par courrier électronique?

**LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

**M. DANIEL VANIER :**

D'accord, parfait.

**LA PRÉSIDENTE :**

C'est toujours préférable de le faire en audience publique.

**M. DANIEL VANIER :**

Oui, mais là, les deux prochains jours, je suis au travail. Donc, je n'ai pas le choix. Et je travaille de soir.

Ma deuxième question, bon, il y a le tableau, mais en tout cas, ça, je pense qu'il y aurait d'autres éléments à questionner par rapport au tableau. Je vais le laisser aux bons soins de la commission puis je lirai dans les transcriptions s'il y a des éléments. Parce que c'est quand même... je sais, c'est très technique, mais moi, en tout cas, de la manière que je voyais ça, c'est que je vois...

Il y a un petit point que je voudrais faire vérifier. Il y a eu une information hier qui a été dite. Avec la nouvelle route, on est... il y a une classification de A à F. A, c'est vraiment une route très fluide, une autoroute fluide; puis F, c'est genre une congestion pendant plusieurs heures. Je sais que probablement Notre-Dame doit être dans la catégorie actuelle à F ou pas loin de F. Mais avec le nouveau projet et les simulations du ministère, en 2011, est-ce que E, F ou D?

Parce que dans l'étude d'impact, on parle de D. Ça m'a surpris. Et puis hier, les propos de monsieur Boisvert avaient l'air à dire, puis encore tantôt, qu'on est pas loin du statu quo encore. Est-ce que c'est encore une classification F?

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Boisvert.

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Là, on parle de deux types d'indicateurs différents, mais il y a une cohérence dans tout ça tout de même. On peut se référer à ce titre-là au tableau 1.3 de l'étude d'impact. Je n'essaierai pas de le chercher sur l'ordinateur, merci beaucoup.

2490           Donc, il y a ce qu'on appelle les... c'est des marges. C'est un seuil à un autre seuil. C'est une fourchette. Donc, on peut être au début de la fourchette ou au niveau le plus élevé de la fourchette. Et effectivement, dans un secteur, ce qu'on appelle toujours le point de charge maximum, c'est-à-dire là où on en rencontre le plus à l'heure de pointe maximum, effectivement on peut être à D, c'est-à-dire à la fourchette supérieure, et dans certains autres tronçons, on est  
2495           à D, à la fourchette inférieure, plus à l'est.

**LA PRÉSIDENTE :**

                  Ça, c'est en 2011.  
2500

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

                  En 2011. Et ça, ils sont déjà indiqués au tableau 1.3.

2505           **LA PRÉSIDENTE :**

                  Ça va?

**M. DANIEL VANIER :**

2510           Je me référerai au tableau. Je vais passer à ma deuxième question.

**LA PRÉSIDENTE :**

2515           C'est beau.

**M. DANIEL VANIER :**

                  Étant donné que je n'étais pas présent cet après-midi à cause de mon travail, on m'a  
2520           informé qu'il y avait eu une présentation sur la santé par la Direction de la santé publique. Mais ma question s'adresse à la Direction de la santé publique, mais également au promoteur.

                  Or, comment le ministère des Transports peut arriver à évaluer qu'il y a une absence  
2525           d'impact pour la santé humaine si le promoteur admet, à la page 75 du chapitre 4 de l'étude d'impact, qu'il y a une absence de données dans la zone d'étude relativement aux matières particulaires, les particules inhalables de moins 10 microns, et qu'à la page 81, le promoteur mentionne que plusieurs études ont en effet mis en évidence une association entre les concentrations de particules fines et l'incidence accrue de mortalité dans la population et des cas d'hospitalisation pour problèmes respiratoires ou cardiaques?

2530

**LA PRÉSIDENTE :**

On va commencer par ça.

2535

**M. DANIEL VANIER :**

Alors, ma question s'adresse au ministère des Transports, au ministère de l'Environnement aussi, puis à la Direction de la santé publique.

2540

C'est un point important, madame, parce que dans le quartier, on a un centre d'enseignement de l'asthme qui est un projet pilote, qui est mené par le CLSC, par les hôpitaux du secteur et par l'industrie pharmaceutique. On a un des taux les plus élevés à Montréal d'asthme. Puis entre autres, c'est surtout les personnes âgées et les enfants qui sont touchés par ça.

2545

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Fournier.

2550

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Madame la présidente, je vais demander à monsieur Boisvert de reprendre ce qui a déjà été dit.

2555

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Oui, madame la présidente. Malheureusement, notre spécialiste en santé qui a rédigé son rapport est absent. Si vous le désirez, il pourra toujours témoigner à la commission.

2560

**LA PRÉSIDENTE :**

Peut-être résumer.



2565 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Oui, bien, écoutez, je vais un peu reprendre. C'est que bon, d'une part, oui, effectivement, il y avait un... tout ça a été expliqué un peu cet après-midi, je vais reprendre en deux mots.

2570

Il y a une station d'échantillonnage des particules qui a été mise en place le long de la rue Notre-Dame, compte tenu qu'effectivement les données dans le secteur étaient peu disponibles, sinon on devait extrapoler à partir de stations qui sont plus éloignées.

2575

Les premiers résultats commencent à sortir. Cependant, le problème, c'est qu'il faut avoir au moins une année de données, essentiellement. Sinon, comme le soulignait les représentants de la santé publique, même trois années étaient nécessaires pour réussir à pouvoir baser des résultats nécessaires.

2580

Ceci dit, malgré ça, on s'est basés sur, vous savez, la méthode du pire, du pire scénario. Donc, dans le cas qui nous intéresse, et là où il y a des stations d'échantillonnage existantes, et là je reprends le texte qui est à la page 81:

2585

*\*Toutefois, si on examine les données du réseau d'échantillonnage de la Communauté urbaine de Montréal, on constate que les concentrations mesurées le long des échangeurs Décarie et Anjou sont demeurées, au cours des deux dernières années, sous les niveaux recommandés par le Conseil canadien des ministres de l'environnement, dans le cas des particules de 2.5 microns, et sous le critère américain, dans le cas des particules inférieures à 10 microns.+*

2590

Il y a un tableau, qui est 4.8, où les données sont présentées.

2595

*\*Dans la mesure où les débits de circulation le long de ces deux axes routiers sont deux fois plus élevés...+*

- dans les faits, ils sont plus que deux fois plus élevés X

*\*... que celui attendu sur la rue Notre-Dame, on peut considérer que les teneurs de particules fines dans l'air n'augmenteront pas probablement au point d'excéder régulièrement les recommandations canadiennes.*

2600

Donc, c'est par comparaison qu'on a fonctionné, malgré que, en fait, les conditions dans lesquelles on se situe le long de la rue Notre-Dame sont plus favorables.

2605

Pour les concentrations, la relation entre les concentrations et les effets sur la santé, je préférerais référer carrément à un représentant du département de santé publique.

**LA PRÉSIDENTE :**

2610 Monsieur Vanier, hier soir, on a eu une présentation assez longue des taux d'émission dans le secteur. J'aimerais ça que peut-être vous vous référiez à cet exposé-là. Ça va être dans nos verbatims, dans les verbatims qui vont être rendus publics la semaine prochaine.

2615 Par ailleurs, cet après-midi, madame Beausoleil nous a fait une présentation sur les effets sur la santé et elle a été, il me semble, assez rassurante par rapport aux particules en ce qui concerne l'impact de ce projet-là sur la santé, particulièrement au niveau des particules.

Peut-être résumer brièvement, madame Beausoleil, ce que vous avez dit.

2620 Mais vous allez pouvoir, monsieur Vanier, en lisant les verbatims d'hier soir puis ceux de cet après-midi avoir une bonne idée de ce qu'il en est.

**Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :**

2625 D'accord. Effectivement, j'ai pris beaucoup de temps cet après-midi et c'est difficile de synthétiser les informations.

2630 Ce que j'ai présenté n'était pas une opinion par rapport au projet. Cette opinion-là fera partie du mémoire que la Direction de santé publique va présenter en rapport avec le projet, mais j'ai essayé de cerner un petit peu les informations qu'on connaît au point de vue de la santé. C'est-à-dire qu'on croit avec les études qu'une certaine proportion des problèmes de santé pourrait être attribuable aux problèmes de pollution de l'air mais qu'il est difficile de quantifier cette proportion-là. Il y a beaucoup de littérature qui se fait depuis les dernières années et qui alimente ces informations-là.

2635 Peut-être je peux donner un petit complément sur, par exemple, le problème d'asthme que vous amenez. Effectivement, dans un document qui a été publié en janvier 2000 par des gens de la Direction de santé publique de Québec qui ont fait un inventaire de l'ensemble des, entre autres, hospitalisations au niveau des problèmes d'asthme, le CLSC de Hochelaga-Maisonneuve est parmi les CLSC où il y a le plus d'admissions en milieu hospitalier. Il fait partie  
2640 des CLSC où il y a le plus d'admissions à l'hôpital.

Au niveau de l'asthme, les principaux facteurs qu'on connaît -- au niveau de l'asthme, comme je disais cet après-midi, il y a deux choses. Il y a le fait d'avoir l'asthme et le fait d'avoir de la difficulté à contrôler son asthme. Et c'est pour ça qu'on est admis à l'hôpital ou qu'on visite  
2645 l'urgence. Et c'est deux choses très différentes.

Pour ce qui est des causes d'avoir l'asthme, ce qu'on croit, c'est surtout au niveau de facteurs génétiques qui prédisposeraient des gens à être affligés de cette maladie-là, entre autres, des parents qui présentent des allergies ou de l'atopie.

2650

2655

Et au niveau d'avoir de la difficulté à maîtriser son asthme, à ce moment-là, comme vous le dites, un des facteurs importants, c'est de comprendre la maladie et d'être capable de pouvoir mieux la contrôler. Et dans ce sens-là, les cliniques, les programmes spécifiques d'éducation pour bien comprendre la maladie sont probablement un facteur important qui va aider les gens à réduire l'hospitalisation au niveau de l'asthme.

2660

Je ne sais pas si ça fait un petit peu le tour?

**LA PRÉSIDENTE :**

Mais je pense que monsieur Vanier, également en lisant les verbatims de cet après-midi, va avoir une bonne idée de ce qui...

2665

**M. DANIEL VANIER :**

Oui, je vais lire ça attentivement, madame la présidente. Mais il y a deux éléments qui me viennent à la mémoire. Comme organisme, la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve, on a effectué à plusieurs reprises des soirées d'information pour les citoyens du quartier en fonction du projet du MTQ, en fonction d'autres projets aussi.

2670

Le printemps dernier, on a fait une soirée publique d'information sur la question du futur pont entre Montréal et la Rive-Sud et on avait invité le docteur Drouin, qui est le responsable de la santé environnementale au sein de la Direction de la santé publique de Montréal-Centre. Monsieur Drouin X et ça, j'aimerais ça que madame Beausoleil en parle si elle est au courant X nous avait parlé d'une étude d'Atlanta.

2675

Aux Jeux olympiques d'Atlanta, ils ont fermé le centre-ville à la circulation automobile pendant les jeux, pendant le mois ou les deux mois des activités des Jeux olympiques là-bas. Par la suite, ils ont rouvert le centre-ville à la circulation automobile.

2680

Et monsieur Drouin était très enthousiaste face à cette étude, parce que c'est une étude épidémiologique quand même sur un grand volume de population. Il m'a dit, en tout cas, il a dit aux gens durant la soirée que c'était peut-être la première fois qu'il y avait une corrélation presque de cause à effet entre des admissions de gens pour problèmes de maladie respiratoire à l'hôpital quand il y avait de la circulation, puis ils ont constaté une diminution de ces admissions-là pendant les Jeux olympiques d'Atlanta. Et la corrélation était très claire.

2685

Et il y a aussi tout le problème du smog à cause du réchauffement climatique. Entre autres, le rapport David Suzuki qu'on appelle, mais qui est un rapport qui est sur d'autres études scientifiques pancanadiennes qui ont été faites. Il y a tous ces éléments-là qui font en sorte...

2690

Cet été, à Montréal, on a eu seize périodes de smog, si je ne me trompe pas. Et moi, ce que j'aimerais avoir, c'est toutes les données de la station d'échantillonnage de la Communauté urbaine pour chaque jour. Parce que les journées où il y avait du smog, j'allais sur

2695 le site Internet, madame la présidente, j'allais sur le site Internet, mais qu'est-ce qu'on me montrait, c'est une carte de Montréal, avec un point rouge, des points verts, des points jaunes. C'était chacune des localisations des stations mais je n'ai pas les données brutes des matières particulaires en suspension.

2700 Je ne sais pas si hier soir X moi, j'ai dû quitter hier soir parce que je me levais tôt ce matin pour travailler X je ne sais pas si la Communauté urbaine a déposé l'ensemble de ces données, ce serait pour les matières particulières de moins de 10 microns et de moins de 12.5 microns. Et j'aimerais ça qu'on nous précise les journées où il y a eu du smog pour savoir comment la station dans Hochelaga-Maisonneuve réagissait.

2705 Moi, je sais qu'à un moment donné où il y a eu une journée très chaude, j'ai vu que la station, il y avait du smog. On nous avait annoncé à la t.v. qu'il y avait une alerte au smog et j'ai constaté que la station était au point rouge, mais je ne sais pas combien. Je sais que c'est au-dessus de tant mais on n'a pas de chiffres précis. J'aimerais ça avoir ces données-là, s'il vous plaît.

2710

**LA PRÉSIDENTE :**

2715 On va commencer par madame Beausoleil avec la déclaration de monsieur Drouin lors de cette rencontre et la référence à l'étude, à la situation qui avait prévalu à Atlanta.

**Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :**

2720 D'accord. Alors, monsieur Drouin, c'est mon patron. Il est responsable de la santé environnementale à la Direction de santé publique. Et effectivement, c'est une étude qui est intéressante et qui a été présentée -- qui date de février 2001.

2725 Je pense que vous l'avez assez bien résumée. Ils ont observé une diminution des admissions pour des problèmes respiratoires et d'asthme, alors que l'admission pour d'autres problèmes de santé n'avait pas diminué. Et à ce moment-là, ils ont associé, entre autres, à la diminution du transport qui a été mesuré et aussi à la diminution de l'ozone. C'est le polluant qui semblait ressortir le plus associé.

