

**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 6

Séance tenue le 22 novembre 2001, à 13 h 30
Salle Dom Polski
1956, Frontenac
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 22 NOVEMBRE 2001	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE	1
LA PRÉSIDENTE:.....	1
DÉPÔT DE DOCUMENTS.....	1
PÉRIODE DE QUESTIONS :	
MANON LANDRY	8
ANDRÉ PORLIER.....	17
JEAN ROULEAU	31
PHILIPPE CÔTÉ.....	48
REPRISE DE LA SÉANCE	67
YOLAND BERGERON	67
ANDRÉ VAILLANCOURT	85
FRANÇOIS RACINE.....	95
JEAN-CLAUDE LAPORTE	103
JEAN ROULEAU	108

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

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

10 Alors, la commission vous informe qu'elle mettra fin à ses travaux à la fin de cette journée, en soirée. Elle consacra cette journée aux citoyens qui pourront défilier à tour de rôle, ceux qui se sont inscrits au registre. Elle invite d'ailleurs ceux qui ne l'ont pas déjà fait et qui souhaiteraient poser des questions à la commission à s'y inscrire. Je vous rappelle que vous avez droit à deux questions à chaque fois que vous vous présentez devant la commission.

15 Avant de débiter, je vais faire l'appel des dépôts de documents et l'appel également des points d'information laissés en suspens, questions laissées en suspens.

20 Je vous rappelle que les cellulaires sont interdits dans la salle, de même qu'il est interdit de fumer dans la salle. Voilà pour ce qui est des points d'information.

Alors, monsieur Fournier, bonjour.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

25 Bonjour!

LA PRÉSIDENTE :

30 Est-ce que vous avez des documents à déposer?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Nous en avons un certain nombre effectivement.

35 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, on vous écoute.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

40 Le rapport du docteur Jacques Normandeau a été déposé sur la santé publique.

Les acétates distribution des déplacements potentiels automobiles en période de pointe a.m., ça a été déposé.

45

Les acétates itinéraires d'entrée et de sortie de 7 h à 17 h pour le camionnage, c'est déposé.

50

Réseau de camionnage de l'est de Montréal aussi.

Il y avait une attente sur les enquêtes origine-destination de camions pour lesquelles on n'était pas sûr du sens. On va vouloir peut-être revoir avec les analystes de la commission pour voir exactement de quoi il s'agit.

55

Le Rapport sur la morphogénèse du paysage et potentiel historique de monsieur Noppen sera déposé demain. Il est à la reprographie.

60

Le Rapport sur l'atténuation du bruit routier en milieu résidentiel de moyenne et haute densité sera déposé demain aussi, ainsi que l'autre Rapport atténuation du bruit routier en milieu résidentiel de moyenne et haute densité.

65

Une acétate concept d'organisation spatiale présentée par madame Christine Caron hier soir a été déposée, ainsi que les orientations stratégiques du Plan de gestion des déplacements et, en fait, l'ensemble de la présentation de madame Caron.

70

Le tableau des indicateurs de performance qui a été présenté hier est déposé. La norme NFPA 502 est aussi déposée.

Nous déposerons demain une note technique sur la longueur minimale d'une dalle entre deux dalles, c'est à venir.

75

L'étude technique sur l'état de la tonnellerie est en reprographie aussi.

Réseau stratégique de transport RMR, région métropolitaine de recensement, déposé.

Tableau de l'offre de service actuelle en pointe du matin, métro et autobus, c'est déposé.

80

Et l'acétate corridor rive nord-est Viabus est aussi déposée, ainsi qu'une note technique sur les gains de temps estimés pour les autobus desservant Repentigny et l'est de Montréal qui avait été demandé en début de journée.

85

Je m'aperçois que ma liste est incomplète. On a aussi déposé une photocopie partielle de la décision du Conseil des ministres sur l'autoroute Ville-Marie, la 720, un dépôt partiel parce que c'est une décision qui fait encore l'objet d'une protection légale en vertu de la Loi de l'accès à l'information. Et la décision contenait des éléments étrangers à l'autoroute Ville-Marie, donc, nous avons retenu que la partie pertinente.

LA présidente :

90

Au projet Notre-Dame.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

95

Au projet Notre-Dame, oui.

LA PRÉSIDENTE :

100

D'accord. Est-ce que vous avez l'information que devait nous fournir madame Gamache concernant la répartition du bruit entre...

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

105

Entre les camions et les...

LA PRÉSIDENTE :

... les sources de bruit entre camions et véhicules?

110

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Oui. Alors, ça sera déposé ce soir.

LA PRÉSIDENTE :

115

Ce soir?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

120

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

125

D'accord. Parfait, merci. Est-ce que vous avez d'autres points d'information?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Oui, peut-être un autre point.

130

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

135

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Il y a eu toute une liste de documents dont le dépôt a été demandé par monsieur Brisset hier en fin de soirée.

140

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Brisset ou monsieur Vanier?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

145

Monsieur Brisset, le tout dernier, la toute dernière personne qui s'est présentée.

LA PRÉSIDENTE :

150

Oui, d'accord.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

155

Ça représente environ 3 000 pages de photocopies de documents qui ne sont pas des documents du ministère des Transports. Alors, je soumetts à votre bon jugement la pertinence de reproduire ces documents-là.

LA PRÉSIDENTE :

160

Je comprends que l'analyste responsable de la commission, l'analyste qui a cette responsabilité à la commission va regarder ça et va vous revenir pour voir ce qui est pertinent au dossier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

165

Je vous remercie, madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

170

D'accord.

Alors, du côté des personnes ressources, il y a l'Agence métropolitaine de transport qui a un dépôt à annoncer.

175

M. YVES PHANEUF :

Bonjour, madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

180

Bonjour!

M. YVES PHANEUF :

185

Alors, je vous dépose la deuxième étude qui complète les études d'opportunité et de faisabilité du Viabus. Et on nous a demandé hier de déposer le Plan stratégique de l'AMT, il est en reproduction et pourra être déposé demain.

LA PRÉSIDENTE :

190

Merci.

La Communauté urbaine de Montréal, est-ce que vous avez des documents à déposer?

Mme CLAIRE MORRISSETTE :

195

Oui. Il y a eu un tableau qui a été déposé en 13 copies, monsieur Francoeur pourrait vous donner le titre exact du tableau.

LA PRÉSIDENTE :

200

Monsieur Francoeur?

M. RAYNALD FRANCOEUR :

205

C'est en réponse à la question posée par monsieur Daniel Vanier au sujet des épisodes de smog dans la zone présentement à l'étude.

LA PRÉSIDENTE :

210

D'accord. Donc, vous avez déposé...

M. RAYNALD FRANCOEUR :

Le document a été déposé.

215

LA PRÉSIDENTE :

Parfait, merci.

La Ville de Montréal?

220

M. PIERRE BOUCHARD :

Alors, bonjour, madame la présidente.

225

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour, monsieur Bouchard.

230

M. PIERRE BOUCHARD :

Alors, je dépose en 13 copies la lettre qui avait été demandée, qui est datée du 16 mars et qui est adressée à monsieur Fournier, qui est une réponse, en fait des commentaires par rapport à une version antérieure au projet et nos commentaires pour améliorer cette version-là. Cette lettre-là est accompagnée d'une copie d'une décision du Comité exécutif du 22 décembre 1999 que j'avais déjà déposée antérieurement, ainsi que d'un croquis accompagnant la note, exposant surtout des suggestions de reconfiguration dans le secteur Sainte-Marie du parc Bellerive et d'une nouvelle configuration. Donc, c'est une esquisse un peu brouillon.

235

J'ai également avec moi monsieur Jean Latour qui est notre spécialiste en dossier commercial et qui pourrait répondre à vos questions concernant l'aspect commercial.

240

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Ce ne sera pas pour tout de suite, mais au cours de la séance.

245

M. RAYNALD FRANCOEUR :

Non, d'accord.

250

LA PRÉSIDENTE :

Ministère de l'Environnement, est-ce que vous avez des documents à déposer?

M. LUC VALIQUETTE :

255

Madame la présidente, oui, un document, *La Pollution atmosphérique par l'ozone au Québec, aspects de la problématique*, un document du ministère de l'Environnement et de la Faune en août 1992, qui sera déposé à vos bureaux à Québec demain.

260

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Le ministère des Affaires Municipales, non, je ne crois pas, je n'ai pas cette information-là.

265

Alors, ministère de la Santé et des Services sociaux, madame Beausoleil, vous avez un point d'information tout au moins que vous deviez nous fournir hier soir. Et vous étiez prête, et je vous ai oubliée, je m'en excuse.