2730 Alors, c'est une étude qui est intéressante, qui est récente, qui regarde cet aspect-là. Elle s'ajoute aux informations qui sont déjà présentes. C'est sûr qu'il faut regarder l'ensemble des données des différentes études, donc ça s'ajoute à ça. Là, je ne l'avais pas présentée cet après-midi parce que je n'en ai pas beaucoup ici. Il y en a énormément de ces études-là. Mais effectivement, c'est une donnée qui est intéressante et qui laisse aussi supposer que la pollution a une incidence au niveau de l'asthme.

2735 Cet après-midi, j'avais présenté quelques études où effectivement on remarquait, il y avait une étude par rapport au transport, je crois, je pourrais la ressortir, deux études qui

avaient démontré une augmentation de l'admission pour asthme qui a été associée à une augmentation de polluants, d'une part.

2740

Je ne sais pas si pour l'article ça vous va?

**M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

2745

Peut-être une question rapide, si vous permettez, monsieur Vanier.

Dans l'étude de cas à Atlanta, la diminution à laquelle vous réferez, c'est une diminution significative, j'imagine. De quel ordre?

2750

**Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :**

C'est une diminution... j'aurais aimé la revoir. J'ai souligné des bouts en jaune, mais des fois c'est difficile. Attendez, je vais voir dans...

2755

**M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Préférez-vous la lire tantôt pour occuper votre prochaine pause et nous revenir après?

**Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :**

2760

Oui, j'aimerais ça. Je pourrai vous donner à ce moment-là un résumé.

**M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

2765

Si, madame la présidente, ça vous convient?

**LA PRÉSIDENTE :**

Ça nous convient parfaitement bien.

2770

**Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :**

D'accord. Je voudrais juste aussi donner un point d'information concernant X et j'en avais parlé un petit peu cet après-midi sans spécifier de quelles estimations il s'agissait X les estimations qui sont faites actuellement par différents organismes, différents auteurs sur le nombre de mortalité qui serait attendue à cause de la pollution. Et dans ce cadre, il y a la Fondation Suzuki qui a repris des données qui viennent, entre autres, de Santé Canada, des auteurs de monsieur Burnett qui ont fait des études de type écologique, comme j'expliquais.

2775

2780           Le design de ces études-là ne se prête pas beaucoup pour arriver à des estimations de  
décès qui soient précises en rapport avec des augmentations de polluants. Ces estimations-là  
ont été faites par Santé Canada et par d'autres organismes, en particulier pour essayer de  
démontrer que des diminutions des normes, et en particulier au niveau du soufre dans l'essence  
-- au niveau canadien, on a essayé de beaucoup de diminuer, on vise à diminuer le soufre  
2785 dans l'essence. Et pour démontrer l'impact santé, on l'a chiffré en termes de mortalité, en  
termes de coûts associés à ces mortalités pour contrebalancer les coûts qu'une diminution de  
soufre dans l'essence pouvait être nécessaire de la part des entreprises qui doivent à ce  
moment-là raffiner différemment. Je ne connais pas nécessairement les processus.

2790           Alors, c'est dans ce cadre-là que ces estimations de mortalité ont été faites. Il nous  
apparaît difficile d'un point de vue santé publique X cet après-midi, vous m'avez questionnée  
beaucoup comment on pourrait quantifier X il nous apparaît difficile de quantifier en se servant  
de ces études-là, parce que le design des études est de nature écologique et ne se prête pas  
beaucoup à des estimations qui seraient précises. Des estimations de ce type-là, comme je  
2795 vous dis, en termes de justifier des normes, peuvent être intéressantes mais on a de la difficulté  
à les utiliser pour quantifier les mortalités. On a beaucoup de réserves à ce niveau-là. Ce qui  
n'empêche pas qu'elles peuvent être présentées mais c'est difficile. Et surtout à ce moment-là,  
commencer à le diminuer sur un territoire, ça m'apparaît difficile.

2800           **LA PRÉSIDENTE :**

          Monsieur Gagnon de la Communauté urbaine de Montréal, est-ce que vous pourriez  
vous approcher au micro, s'il vous plaît?

2805           **M. CLAUDE GAGNON :**

          Peut-être présenter une acétate pour éclaircir...

2810           **LA PRÉSIDENTE :**

          Parfait, en autant que ce soit rapide. Je ne veux pas recommencer la présentation  
d'hier, d'accord? Mais simplement nous indiquer: est-ce qu'il est exact qu'il est difficile d'obtenir  
les informations sur votre site Internet? Parce qu'hier, vous nous avez indiqué que vous avez un  
site Internet, que c'est accessible à tous, qu'on peut avoir de l'information. Monsieur Vanier  
2815 semble dire qu'il est difficile d'avoir accès à certaines informations.

**M. DANIEL VANIER :**

2820           Pour apporter une précision, madame la présidente, c'est d'avoir le chiffre exact. C'est  
un jeu de couleurs avec des fourchettes, là aussi.

**M. CLAUDE GAGNON :**

2825 C'est exactement la figure à laquelle je pensais, en fait, pour le montrer à monsieur Vanier. C'est probablement ce qu'il voit pendant un épisode de smog à Montréal. C'est juste pour préciser que la station qui nous intéresse, dont on parle, c'est celle qui est en rouge ici.

2830 Les particules fines qu'on mesure lors des épisodes de smog sont mesurées à toutes les stations. Ce n'est pas seulement... puis ce n'est pas plus haut. À date, ce qu'on a vu cet été, pendant les épisodes de smog... en fait, c'est terminé présentement. Cet hiver, il va probablement y avoir des épisodes de particules fines encore. Mais les épisodes de smog, toutes nos stations au niveau régional, même à Laval X en fait, sur la rive-sud de Montréal, il y a quelques stations aussi X on s'aperçoit que partout, de façon relativement uniforme, ça monte comme ça.

2835 Ici, l'exemple que j'ai, malheureusement, ce n'est pas un épisode de smog, en fait, celui qui a été pris le 15 novembre. Ce qu'on voit ici, ce que j'ai illustré, c'est à la station 50, justement la station qui nous intéresse, comment ça a évolué au courant de la journée. Évidemment, on parle ici d'un indice de qualité de l'air. Évidemment, quand on sait, le calcul  
2840 peut être fait en reculant en arrière, un indice qui va être de 73, par exemple...

En fait, dans le cas du poste 50, l'indice, ici, on voit, par exemple à 18 h le soir, c'était aux environ de 60. La qualité de l'air est mauvaise à partir de 25 microgrammes par mètre cube. Donc, par rapport à 50, ça veut dire qu'on est aux environs de 30 microgrammes par mètre cube. C'est une moyenne mobile de 24 heures.  
2845

Mais évidemment, les données ne sont pas brutes, on parle uniquement d'indice de qualité de l'air. Les données évidemment peuvent être obtenues, de toute façon. En fait, évidemment, on en envoie par courrier électronique régulièrement à beaucoup de gens.  
2850

**M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Vous avez un client, un citoyen de votre ville qui en a de besoin, devant vous. C'est bien ça, monsieur Vanier?  
2855

**M. DANIEL VANIER :**

Oui, effectivement, mais j'aimerais ça en faire profiter à tout le monde, mais je ne veux pas avoir un catalogue. Mais si c'était possible pour la période estivale vu que cet été, on a eu seize périodes de smog, au moins pour ces seize périodes-là, je voudrais voir un peu la  
2860 corrélation entre notre station 50 et ça. Si vous pourriez les déposer, s'il vous plaît, à la commission, tout comme l'étude d'Atlanta de madame Beausoleil.

**M. CLAUDE GAGNON :**  
2865

J'ai à mon travail, pas ici, un fichier Excel, en fait, que je vois dans ma tête, où on a tous nos épisodes de smog de cet été, avec les concentrations maximum de particules fines obtenues pendant ces épisodes-là à chacune de nos stations où l'équipement était en opération. Il y a sûrement la station 50 qui est dans ça aussi.

2870

**M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Donc, c'est possible?

2875

**M. CLAUDE GAGNON :**

Certainement. Si vous le désirez...

2880

**M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Est-ce que c'est possible de répondre favorablement à la demande de monsieur Vanier, de le déposer auprès de la commission?

2885

**M. CLAUDE GAGNON :**

Certainement.

2890

**M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Très bien.

2895

**M. CLAUDE GAGNON :**

Si vous le désirez, on pourrait aussi déposer, par contre, comme l'a dit monsieur Allard hier, puis je le répète aussi, déposer l'ensemble des résultats qu'on a depuis le début de la période. Sauf qu'interpréter ces résultats-là, c'est là qu'est la partie difficile, on n'a pas beaucoup de données encore et puis je ne sais pas si ce serait pertinent de le faire à ce stade.

2900

**LA PRÉSIDENTE :**

Ce n'est pas l'objet de la demande de monsieur Vanier. Alors, je me limiterais à sa demande.

2905

**M. DANIEL VANIER :**

Une dernière sous-question et j'en profite pendant que monsieur...

**LA PRÉSIDENTE :**



2910 On n'est pas supposé d'en avoir de sous-question.

**M. DANIEL VANIER :**

2915 Oui, mais en tout cas, rapidement parce que c'est important de toucher ce dossier-là. Comme vous avez pu le constater -- bien, vous le constaterez, un des documents déposés, c'est que l'année dernière, on avait fait une demande que la station d'échantillonnage, qu'il y ait une station d'échantillonnage établie dans la zone d'étude, dans le fond, dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve.

2920 **LA PRÉSIDENTE :**

Ce qui a été fait.

**M. DANIEL VANIER :**

2925 Je sais que le promoteur a fait ses démarches. Ça a été un petit peu en parallèle, si on peut dire, là. Qu'est-ce qui s'est passé, nous autres, on s'est adressé à la Commission de l'environnement de la Communauté urbaine de Montréal.

2930 La station d'échantillonnage, je ne sais pas si vous avez fait une visite de terrain du secteur, elle est située sur le toit d'une station de pompiers, d'une caserne de pompiers, une caserne où il y a une équipe de pompiers assez extraordinaire. C'est les pompiers araignées de Montréal; c'est l'élite, au fond, chez les pompiers. C'est à côté du parc Dézéry.

2935 Et nous autres, on a entendu dire que les données à la station étaient quand même assez favorables parce qu'il y avait un certain courant d'air qui vient du fleuve Saint-Laurent. Dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve, en bordure du fleuve, il y a des écrans à certains endroits qui bloquent le vent ou le vent du soir qui peut se lever, qui vient du fleuve. Il y a les silos Miron, qu'on appelle Miron, les silos numéro 3 qui vont être démolis par le Port de  
2940 Montréal prochainement. Puis là, maintenant, ces structures-là qui bloquaient, si on peut dire, le petit vent du fleuve, vont être détruites. Et dans le secteur du parc Dézéry, ce sont juste des petits hangars qui sont sur le bord du fleuve.

2945 Donc, on nous a dit, il y a quelqu'un qui nous a dit qu'il y avait comme un phénomène microclimatique qui ferait en sorte que peut-être les données de la station d'échantillonnage auraient peut-être tendance à sous-estimer la situation, en termes de particules fines des deux catégories.

**LA PRÉSIDENTE :**

2950 Monsieur Gagnon.

**M. CLAUDE GAGNON :**

2955 Ce que je pourrais répondre à ça, en fait, les stations d'échantillonnage lorsqu'on les installe, il y a des critères d'installation qu'on dit, en fait, du réseau canadien de suivi de qualité de l'air, qui ont certaines normes sur ça. Donc, on ne doit pas avoir de murs qui sont très près. Si on est à une certaine hauteur, on doit avoir une hauteur équivalente, au point de vue horizontal, par rapport aux obstacles.

2960 À l'endroit où on est situé, on a une vue... à moins que je me trompe, on voit aussi loin qu'on peut le... effectivement, lorsqu'on est sur le toit, en fait, la figure que j'ai présentée hier, en plein milieu du toit ici, presque à perte de vue, on n'a aucun obstacle tout autour de nous autres. C'est sûr qu'il peut y avoir du vent mais c'est des situations normales qui sont véhiculées partout.

2965 Puis ce qu'il faut faire attention quand on compare des stations d'échantillonnage, chacune des stations d'échantillonnage est toujours unique. La station qui est près de l'échangeur Décarie est au niveau du sol. La station qui est à un autre endroit peut être comme celle-ci à peu près 30 pieds de hauteur. Si on compare avec la station de particules fines au centre-ville de Montréal, elle est tout à fait identique à celle-ci. Elle est d'ailleurs sur le toit d'une autre caserne de pompiers, qui a à peu près la même hauteur que celle-ci.

2970 Chacune situation est unique. Il y a toujours des paramètres locaux à chacun des endroits, qui peut influencer d'une façon ou d'une autre les résultats.

**LA PRÉSIDENTE :**

2980 Mais vous respectez des normes d'installation.

**M. CLAUDE GAGNON :**

Oui.

2985 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça va, monsieur Vanier? Je vous remercie.

**M. DANIEL VANIER :**

2990 Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

2995 Monsieur Louis Larochelle, s'il vous plaît. Bonsoir!

**M. LOUIS LAROCHELLE :**

3000 Bonsoir, madame la présidente. Bonsoir, les commissaires. J'ai une question qui, en fait, soulève une problématique qui, je pense, n'a pas encore été soulevée ici, mais évidemment elle comprend plusieurs aspects. Donc, pour faciliter la communication de la question, j'ai une feuille de papier que je vais vous distribuer.

3005 Alors, lorsqu'on regarde le projet, le tracé dans son emprise, on voit qu'il y a deux options fondamentales: il y a l'option d'une autoroute en tranchée telle que présentée par le Ministère; il y a aussi l'option du boulevard urbain, qui a été discutée par d'autres intervenants.

3010 Alors, il nous apparaît que le projet actuel du ministère d'autoroute en tranchée est une version minimale de ce que pourrait être une vraie autoroute en tranchée. Et je m'explique. Ça semble être une version la moins coûteuse possible parce que les longueurs de dalles sont limitées. Et aussi les supports, pour une éventuelle pause de dalles complètes, ce qu'on m'a dit, c'est qu'ils n'étaient pas prévus déjà dans le projet actuel.

3015 Alors, mon ensemble de questions vise à essayer de définir quelle pourrait être une autoroute en tranchée qui serait soit totalement dallée avec de la ventilation artificielle, soit qui serait d'aller au maximum mais sans devoir utiliser la ventilation artificielle. Autrement dit, avec une alternance de dalles et d'ouverture, donc une alternance de dalles de longueur maximale et entre ça des longueurs d'ouverture minimale.

3020 Alors, pour en arriver à comprendre comment pourrait se réaliser une telle autoroute dallée, que je vais appeler dallée, la première demande consiste à obtenir une copie des normes techniques qui définissent le modèle de calcul et les paramètres qui vont permettre de calculer, premièrement, la longueur maximale d'une dalle sur tranchée sans avoir à recourir à la ventilation mécanique et, deuxièmement, la longueur minimale d'une ouverture pour ventilation naturelle entre deux dalles de longueur maximale sur tranchée.

3025 Alors, c'est un peu technique, mais c'est assez précis comme question. Alors, avec de telles normes et un tel modèle, ça permet ensuite de faire ces calculs-là.

3030 Alors, la demande aussi inclut les valeurs numériques des paramètres utilisés dans le modèle. On sait qu'un modèle contient toujours plusieurs variables et c'est des valeurs numériques qu'on met dans le modèle, qui permet d'avoir le résultat final. Et puis dépendamment des valeurs qu'on met, bien, on a tel ou tel résultat. Donc, c'est important pour voir la valeur d'un modèle de comprendre aussi les valeurs numériques qui sont mises dans le modèle.

3035 Aussi, la demande, c'est d'obtenir les résultats de tels calculs, soit la longueur maximale d'une dalle qui serait applicable dans ce genre de projet-là et la longueur minimale d'une ouverture entre deux dalles qui serait aussi applicable.

3040

Et aussi, ce qui est demandé, puis qui n'est pas écrit sur la feuille, le point C concerne des demandes de cartes, dont j'ai eu copie déjà, et je remercie le ministère de me les avoir fournies. Mais je le remplacerais par les calculs qui correspondraient à une dalle complète avec ventilation artificielle. Voilà, c'est la première partie de la question.

3045

La deuxième partie concerne la géométrie des dalles sur le tracé du projet. Alors, je peux le définir tout de suite ou bien attendre à plus tard ce soir, après la réponse.

**LA PRÉSIDENTE :**

3050

Donc, vous aimeriez que le ministère vous dépose copie des normes techniques, les valeurs numériques et les calculs qui sont faits.

**M. LOUIS LAROCHELLE :**

3055

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

3060

Monsieur Fournier.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

3065 J'ai peur de ne pas pouvoir satisfaire complètement monsieur Larochelle. Cependant, je  
peux vous informer d'un certain nombre de faits.

On n'a pas fait une étude complète pour réaliser la rue Notre-Dame en tunnel dans l'axe  
de la rue Notre-Dame actuellement pour un certain nombre de raisons. Pour arriver à faire ça, il  
3070 faudrait abaisser le profil actuellement d'environ 3 mètres, ce qui nous amène bien en bas de la  
nappe phréatique, dans des matériaux meubles le long du fleuve. Alors, un estimé grossier des  
coûts de construction...

D'abord, il faudrait utiliser la pleine largeur de l'emprise qu'on a là pour réussir à faire  
quelque chose. On est à entre 1.5 Md\$ et 2 Md\$, comparativement à 884 M\$ pour le tunnel  
3075 dans le roc et dans l'axe de Rouen. Donc, c'est un ensemble de problèmes complètement  
différents.

Ça nous amènerait, en abaissant le niveau de l'autoroute, à devoir déplacer tous les  
collecteurs de la Ville de Montréal qui sont en dessous de la rue Notre-Dame actuellement, et  
3080 qu'on évite avec le tracé qu'on a choisi et le profil qu'on a choisi.

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

3085 Pour la commission, les collecteurs, ce sont les égouts.

**LA PRÉSIDENTE :**

J'avais compris.

3090

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

La longueur de dalle maximale qu'on utilise sans ventilation mécanique, c'est fixé par  
une norme. Alors, on ne refait pas les calculs à chaque fois. C'est une norme nord-américaine,  
3095 NFPA 502, qu'on pourra déposer à la commission. Et la longueur maximale sans ventilation  
mécanique est de 240 mètres.

Quand on va au-delà de 240 mètres, on doit prévoir de la ventilation mécanique, et là,  
on tombe dans des considérations beaucoup plus complexes. On a besoin d'un gabarit  
3100 beaucoup plus grand pour avoir les conduits pour amener l'air propre, évacuer l'air vicié. On a  
besoin aussi de tunnels d'évacuation pour les usagers qui utilisent des tunnels, en cas de  
problème, en cas d'incendie, par exemple. Et là, on tombe dans quelque chose de  
complètement différent comme gabarit, comme ouvrage à réaliser.

Pour ce qui est de la question à quelle distance peuvent se succéder les dalles, les  
sections fermées, il n'y a pas, à notre connaissance, de normes telles quelles, mais les  
3105

indications qu'on a trouvées dans la littérature font qu'il faudrait prévoir à peu près la même... autrement dit, pour 240 mètres de dalle, 240 mètres d'ouverture.

3110 J'inviterais peut-être Daniel Robert, qui est notre ingénieur spécialisé chez nous, à compléter ma réponse.

**M. DANIEL ROBERT :**

3115 Bonsoir, madame la présidente. Qu'est-ce qu'il faut faire attention quand on parle d'ouverture entre deux dalles, c'est la série subséquente de dalles. Si on a deux dalles avec une ouverture entre deux dalles, ça va bien, sauf qu'on ne peut pas penser à faire une séquence de cinq dalles avec quatre ouvertures ou des choses comme ça.

3120 Et la problématique qu'il y a aussi, également qu'il faut considérer dans ce projet, c'est qu'on est en autoroute en dépression. Donc, il faut ajouter deux effets: donc l'autoroute en dépression et un tunnel ou une portion tunnel, si on veut, de 240 mètres. Ça fait que c'est un petit peu ça qui fait qu'on ne peut pas considérer de faire un 2 ou 3 kilomètres de longueur d'autoroute ou de route ou de tunnel, si on veut, en pensant recouvrir certaines parties de dalles, avec certaines ouvertures entre chacune des parties.

3125

**M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

3130 Monsieur Larochelle, si vous permettez, peut-être deux, trois petites questions toutes courtes.

Merci, monsieur Robert, je passe par monsieur Fournier. Quand vous dites 1.5 Md\$ à 2 Md\$, voulez-vous préciser ça concernait quoi? Est-ce que c'est l'ensemble du projet avec dalles ou une partie? Je n'ai pas saisi.

3135

**M. DANIEL ROBERT :**

3140 Le chiffre qu'on parle au niveau de 1.5 Md\$ à 2 Md\$, c'est sur tout l'ensemble de la longueur du projet, donc sur le 9 kilomètres, dépendamment de Souigny, si on veut, de quelle façon le raccordement serait fait.

C'est un chiffre très grossier, si on veut, ce n'est pas un chiffre qui a été calculé précisément. C'est un chiffre grossier mais c'est un ordre de grandeur qui est représentatif.

3145

**M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Et comment comprendre le différentiel important avec l'option tunnel à laquelle vous avez  
référé hier à 880 quelques millions?

**M. DANIEL ROBERT :**

C'est que l'option tunnel qui a été présentée, si on considère, c'est un tunnel de 3  
kilomètres de longueur seulement sur l'ensemble du tronçon.

**M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Monsieur Fournier tantôt a fait référence au fait qu'il y avait des difficultés par rapport aux  
matériaux friables, à la nappe phréatique. J'imagine que vous rencontrez ces mêmes  
problèmes-là dans la proposition actuelle avec les dalles?

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Là, on parle dans l'axe de Notre-Dame ou dans l'axe de de Rouen?

**M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Dans l'axe de Notre-Dame, vous avez déjà des secteurs abaissés avec des dalles qui  
recouvrent la route?

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Oui, mais on va moins loin en profondeur. On évite... et Daniel me corrigera au besoin,  
mais pour une bonne partie du profil de Notre-Dame, le fond de l'excavation touche à peine à la  
nappe phréatique. Donc, ce n'est pas tout à fait les mêmes problèmes.

Daniel, peut-être tu devrais compléter.

**M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Et s'il y avait une plus grande longueur avec dalles, il y aurait risque d'aller dans la  
nappe phréatique?

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Non, ce n'est pas la plus grande longueur. Si on veut faire un tunnel, compte tenu des  
espaces qu'on doit prévoir pour la ventilation, donc on doit abaisser le niveau, le plancher de

l'autoroute et là, on arrive dans la nappe phréatique. Et là, on change de catégorie de problème.

3190

**M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Mais le projet de 2 Md\$, c'est avec les dalles jusque...

3195

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Oui.

**M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

3200

Tel que vient de décrire monsieur Robert.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

3205

Sans Souigny. Je veux dire, ce qu'on a parlé, c'est que c'est la partie dans l'axe de Notre-Dame et quelque part, il faut raccorder à Souigny en surface. Mais Souigny ne serait pas en tunnel.

**M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

3210

La longueur, c'est 240, vous dites. Hier, j'avais cru comprendre 270.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

3215

J'ai dit 270 hier, mais la longueur, c'est 240.

**M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

3220

Vous me rassurez, 240. Maintenant, je ne suis pas Montréalais, mais une explication nécessaire. Toute la section du square Viger actuellement, qui est un peu en dehors du projet, mais quand même, est-ce qu'elle est avec dalles?

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

3225

La section du square Viger, elle est avec dalles, mais il y a de la ventilation.

**M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

3230

Dalles et ventilation?



**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

C'est ventilé.

3235 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

C'est la raison pour laquelle -- parce que sur la carte, on peut voir que ça dépasse largement le 500 mètres.

3240 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Oui, mais c'est ventilé.

3245 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

À cause de la ventilation?

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

3250 Oui.

**M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Merci.

3255 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Concernant la profondeur, c'est 7 mètres que vous voulez actuellement descendre au niveau de la tranchée?

3260 **M. DANIEL ROBERT :**

Par rapport au terrain naturel, on parle d'à peu près 7 mètres de profondeur au niveau du revêtement.

3265 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Et là, vous disiez tantôt que si vous alliez plus profondément, il y a des risques à ce que la nappe soit près -- disons qu'elle soit en contact avec vos travaux?

3270

**M. DANIEL ROBERT :**

3275 Si on peut faire une relation un petit peu, la nappe phréatique se situe un petit peu plus élevée que le niveau du fleuve, si on veut, à l'endroit de la rue Notre-Dame. On ne parle pas de la rue Souigny, c'est une autre... on est au niveau du roc.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3280 Mais est-ce que vous avez une marge de manoeuvre, si on veut? Je vais poser ma question autrement. C'est que hier, la Ville de Montréal a soulevé le point que les dalles actuellement qui sont prévues, c'est censé être des dalles-parc. Et s'il y a des végétaux, soit arbustes, soit arbres, qui vont venir sur ces dalles, qu'une profondeur de terre est nécessaire pour permettre la croissance de ces végétaux-là.

3285 Si jamais ce n'est pas suffisant, est-ce que vous avez une marge de manoeuvre pour augmenter la profondeur pour avoir une dalle avec plus de terre sur le dessus?

**M. DANIEL ROBERT :**

3290 On a comme trois secteurs, si on veut, au niveau de la nappe phréatique. On a un premier secteur qui est de Amherst à aller, je dirais, à Alphonse-D. Roy, où est-ce qu'on n'a aucun problème. La nappe phréatique est vraiment très basse. Ça, au niveau de la nappe phréatique, il n'y a aucune problématique à ce niveau-là.

3295 De Alphonse-D. Roy, on pourrait aller jusqu'au parc Morgan-Champêtre, où est-ce que là, on est à peu près au niveau de la nappe phréatique ou légèrement en dessous, mais qu'il n'y aura pas de problème au niveau de la construction. On a un secteur, qui est problématique, qui est du parc Morgan-Champêtre à aller aux voies du CN, si on veut, où est-ce qu'on va devoir travailler en dessous de la nappe phréatique et de prévoir des ouvrages en fonction. Ça va?

3300

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3305 Pour l'instant, ça va aller.

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Larochelle, est-ce que la réponse du ministère vous satisfait?

3310 **M. LOUIS LAROCHELLE :**

3315 Partiellement. Les coûts de 1,5 Md\$ à 2 Md\$ correspondent à un tunnel ventilé. Mais dans l'autre option, j'aimerais savoir les coûts d'une autoroute en tranchée avec dalles maximales sans ventilation artificielle. Autrement dit, si on cherchait à mettre le maximum de dalles sans ventilation artificielle, ce serait quoi le coût?

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

3320 Ce n'est pas quelque chose à laquelle on peut répondre facilement. On vous a dit tout à l'heure que, en termes de ventilation, l'espace qu'on devrait garder ouvert entre deux dalles est de l'ordre de la même longueur que la dalle, de l'ordre de 240 mètres. Mais on ne peut pas avoir une succession de parties de route recouvertes et ouvertes, et recouvertes et ouvertes.

3325 Mettez-vous à la place de l'usager, du conducteur, par un après-midi ensoleillé, il rente dans le tunnel, il ressort, il rentre. C'est quelque chose qui est invivable; ça va provoquer des accidents. Ce n'est pas quelque chose qu'on peut faire, ça. On pourrait calculer peut-être un coût de ce que ça coûte recouvrir aux 250 mètres, mais ça ne veut rien dire.

**LA PRÉSIDENTE :**

3330 En fait, vous pourriez le faire, mais ça ne serait pas applicable.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

3335 Ce ne serait pas le projet du ministère des Transports et ça serait inapplicable, parce que je pense qu'on créerait des conditions dangereuses pour les usagers.

**LA PRÉSIDENTE :**

3340 Parce que ça favoriserait l'éblouissement?

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

3345 Oui, notamment. Normalement, on prévoit des louves ou des paralumes pour faire une transition quand on entre dans un tunnel. Ces équipements-là ont des problématiques très particulières ici, dans les pays nordiques, pas simplement au Québec mais dans les pays nordiques, où ils accumulent de la neige l'hiver. Cette neige-là avec la chaleur dégagée par l'autoroute ou le soleil, dépendant de la température ambiante, fond, glisse le long des paralumes ou des louves, forme des glaçons. Et là, on doit enlever ces glaçons-là plusieurs  
3350 fois par jour durant la saison hivernale. Et à l'occasion, on en échappe un ou deux, au plus grand détriment des usagers de la route.