270

Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :

Il n'y a pas de problème. Alors, d'abord j'ai déposé la copie de l'article dont on a discuté hier soir, celui sur Atlanta. Et quand on s'était laissé, il y avait une question à savoir quelle était la diminution au niveau des effets santé qui ont été observés dans cette étude-là.

275

Alors, juste peut-être rapidement rappeler qu'il s'agit d'une étude sur les effets sur la santé qui a été menée dans la ville d'Atlanta en 1996 lors des Jeux olympiques. Et à ce moment-là, comme on attendait beaucoup de visiteurs dans cette ville-là, il y a des mesures incitatives de transport en commun, de fermeture de rues au centre-ville, qui ont amené une diminution des véhicules automobiles. Et des scientifiques en ont profité pour faire une étude sur les admissions aux différents hôpitaux pour les problèmes de santé.

280

Et en particulier chez les enfants de 1 à 16 ans, ils ont observé que, pendant les 17 journées où les Jeux olympiques se sont déroulés, il y a eu une diminution des admissions pour l'asthme, alors que pour l'admission pour d'autres problèmes de santé n'avait pas diminuée.

285

Cette diminution-là, il y a eu quatre sources d'information, des hôpitaux, des cliniques d'urgence. Dans une de ces sources d'information, qui est un hôpital Medic Aid à Atlanta, on a vu la diminution de 40% de l'admission des enfants pour les cas d'asthme et qui était, en notre jargon, statistiquement significative.

290

Dans les autres cas, on a vu des diminutions, mais on dit qu'elles ne sont pas statistiquement significatives, c'est probablement parce qu'il n'y avait pas assez de cas. Ça ne veut pas dire qu'il n'y en avait pas, mais ce n'était pas -- ça voulait dire à ce moment-là que chacune des journées des Jeux Olympiques, au lieu d'avoir à peu près quatre admissions pour l'asthme dans cet hôpital-là, il y avait 2 1/2 admissions. Alors, ça aurait pu être attribuable à toutes sortes de facteurs.

295

300 Et ils ont en même temps mesuré les polluants durant cette période-là, et effectivement, pendant cette période-là, l'ensemble des polluants, sauf le SO₂ qu'ils attribuent probablement à plus d'autobus de transport qui fonctionnaient, l'ensemble des polluants avait diminué de façon importante.

305 Il y a des limites dans cette étude-là. Ils en discutent entre autres les petits nombres et la courte durée. Ce n'est pas sur des années, c'est sur 17 jours. Par contre, l'intérêt de cette étude-là, c'est qu'on a peu d'études où, au lieu de regarder l'augmentation de la pollution, on coupe une source puis on voit si on a une diminution des effets santé. Et dans ce sens-là, elle est intéressante.

310 Elle fait partie, par contre, des études qu'on appelle écologiques, qui nous permettent d'émettre des hypothèses mais qui pourraient à ce moment-là, dans des études ultérieures, faire l'objet d'études plus serrées pour voir la relation cause à effet. Mais c'est une étude intéressante et qui continue dans la lignée des études que j'avais présentées sur le transport.

315 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, madame Beausoleil.

Alors, place aux citoyens. Madame Manon Landry, s'il vous plaît.

320 **Mme MANON LANDRY :**

Bonjour, Madame la présidente.

325 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour!

Mme MANON LANDRY :

330 Alors, ma question touche les retombées économiques. Dans le tableau 8.1 intitulé *Bilan des impacts résiduels et bonifiés au plan des impacts sur le milieu humain*, on voit que les impacts sur les activités économiques sont qualifiés d'impacts positifs forts à l'échelle régionale durant les travaux de construction, et sont qualifiés d'impacts indéterminés à l'échelle locale.

335 Quant aux impacts sur les activités économiques suite à la mise en service du projet, ils sont qualifiés d'indéterminés aussi bien à l'échelle locale que régionale.

Au chapitre 4, page 32, il est dit que:

340 **Les travaux pourront avoir un impact négatif sur l'activité économique locale dans les quartiers Sainte-Marie, Hochelaga-Maisonneuve et Mercier-Ouest en raison de l'accessibilité temporairement limitée pendant les travaux de construction. Cependant, avec les mesures*

d'atténuation et de bonification mises en place pour minimiser les impacts sur la circulation et la sécurité routière, les impacts négatifs sur l'activité économique seront minimisés.+

La valeur de l'impact demeure cependant indéterminée.

345

Alors, ma question est: quelles sont ces mesures d'atténuation et de bonification? Et est-ce que les retombées économiques d'un tel projet pour l'est de Montréal, tant en période de construction que suite à sa mise en service, ont été analysées?

350

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Fournier?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

355

Madame la présidente, alors, c'est une question très claire. Je vais demander à monsieur Boisvert d'y répondre de façon aussi claire.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

360

Oui. Alors, de façon très succincte, oui, les retombées économiques des travaux de construction ont été analysées. C'est, de mémoire, 830 emplois. Ce sont des emplois équivalents, donc c'est l'équivalent de 830 emplois temps plein annuels, sur une base annuelle, ce qui veut dire beaucoup plus que 830 emplois, parce que beaucoup d'emplois sont des emplois qui pourraient être à temps partiel ou des employés qui ne travaillent qu'une partie de leur temps sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame et qui travaillent pour une entreprise sur d'autres projets en même temps. Donc, c'est probablement plusieurs milliers d'emplois sur une base annuelle.

365

370

Ça, il s'agit donc des emplois créés au niveau de la construction. Ce sont des emplois, il faut le souligner, métropolitains. C'est un calcul d'emplois dans la région métropolitaine de Montréal. Donc, il y a des emplois supplémentaires qui peuvent être associés au projet, qui sont à l'extérieur de la région métropolitaine. Ici, on s'est associé aux retombées dans le périmètre de la région de Montréal.

375

Pour ce qui est des impacts indéterminés en ce qui a trait à l'activité économique périphérique à la...

LA PRÉSIDENTE :

380

Juste un moment.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

385

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

390 Votre 830 emplois par année, donc pendant cinq ans, vous évaluez qu'il y aura 4 150 personnes/année dans le jargon des économistes?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

395 Oui, c'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que ce sont les emplois directs ou les emplois directs et indirects créés?

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

Directs et induits indirectement, oui.

LA PRÉSIDENTE :

405 D'accord, parfait.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

410 Pour ce qui est des impacts pendant les travaux de construction aux alentours immédiats du chantier, évidemment il y a une problématique qui est celle de la gestion de la circulation, donc en termes d'achalandage commercial, donc de clients qui se rendent à des commerces, mais également en termes de livraisons.

415 Donc, d'une part, il faut s'associer avec un ensemble de partenaires pour s'assurer du maintien de la circulation et de la fluidité de la circulation pendant les travaux.

420 Heureusement, la rue Notre-Dame est actuellement une bande verte en bordure immédiate. Il est donc possible de gérer la circulation en maintenant la circulation sur la rue Notre-Dame afin de pas gérer d'effets induits négatifs sur des rues parallèles qui sont commerciales, comme la rue Sainte-Catherine, mais aussi, et c'est peut-être le plus important pour maintenir la desserte en termes de livraisons pour les industries qui sont en périphérie immédiate de la rue Notre-Dame, je pense à Sucres Lantic par exemple ou à Maple Leaf et à plusieurs autres, Camco également au coin de Notre-Dame et Dickson, donc afin de maintenir
425 l'activité économique à son rythme normal pour ne pas induire d'impacts négatifs.

Déjà dans les coûts qui ont été présentés, il y a déjà au départ, avant même de connaître en détail les travaux de construction, c'est-à-dire les plans et devis et les appels

430 d'offres pour la construction soient faits, une enveloppe de 23 M \$, qui est une enveloppe importante pour la gestion de la circulation.

435 Il y a déjà dans l'étude d'impact des engagements fermes en termes de gestion de circulation et d'empêcher les débordements dans des rues locales périphériques. Donc, ça, c'est au niveau des travaux.

440 Il y a aussi un impact local de la présence évidemment d'un grand nombre d'employés sur le chantier, avec des retombées ne serait-ce que au niveau de la restauration par exemple, qui sont des impacts très micro, qu'on ne peut pas quantifier dans le cadre d'une étude d'impact comme celle-là mais ce sont des choses qui s'y retrouvent. Les employés vont chercher un café, un beigne ou vont manger au restaurant.