3355 C'est des conditions qu'on ne peut pas... quand on a fait les tunnels dans le temps, on n'avait pas cette sensibilité-là. Maintenant, on a l'expertise, on sait ce qui se passe et ce n'est pas quelque chose qu'on voudrait reproduire. Maintenant, il peut y avoir des mesures de mitigation sur ces glaçons-là, mais là on ajoute encore à la complexité et au niveau d'entretien qu'on devrait faire. Donc, ce n'est pas quelque chose qu'on ferait en succession, définitivement pas.

3360 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, ce n'est pas une chose que vous allez évaluer.

3365 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Si vous nous demandez de faire un calcul brut, on pourrait le faire, mais ce n'est pas une bonne solution.

3370 **M. LOUIS LAROCHELLE :**

Madame la présidente, j'aimerais que le calcul soit fait et communiqué, tout simplement parce que l'argument des paralumes, je ne pense pas que c'est un argument qui répond à la question. Effectivement, on peut faire des paralumes maintenant qui sont chauffés l'hiver et donc, on évite la glace qui va se faire, et la neige, on la fond à mesure.

3375 Donc, je pense qu'il y a des moyens de contourner la difficulté que monsieur Fournier a mentionnée. C'est pour ça que ce serait important d'avoir le coût tel que je souhaite l'obtenir.

3380 **LA PRÉSIDENTE :**

Ce que je comprends du ministère des Transports, vous allez avoir un coût mais ça va être un coût grossier.

3385 **M. LOUIS LAROCHELLE :**

Tout à fait, j'accepte ça, oui, bien sûr.

3390 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Madame la présidente, on va vous faire une évaluation, mais je réfute l'argument de monsieur Larochelle. Les paralumes, c'est un vrai problème. Et on si devait les chauffer, j'aurais beaucoup de difficulté à expliquer au Conseil du Trésor qu'on chauffe l'extérieur.

3395 **M. LOUIS LAROCHELLE :**

On peut les chauffer juste lorsque les conditions l'exigent. Ce n'est pas nécessaire de...

3400 **LA PRÉSIDENTE :**

Il ne faut pas qu'il y ait de débat entre les parties, s'il vous plaît. Alors, monsieur Fournier a accepté de faire une évaluation, mais ça va demeurer un coût qui est grossier.

**M. LOUIS LAROCHELLE :**

3405           Parfait. Alors, ce que j'aimerais, c'est maintenant passer à la deuxième partie de la question qui concerne les aspects particuliers de la géométrie de l'autoroute en tranchée.

3410           Les trois premiers points qui sont sur la feuille, A, B, C, concernent le secteur dans le Centre-Sud. Et le premier, c'est: est-ce que c'est possible ou est-ce que vous avez envisagé d'utiliser les emprises des voies ferrées sous-utilisées du port de Montréal, au sud du pilier du pont Jacques-Cartier?

3415           Actuellement, l'autoroute va passer dans un sens au nord du pilier, puis dans l'autre sens au sud du pilier et ça va être en profondeur. Ça veut dire que ça va exiger de faire du travail en sous-oeuvre sous le pilier, à la base du pilier. Donc, ça va être un travail coûteux et puis ça peut amener des risques à long terme pour le pilier lui-même parce qu'on met le pilier en sandwich.

3420           L'hypothèse que je soulève, c'est de faire les voies dans les deux sens, mais au sud du pilier, ce qui à ce moment-là élimine le problème, en grande partie du moins, mais ça exige qu'on utilise l'emprise du port de Montréal où il y a un certain nombre de voies ferrées qui servent uniquement à faire de l'aiguillage de wagons. En fait, c'est du stockage temporaire de trains. Donc, c'est sous-utilisé.

3425           Voilà. Et donc, ça, c'est le premier point. Je ne sais pas, peut-être que ce serait mieux attendre une réponse point par point.

**LA PRÉSIDENTE :**

3430           Oui, je suis du même avis.  
Monsieur Fournier.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

3435           Madame la présidente, effectivement, nous avons regardé un certain nombre d'options utilisant les terrains du port de Montréal. Je vais laisser monsieur Boisvert préciser les raisons et les conclusions.

3440

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

3445

Pour contourner le pilier du pont par le sud, on est déjà relativement serré, ça ne passe pas, parce que les courbes ne se font pas à 90E là. Déjà, au coin sud de la rue Papineau et Notre-Dame, il y a déjà des entreprises industrielles qui sont installées. La rue Notre-Dame doit pouvoir continuer à se connecter à la rue Delorimier. Je ne parlerai pas à la place du Port de Montréal, mais il semblait, ce qu'on a entendu cet après-midi, que ce n'était pas sous-utilisé ou temporaire ou occasionnel, au contraire.

3450

Et en plus, le problème, c'est qu'en contournant au sud pour se réaligner, on rentre directement dans les installations des chutes à neige Fullum de la Ville de Montréal, des installations qui, à ma connaissance, sont relativement récentes, à peine deux ans, si je ne me trompe pas, et qui sont utilisées, qui sont fonctionnelles et importantes pour la Ville de Montréal, et aussi utilisées par le ministère, partiellement par le ministère des Transports.

3455

D'autre part, se réaligner aussi cause une autre problématique. C'est qu'on tente de sauver un maximum d'arbres dans le parc Bellerive, des arbres qui sont situés entre le tracé actuel et les voies ferrées. Donc, se réaligner au sud, le long des voies ferrées, bon, on passe carrément dans le parc Bellerive existant, si je comprends bien la proposition. Ça, c'est pour le secteur le plus à l'ouest du projet.

3460

**LA PRÉSIDENTE :**

Étiez-vous ici ce soir?

3465

**M. LOUIS LAROCHELLE :**

Avant le...

3470

**LA PRÉSIDENTE :**

Au tout début?

3475

**M. LOUIS LAROCHELLE :**

Je suis ici depuis 7 h 30.

3480

**LA PRÉSIDENTE :**

Depuis 7 h 30?

**M. LOUIS LAROCHELLE :**

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

Vous avez entendu monsieur Turgeon du Port de Montréal qui nous a expliqué qu'ils avaient même rajouté deux voies ferrées pour pouvoir réaliser l'ensemble de leurs activités. En tout cas, de ce côté-là, il y a...

**M. LOUIS LAROCHELLE :**

Si j'ai bien compris monsieur Turgeon, c'est que les deux voies ferrées, c'était dans le secteur MaisonneuveXPie-IX et non pas dans ce secteur-ci.

À l'ouest de l'échangeur ferroviaire Hochelaga, les voies qui sont présentement là sont, à mon avis et après avoir lu des rapports également, elles ne servent pas à des fonctions portuaires. Elles servent uniquement à ce que des trains arrivent là, se stationnent un certain nombre d'heures et lorsque le temps est venu, ils vont dans l'échangeur Hochelaga et changent de voie ou de locomotive et ensuite s'en vont ailleurs. C'est du stationnement temporaire.

Donc, éventuellement, tout ce secteur-là pourrait être aménagé un peu comme le Vieux-Port de Montréal, peut-être réserver une ou des voies pour desservir la Molson. Mais tout le reste, à toutes fins pratiques, n'est pas utilisé à des fins portuaires.

Donc, c'est dans ce sens-là qu'il y aurait eu possibilité d'aménager l'autoroute au sud du pilier du pont Jacques-Cartier, mais aussi au sud des chutes à neige, pour reprendre le tracé, disons, prévu un peu loin vers l'est. Donc, un contournement qui permettrait, disons, d'éviter le pilier du pont. Mais aussi, comme il y a une dénivellation d'à peu près une vingtaine de pieds, ça permettrait d'avoir une ventilation latérale, par le côté. Autrement dit, l'autoroute serait ventilée par le côté, qui serait ouvert vers le fleuve et donc, on pourrait avoir une dalle complète pratiquement de Papineau jusqu'à Iberville. Et, à ce moment-là, ça permettrait de faire un immense parc ou esplanade.

Et ça permettrait aussi de réaliser le pôle patrimonial du Pied-du-Courant qui est envisagé dans l'axe de la prison du Pied-du-Courant et vers la rue Sainte-Catherine jusqu'à l'Église Saint-Vincent-de-Paul. Et aussi, il y avait un parc René-Lévesque qui était prévu dans la première version du projet, qui était très intéressant. Ce parc-là a complètement disparu.

Donc, c'est tout des éléments qu'il faudrait réintroduire dans le projet.

**LA PRÉSIDENTE :**

3525

Alors, avez-vous une information supplémentaire à ajouter, monsieur Fournier, par rapport à cette partie?

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

3530

Bien, là, c'est un autre projet, un projet qu'on n'a pas étudié. Je voudrais juste faire une mise en garde sur la ventilation. C'est un sujet extrêmement complexe. Et on en sait quelque chose parce qu'on est en train de recouvrir une partie de l'autoroute Ville-Marie avec le Palais des Congrès, la Caisse de dépôt et QIM, le projet de QIM. Ce n'est certainement pas quelque chose qu'on peut débattre comme ça sur un coin de table.

3535

Parce que Daniel Robert est impliqué carrément avec le Palais des Congrès, au niveau de la ventilation du tunnel, peut-être qu'il peut juste donner une idée de ce que ça peut représenter, mais on ne peut pas tirer des conclusions rapidement comme ça.

3540

**LA PRÉSIDENTE :**

Mais là, la proposition, l'objet qui est regardé, c'est de contourner le pilier vers le sud. Avez-vous...

3545

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Écoutez, le contournement du pilier vers le sud, ça implique carrément l'expropriation des terrains du Port de Montréal. Je pense qu'on a entendu cet après-midi une position assez claire du représentant du port. Il y a aussi le représentant du CN qui est là, qui, en tant qu'expert ferroviaire, pourrait peut-être donner son opinion sur l'utilisation de ces voies-là. Ça pourrait être intéressant.

3550

**LA PRÉSIDENTE :**

3555

Le représentant du CN peut-il s'approcher? Oui, monsieur Machado.

**M. LOUIS MACHADO :**

Madame la présidente, en ce qui concerne les voies dont monsieur parle, ces voies-là sont utilisées pour bâtir les trains. C'est-à-dire que oui, on ramène des wagons là. Il y a des wagons qui sont là en attente d'être chargés ou déchargés. Ça fait qu'à ce moment-là, c'est des voies qui sont nécessaires à l'opération portuaire et aussi aux chemins de fer, qui est le CN et le CP.

3565

**LA PRÉSIDENTE :**



3570

Et est-ce que, parce que c'est la question que monsieur doit avoir en tête, est-ce qu'il y a moyen de déplacer ces voies-là, d'avoir cette possibilité-là ailleurs sur les terrains actuels?

**M. LOUIS MACHADO :**

3575

Il faudrait parler avec les gens du Port pour voir s'ils ont d'autres terrains disponibles soit vers l'est ou vers l'ouest.

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Alors, on reviendra avec cette question-là.

3580

**M. LOUIS LAROCHELLE :**

Madame la présidente, il y a...

**LA PRÉSIDENTE :**

3585

On n'a pas le représentant du Port ici. Alors...

**M. LOUIS LAROCHELLE :**

3590

... il y a un immense terrain, qui est la cour de triage Hochelaga, qui permettrait une très grande flexibilité dans le réaménagement et le dégagement de ces voies-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

3595

Mais on ne connaît pas les projets du Port. Alors, on fait de l'extrapolation ou on fait des suppositions sans avoir la personne qui serait habilitée à nous répondre. Alors, est-ce qu'on peut passer à votre autre...

**M. LOUIS LAROCHELLE :**

3600

Oui, mais juste peut-être un commentaire là-dessus, c'est que c'est surprenant de voir qu'un projet de telle envergure n'ait pas été conçu en prévoyant une collaboration avec le Port et un développement conjoint du secteur avec les emprises du port de Montréal.

3605

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Fournier.

3610

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

3615

Madame la présidente, nous travaillons en collaboration étroite avec le Port de Montréal. Et c'est d'ailleurs avec le Port qu'on a identifié le nouvel accès au port pour répondre au problème d'accès pour les camions. On travaille vraiment en collaboration avec le Port. On n'est pas chacun de notre côté. On travaille aussi, je dois dire, en collaboration avec et CN et CP pour l'accès au port de Montréal.

3620

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, est-ce qu'on peut passer à votre autre question?

**M. LOUIS LAROCHELLE :**

Oui.

3625

**LA PRÉSIDENTE :**

Parce qu'il y a d'autres citoyens qui souhaiteraient également se présenter devant nous.

3630

**M. LOUIS LAROCHELLE :**

Oui. Alors, il y a une bretelle de sortie dans l'axe René-Lévesque qui sort au niveau de la rue Delorimier actuellement et cette sortie-là est une contrainte physique qui va empêcher la Société des alcools du Québec éventuellement de faire un tunnel qui va relier son siège social actuel avec son nouveau complexe immobilier, commercial, administratif, qu'elle va construire juste au nord de René-Lévesque.

3640

J'en ai déjà parlé à la direction de la Société des alcools du Québec et eux... je ne peux pas les représenter ici là, mais c'est certain qu'ils auraient souhaité pouvoir faire un tunnel entre leurs deux localisations de part et d'autre du boulevard René-Lévesque. Et ce tunnel-là, ce passage souterrain là est important, parce qu'il pourrait servir également, il pourrait être public.

3645

Il va y avoir un développement commercial important dans tout l'îlot Delorimier jusqu'à Sainte-Catherine et, à ce moment-là, il pourrait servir à une très grande galerie commerciale et administrative, et permettre d'amener la population de la rue Sainte-Catherine jusqu'à la prison des Patriotes, où il va y avoir un élément patrimonial important et avec la pompe Craig également. Donc, ce tunnel souterrain là est important à envisager et à réaliser, de la même manière qu'on en a fait au centre-ville de Montréal et que ça a permis de relier le quartier des affaires de McGill jusque dans le Vieux-Montréal ou presque.

3650

Alors, il y a une vision de développement de ce quartier-là qui exigerait un tel passage souterrain. Et c'est pour ça que ma question veut dire, en fait, que: est-ce que ce serait préférable d'envisager la sortie de cette bretelle-là sur la rue Parthenais?

**LA PRÉSIDENTE :**

3655

Monsieur Fournier, d'abord, vous étiez au courant de ce projet-là de la Société des alcools. Est-ce que vous avez des discussions avec la Société des alcools? Je vous laisse aller.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

3660

Monsieur Boisvert va vous répondre là-dessus.

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

3665

Madame la présidente, le projet de la SAQ se fait en partie sur des terrains du ministère des Transports. Donc, nous sommes évidemment aux premières loges de la problématique.