445 En ce qui a trait aux retombées économiques de la mise en service, c'est assez complexe, mais il y a des retombées. On en a déjà beaucoup discuté, notamment au niveau de la mise en valeur de tout le secteur industriel l'Assomption/Dickson en termes de revalorisation de tout ce secteur industriel là. Donc, son premier problème, c'est un problème d'accessibilité. Ce problème-là étant résolu, son potentiel de mise en valeur est possible. Donc, à ce niveau-là, oui, il y a des retombées économiques.

450 En ce qui a trait... et on en a déjà parlé hier, il y a un problème parce que c'était au niveau de la Ville de Montréal probablement à mieux cibler la question ou la problématique, c'est au niveau de l'artère Sainte-Catherine. Au niveau de l'artère Ontario, il y a la possibilité de la raccorder et on attend des commentaires de la Ville de Montréal.

455 Il y a une différence entre deux variantes dont on a déjà largement discuté, et je vais finir mon exposé là-dessus, c'est la variante CN et la variante CSF. On reconnaît, dans l'étude d'impact et dans les documents qui ont été déposés devant la commission, que la variante CSF va avoir un impact négatif au niveau des travaux, au niveau de la performance économique du secteur industriel l'Assomption et Dickson.

460 Compte tenu des travaux sous les voies ferrées du CN près du Centre de soins prolongés, la voie pourra être interrompue de façon assez importante en termes de durée, pourrait avoir un impact négatif sur plusieurs partenaires commerciaux dont Cascades, Standard Paper Box par exemple et un entrepôt de Camco qui soulève beaucoup d'inquiétudes, et aussi au niveau des opérations portuaires, parce que ce sont des industries qui dépendent de leur accès au port de Montréal.

465 Variante CN, l'autre variante qui ne pose pas ce genre de problème-là du tout.

LA PRÉSIDENTE :

470 Madame, allez-y. Vous aviez...

Mme MANON LANDRY :

475 Non, ça va.

LA PRÉSIDENTE :

Ça va?

480 Donc, vous n'avez pas pu évaluer, chiffrer les retombées économiques au moment de la mise en service, à partir de la mise en service?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

485 On peut toujours chiffrer des mètres carrés industries à redévelopper parce que, essentiellement, on parle ici d'un tissu urbain qui est complet, sauf le secteur industriel Dickson. Il y a un potentiel qu'on pourrait chiffrer assez facilement en termes de mètres carrés. Ça dépend toujours de ce qu'on retrouve comme industries dans ce secteur-là.

490 La Ville de Montréal, avec son projet de la Cité de la logistique, a déjà donné une idée du nombre d'emplois possibles. Et je crois que monsieur Bouchard, si ma mémoire est bonne, parlait qu'autour de 1 000 ou 2 000 emplois pourraient être localisés dans ce secteur-là. Donc, déjà on peut avoir une idée de la quantité d'emplois possibles associés à la mise en valeur de ce secteur-là.

495

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

500 Vous, madame Landry, est-ce que c'est le secteur industriel qui vous préoccupe particulièrement? Oui, c'est ça?

Mme MANON LANDRY :

Exact.

505

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

510

Mme MANON LANDRY :

Si je peux me permettre, vous avez parlé des impacts négatifs par rapport à la variante CSF. Est-ce que ça a été analysé par rapport à la variante CN?

515

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Boisvert?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

520

Oui. Et dans l'étude d'impact, ce n'est pas très documenté. Effectivement, le ministère, suite aux premières séances d'information, a reçu des appels téléphoniques. En effet, c'est un document qu'on a déposé à la commission, à la demande de la commission déjà dans les jours précédents, où on a des précisions. Des précisions ont été apportées.

525

Donc, on a été obligés de faire une analyse plus pointue à la demande du secteur industriel, donc d'industries que je viens de nommer, notamment Standard Paper Box et Cascades, entre autres, et Camco. Donc, on a été obligés d'analyser en détail comment se faisait la desserte ferroviaire et quelle était leur dépendance par rapport à l'accès ferroviaire au port de Montréal. Et c'est un problème réel. C'est un problème réel. CN ne pose aucun problème et l'axe CSF est en effet un problème pour eux.

530

Et je ne voudrais pas les citer, c'est à eux probablement de se prononcer, je ne sais pas s'ils ont ici dans la salle, mais ce qu'on m'a dit, si je les cite bien, c'est que ça pourrait se traduire par la perte permanente de clients.

535

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

540

Mme MANON LANDRY :

Merci.

545

LA PRÉSIDENTE :

Madame Landry?

550 **Mme MANON LANDRY :**

Alors, ma deuxième question porte sur le chantier. Alors, au chapitre 3, à la page 34, il est stipulé que:

555 **Dans la portion située entre la rue Panet et les voies ferrées du CN, soit le corridor de la rue Notre-Dame actuelle, la réalisation des travaux soulève des défis significatifs en termes de gestion de la circulation. Afin d'atténuer ces effets, le ministère élaborera un plan de gestion de la circulation en s'appuyant sur les données contenues dans l'étude d'impact en collaboration avec ses partenaires. Le ministère proposera ainsi un plan de gestion de la circulation pour*
560 *chacune des phases du projet.**

Et en page 61 du résumé de l'étude, il est mentionné que:

565 **Plusieurs aspects demeurent à être approfondis, notamment en ce qui a trait à l'organisation du chantier, à la gestion de la circulation, à l'information du public et aux mesures pour limiter le bruit pendant les travaux.**

570 Nous n'avons pas trouvé dans cette étude d'impact d'informations précises touchant les entreprises qui risquent d'être perturbées durant la période de construction. Qu'arrivera-t-il des entreprises affectées par le projet au niveau de la desserte des activités riveraines et quel interlocuteur sera appelé à parler au nom de ces entreprises?

LA PRÉSIDENTE :

575 Monsieur Fournier?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

580 Alors, madame la présidente, il s'agit là d'un aspect qui nous préoccupe beaucoup. Moi, en tant que gestionnaire au ministère des Transports, j'ai eu à gérer des chantiers qui ont été extrêmement dérangeant pour les entreprises et la population riveraine. Et un peu comme je le disais lundi, je crois, la Direction territoriale de l'Île de Montréal a une grande préoccupation des impacts qu'elle génère par ses travaux dans l'environnement où elle intervient.

585 Et on a mis sur place, à l'intérieur du ministère des Transports, dans un service différent du service des projets, donc avec une certaine indépendance par rapport aux gens qui réalisent des projets, un module de gestion des mesures d'atténuation. Et les gens qui sont dans ce module-là sont vraiment spécialisés en mesures d'atténuation et ils sont là pour s'assurer, d'une

590 part, des communications avec les entreprises ou les citoyens riverains qui vont être affectés par nos travaux, pour s'assurer d'abord qu'on va bien planifier ces travaux-là et planifier le maintien de la circulation, le maintien de l'accessibilité aux commerces quand c'est possible, bien sûr. Quand ce n'est pas possible, il y a d'autres mesures qui s'appliquent. Et je disais ça d'entrée de jeu pour cadrer l'esprit avec lequel le ministère attaque ce genre de problèmes-là.

595 Pour ce qui est des détails plus particuliers au niveau des entreprises, je demanderais à monsieur Boisvert de compléter.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

600 Oui. Peut-être que c'est assez rapide. Il y a beaucoup plus d'informations dans l'étude d'impact... et je m'excuse auprès de la commission de la complexité de l'étude, ce n'est pas nécessairement simple pour tout le monde.

605 Au chapitre 3 de l'étude d'impact, à la page 21, il y a toute une section qui s'appelle *Gestion de la circulation* où on détaille, de façon beaucoup plus précise, quels seront les interlocuteurs, aussi toute la procédure technique, la méthodologie pour en venir à un plan de gestion de la circulation.

610 Et pour terminer, faut-il le rappeler, pour les entreprises actuellement, c'est que le statu quo actuel est déjà inacceptable, donc des interventions sont nécessaires.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

615 Madame la présidente?

LA PRÉSIDENTE :

Oui, monsieur Fournier.

620 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

625 Si vous permettez en complément. J'ai traité de la planification du ministère, mais il faut bien comprendre que, dans un environnement comme l'Île de Montréal, un plan de circulation, par exemple, ou un plan de gestion de circulation pour des travaux comme ça implique nécessairement les partenaires municipaux, c'est-à-dire dans ce cas-là la Ville de Montréal, le Service de circulation, les travaux publics, le Service de police. Et, en général, on va aussi avoir des contacts avec les services d'urgence que sont les pompiers, par exemple, la Régie régionale au niveau des services ambulanciers.

630 Donc, on s'assure que l'ensemble des partenaires, qui peuvent être affectés ou qui ont un mot à dire dans le fonctionnement de cette planification-là, travaillent avec nous.

LA PRÉSIDENTE :

635 Donc, cela fera partie du plan de gestion de la circulation au moment des travaux, j'imagine?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

640 Ça fait nécessairement partie du plan de gestion de circulation.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

645 Est-ce que ça répond à votre question, madame Landry, ou vous auriez aimé avoir plus de précisions?

Mme MANON LANDRY :

650 J'aimerais savoir si la liste des entreprises existe. Au niveau du chapitre que vous avez mentionné, est-ce que c'est possible d'y avoir accès ou est-ce que cette liste-là existe des entreprises qui sont touchées?

LA PRÉSIDENTE :

655 Vous nous avez indiqué qu'à la page...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

660 Oui. Alors, il y a toute la méthodologie, madame la présidente, qui est à la page 21 du chapitre 3. On retrouvera une liste qui devra être mise à jour de toute façon, parce que ça évolue rapidement. Il existe effectivement une liste dans le chapitre 2 et, de mémoire, vous allez m'excuser, je ne me souviens pas de la page. Mais il y a une section effectivement *Recensement des industries en bordure de la rue Notre-Dame*, mais également de tout le secteur industriel Dickson/Lafontaine. Enfin, de tout le secteur, il y a effectivement une liste.

665

Et je tiens à dire que, lorsqu'on mettra en place effectivement un plan de mesures particulier pour maintenir la desserte industrielle, chacun des industries doit être rencontrée de toute façon individuellement pour bien connaître, au moment concerné, quelles sont les mesures à prendre pour maintenir leurs activités. C'est un engagement du ministère.

670

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

675 Merci, madame Landry.

Mme MANON LANDRY :

Merci, madame la présidente.

680

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Jean Rouleau. Je vais passer au suivant et si monsieur Rouleau est là, il viendra par après.

685

Monsieur André Porlier. Bonjour, monsieur Porlier.

M. ANDRÉ PORLIER :

Bonjour! Je viens tout juste d'apprendre, juste une question comme ça, que la commission va terminer ses travaux ce soir?

690

LA PRÉSIDENTE :

C'est bien ça.

695

M. ANDRÉ PORLIER :

Je suis étonné, parce qu'il y a quand même beaucoup de personnes qui m'avaient indiqué qu'elles voulaient poser des questions et que, je pense, elles ne sont pas au courant des nouveaux délais, donc...

700

LA PRÉSIDENTE :

De toute façon, je sais qu'il y a une journaliste de Radio-Canada qui a appelé plus tôt. Donc, la nouvelle va sans doute circuler rapidement.

705

Mais ceci étant dit, je vous rappelle X je vous l'indique X vous avez la possibilité de transmettre par écrit vos questions à la commission et la commission se chargera de fournir les réponses. Et je donne jusqu'au 30 novembre, soit vendredi de la semaine prochaine, pour le faire.

710

J'aimerais aussi peut-être revenir sur un point. Je sais qu'il y a des critiques à l'effet que des citoyens ont attendu longtemps avant de passer devant la commission pour poser leurs questions. Je sais que ça peut les frustrer. Je comprends très bien cela et je m'en excuse sincèrement si on a pu les brimer. Mais il faut comprendre que la commission est ici également pour faire une enquête et pour également questionner en votre nom sur ce projet. Elle a besoin de l'information.

715

720 Également, la commission est là pour un peu essayer de poser des questions pour des
gens qui sont plus gênés de venir poser les questions. Alors, on se fait un peu un entremetteur
entre vous et le promoteur ou les personnes ressources. Donc, il faut voir ça également
positivement. On souhaiterait bien être là toute l'année pour répondre à vos questions, mais il
725 faut comprendre que, à un moment donné, on va finir par revenir continuellement sur les
mêmes questions.

Alors, on considère que, à la fin de cette journée, on aura passablement passé au
travers de tous les points. Et à la lecture des verbatims, souvent on se rend compte qu'on a
énormément d'informations. Je vous rappelle également qu'il y a beaucoup de documents qui
730 ont été déposés pendant cette commission. Je peux comprendre que ce n'est pas accessible à
tous les citoyens, que pour certains, c'est plus difficile. Mais au moins, l'information est là et
elle est à votre disposition pour que vous puissiez écrire vos mémoires. Alors, voilà.

M. ANDRÉ PORLIER :

735 Merci. J'espère que ça ne comptait pas pour ma première question.

LA PRÉSIDENTE :

740 Surtout pas.

M. ANDRÉ PORLIER :

745 Donc, ma première question qui est au sujet du transport en commun, le projet du
ministère des Transports prévoit l'aménagement d'une voie réservée pour autobus dans l'axe de
la rue Notre-Dame. Selon les plans, la voie réservée ne sera pas en site propre sur tout son
trajet. Les autobus devront descendre dans la tranchée et remonter à la surface aux
échangeurs, et les autobus n'auront pas priorité aux feux de circulation.

750 Selon ce scénario, la voie réservée pourrait être obstruée par des automobiles en panne
à plusieurs endroits, puisque la voie réservée n'est pas protégée sur tout son trajet. De même,
la voie réservée étant sur l'accotement de l'autoroute à certains endroits, le déneigement l'hiver
pourrait affecter grandement l'efficacité de cette voie réservée là.

755 Est-ce que cette voie réservée ne risque pas de connaître les mêmes difficultés que la
voie réservée, par exemple, sur Crémazie ou sur Henri-Bourassa où, finalement, son efficacité
est assez restreinte?

760 J'aimerais donc avoir l'opinion de la STCUM, puisque c'est eux qui gèrent Crémazie et
différentes voies réservées, sur l'efficacité de la voie qu'on prévoit sur Notre-Dame
comparativement à une voie réservée en site propre, à l'exemple par exemple de ce qu'on fait
en Europe au centre d'un boulevard urbain.

LA PRÉSIDENTE :

765

Alors, je ne sais pas si l'Agence métropolitaine de transport aurait pu répondre à cette question dans un premier temps ou si c'est préférable d'aller avec la STCUM? Allez-y, monsieur Phaneuf.

770

M. YVES PHANEUF :

Oui. Je peux peut-être amener juste un petit élément de précision sur la nature du projet.

LA PRÉSIDENTE :

775

D'accord.

M. YVES PHANEUF :

780

Et après, oui, pour ce qui est de l'expérience sur Crémazie, je laisserai ça à la STCUM.

785

Lorsque monsieur mentionne, madame la présidente, que les autobus n'ont pas de mesures prioritaires aux feux, dans le projet présenté par le ministère, il y a de telles mesures qui sont présentes et nécessaires, oui, au bon fonctionnement de la voie réservée. Alors, c'est la précision que je voulais apporter. Je pourrai répondre à d'autres questions après.

LA PRÉSIDENTE :

790

Peut-être avant de céder la parole à monsieur Olivier, donc dans le projet qui est soumis par le ministère des Transports, vous dites que, bien que la voie ne soit pas en site propre sur toute la longueur du trajet, il n'en demeure pas moins qu'il y a des mesures qui sont prévues pour faciliter la circulation, la fluidité du transport de l'autobus.

M. YVES PHANEUF :

795

Oui, tout à fait.

LA PRÉSIDENTE :

800

Oui, tout à fait, tout au long.

Monsieur Olivier de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal, bonjour.

805

M. FRANÇOIS PÉPIN :

Oui, bonjour. François Pépin à la place de monsieur Olivier.

LA PRÉSIDENTE :

810

D'accord. On ne m'avait pas informée.

M. FRANÇOIS PÉPIN :

815

Effectivement, on retrouve plusieurs types de voies réservées actuellement sur le territoire de l'Île de Montréal. Celles qui sont effectivement exploitées par la STCUM au niveau des véhicules qui y circulent, on retrouve essentiellement des voies réservées en bordure, comme dans le cas d'Henri-Bourassa effectivement et de Crémazie. Et il faut comprendre que, à ce moment-là, on est vraiment en site partagé, donc il peut y avoir toutes sortes

820

d'interférences au niveau de la pérennité de la voie réservée.

On parle effectivement d'infractions en termes de véhicules stationnés, immobilisations interdites, de déneigement, quoique, habituellement, il y a des protocoles avec la Ville de Montréal, entre autres, pour que ces axes-là soient déneigés en priorité. Il faut comprendre que les opérations de déneigement habituellement se font en deux temps, un premier temps où il y a effectivement tassement de la neige, et deuxième temps où il y a ramassage de la neige. Alors, effectivement, il peut y avoir un délai.

825

L'objectif est quand même d'offrir à la clientèle une amélioration de son temps de parcours sur la majorité des jours ouvrables de l'année. Il peut effectivement arriver à l'occasion qu'il y ait certains empêchements.