**LA PRÉSIDENTE :**

3670

Et est-ce qu'il est exact qu'il y a un conflit d'usage entre la construction d'un tunnel pour relier les deux immeubles et votre projet de modernisation?

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

3675

On ne nous en a jamais informés, à ce qu'on sache, lors des discussions. D'autre part, faut-il le souligner, la bretelle qui sort près de Delorimier, alors plus on se rapproche de la rue Delorimier, moins la bretelle est enfoncée effectivement, d'une part. Et d'autre part, le complexe de la SAQ est à proximité de la rue Delorimier. Donc, la bretelle, plus on s'approche de la SAQ, moins elle est une contrainte puisqu'elle est de plus en plus en surface.

3680

En fait, même, l'aménagement qui est là a été fait, tel qu'il est proposé, l'ensemble de l'axe René-Lévesque réaligné, est fait à la demande de la SAQ. Originellement, la bretelle de sortie était complètement au nord. Donc, les deux sens de circulation étaient complètement au sud. Et c'est à la demande de la SAQ qu'on a placé la bretelle de sortie au centre pour mettre les deux sens de circulation de chaque côté, de façon à maintenir une rue avec un accès, si vous voulez, une rue en bordure du terrain nord où la SAQ veut développer sa propriété en partie donc sur des terrains qui appartiennent actuellement au ministère des Transports.

3685

**LA PRÉSIDENTE :**

3690

Donc, votre projet ne contreviendrait pas au projet de la Société des alcools?

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

3695

Non. Même, au contraire, permet de rendre plus accessibles les propriétés situées au nord, au coin de la rue Parthenais et Delorimier.

**LA PRÉSIDENTE :**

3700 D'accord.

**M. LOUIS LAROCHELLE :**

3705 Je voudrais juste ajouter qu'il y a deux semaines, j'ai rencontré le directeur des aménagements de la SAQ et quand je lui ai montré le document, pour lui, ça semblait de la nouveauté. Ça semblait être une nouvelle pour lui. Alors, bon, en tout cas...

**LA PRÉSIDENTE :**

3710 C'est la réponse qu'on nous fait ce soir.

**M. LOUIS LAROCHELLE :**

3715 D'accord. Le point suivant, dans votre projet, vous, l'autoroute passe sur les voies qui vont à la cour de triage Hochelaga. Puisque lorsqu'on arrive de l'ouest, on est en dépression et puis lorsqu'on va dans Hochelaga, on retourne en dépression, pourquoi pas ne pas continuer en dépression et passer en dessous des voies ferrées qui traversent l'autoroute?

**LA PRÉSIDENTE :**

3720 Monsieur Boisvert.

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

3725 Écoutez, il y a des raisons d'aménagement, il y a des raisons techniques. Pour les raisons très, très techniques, je vais laisser la parole, si nécessaire, à mon collègue monsieur Robert.

3730 Mais d'une part, il y a un viaduc qui est existant, qui est le viaduc du CP, qui est en très bon état encore et qu'on tente de maintenant récupérer au complet pour des raisons... bon, démolir un viaduc en bon état, c'est une question d'investissement public et aussi de ne pas envoyer des matériaux qui sont encore en bon état, de les envoyer à la casse carrément. Donc, c'est une question de récupération.

3735 L'autre raison, c'est qu'effectivement, et c'est indiqué dans l'étude d'impact au niveau de l'analyse visuelle, c'est qu'il est intéressant de maintenir, malgré le corridor en dépression, de maintenir des points de vue pour les automobilistes. Ce sont aussi des gens qui se déplacent. Et ça permet d'offrir un point de vue sur l'ensemble des aménagements, si on est en direction ouest, on arrive de l'est, donc d'offrir un point de vue vers le pont Jacques-Cartier et le centre-ville, donc avant d'entrer dans le centre-ville parce que suite à ce point-là, il n'y a plus de points de vue majeurs sur la métropole.

3740

Donc, c'est intéressant. On a un viaduc qui est existant, qui est récupérable, permet donc d'abaisser les coûts de réalisation et de maintenir des vues vers le centre-ville.

3745

Et passer en dessous, en plus de perdre un viaduc qui est en bon état et des vues, il y avait des problématiques techniques, c'est-à-dire qu'il fallait s'abaisser encore plus bas pour passer sous les voies ferrées, les voies ferrées étant beaucoup plus bas que le terrain naturel, étant encaissées. Et pour ça, bien, peut-être monsieur Robert ou monsieur Fournier peuvent répondre à la problématique de descendre sous les voies ferrées.

3750

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Fournier.

3755

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Je vais ajouter un élément important et Daniel pourra peut-être compléter.

3760

On a mentionné tout à l'heure que X et j'avais effectivement inversé les chiffres X il y a quelque chose comme 55 % ou 60 % des conteneurs qui sortent du port de Montréal, qui sortent par chemin de fer. À ma connaissance X et on me corrigera au besoin X près de 90 % de ces conteneurs-là qui sortent en chemin de fer sortent par le Canadien Pacifique. Et cette voie-là, la voie de raccordement où on passe, où l'autoroute passe par-dessus la voie du Canadien Pacifique, c'est la voie principale. Je pense que les gens du Port mentionnaient quelque chose comme 40 ou 45 trains par semaine qui sortent du port avec des conteneurs.

3765

Si on devait aller déranger cette bretelle-là d'accès et venir toucher à la ponctualité dans la livraison des conteneurs, on aurait un impact absolument dévastateur sur l'apport du marché du Port de Montréal qui tient, en fait, au fait de cette capacité de livrer à temps sur le marché du Mid-Ouest américain. Il y a donc là une problématique ou un risque excessivement important, un risque économique important pour le Port et pour les chemins de fer, bien sûr.

3770

Et peut-être, au niveau technique, on peut demander à monsieur Robert de compléter.

3775

**M. DANIEL ROBERT :**

Je ne connais pas par coeur les élévations, mais je crois que les voies ferroviaires sont peut-être 1 mètre ou 2 plus haut que le profil de la rue Notre-Dame encaissée. Donc, ça demanderait possiblement de descendre de l'ordre de 4 à 5 mètres plus bas que les niveaux des routes en dépression, de la rue Notre-Dame en dépression, 4 mètres, il faut baisser de 4 mètres.

3780

Ce qui demande, il faut maintenir la circulation pendant les travaux sur Notre-Dame et il faut maintenir également, comme monsieur Fournier le mentionnait, la desserte ferroviaire. Et la desserte ferroviaire est prise à l'intérieur d'une structure qu'on ne peut à peu près pas

3785

déplacer. Donc, c'est des enjeux qui sont très, très, très difficiles, voire presque impossibles à réaliser sans troubler le transport ferroviaire dans ce quartier-là, sur cet axe-là.

3790 **LA PRÉSIDENTE :**

Et est-ce que le fait de creuser plus profondément pourrait affecter, pourrait entrer en conflit à ce niveau-là avec la nappe phréatique ou autre chose?

3795 **M. DANIEL ROBERT :**

On se rapproche considérablement de la nappe phréatique. Et de plus, ça demanderait possiblement une nouvelle station de pompage à cet endroit-là particulier.

3800 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Juste un dernier point. Et en termes de problématique ferroviaire, il faut rappeler que ça se traduit par, en moyenne, 26 à 30 trains par jour de plusieurs kilomètres de long.

3805 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

3810 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Monsieur Fournier, vous dites 90 % des conteneurs sont dans ce secteur-là? Juste parce que j'ai pu voir dans l'étude d'impact qu'on mentionnait 90 % des conteneurs, mais plutôt dans le secteur du terminal Racine.

3815

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

3820 D'accord. Vous avez raison, c'est que les conteneurs originent des terminus qui sont à l'est du port. Mais ceux qui sortent par chemin de fer, hormis ceux qui peuvent sortir par CN dans l'est, mais je ne crois pas qu'il y en ait beaucoup, ceux qui sortent par CP, qui sont le 90 % des conteneurs qui sortent par chemin de fer, sortent par CP, l'accès de CP au port de Montréal est au niveau de la cour Hochelaga. Donc, le chemin de fer qui appartient à la Société du port de Montréal ramène ces trains-là dans la section ouest du port, et le CP les prend en charge dans la section ouest du port et les amène sur son réseau à partir de cet accès-là.

3825 Donc, tout le trafic, même s'il origine dans la partie est du port, terminus Racine, par exemple, Cast, doit être ramené dans cette section-là pour, après ça, monté dans le...

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3830 C'est le même 90 % qui se déplace.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

3835 C'est le même 90 %, oui.

**M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3840 Merci.

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Larochelle.

3845 **M. LOUIS LAROCHELLE :**

Oui. Le point suivant, c'est: est-ce que c'est possible de faire une dalle de longueur maximale face au square Dézéry, c'est-à-dire qui commencerait un peu plus à l'ouest de Dézéry et qui pourrait aller jusqu'à Davidson? Ce serait relativement peu coûteux, je pense, de faire une telle dalle.

3850

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Fournier.

3855

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

3860 On est toujours au niveau de la contrainte de la norme NFPA 502, c'est-à-dire 240 mètres. À l'intérieur de ça, on peut jouer, évidemment.

**LA PRÉSIDENTE :**

3865 Hier, avez-vous mentionné que... il me semble que...

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Monsieur Boisvert a mentionné...

3870 **LA PRÉSIDENTE :**

Il a mentionné qu'il était possible de...

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

3875 Qu'on pouvait déplacer.

**LA PRÉSIDENTE :**

3880 ... de traverser complètement, au lieu de faire une demi-dalle.

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

3885 Oui. La longueur, c'est problématique parce qu'il y a aussi une sortie pour Alphonse-D. Roy. Alors, aller à l'ouest, c'est impossible. Aller plus à l'est, bien, c'est la contrainte de 240 mètres. Mais effectivement... et là, il faut s'asseoir avec la Ville de Montréal pour un peu la vocation, s'il y a une problématique de vocation de cet espace-là et voir avec la Ville comment, effectivement, s'il y a intérêt à daller au complet, en termes de largeur.

3890 **M. LOUIS LAROCHELLE :**

3895 L'autre point, c'est: est-ce possible d'installer une dalle maximale entre Bourbonnière et Pie-IX? Parce qu'il y a le secteur de la tonnellerie et puis c'est quand même un endroit intéressant près de Pie-IX. Donc, c'est une hypothèse que je soulève.

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Fournier.



3900

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Je vais demander à monsieur Boisvert d'élaborer là-dessus.

3905

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

3910

Écoutez, on s'est posé la question. D'une part, écoutez, il y a des problèmes de géométrie pour maintenir la continuité des voies réservées pour autobus. Maintenir la tonnellerie au complet, ça nous obligerait à faire des zigzags autour de la tonnellerie pour réussir à raccorder, sans passer... si on maintient une dalle avec la tonnellerie au complet, alors il faut quand même que la route la contourne si on ne veut pas passer à travers, en plein milieu. Donc, ça nous oblige à des zigzags.

3915

D'autre part, on a fait faire une évaluation, on peut la déposer à la commission, une évaluation de l'état du bâtiment de la tonnellerie elle-même. C'est un bâtiment brique sur brique et en assez mauvais état et très fragile. Je ne suis pas sûr qu'il soit très simple de construire une dalle sous la tonnellerie et d'espérer que la tonnellerie soit encore debout après les travaux.

3920

**LA PRÉSIDENTE :**

Vous dites que vous l'avez déposée ou vous projetez la déposer?

3925

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Non, on peut la déposer. C'est une étude très, très technique sur l'état de la tonnellerie actuellement, mais ça peut être d'intérêt.

3930

**M. LOUIS LAROCHELLE :**

J'apprécierais le dépôt de cette étude.

3935

**LA PRÉSIDENTE :**

La commission le demande, monsieur Larochelle.

3940

**M. LOUIS LAROCHELLE :**

Merci. Alors, l'autre point, c'est avoir une dalle plus longue à partir de Létoirneux, au lieu de contourner, de faire faire une courbe à Létoirneux. On sait que ça va être devant un centre de production culturelle. Donc, je comprends mal comment on va avoir l'autoroute en bas et tout de suite à côté, on va avoir l'ancienne caserne de pompiers qui va être tout de suite exposée au bruit, etc. Donc, pourquoi ne pas commencer la dalle dans l'axe de Létoirneux et, ensuite, s'organiser pour la prolonger jusqu'à Aird, mais peut-être de façon plus...

3945

Enfin, je pense que c'est un secteur que ce serait important de faire un effort pour couvrir tout ce secteur-là, étant donné qu'il y a un espace de jeu et puis un espace public.

**LA PRÉSIDENTE :**

3950

Ça peut être une opinion de votre part, mais on va demander, on va plutôt y aller sous forme de question parce que l'opinion, ce n'est pas pour maintenant.

**M. LOUIS LAROCHELLE :**

3955

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous avez envisagé cette hypothèse-là ou est-elle faisable ou pas?

3960

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

On a envisagé une partie de cette hypothèse-là et monsieur Boisvert va vous expliquer pourquoi on n'a pas donné suite.

3965

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Oui, effectivement, c'est des hypothèses qui ont été regardées et en même en détail lors des discussions avec la Ville de Montréal.

3970

Effectivement, pour améliorer l'insertion de la caserne Létourneux, la dalle vers l'ouest a été allongée. De mémoire, c'est de 18 mètres. Cependant, on est rendu au maximum si on veut maintenir un accès au boulevard Pie-IX vers l'est. Si on voyait sur le plan, là, à partir de Létourneux, il y a des bretelles qui montent et qui descendent pour raccorder Pie-IX avec Notre-Dame. Et si on allonge la dalle vers l'ouest, cette dalle-là doit s'élever au même rythme que les bretelles.

3975

Donc, ce qu'on a évalué, c'est si on raccorderait effectivement la dalle jusqu'à la rue Létourneux, on se retrouvait avec un mur, de mémoire, de plusieurs mètres de haut devant la caserne Létourneux. Donc, avec une dalle qui est au même niveau que le sol de Létourneux...

3980

Donc, on peut voir ici qu'il y a deux bretelles, donc une bretelle qui descend et une bretelle qui monte, ici. Donc, ça commence à monter carrément à ce point-là. Donc, si on amenait la dalle carrément ici, il faudrait que la dalle soit plus haute que le niveau naturel du terrain pour que les véhicules en dessous ne se cognent carrément pas au plafond. C'est une question de gabarit. Donc, on a effectivement, à la demande de la Ville de Montréal, évalué en détail la possibilité d'allonger la dalle.