830

Quant aux voies réservées en site propre, le seul type de voies réservées qu'on retrouve de cette façon à Montréal est celle du boulevard Pie IX qui est à contresens le long du mail central, qui n'est pas vraiment un site propre mais qui est quand même assez exceptionnel en Amérique du Nord. Et effectivement, dans le cas de déneigement ou de tempête de neige, ou d'accident de la route d'ailleurs, il va y avoir, par mesure de sécurité à ce moment-là, interruption du service.

835

Alors, l'exploitation d'une voie réservée entraîne effectivement, peu importe son type, des interruptions assez fréquentes qu'on essaie de minimiser. Ce qu'on essaie surtout de faire, c'est d'avoir les protocoles à ce moment-là en fonction de minimiser les temps d'intervention sur les voies réservées et de maximiser le bénéfice à la clientèle en termes de rapidité, donc d'avoir effectivement un impact minimal au niveau des délais. Et il demeure que c'est toujours une problématique, peu importe le type d'emprise qu'on utilise, en termes d'efficacité.

840

845

LA PRÉSIDENTE :

Je ne sais pas si c'est à vous ou à l'AMT que je dois poser la question, mais vous avez eu l'occasion d'examiner le projet qui est proposé par le ministère des Transports. Est-ce que

850

vous avez quelques inquiétudes quant à justement l'interférence qu'il pourrait y avoir entre les entrées et sorties et cette voie réservée?

855 Est-ce que c'est plus monsieur Phaneuf peut-être qui pourrait... ou est-ce que vous avez des inquiétudes quant au déneigement? J'ai compris votre réponse que vous essayez de faire tout en votre pouvoir pour que ça soit...

M. FRANÇOIS PÉPIN :

860 Au niveau des entrées-sorties, comme monsieur Phaneuf le dit, effectivement, ça prend des mesures préférentielles au niveau des intersections pour privilégier le mouvement des autobus en termes d'efficacité versus le conflit qu'il peut y avoir avec les virages à droite vers le nord pour les axes où, effectivement, il y a des sorties.

865 Par contre, c'est la façon la plus sécuritaire, nous pensons, de réaliser la manoeuvre parce qu'au niveau des viaducs, au niveau de l'autoroute comme telle, il n'y a pas d'espace suffisant pour le faire, et ça entraînerait aussi toutes sortes de problèmes de croisement et de conflit de véhicules avec les automobiles et les camions qui entrent et sortent de l'autoroute.

870 Par contre, la demande initiale de l'AMT et de la STCUM, on parlait d'un concept central, mais qui amène aussi toutes sortes d'autres problèmes en termes de sécurité, d'intervention en cas d'urgence parce qu'on parlait d'un site propre. Alors, il y a plusieurs hypothèses effectivement qui peuvent être évaluées. Le concept qui est présenté tient quand même compte des principales demandes de la STCUM et de l'AMT.

875

LA PRÉSIDENTE :

Vous confirmez, monsieur Phaneuf?

880

M. YVES PHANEUF :

Oui, madame la présidente.

885 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

890

Madame la présidente...

LA PRÉSIDENTE :

895

Oui, monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

900

... en complément d'information, monsieur Porlier avait des préoccupations au niveau des véhicules qui pourraient s'arrêter dans la voie réservée et du déneigement.

LA PRÉSIDENTE :

905

Oui.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

910

Alors, en tant que responsable du déneigement, je dois vous dire que, lors des précipitations normales, il n'y a pas suffisamment d'accumulation en rive pour être un obstacle à la circulation des autobus. Et s'il y en a suffisamment, alors c'est que tout le monde, y compris les voitures, vont avoir des problèmes de circulation. Donc, le transport en commun ne serait pas traité de façon pire que l'ensemble des usagers de la route.

915

Par ailleurs, pour les arrêts dans les voies réservées, deux éléments d'information importants. Quand on est dans les voies rapides, donc en dépression, tout le territoire de l'Île de Montréal au niveau du réseau supérieur, du réseau géré par le ministère des Transports, fait l'objet de ce qu'on appelle le remorquage exclusif. C'est-à-dire que le ministère des Transports a choisi un certain nombre d'entreprises de remorquage à qui il a confié l'exclusivité de territoires sur le réseau supérieur en contrepartie d'un engagement de service de qualité et d'une tarification fixée par le ministère.

920

Et dans ce qu'on appelle la qualité de service, il y a le temps minimum d'intervention. On exige que le remorqueur intervienne à l'intérieur de 15 minutes. Mais nos statistiques nous montrent que l'intervention moyenne, c'est sept minutes aux heures de pointe. Donc, on est en

925 mesure d'intervenir très, très rapidement pour libérer les voies réservées. Et je dois dire que ces
voies-là seront sous surveillance de caméras de façon constante à partir de notre Centre de
gestion de circulation, ce qui veut dire qu'on identifie instantanément les arrêts sur les voies
rapides, y compris sur les voies réservées.

930 Pour ce qui est des voies réservées, mais sur les voies de desserte, donc en surface,
ces voies-là seront protégées du côté droit par un New Jersey, donc l'équivalent d'une servitude
de nonaccès. Donc, il y a personne qui a intérêt ou qui peut s'arrêter dans cette voie-là pour,
par exemple, faire monter quelqu'un ou faire une livraison, parce qu'il n'y a pas d'accès aux
riverains, sauf aux intersections où, là, il y aura des mesures préférentielles pour les autobus.

935

LA PRÉSIDENTE :

Merci, monsieur Fournier.

940

Monsieur Porlier?

M. ANDRÉ PORLIER :

945 Ma deuxième question a rapport à un article qui est parut ce matin dans La Presse, qui
soulignait que le projet de prolongement de l'autoroute éliminerait la possibilité de construire
1 300 nouveaux logements dans l'axe de la rue Notre-Dame.

950 Or, quand on regarde le cadre d'aménagement, le document dont on faisait référence
hier, la Métropole, la première orientation gouvernementale est de consolider les zones
urbaines existantes et limiter l'urbanisation en périphérie de ces zones aux secteurs qui
disposent déjà d'infrastructures.

955 Dans le contexte où la Ville de Montréal, tel qu'on le disait dans l'article de ce matin, en
décembre 1999 demandait au ministère de conserver une bande de terrain le long de la rue
Notre-Dame à des fins résidentielles sur la majeure partie de son parcours, soit dans les
quartiers Sainte-Marie, Hochelaga-Maisonneuve, est-ce que le projet du ministère n'est pas une
contradiction avec les orientations gouvernementales puisqu'il va empêcher la Ville de Montréal
de faire justement un projet de redéveloppement urbain et de construire 1 300 nouveaux
logements dans des secteurs qui sont déjà en pénurie de logements?

960

LA PRÉSIDENTE :

Je vais aller du côté de monsieur Bouchard.

965

M. PIERRE BOUCHARD :

D'accord. Alors, j'aimerais quand même resituer le document qui a été déposé à la
demande d'un des citoyens. Il s'agit d'une étude théorique qui a été faite au cours de l'année

970 passée sur une hypothèse qui n'était pas l'hypothèse sur laquelle le ministère travaillait, à savoir
une hypothèse où est-ce que l'emprise utilisée pour faire le projet quel qu'il soit, le projet qu'il soit
boulevard urbain, autoroute enfouie ou peu importe, mais l'hypothèse était à l'effet que ça
prendrait la moitié de l'emprise. Donc, on tassait l'emprise le plus au sud possible. Et on a fait
un exercice très théorique sur le potentiel de développement que ceci pouvait avoir, ce potentiel
de développement-là devant toutefois être validé par des consultations publiques lors de la
975 révision du Plan d'urbanisme à venir dans le nouvel arrondissement.

Cette analyse théorique là a été faite avec des calculs fiscaux dont l'essentiel a paru
dans le journal. Ça a été mesuré sur un potentiel de 25 ans. Il faut considérer toutefois qu'un tel
projet demeure théorique dans la mesure où est-ce qu'il faut déterminer, d'une part, est-ce
980 qu'on va y aller en logements ou en commerces, ça dépend; et d'autre part, ça dépend de la
capacité d'absorption du marché, à savoir est-ce qu'il va y avoir suffisamment de gens pour
acheter tous ces logements-là.

LA PRÉSIDENTE :

985 Monsieur Bouchard, en fait, la question de monsieur Porlier porte surtout sur
l'adéquation qu'il y a entre le cadre d'aménagement finalement et le projet.