3985

3990

Autrefois, la dalle se terminait, en fait, ici dans le petit parcours piétonnier. Et à la demande de la Ville de Montréal, on l'a allongée au maximum pour favoriser l'intégration de la caserne. Donc, on l'a amenée au maximum, qui est en fait ce point-là ici. Et effectivement, c'est en courbe pour favoriser évidemment un mouvement de *U-turn* parce que compte tenu que c'est très serré, le virage à 90E est à peu près impossible, sinon difficile.

3995

Donc, effectivement, on a tenté le maximum pour intégrer. Sinon, c'était un choix à faire, c'était on coupait carrément le boulevard Pie-IX, la rue Notre-Dame et, évidemment, c'est des problèmes majeurs de raccordement de hiérarchie de réseau.

**M. LOUIS LAROCHELLE :**

4000

Une question qui porte sur votre commentaire. Est-ce qu'il y a moyen d'augmenter un peu la pente des accès, qui permettrait de...

**LA PRÉSIDENTE :**

4005

De raccourcir la longueur?

**M. LOUIS LAROCHELLE :**

4010

C'est ça, oui.

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

4015

On ne les voit pas là-dessus, mais ils sont sur les plans. Il y a toute une problématique associée à ces pentes-là. Elles sont déjà très raides. Il y a eu déjà des discussions avec la Ville avec ça.

4020

D'abord, c'est des pentes très raides. Plus elles sont raides, plus elles sont complexes à gérer en période hivernale, plus elles sont inconfortables pour les véhicules de transport en commun. Il faut savoir que les autobus du Viabus, donc, les voies réservées passent sur ces bretelles-là. C'est un autobus aux trois minutes. Donc, plus la pente est forte, plus l'autobus a de la misère à monter, plus c'est inconfortable pour les usagers.

4025

Il y a effectivement aussi des camions en nombre important. Plus la pente est forte, plus l'intersection est difficile à gérer, compte tenu des véhicules qui sont au ralenti pour tenter de monter. Donc, dans une situation de cette nature-là, on est au maximum de la pente, et même vraiment très maximum.

**M. LOUIS LAROCHELLE :**

4030

Et le dernier point que je soulève, est-ce qu'il est possible de mettre une dalle de longueur maximale entre Viau et la cour de triage de Longue-Pointe?

4035

Je sais que c'est un carrefour très complexe, qui a déjà été expliqué. Je n'étais pas là à ce moment-là. Je ne veux pas nécessairement comprendre toute la complexité, mais je veux juste poser la problématique: est-ce qu'il y a moyen de daller davantage, quitte à permettre des entrées et sorties?

**M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

4040

C'est une question intéressante. On est à la dalle maximum. Mais on a parlé tantôt du phénomène dalle, trou, dalle, trou, pour ne pas créer un phénomène de tunnel à force de rallonger les dalles. Effectivement, on est encore à une problématique maximum parce que, en fait, on voulait quand même maintenir ici un accès sur le côté est du parc Champêtre, des terrains de jeux, pour augmenter l'accessibilité.

4045

Donc, on a favorisé ici de créer un lien à Aird en maintenant un maximum, ici, de ventilation naturelle. Donc, on est à peu près au maximum. Et étirer de ce côté-là ne nous donnerait pas grand-chose de plus parce que c'est des terrains à développer à des fonctions plus industrielles, et dans ce secteur-là, c'est absolument impossible, compte tenu qu'en fait on commence à monter à peu près dans ce secteur-là. Donc, on se retrouvait avec le même problème du terrain qui monte avec le même rythme que les bretelles d'entrée et sortie. De toute façon, il serait entouré par...

4050

**M. LOUIS LAROCHELLE :**

4055

Le dernier point qui est mentionné, c'est est-ce qu'il y aurait moyen d'avoir, compte tenu des hypothèses... là, je sais qu'il y a certaines objections que vous avez faites mais, malgré tout, il y aurait moyen de daller davantage. Alors, est-ce que ce serait possible pour le ministère des Transports de nous présenter une version du projet où il y a un maximum de dalles, techniquement réalisable, et avec le coût additionnel que ça représenterait pour le projet?

4060

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Fournier.

4065

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

4070 Tout est possible, madame la présidente. On aurait besoin de plusieurs mois pour réussir à faire ça. On parle d'ingénierie, là, nouvelle étude d'impact. La commande est grosse.

**LA PRÉSIDENTE :**

4075 Est-ce qu'il est possible d'avoir une valeur du coût d'une dalle au mètre? Monsieur fera le calcul.

**M. LOUIS LAROCHELLE :**

4080 Oui, énoncez un certain nombre d'hypothèses qui permettent de comprendre ce que vous mesurez, puis donnez des coûts hypothétiques aussi. Au moins, ça va nous permettre de réfléchir sur ces données-là.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

4085 Écoutez, une dalle comme ça, et on ne parle pas de tunnel, on ne parle de ventilation, une dalle comme ça, 2 000 \$ du mètre carré.

**LA PRÉSIDENTE :**

4090 Du mètre carré?

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

4095 Oui, en supposant qu'on n'ait pas de problème géotechnique en dessous, en supposant que ça tienne, sans ventilation, sans surveillance, sans voie de sortie.

**M. LOUIS LAROCHELLE :**

4100 Et vous pourriez aussi nous donner le nombre de mètres carrés qui serait impliqué.

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Je pense que les plans ont des cotes. C'est comme assez facile à évaluer.

4105 **M. LOUIS LAROCHELLE :**

Mais on pourrait faire une estimation quand même de ça?

**M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

4110

Oui.

**LA PRÉSIDENTE :**

4115

Une dalle de 240 mètres sur la largeur de votre projet, c'est quoi? Donnez la largeur et donnez... donnez la largeur. Monsieur va être capable de multiplier deux chiffres.

**M. DANIEL ROBERT :**

4120

Je pense qu'on parle d'à peu près 25 mètres de portée quand on est seulement avec trois voies par direction. Donc, 25 fois 240 fois 2 000.

4125

Il faut faire bien attention au 2 000 \$. On parle uniquement du béton. On ne parle pas de tous les ouvrages connexes qui peuvent venir avec un allongement de dalle, et du maintien de circulation et de toutes les problématiques que peut engendrer une prolongation de dalle.

**LA PRÉSIDENTE :**

4130

Alors, c'est pas si mal, on a négocié un peu d'information.

**M. LOUIS LAROCHELLE :**

4135

C'est bien. Maintenant, est-ce que votre projet prévoit des assises d'appui latéral suffisantes pour qu'on puisse envisager des dallages ultérieurs si on décide qu'on est prêts à mettre le prix?

**M. DANIEL ROBERT :**

4140

Non, ce n'est pas prévu de recevoir des dalles en surface, parce que là c'est de redimensionner les murs de soutènement. Il faut dire qu'à l'étape qu'on est actuellement, on parle de murs de soutènement, la conception finale des murs n'est pas faite. Mais qu'est-ce qui est prévu dans les estimations, dans les travaux qu'on prévoit, c'est un mur de soutènement sans couverture au-dessus des voies rapides.

4145

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Larochelle, je vais être obligée de vous arrêter parce qu'il y a d'autres citoyens.

4150 **M. LOUIS LAROCHELLE :**

Non, mais ça va être très rapide. L'estimé des coûts que j'aimerais obtenir...

4155 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Larochelle...

**M. LOUIS LAROCHELLE :**

4160 ... il faudrait prévoir ces assises-là.

**LA PRÉSIDENTE :**

4165 Monsieur Larochelle, on vous a dit 2 000 \$ une dalle. Vous ferez vos calculs avec ça. Je pense que c'est déjà ça.

**M. LOUIS LAROCHELLE :**

4170 D'accord.

**LA PRÉSIDENTE :**

4175 Parce qu'on peut imaginer qu'un autre citoyen arrive après vous et il demande un autre dessin, on ne peut pas demander au ministère des Transports d'évaluer 8 000 options. Vous avez un ordre de grandeur. Vous êtes en mesure d'évaluer ce qu'il pourrait en coûter.

Vous allez être dans l'erreur parce que ce n'est pas le coût exact, il y a plein d'autres contingences, mais vous avez cette information-là. Je pense que vous êtes capable de travailler avec ça.

4180 **M. LOUIS LAROCHELLE :**

Je vous remercie, madame la présidente.

4185 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir.

4190 Madame Renée Martin. Bonsoir, madame.

**Mme RENÉE MARTIN :**

Bonsoir, messieurs, mesdames. En fin de compte, je suis aménageure et je me pose le problème d'aménagement de l'est de Montréal.

Donc, le problème d'aménagement, c'est un problème effectivement où on trouve toute la problématique du transport, la problématique du transport à deux volets: transport en commun et transport... l'autoroute. Dans le transport en commun également, il y a le transport en commun qui est très relié au développement de l'habitat, et si l'on fait un transport en commun, c'est pour développer l'habitation, et puis le développement culturel, culturel. Et on a différentes fonctions que l'on doit regarder dans un plan d'aménagement. Et un plan d'aménagement, c'est une intégration de toutes ces fonctions-là.

Actuellement, on parle d'une autoroute et alors on ne parle que du développement de l'autoroute. On dirait que le plan de développement économique ne s'est pas intégré au plan de développement social et culturel. Dans un plan d'aménagement, on a tous ces volets-là qu'il faut regarder.

Et actuellement, ce que l'on sait, c'est que la Ville de Montréal est en train de réviser son plan d'aménagement. C'est que la Métropole est en train de faire un plan d'aménagement, commence un plan d'aménagement. Le plan de la Ville de Montréal est relié au Plan d'aménagement de la Métropole et que l'est est au centre, je dirais, du lien autoroutier, routier et transport en commun entre la métropole et la ville.

Alors, je me demande dans ce processus d'aménagement où on peut situer l'autoroute, l'autoroute ne faisant pas partie du plan d'aménagement. Alors, tout arrive en même temps. On va construire l'autoroute avant d'avoir un plan d'aménagement possiblement. Après l'autoroute, il faudra l'ajuster ou alors il est déjà fait. C'est un plan de développement économique qu'on nous présente.

Je voudrais comprendre le processus dans lequel on est, parce que tout l'ordre du processus d'un plan d'aménagement est quasiment inversé. On commence par les grands équipements, on les inscrit sur un plan d'aménagement, sans pour autant que ça fasse partie même du processus d'aménagement. On ne fait qu'inscrire des équipements soit au travers de PPU, soit au travers de *spot zoning*, de... je ne le sais pas là.

J'aimerais avoir l'avis des différents intervenants là-dedans.



**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, on pourrait aller du côté de la Communauté urbaine de Montréal. Est-ce que monsieur Trudeau est là? Monsieur Trudeau, est-ce que vous êtes la personne habilitée à parler des schémas? Oui, si je ne me trompe pas.

Alors, madame a une préoccupation à l'effet qu'elle a l'impression qu'on fonctionne un peu à l'envers. Pourriez-vous nous dire, en temps idéal, quelles étapes on devrait franchir avant d'amener un projet comme celui-là, proposer un projet comme celui-là à la population?

**M. ALAIN TRUDEAU :**

Disons, avant de répondre à ça, juste peut-être une petite mise en contexte. Il y a un document qui existe, qui s'appelle le schéma d'aménagement. Le schéma d'aménagement a été adopté en 1987. À l'intérieur de ce document, il y avait une série de projets. Depuis, le schéma d'aménagement aurait dû normalement être révisé en 1992, en 1997.

**Mme RENÉE MARTIN :**

C'est ça.

**M. ALAIN TRUDEAU :**

Pour toutes sortes de bonnes raisons, le schéma d'aménagement n'a pas été révisé. Normalement, si le schéma avait été révisé, les projets qui y sont inscrits, notamment celui dont on discute ce soir, auraient été réévalués. Peut-être que la décision aurait été de maintenir le projet tel qu'il est inscrit présentement au schéma ou peut-être la décision aurait été prise d'aller vers un autre projet.

Donc, ce que madame dit, puis je suis tout à fait d'accord, normalement le processus devrait se faire à l'intérieur de l'élaboration d'un schéma d'aménagement. Mais pour les raisons que je viens de mentionner, ça n'a pas été fait.

**Mme RENÉE MARTIN :**

Il n'y a pas de raison.

**LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Bouchard, vous voulez ajouter un complément?

**M. PIERRE BOUCHARD :**

4275 Oui. En fait, on dispose quand même d'un Plan d'urbanisme, qui a été déposé, et sur ce plan-là on voit très bien la volonté de créer un lien routier, qui n'est pas nécessairement celui qu'on voit présentement.

4280 Quand on regarde le Plan d'urbanisme et les objectifs qui étaient donnés dedans, on a quand même cheminé à l'intérieur de ça. On a réalisé une bonne part de ça. Donc, ce n'est pas à l'envers du processus de planification qui a été fait, en tout cas, par rapport au Plan d'urbanisme, dans le sens que oui, il faudrait réévaluer parce ce que ce n'est pas le même type de lien qui était là, mais il y avait déjà un geste, une volonté de mentionnée à l'effet d'aller dans ce sens-là.

4285 Quand vous parlez également de développement économique, tous les arrondissements ont leur propre plan d'urbanisme et il y a effectivement une stratégie de développement économique qui a été mise en place beaucoup plus à l'est, qui génère du camionnage, qu'il faut maintenant gérer.

4290 Alors, je prends, par exemple, tout le développement industriel de l'est qui se poursuit. Je prends, par exemple, la lecture qu'on avait à l'époque sur le développement économique de l'est de Montréal dans les schémas d'aménagement des autres arrondissements et comment est-ce qu'il y en a une partie finalement qui s'est réalisée suite aux objectifs qui avaient été fixés.

4295 Et donc, on poursuit.

4300 L'erreur peut-être à la Ville de Montréal, c'est qu'on aurait dû réviser. À l'origine, le Plan d'urbanisme devait être révisé après cinq ans. Cependant, l'orientation qui a été prise a été de faire un PPU, ça ne fait pas longtemps qu'il a été déposé et on est déjà en train de réaliser une bonne partie du PPU là-dedans. On a investi des millions au cours des deux, trois dernières années pour pouvoir avancer rapidement là-dedans.