M. PIERRE BOUCHARD :

990 O.K.

LA PRÉSIDENTE :

995 Allez-y.

M. ANDRÉ PORLIER :

1000 Cette partie-là, mais aussi une lettre qui vient des élus de la Ville de Montréal et qui n'est
pas théorique comme vous semblez... on ne parle probablement pas du même document.

M. PIERRE BOUCHARD :

1005 Si vous permettez, ce n'est pas la lettre des élus, c'est une résolution du Comité
exécutif et je vous invite à en prendre connaissance. Elle a été déposée au début de la semaine,
elle est à l'arrière. La décision du Comité exécutif était à l'effet d'appuyer le projet tel que
présenté par le ministère, en donnant toutefois comme objectif un objectif de tenter le plus
possible de minimiser l'utilisation de l'emprise actuelle du ministère à des fins de voirie, pour la
retransformer en développement.

1010 Alors, je ne sais pas si j'ai la décision ici. Peut-être que je pourrais lire?

LA PRÉSIDENTE :

1015 S'il vous plaît.

M. PIERRE BOUCHARD :

Sur la base des documents d'avant-projet déposés par le ministère des Transports...
1020 X donc, c'est une résolution du 22 décembre 1999 X

Sur la base des documents d'avant-projet déposés par le ministère des Transports du Québec le 15 septembre dernier, il est résolu de bonifier le projet de raccordement de l'autoroute 720 et autoroute 25 en y intégrant les éléments suivants.

1025 Et là, je vais passer, parce qu'il y a beaucoup d'orientations générales. Donc:

La Ville appuie le MTQ de réaménager à court terme la rue Notre-Dame. Il s'agit d'un investissement public majeur dans les quartiers sud et de l'est de Montréal dont les impacts sont considérables pour l'avenir. Les secteurs Sainte-Marie et du parc Champêtre sont considérés comme prioritaires. Le projet du MTQ devrait être conçu de manière à prévoir un raccordement au réseau local adéquat au plan de la circulation et de la qualité pour un meilleur cadre urbain.
1030

Et c'est là où est-ce que ça nous touche:

La proposition qui sera retenue par le MTQ devrait permettre de développer les abords de la rue Notre-Dame à des fins résidentielles sur la majeure partie de son parcours dans les quartiers Sainte-Marie, Hochelaga et Maisonneuve.
1035

Alors donc, d'une côté, le Comité exécutif a appuyé le dossier mais, en même temps, recommande un meilleur développement possible des secteurs. Donc, c'est dans ce sens-là que le document, on a fait une analyse théorique sur le potentiel.
1040

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

J'ai une question pour monsieur Fournier. Le projet que vous nous présentez, est-ce que, avec ce projet, il nous reste du terrain en fait de l'emprise du ministère? Et si oui, qu'est-ce que le ministère entend faire avec ces bouts de terrain? Est-ce qu'il pense le rétrocéder à la Ville? De quelle façon est-ce que ça va se passer?
1045

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Alors, monsieur le commissaire, effectivement, dans le projet présenté par le ministère, il va rester des terrains excédentaires, terrains que le ministère pourra céder à la Ville. Effectivement, dans le protocole de vente des terrains excédentaires du ministère des Transports, la Ville a une priorité... en fait, les autres ministères ou organismes gouvernementaux ont la première priorité, ils sont rarement intéressés. La Ville a la deuxième
1050
1055

priorité. Et après ça, si la Ville n'est pas intéressée, on procède par vente par appel d'offres public. Donc, dans des cas comme ça, il m'apparaît évident que la Ville sera intéressée à récupérer ces terrains excédentaires là pour le développement qu'il lui plaira bien d'y faire.

1060 Dans la proposition du ministère, on se souvient aussi qu'il y a un certain nombre de terrains que le ministère souhaiterait conserver comme espaces publics, espaces verts dégagés. Je pense notamment au terrain qui est entre la rue Jean-Langlois, si je me souviens bien, et la rue Notre-Dame. Il y a un certain nombre d'espace qu'on voudrait voir mis en parc ou en square. Mais de façon générale, les terrains excédentaires seront disponibles pour la Ville.

1065

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1070 Est-ce que ces terrains sont développables? Dans le sens que est-ce que ce sont juste des bandes qu'il ne reste que deux, trois mètres ou si c'est suffisant pour permettre le développement?

1070

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Je vais demander à monsieur Boisvert de vous répondre là-dessus.

1075

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1080 Oui. Alors, effectivement, la lettre du Comité exécutif qui a été lue, c'est sur la base d'un concept que le ministère a bonifié pour répondre aux attentes déjà de la Ville de Montréal, ce qui a donné lieu à une amélioration et à la mise à la disponibilité à des fins de développement de toutes les têtes d'îlot qui sont en face, par exemple, du parc Bellerive, donc de reconstruire les têtes d'îlot tel qu'à l'origine. Ce sont des terrains suffisamment grands pour mettre en place un ou même plusieurs bâtiments du gabarit existant dans le quartier.

1085

Donc, effectivement, ce sont des terrains développables. Et il faut souligner, en termes de santé publique, que ce sont des terrains dont on crée des conditions environnementales favorables au redéveloppement, ce qui n'existe pas actuellement compte tenu des niveaux sonores notamment et des débordements de circulation.

1090

Donc, non seulement ce sont des terrains qui sont rendus disponibles, mais des terrains qui sont rendus disponibles dans des conditions développables et conformes aussi aux recommandations de nos spécialistes en santé.

1095

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Monsieur Bouchard, est-ce que la municipalité examine cet aspect-là actuellement sur...

M. PIERRE BOUCHARD :

1100 Oui. Je vous rappelle que les deux plans que j'ai présentés l'autre jour, il y avait une hypothèse qui correspondait à un scénario antérieur du projet qu'on a et un autre scénario qui était hypothétique, comme je vous disais, où est-ce qu'on réduisait l'emprise de moitié.

1105 Dans le scénario qui est le premier scénario, donc en fonction de l'hypothèse à l'époque du ministère, c'est à peu près un scénario à peu près semblable. Donc, ça nous donne un ordre de grandeur qui est assez juste, à quelques dizaines d'unités d'habitation près.

1110 Il va falloir le faire. Et on peut le faire d'une façon assez théorique comme on l'a fait présentement, mais il va falloir le faire d'une façon très précise le jour où est-ce que le projet va être finalement campé dans ses plans et devis. Et on a l'intention effectivement de pouvoir développer l'ensemble de ces terrains-là, toujours sujet à consultations auprès de la population au moment du Plan d'urbanisme.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1115

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1120

Ça répond à votre question, monsieur Porlier?

M. ANDRÉ PORLIER :

1125

Est-ce que ça serait possible de voir sur la carte visuellement c'est quoi quand on parle des espaces pour avoir une idée de la quantité de logements versus un peu les orientations du gouvernement, comme vous le disiez, au niveau du logement? Si c'est possible.

LA PRÉSIDENTE :

1130

Monsieur Boisvert.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1135

Je saute dans les acétates.

LA PRÉSIDENTE :

Il faut dire *transparent+, rappelez-vous. On a été rappelé à l'ordre hier.

1140

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1145 Peut-être rappeler, ça peut être intéressant aussi, que toute la problématique de l'habitation au-delà d'une orientation générale doit s'appliquer dans un contexte toujours particulier ayant ses contraintes propres.

1150 Peut-être rappeler que déjà en bordure de la rue Notre-Dame, la Ville de Montréal a déjà acquis et déplacé toute une population qui demeurait près du Port de Montréal, entre la rue Notre-Dame et le port, qui s'appelle le secteur Cathy-Bruneau, qui faisait l'objet d'un problème majeur depuis longtemps et dont la population voulait être déplacée depuis très longtemps. Monsieur Bouchard peut-être pourra en parler.

1155 Donc, déjà là, le développement des abords de la rue Notre-Dame pour la population est même une problématique. Donc, c'est un exemple dont on parlait ici. Ce n'est malheureusement pas nécessairement très clair sur le plan. Ce secteur-là fait l'objet ici -- c'est la proposition mais, déjà ici, il y a toute une problématique actuelle de niveaux sonores élevés qui dépassent les 70 décibels.

LA PRÉSIDENTE :

1160 Nous sommes dans le secteur Bellerive?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1165 Dans le secteur Bellerive. Le parc Bellerive existant est à peu près ici. Si j'avais une photographie aérienne, ça aiderait peut-être, mais... Donc, actuellement, le parc Bellerive est à peu près ici. Donc, toutes les têtes d'îlot actuellement se terminent à peu près comme ça ici. Ici, c'est un grand terrain vacant.

1170 Donc, ce sont des espaces difficiles à développer ne serait-ce qu'en termes d'accessibilité. Et en termes de niveaux sonores et de sécurité, on dépasse les 70 décibels dans ce secteur-là pour atteindre même, je crois, des pointes à 72, 73 décibels.

LA PRÉSIDENTE :

1175

Ça, c'est à l'heure actuelle?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1180

À l'heure actuelle, oui. Donc, les têtes d'îlot qui peuvent être développées, on a indiqué seulement que sur les terrains excédentaires du ministère. Les terrains privés peuvent être redéveloppables aussi si les conditions sont plus favorables, mais on ne les a pas indiqués. Il s'agit des têtes d'îlot ici. Ils sont indiqués un peu de façon symbolique, mais toute cette tête d'îlot peut être rebâtie, cette tête d'îlot-là et ce bâtiment-là. Ce bâtiment-là ici peut être rebâti. On n'a pas indiqué le bâtiment ici, parce qu'il y a déjà une fenestration du bâtiment principal ici qui est vers le fleuve, qui est, je pense, une institution publique ou sans but lucratif qui s'adresse à des clientèles spécialisées et qui désirent maintenir une vue vers le sud à partir des chambres.

1185

1190

Il y a ce grand terrain-là ici, mais qu'on ne proposait pas de redévelopper compte tenu que les citoyens ici de la rue Jean-Langlois n'avaient pas actuellement de vue obstruée. Donc, on maintient un espace vert.

1195

Il y a tout ce terrain-là ici, c'est qu'en partie, tout ce terrain-là est en partie propriété du ministère des Transports. C'est un lot qui est subdivisé en différentes petites parcelles compte tenu d'anciens projets de bretelles pour raccorder les rues locales, ce qui permet de remembrer l'ensemble -- la disparition donc des projets antérieurs permet de remembrer en un seul grand lot tout ce grand terrain-là derrière l'église Saint-Vincent-de-Paul, donc qui subit moins de contraintes de redéveloppement en termes de lotissement et ne serait-ce qu'en termes sonores. Donc, c'est un exemple.

1200

Il y a un grand terrain ici dont la vocation est à déterminer avec la Ville de Montréal aussi, qui appartient au ministère des Transports et qui ne pose plus de problème, qui n'est plus requis.

1205

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce qu'il y en a d'autres sur le parcours?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1210

Sur le parcours, oui. Bien, écoutez, il y a toujours un potentiel. On le voit bien, c'est avec l'axe CN, on le devine un tout petit peu. C'est qu'ici, nous, le ministère, on a proposé de faire un parc qui s'appelle le parc Viau, qui est l'ancien parc Viau. Il existait avant la mise en place de la compagnie Vickers lors de la Première guerre mondiale.

1215

Le ministère, dans le cas de cette visite-là, réalignait des rues pour refaire des têtes d'îlot. Il y a toujours une possibilité en partie ici de développer à certaines conditions, de respect

1220 des conditions environnementales et de voisinage des voies routières, mais il existe également X maintenant, on ne le voit pas au complet X mais il existe également dans ce secteur-là un certain potentiel compte tenu de la grandeur des terrains et à certaines conditions. Il y a un potentiel qui est là.

LA PRÉSIDENTE :

1225 Ça, c'est seulement que si...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1230 La variante CN.

LA PRÉSIDENTE :

... la variante CN est...

1235 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Oui. Si c'est CSF, la bande de terrain est beaucoup plus étroite. Je peux peut-être le montrer, si vous voulez voir.

1240 Dans ce cas-ci, c'est peut-être difficile à cette échelle-là, mais la distance entre les maisons et la route est beaucoup plus étroite, donc probablement plus affectée par les conditions environnementales, notamment sonores. Mais surtout, on est obligé dans cette variante-là de maintenir la rue Viau connectée. En maintenant la rue Viau connectée, ça divise cet espace-là et il est plus difficile de recréer une rue dans cet axe-là. Donc, les terrains sont
1245 beaucoup plus subdivisés et plus difficiles à développer.

Pour le secteur situé dans le secteur Bourbonnière par exemple, bien, la présence industrielle de Maple Leaf, Sucres Lantic, Matco Ravary qui sont des industries, c'est beaucoup plus problématique à développer.

1250 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça complète votre information?

1255 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Peut-être un dernier point.

LA PRÉSIDENTE :

1260

Oui.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1265 Évidemment, c'est toujours sujet à ce que sera le projet final dans le cadre du décret
gouvernemental. Il y a également cette bande de terrain-là qui est derrière le Centre de soins
prolongés. Dans le cas de la variante CN, le ministère se porte acquéreur évidemment de
l'ensemble de la propriété dont la vocation devra être définie.

1270 Actuellement, dans le cadre du projet du ministère, compte tenu que ce terrain-là ici est
le terrain de plus haute valeur écologique de tout le secteur traversé par le projet, le ministère
proposait de transformer cet espace-là en espace public vert, à définir avec le ministère de
l'Environnement pour voir quel serait sa place dans le patrimoine écologique de la région
1275 métropolitaine. Mais s'il était proposé, si cette valeur-là se trouvait non réelle, bien, c'est tout
un ensemble également qui serait développable à des fins particulières avec la Ville de Montréal.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

1280 Merci, monsieur Porlier.

M. ANDRÉ PORLIER :

Merci.

1285

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Jean Rouleau s'il vous plaît. Bonjour, monsieur Rouleau.

1290 **M. JEAN ROULEAU :**

Bonjour, madame la présidente, messieurs les commissaires. Si vous me permettez,
j'aimerais faire un petit commentaire sur la soirée d'hier soir. Il y a eu à un moment donné une
citoyenne qui est venue poser des questions sur la vitalité de la rue Sainte-Catherine. Et, je
1295 pense, monsieur Déryger a reformulé la question pour savoir quels pourraient être les effets sur
la revitalisation de ce secteur-là par l'aménagement de la nouvelle infrastructure routière.

Et un collègue et moi, on a trouvé dommage qu'il n'y ait pas de possibilité qu'il y ait
d'autres intervenants que les experts des différents ministères ou corps publics pour répondre à
1300 des questions comme celle-là, parce qu'il y a bien des experts au niveau local, des corporations
de développement économique et communautaire, des organismes communautaires aussi qui
travaillent à la revitalisation de quartiers, des associations de marchands et tout ça. Et c'est un
quartier dans lequel il y a une activité, dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve par exemple, il

1305 y a une activité de revitalisation urbaine et sociale qui a cours depuis un certain nombre d'années et ça aurait pu compléter l'information à ce niveau-là.

LA PRÉSIDENTE :

1310 On a avec nous aujourd'hui monsieur Jean Latour. Monsieur Latour, vous êtes commissaire industriel? Est-ce que vous pourriez vous présenter à la commission, s'il vous plaît?

M. JEAN LATOUR :

1315 Oui. Alors, je suis conseiller économique au Service du développement économique et urbain de la Ville de Montréal. Et je m'occupe depuis 1979 des artères commerciales et également du développement commercial.

LA PRÉSIDENTE :

1320 Donc, nous avons invité monsieur Latour aujourd'hui pour pouvoir peut-être avoir de l'information complémentaire par rapport à ce qu'il y avait hier. Alors, je ne sais pas si, vous, vous avez des questions en la matière mais, sinon, on va y revenir un petit plus tard.

1325 **M. JEAN ROULEAU :**

Je vais devoir me réinscrire pour d'autres questions parce...

LA PRÉSIDENTE :

1330 Non, non, mais nous, on en aura.

M. JEAN ROULEAU :

1335 ... j'aurais eu des réponses plus que des questions à vous offrir à ce niveau-là. Mais comme j'ai moi-même une série de questions que je ne pourrai pas toutes poser la première fois, bien, je vais réserver ça à plus tard.

LA PRÉSIDENTE :

1340 J'imagine, monsieur Rouleau, que vous allez nous transmettre un mémoire?

M. JEAN ROULEAU :

1345 Il est déjà prêt.

LA PRÉSIDENTE :

1350 Et j'imagine que dans votre mémoire, compte tenu que vous êtes intéressé à cette question, vous allez aborder cette question?

M. JEAN ROULEAU :

1355 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1360 Alors, il nous fera plaisir de vous entendre là-dessus lors de la deuxième partie de l'audience publique.

M. JEAN ROULEAU :

1365 Je vais poser deux questions. Dans un premier temps, comme vous le savez, on a ouvert la semaine dernière un centre d'information pour faire circuler le plus possible, auprès de la population du quartier Hochelaga-Maisonneuve, l'information concernant l'ensemble de la question du réaménagement de la rue Notre-Dame, qu'on n'a pas d'hésitation à qualifier d'autoroute chez nous.