4305 Donc, il y a quand même une séquence de planification qui se poursuit. C'est ça, c'est la Ville, ça évolue, ça change et il faut réévaluer nos objectifs, se redonner des nouveaux objectifs, réévaluer nos plans d'urbanisme et continuer. Donc, il y a quand même une logique.

**LA PRÉSIDENTE :**

4310 Merci.

Monsieur Byrns.

**M. JAMES BYRNS :**

4315

Oui, merci. J'aimerais juste ajouter qu'au niveau du transport en commun, l'Agence a préparé, en 97, un plan stratégique. Et on sait qu'il y a une relation étroite entre le logement et le transport en commun, le transport en général.

4320

Alors, nous, c'est un milieu qui est tout bâti pour nous. Et notre stratégie, c'était d'arrimer, de développer le transport en commun dans un milieu déjà bâti pour aller chercher notre potentiel de clientèle. Alors, on s'est comme arrimés à ce qui existait déjà, qui avait été bâti, au niveau de la planification.

4325

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

**Mme RENÉE MARTIN :**

4330

J'aimerais quand même avoir des précisions, puisqu'il y a déjà des études qui sont en train concernant les SLR. Est-ce que le SLR va bien desservir la population de l'est, Mercier, Hochelaga-Maisonneuve et une partie, enfin, le quartier, la partie, je dirais, la portion d'espace qui va jusqu'à la cour de triage, puisqu'à l'ouest, cette partie-là est intégrée au centre-ville ou va être intégrée au centre-ville de Montréal.

4335

Il faut se rendre compte que le SLR... on est dans une enclave. Actuellement, Hochelaga-Maisonneuve est absolument dans une enclave à l'ouest avec la gare de triage, à l'est avec la zone industrielle, côté sud avec le port. Alors, on passe par le haut, on descend, on descend. C'est l'enclave la plus totale.

4340

J'aimerais savoir s'il y a une possibilité de briser cette enclave. Ce qu'on entend actuellement, c'est que l'enclave, sur le plan d'aménagement, que l'enclave va se renforcer si l'on fait une autoroute en tranchée, si à l'est on a un projet qui peut, je dirais, monter un talus. Alors, sur le talus, on peut mettre une piste cyclable. C'est très méchant ce que je dis, je m'excuse.

4345

Mais on peut tout aménager, mais isoler davantage ou même vider ce quartier-là totalement, surtout la partie sud, dans laquelle se trouve une partie de la population la plus pauvre presque de la ville là. Il faudrait voir les statistiques. Alors, c'est une, je dirais, une population qui est très facilement déplaçable. Ce que je voudrais m'assurer, c'est qu'on arrive à, je dirais, briser l'enclave. Parce que cette enclave devient de plus en plus intolérable.

4350

Alors, si on arrivait au sud à essayer d'avoir, comme ce qui est inscrit X à la limite, c'est ce qu'on peut le plus demander X un boulevard urbain au sud, puisque c'est inscrit au Plan d'aménagement actuel, et puis essayer de faire remonter, d'avoir une sorte d'échange entre le

4355

nord et le sud d'Hochelaga-Maisonneuve, ça permettrait au moins de pouvoir que Hochelaga-Maisonneuve reprenne un certain nombre de... je dirais un peu d'allure.

4360 D'autant plus que la Ville, dans le DB-6, a fait un projet, a évalué le nombre de logements qu'on pourrait mettre sur la zone d'emprise, 1 351 logements, 69 281 mètres carrés de plancher, et une retombée fiscale de 260 M\$ pour les habitations, 230 M\$ pour le commerce. Cette évaluation est déjà faite, elle est à l'arrière. On pourrait peut-être... et elle est faite encore dans le corridor. Il faut intégrer le corridor à l'aménagement de l'arrondissement.

4365 Parce qu'autrement, on évalue l'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve comme des corridors successifs. Alors, on a le corridor de l'aménagement, le corridor...

Puis j'aimerais savoir s'il y a une possibilité d'intégration de ces fonctions-là?

4370 **LA PRÉSIDENTE :**

De la fonction SLR avec la fonction...

4375 **Mme RENÉE MARTIN :**

Logement, par exemple.

**LA PRÉSIDENTE :**

4380 ... logement.

Monsieur Byrns, est-ce que vous avez une réponse à formuler à madame?

4385 **M. JAMES BYRNS :**

Oui. Est-ce que ce serait possible d'avoir une carte de la région de l'est de Montréal du corridor, à partir du pont Jacques-Cartier jusqu'à Repentigny?

4390 Pour nous, le transport en commun, il y a trois bassins de population à desservir dans tout le corridor de l'autoroute Ville-Marie et jusqu'à Repentigny.

Il y a un premier bassin qui se trouve être Hochelaga-Maisonneuve, qui est le bassin qui se trouve entre le pont Jacques-Cartier et peut-être la rue Viau. Ce bassin-là est desservi présentement par le transport en commun, par la STCUM notamment. Il y a la ligne 34, l'autobus sur la rue Saint-Catherine. Il y a la ligne 125, je crois, sur la rue Ontario et il y a le métro à la hauteur de Hochelaga.

4395

Alors, ce secteur-là est très bien desservi par le transport en commun. Les usagers qui se rendent au centre-ville, six sur dix prennent le transport en commun. Alors, on a 60 % du

4400 déplacement vers le centre-ville, prennent le transport en commun, qui pour une ville nord-américaine est exceptionnel pour un quartier.

4405 Ensuite, on arrive passé l'autoroute 25. On a la partie de l'est de l'île de Montréal. Là, le taux de pénétration du transport en commun, c'est 30 %. C'est 3 sur 10. Ça veut dire que 7 personnes sur 10 pour aller au centre-ville prennent leur auto. Et lorsqu'on arrive à Repentigny, on arrive à 20 %. Alors, c'est 2 sur 10 qui prennent le transport en commun, 8 sur 10 qui prennent l'auto.

4410 Alors, vous voyez que nous, notre objectif, c'était d'augmenter notre pourcentage d'utilisation du transport en commun à partir de l'autoroute 25 et vers l'est. Alors, pour...

**LA PRÉSIDENTE :**

4415 À partir de l'autoroute 25?

**M. JAMES BYRNS :**

4420 Oui, à partir de l'autoroute 25 où est-ce qu'on a seulement 30 % et, ensuite, on tombe à 20 %, on veut avoir une augmentation. Si on arrive aux mêmes résultats que les estimations nous ont montrés, on va avoir un taux de 50 %, qui va être exceptionnel.

**LA PRÉSIDENTE :**

4425 Donc, passer de 20 % à 50 %.

**M. JAMES BYRNS :**

4430 Oui. La moyenne pour les deux territoires combinés, c'est 28 %, je crois, et on passerait de 28 % à près de 50 %. Alors, pour nous, ce serait très important. Ce serait un très bon gain.

4435 Alors, pour madame, pour l'accès vers le centre-ville vers le pôle d'emploi le plus important à Montréal, les services transport en commun vont donner une alternative très compétitive, selon nous, pour se rendre aux usagers.

4440 Il y avait toute la partie nord-sud que vous parliez. Sur nord-sud, peut-être la STCUM pourrait en parler, mais d'expérience, je sais qu'il existe plusieurs routes de transport en commun. Il y en a sur Pie-IX. Sur Viau, il y a des autobus aussi qui donnent accès aux stations de métro. Je ne sais pas s'il y en a plus dans la partie ouest du secteur, mais je suppose qu'il y en a. Je sais qu'il y en a sur Delorimier. Mais je pense qu'il y a quand même des liens. Le transport en commun est très efficace nord-sud dans le secteur.

**LA PRÉSIDENTE :**

4445 Est-ce que monsieur Olivier est ici? Oui? Monsieur Olivier, est-ce que vous pourriez vous approcher? Qu'en est-il des liens nord?

**M. FRANÇOIS PÉPIN :**

4450 François Pépin de la STCUM. Je remplace monsieur Olivier.

**LA PRÉSIDENTE :**

4455 D'accord. Bonsoir, monsieur Pépin.

**M. FRANÇOIS PÉPIN :**

4460 Effectivement, la problématique nord-sud est délicate parce que la majorité des déplacements se font dans des axes est-ouest très bien identifiés, comme l'a expliqué monsieur Byrns.

4465 Donc, on a effectivement plusieurs services à partir de la rue Georges-V jusqu'à Honoré-Beaugrand, qui sont en nord-sud, pour aller vers le métro Honoré-Beaugrand dans Mercier. Et dans Hochelaga-Maisonneuve, on a effectivement plusieurs services sur Viau, sur Pie-IX, sur Iberville et Frontenac, sur Delorimier et sur Papineau, finalement. Alors, ces lignes-là, malheureusement, se terminent à la rue Notre-Dame parce qu'effectivement, actuellement, c'est impossible de traverser. Et c'est du développement industriel, et c'est le port de Montréal au sud.

4470 Par contre, ce qui pourrait être intéressant à long terme X et le projet du ministère a l'avantage d'offrir cette possibilité-là X c'est que les liens nord-sud, en complément du Viabus de Pointe-aux-Trembles et Repentigny, des liens nord-sud, comme la 139 sur Pie-IX, pourraient effectivement utiliser l'emprise pour se rendre jusqu'au centre-ville ou, à tout le moins, la partie est du centre-ville. Alors, il y aurait une continuité à ce moment-là, une complémentarité par rapport aux dessertes très locales que sont actuellement la 34 sur Sainte-Catherine et la 125 sur Ontario, qui sont des lignes locales plus ou moins lentes, donc de vitesse urbaine d'à peu près 12, 16 kilomètres/heure.

4480 Tandis qu'effectivement, avec une certaine ligne nord-sud qui pourrait utiliser ce tronçon-là, on aurait une amélioration de vitesse pour les gens qui se destinent dans le sud du centre-ville de Montréal.

**LA PRÉSIDENTE :**

4485 Et ce serait possible, j'imagine, pour d'autres circuits qui descendent du nord?

**M. FRANÇOIS PÉPIN :**

4490 À ce moment-là, il faudrait voir au niveau de chacune des entrées de l'autoroute Notre-Dame.

**LA PRÉSIDENTE :**

4495 D'accord. Mais est-ce que ce serait intéressant au point de... est-ce que déjà en rabattant sur le métro, ce n'est pas plus intéressant pour ces gens-là de...

**M. FRANÇOIS PÉPIN :**

4500 C'est le principe du Viabus lui-même. C'est qu'essentiellement, le métro dessert très bien un corridor est-ouest qui est situé au nord du centre-ville, essentiellement au nord de René-Lévesque. Par contre, pour les gens qui se destinent au sud, quand on les oblige à transiter par le métro, ils font une correspondance pour le métro et une autre pour se rendre dans le sud, changer de ligne de métro à Berri-UQAM.

4505 Alors, un réseau plus complet permettrait aux gens, à ce moment-là, avec une ligne en \*L+, si vous voulez, d'éviter complètement les correspondances, qui est le principal handicap du transport en commun.

**LA PRÉSIDENTE :**

4510 D'accord.

**Mme RENÉE MARTIN :**

4515 Ce que je voulais faire remarquer, pour terminer cette première question, ce que je voulais faire remarquer, c'est que j'ai fait l'expérience, mais une expérience totale. Je suis partie du bas d'Hochelaga-Maisonneuve, rue Sainte-Catherine, prendre des autobus. On a effectivement quelques autobus qui sont très lents. On remonte après, on va dans le centre-ville. Ça prend trois quarts d'heure. Mais si, par malheur, vous avez la prétention d'aller à  
4520 Pointe-Claire, alors là, mettez deux heures et demie, trois heures.

Le transport en commun n'est pas actuellement, l'état actuel du transport en commun... on parle d'Hochelaga, mais on partirait du centre-ville et on irait, je dirais, à Pointe-Claire, on le finit en taxi parce qu'on n'arrive pas à la zone industrielle de Pointe-Claire.

4525 Ma deuxième question serait peut-être en dehors de ce processus d'aménagement, qui devrait être et que l'on devra s'y plier, parce que nous avons actuellement une loi, on a des plans d'aménagement qui sont en train, on devra se plier à ces contraintes-là et modifier le boulevard urbain qu'est la rue Notre-Dame.

4530

En dehors de cela, j'aimerais connaître X ça, c'est une question que j'adresserais au BAPE X si on a une évaluation de la pollution des terrains, une évaluation au niveau des terrains, de la pollution des terrains dans l'est de la ville. Les terrains, ce sont des zones industrielles. Les terrains sont ou des industries très polluantes. Il y a des eaux de ruissellement et je dirais qu'il doit y avoir une pollution peu banale.

Alors, est-ce que pour chaque projet, on demande une évaluation environnementale ou est-ce qu'on pourrait au niveau, je dirais, du ministère de l'Environnement avoir une évaluation en rapport avec les plans d'aménagement urbain.

**LA PRÉSIDENTE :**

Peut-être je pourrais préciser que cet après-midi, il a été question de terrains contaminés. Alors, il est sûr que le promoteur devra respecter la réglementation dans le cadre du projet, s'il se réalise, devra respecter la réglementation à l'effet de traiter ou de récupérer et de voir à respecter les normes en matière de terrains contaminés.

Maintenant, est-ce que le ministère de l'Environnement pourrait nous expliquer s'il est prévu une opération nettoyage de terrains contaminés dans le secteur est de la Ville de Montréal, parce que c'est un peu ça que madame Martin nous demande, ou si on doit attendre la réalisation d'un projet pour procéder à un tel nettoyage des terrains contaminés?

**M. LUC VALIQUETTE :**

Je vais passer la parole à mon collègue de la Ville.

**LA PRÉSIDENTE :**

À la Ville, d'accord.

**M. LUC VALIQUETTE :**

Et peut-être que je rajouterai quelque chose.

**LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Monsieur Bouchard.

**M. PIERRE BOUCHARD :**

Voici, on a une appréciation quand même générale de l'état des sols, surtout dans les vieilles zones industrielles. On n'a pas une caractérisation précise de l'ensemble de nos sols, ça coûterait une fortune les faire. On les fait au cas par cas, au fur et à mesure que soit des



4575 entreprises viennent s'installer, au cas par cas, ou quand la Ville intervient. Donc, à chaque fois qu'il y a une intervention sur le territoire, la loi nous oblige à caractériser les sols et à décontaminer avant de pouvoir procéder.

4580 Il y a tellement de variations sur les types de polluants d'un site à l'autre, qu'il est à peu près impossible de cartographier les sols, en tout cas dans la région de Montréal parce que c'était quand même le bassin industriel de l'ensemble du Canada. Ça a été quand même le plus gros secteur de développement au début du siècle.

4585 Je vais vous donner des exemples. Il y a des places où est-ce qu'on fait des sondages sur un terrain qui est relativement petit, quelques centaines de pieds par quelques centaines de pieds. Lorsqu'on vient pour intervenir, on se rend compte que nos carottes ont passé entre deux ou trois zones plus ou moins polluées. Donc, on a constamment des surprises lors de nos interventions, même si on se garde des gros montants d'imprévu dans nos contrats de décontamination.

4590 Par ailleurs, dans les usages industriels passés, bien souvent il y a eu des sols qui ont été répandus, qui ont rempli des ruisseaux, etc. Donc, les conditions sont tellement très variables et les types de polluants sont tellement variables, ce qui commande des types d'intervention différents, qu'il faut y aller cas par cas.

4595 Pour nous aider, le gouvernement du Québec a signé une entente avec la Ville de Montréal, afin de gérer un programme d'aide à la décontamination des terrains contaminés, où est-ce que le gouvernement du Québec fournit jusqu'à 50 % des coûts de décontamination. Or, ça, ça aide beaucoup. Ça a permis, entre autres, de remettre en friche certains terrains.

4600 Cependant, il y a d'autres terrains. Les terrains les plus largement contaminés sont plus difficiles quand même à remettre en valeur à cause des coûts inhérents à la décontamination. Il peut arriver dans certains cas que le coût de la valeur marchande du terrain était autour de 3 \$ le pied carré et que le coût de décontamination est de l'ordre de 8 \$ le pied carré, 10 \$ le pied carré.

4605 Donc, même si on a 50 % de la valeur de décontamination payée par le gouvernement, il n'en demeure pas moins que, mettons, dans un cas de 8 \$ le pied carré, ça nous donne quand même pour le promoteur, que ce soit la Ville ou un promoteur, ça va coûter 4 \$ le pied carré. Racheter au prix du terrain, ça fait 7 \$ le pied carré, on n'est pas compétitifs.

4610 Mais pour répondre à votre question, ce serait ardu, ce serait fastidieux et ce ne serait pas précis pour le genre d'intervention qu'on veut faire. Parce qu'il faut aussi comprendre que le genre de décontamination qu'on veut faire, comme monsieur disait cet après-midi, il avait donné un bon exposé des critères de décontamination, chaque usage du terrain va permettre un  
4615 certain niveau d'acceptabilité de contaminant.

Donc, si on a une zone d'habitation, le type de décontamination va devoir être plus grand que si on a une zone industrielle. Les usages vont influencer sur la nature de la décontamination qu'on va devoir faire et dépendant du type de polluant. Or, ce n'est à peu près pas possible. Il faut faire une étude de caractérisation terrain par terrain, au fur et à mesure qu'on vient pour faire le développement. C'est la seule façon.

**Mme RENÉE MARTIN :**

Vous ne craignez pas qu'il y ait une contamination de l'eau et une contamination de l'air infime qui asphyxie tranquillement et tout doucement pas vite ce monde d'Hochelaga-Maisonneuve?

**M. PIERRE BOUCHARD :**

C'est comme ça sur tout le territoire de Montréal. Ce n'est pas juste Hochelaga-Maisonneuve.

**Mme RENÉE MARTIN :**

Mais il y a une concentration.

**M. PIERRE BOUCHARD :**

Je me réfère à des zones comme le canal Lachine, où il y avait des grosses entreprises de part et d'autre du canal, c'est encore pire. Donc, il faut voir aussi, ce n'est pas tous les polluants qui sont nocifs pour la santé, d'une part. Il y a une nuance à faire. Et d'autre part, ce n'est pas tous les polluants qui migrent et qui sont volatils. Les métaux lourds, ils restent là si on ne les bouge pas. Certains vont migrer en sous-sol mais ils ne s'en iront pas en vapeur dans l'air.

**Mme RENÉE MARTIN :**

4650 C'est ça, c'est le sol.

**M. PIERRE BOUCHARD :**

4655 Or, donc, il faut faire attention. C'est très, très rare les cas extrêmes où est-ce qu'il y a un sol qui dégage des substances nocives à la santé humaine.

**LA PRÉSIDENTE :**

4660 Monsieur Valiquette, vous vouliez rajouter?

**M. LUC VALIQUETTE :**

4665 Oui, je peux résumer ce que je disais cet après-midi dans le cadre d'un projet semblable au présent projet. Il s'agit de caractériser les sols qui doivent être déplacés et d'évaluer s'ils sont contaminés. Il y a tout un ensemble de paramètres mesurés. S'ils ne sont pas contaminés, il n'y a pas de restriction à l'usage de ces sols-là. Mais s'ils sont contaminés, il y a plusieurs possibilités qui vont, à la limite, jusqu'au traitement dans des industries spécialisées pour stabiliser ces sols-là. Ça, c'est à l'extrême. Ça peut être intermédiaire, utilisés comme matériaux de recouvrement dans des lieux d'enfouissement sanitaire.

4670

**Mme RENÉE MARTIN :**

Mais arriverez-vous à localiser...

4675

**LA PRÉSIDENTE :**

Madame, c'est à moi que vous vous adressez. D'accord?

**Mme RENÉE MARTIN :**

4680 Excusez-moi. Je voulais savoir si on arriverait quand même à localiser très globalement. Parce qu'il y avait, par exemple... il y a de grosses industries, de gros espaces industriels, équipements industriels. On pourrait peut-être déjà les localiser pour avoir une cartographie plus, je dirais, plus évidente dans l'est, pour voir s'il y a une concentration qui risquerait, puisqu'il n'y a rien, qu'on va au cas par cas, on n'a rien dans ce domaine-là, essayer de voir comment on pourrait déjà arriver à cartographier les principaux terrains qui seraient contaminés.

4685

**LA PRÉSIDENTE :**

4690

Monsieur Valiquette, est-ce que c'est une option qui a déjà été évaluée ou est-ce que c'est une pratique qui se fait déjà?

**M. LUC VALIQUETTE :**

4695

J'ai expliqué la pratique normale dans le cadre des projets. Par ailleurs, il y a un groupe à Québec qui est spécialisé dans les terrains contaminés, qui ont quand même une vision du Québec, la région de Montréal. Et à la Direction régionale du ministère de l'Environnement à Montréal, il y a des personnes aussi qui sont spécialisées, qui ont sûrement une très bonne connaissance, des personnes spécialisées dans la gestion des terrains, alors qui ont une bonne connaissance des sites probables, des hypothèses. Ils ne vont pas à l'aveuglette, ça, c'est certain.

4700

Donc, est-ce qu'ils ont une cartographie sur l'ensemble du territoire, précise? J'imagine que non. Il y a toujours dans un échantillonnage X comment je dirais X il y a des points qui sont échantillonnés selon des hypothèses. Je ne sais pas si je réponds de façon précise?

4705

**LA PRÉSIDENTE :**

En fait, monsieur Valiquette, il y a peut-être des soupçons sur le fait que les terrains sont contaminés. J'imagine que la Ville de Montréal peut avoir une certaine idée de là où les terrains sont contaminés. Mais de là à déterminer comment ils sont contaminés, ça demande une caractérisation et, là, il y a des dépenses qui doivent être faites pour se faire.

4710

Alors, l'option qui est plutôt utilisée, c'est dès qu'il y a un projet pour un terrain donné, on procède à la caractérisation. Donc, on y va au cas par cas plutôt que d'essayer d'évaluer l'ensemble du problème, alors qu'on ne sait même pas ce qu'on va faire avec les terrains en question. D'accord?

4715

**Mme RENÉE MARTIN :**

4720

Très bien. Je vous remercie.

**LA PRÉSIDENTE :**

4725

Merci, madame.

Je voudrais juste vérifier un point parce qu'il est 11 h 50. Il me reste six citoyens au registre. Je voudrais savoir si ces citoyens-là seront là demain. Alors, j'ai monsieur Brisset, monsieur François Gagnon, monsieur Robert Beaulieu, madame Yveline Chevillard, monsieur Normand Robert et monsieur Luc Fernandez. Est-ce qu'il y en a parmi ces personnes qui ne pourront pas être là demain?

4730

Alors, c'est votre tour, alors venez nous voir. Parmi les autres personnes que j'ai mentionnées, est-ce qu'elles sont ici? Elles ont quitté? Alors, ce sera notre dernière intervention pour ce soir.

**M. PIERRE BRISSET :**

Madame Boucher, puisqu'il est très tard, comme je vous ai dit, c'est plus des dépôts de documents avec des petits commentaires à chacun.

Je voudrais mettre un peu à l'ordre l'origine de l'option tunnel à grande profondeur. C'est un projet qui a été initié par le Groupe en recherche urbaine et la Table d'aménagement du quartier lors des portes ouvertes en 99. Nous avons déposé un document à l'époque au ministère, qui a servi aussi à préparer nos panneaux de présentation, alors comme ceci. Je voudrais vous déposer une copie de ces documents-là.

Et ce que j'ai remarqué, j'ai relu le document qui a été déposé par le ministère, et au niveau technique, et au niveau d'évaluation coût, ça concorde un peu avec ce qu'on a déposé. La variante se présente en termes que nous, à l'époque, avec les volumes de trafic qui étaient disponibles, on avait prévu un tunnel à 4 voies. Maintenant, ils parlent d'un tunnel à 6 voies. L'écart se fait, c'est que si on prend des travées à deux voies, ça peut se faire avec un forage simple, avec l'équipement qui existe, tandis que si on parle une travée à trois voies, ça prend des forages multiples qui est beaucoup plus compliqué, et ça explique l'écart. Mais à part de ça, les deux rapports se concordent très bien.

Le deuxième rapport que je voudrais déposer, c'est qu'on a réfléchi beaucoup. Depuis quand on parlait d'autoroute option tunnel en tranchée, etc., on a commencé à réfléchir sur les questions, d'autres questions, l'aménagement urbain, l'aménagement durable et en octobre, l'an 2000, nous avons demandé d'avoir une période de réflexion où on pourrait vraiment commencer à discuter des sujets qu'on parle aujourd'hui. Alors, ça, c'est le deuxième document que je vais vous déposer.

**LA PRÉSIDENTE :**

Qui s'appelle?

**M. PIERRE BRISSET :**

Qui s'appelle *Pour une période de réflexion* sur l'autoroute et toute la question de transport dans l'île de Montréal. Alors, c'est deux documents que je vais vous déposer.

Je vais poser ma question, une petite question avant de déposer le troisième document. C'est que étant un contribuable et puisque le projet qu'on parle maintenant provient des fonds publics, et puisque j'ai entendu à plusieurs reprises qu'on doute un peu des évaluations du

ministère, je crois que je l'ai déjà énoncé dans mes mémoires auparavant, et la validité des estimations, on demande que la commission commande une évaluation indépendante pour valider si on est dans le bain avec 250 M\$ ou c'est 2 milliard \$ ou on ne le sait pas.

4780

Dans le premier document que je vous remets, nous, on a fait une évaluation très sommaire. On a pris des chantiers courants. Il y avait trois chantiers en cours. Il y avait l'autoroute 25 qui était en construction au nord de Métropolitain jusqu'à Henri-Bourassa. On a pris la 116 à Maricourt, je crois, et le troisième, c'était les viaduc Morgan et Woodland, qui sont encore des routes en dépression. Et ce qu'on a fait, c'est qu'on a pris ces projets-là et on a fait des comparaisons en termes d'évaluation semblable. Et tout ce document-là a été déposé avec le premier document que je vous remets, au ministère des Transports.

4785

Nous, avec ça, on arrivait, juste à titre de comparaison, on arrivait à l'époque à un demi milliard \$ de coût, 450 M\$, et on excluait évidemment les honoraires des professionnels ainsi que ce qu'on trouve après. Une fois qu'un contrat est octroyé, il y a toujours les surprises que qu'est-ce qu'on déterre en dessous quand on commence à creuser.

4790

Alors, c'est pour ça que je demande à la commission s'ils peuvent commander une évaluation rapide, indépendante, d'une source neutre peut-être on peut appeler pour voir vraiment si les coûts concordent avec ce qui est présenté par le ministère.

4795

**LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je vais prendre votre question en délibéré. Je ne peux pas vous donner de réponse tout de suite...

4800

**M. PIERRE BRISSET :**

D'accord, je ne m'attends pas à une réponse.

4805

**LA PRÉSIDENTE :**

... parce que la commission doit en discuter.

4810

**M. PIERRE BRISSET :**

Oui, c'est ça. Je pose la question.

4815

**LA PRÉSIDENTE :**

Vous aurez une réponse.

**M. PIERRE BRISSET :**

4820

D'accord, merci.

4825

Le troisième document que je vais vous déposer, j'ai sorti un recensement. C'est 89, mais bon, bref, les recensements de circulation sur les routes pour que vous puissiez comprendre un peu mieux le phénomène de débit de circulation, l'achalandage. J'ai pris trois sites sollicités d'autoroute à 6 voies, qui est comparable au présent projet: l'autoroute Décarie à la hauteur de Plamondon, l'autoroute 40 à la hauteur de l'ONF en face de Ville Saint-Laurent et un autre sur la 40, à Québec. En tout cas, j'ai pris trois autoroutes à 6 voies sollicitées.

4830

Et vous pouvez voir là-dedans, quand on parle de débit de 6 000 véhicules par jour dans une direction pour accommoder 3 voies, comment ça fonctionne et comment on voit avec ces débits-là ces recensements. Ce qu'on peut prévoir, nous, on croit que la rue Notre-Dame pourrait atteindre ces types de chiffres là après dix ans d'exploitation. Alors, c'est les trois documents que je vous remets. Merci.

4835

**LA PRÉSIDENTE :**

Merci, monsieur Brisset. Bonne soirée.

4840

**M. PIERRE BRISSET :**

J'ai fait une copie seulement, parce que je n'ai pas les moyens d'en faire treize.

4845

**LA PRÉSIDENTE :**

Remettez-les à madame Boutin.

4850

Bref, je tiens à vous souhaiter une bonne nuit et vous dire que nous reprenons nos travaux demain, à 13 h 30. Merci.

\*\*\*\*\*

4855 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifie sous mon serment  
d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes  
sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

4860 ET, J'AI SIGNÉ:

\_\_\_\_\_  
**LISE MAISONNEUVE, s.o.**