LA PRÉSIDENTE :

1370 Je crois que cette question a été réglée hier aussi dans la journée.

M. JEAN ROULEAU :

1375 Oui, oui, oui. Je ne reviendrai pas sur cette terminologie-là, ne vous en faites point.

LA PRÉSIDENTE :

1380 D'accord.

M. JEAN ROULEAU :

1385 Je voulais simplement signaler que, depuis qu'on reçoit des gens vendredi dernier, il y a une question qui est revenue souvent. Je l'ai soumise déjà à monsieur Boisvert pour avoir des réponses, et il y a des difficultés, mais je pense qu'il y a aussi des défis dans ces difficultés-là.

1390 Quand on veut accéder au coeur du quartier Hochelaga-Maisonneuve en provenance, par exemple, de l'ouest, on doit sortir de l'autoroute à l'ouest de la cour Hochelaga, la cour de triage Hochelaga, sur une bretelle qui nous amène à la voie de desserte qu'on doit longer jusqu'au boulevard Pie IX. Je pense qu'on avait calculé un peu plus qu'un kilomètre et demi pour se rendre jusqu'à Pie IX, après ça tourner à gauche à Pie IX et rentrer dans le quartier.

1395 Comme c'est une des entrées principales pour le quartier pour les voitures qui viendront de l'ouest, on se demande si, à ce moment-là, ça ne va pas créer une affluence trop importante sur ce segment-là de la voie de desserte, et on vise à canaliser le plus possible les voitures dans la partie qui est en tranchée.

1400 Donc, on se demandait s'il ne serait pas possible de regarder la possibilité d'aménager des bretelles d'entrée et sortie entre Pie IX et Frontenac qui permettent entrée et sortie. Je sais qu'il y en a une de prévue pour entrer sur l'autoroute, pour notamment les camions qui viendront par Alphonse-D. Roy, mais il n'y en a pas pour sortir.

1405 Ça fait qu'il y a une complexité effectivement, mais on a réfléchi, nous, à cette question-là. Et, comme je vous dis, cette question-là revient souvent comme préoccupation de la part des citoyens. À ce moment-là, je me demande si on ne pourrait pas demander au BAPE qu'il y ait des études supplémentaires qui conduiraient à avoir une réponse plus satisfaisante à cet endroit-là.

1410 **LA PRÉSIDENTE :**

On peut quand même aller du côté du ministère des Transports pour voir quelle est la problématique, en quoi il est difficile d'aller dans le sens de ce qui est proposé par les citoyens de votre quartier. On va d'abord entendre cette réponse.

1415 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

1420 Madame la présidente, on a parlé beaucoup de définition de boulevard, autoroute, et caetera. Et quand on parle d'autoroute, de route à accès limité, on tombe essentiellement dans la problématique que monsieur Rouleau vient de présenter. C'est-à-dire que pour que ça soit fonctionnel, il faut limiter le nombre d'accès, c'est bien évident, parce que chaque fois qu'on a un accès, on crée une zone de turbulence dans la circulation. Un accès en entrée ou en sortie, on crée une zone de turbulence, et il y a des risques associés à cette turbulence-là, des risques en matière de sécurité.

1425

Donc, on essaie de limiter, bien sûr, le nombre d'entrées-sorties. Ceci étant dit, dans le cas particulier qui nous intéresse, monsieur Boisvert a, bien sûr, fait une réflexion sur le sujet dont il va vous faire part maintenant.

1430 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Oui. Alors, c'était effectivement une préoccupation qui a été soulevée et on a essayé de la traiter le mieux possible. Ceci dit, je pense effectivement, comme il a été souligné, qu'une vulgarisation peut-être plus importante est nécessaire avec les citoyens qui s'en préoccupent.

1435

Le ministère s'engage à déposer, je ne sais pas si ça sera possible dans les délais très courts de la commission, mais à déposer probablement un document auprès de la commission dans les prochaines semaines, un document peut-être très visuel et très vulgarisé pour expliquer quelles sont les problématiques.

1440

Mais si vous me permettez encore de recourir aux merveilleux transparents X cette fois-ci, je ne me trompe pas X je vais essayer un peu d'expliquer la problématique, sans vouloir non plus tenter de résoudre le problème en termes de vulgarisation complète, mais au moins essayer d'expliquer un peu la problématique.

1445

Malheureusement, je suis obligé de les faire avec deux transparents, ça ne tiendra pas sur la table. Donc, la voie dont il s'agit ici, madame la présidente, c'est la voie qui est ici. Ça ici, il s'agit d'une sortie. Alors, les autobus arrivent ici et il y a une sortie de la voie ici en dépression. Donc, les véhicules automobiles qui se rendent à Pie IX sont obligés de sortir ici et de circuler en surface et, là, c'est l'autre transparent, de se rendre jusqu'à Pie IX. Ce qui fait qu'effectivement, comme il a été souligné, ils sont obligés de faire une grande distance en surface.

1450

Les véhicules qui arrivent du secteur industriel ici, du Praimont Moreau, et qui se dirigent vers l'est sont également obligés de faire ça ici. Et ils viennent prendre l'entrée qui est située ici, juste avant Pie IX.

1455

LA PRÉSIDENTE :

1460

Dites-moi, est-ce qu'il y a un feu de circulation à l'intersection de...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui, ici.

1465

LA PRÉSIDENTE :

Où est-il?

1470 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Ici, il y a un feu de circulation parce que, ici, il y a une sortie pour ceux qui veulent aller vers Alphonse-D. Roy.

1475 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais du côté sud?

1480 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Oui, oui. Ici, il y aura un feu de circulation.

LA PRÉSIDENTE :

1485 Et près du parc Dézéry?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Ce secteur-là ici?

1490

LA PRÉSIDENTE :

Oui, c'est ça.

1495 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Oui. Bien, ici il s'agirait de vérifier avec la Ville de Montréal. Compte tenu des très faibles débits ici, il est possible que ça soit seulement un arrêt obligatoire, mais ça, c'est à vérifier avec la Ville de Montréal. Cet accès-là ici est essentiellement dû à la présence de la caserne de pompiers de façon à offrir aux véhicules d'urgence la possibilité de venir ici pour intervenir rapidement dans le port de Montréal, via les voies réservées pour autobus qui ne sont jamais congestionnées, enfin, en façon normale.

1500

Donc, ils sont obligés de faire un long parcours pour aller tourner sur Pie IX. La raison pour laquelle c'est fait comme ça, une des préoccupations, c'est que la rue Sainte-Catherine ne soit plus utilisée comme voie de service. Donc pour les échanges avec les voies principales, de ramener ça sur le front sud, avec une voirie qui est tout de même locale, c'est deux voies de large, les amener ici et de ne pas inciter à prendre la rue Sainte-Catherine.

1505

Et aussi, je vais vous montrer sur l'autre transparent et, après ça, on tombera dans l'explication plus précise. Donc, l'entrée qu'on voyait, ceux qui arrivent d'Alphonse-D. Roy

1510

rentrent ici pour aller vers l'est, tandis que ceux de Pie IX demeurent en surface pour venir tourner ici et rentrer à Pie IX.

1515 Ici, on a une bretelle d'entrée pour ceux qui sont de Pie IX et qui vont vers l'est, d'accord? C'est une bretelle où on est dans le secteur le plus serré au niveau de l'emprise. On est obligé vraiment de travailler avec des standards très, très serrés. Donc, il s'agit de faire très attention de ne pas surcharger cette entrée-là et surtout de ne pas amener trop de véhicules ici.

1520 Alors, si on inversait un peu la situation, c'est-à-dire qu'ici, les gens d'Alphonse-D. Roy qui rentrent là, on transforme ça plutôt en sortie pour ceux qui veulent aller vers Pie IX, on inverse donc une entrée, ça devient une sortie, que se passe-t-il?

1525 Ceux d'Alphonse-D. Roy sont obligés, eux, de rester en surface et de venir transiter par le boulevard Pie IX pour pouvoir prendre cette bretelle-là. Donc, ce ne sont plus seulement ceux de Pie IX tournant vers l'est, mais on a ceux de Pie IX tournant vers l'est et, également, ceux d'Alphonse-D. Roy qui génèrent du camionnage, qui rentrent par là, mais également en plus les autobus qui ont un feu prioritaire ici, pour se rendre là, parce que c'est tellement étroit qu'on est obligé d'avoir une seule voie pour la bretelle.

1530 Donc, que se passe-t-il si on inverse ça ici? Ceux d'Alphonse-D. Roy ne peuvent plus rentrer, ils sont obligés de se rendre ici et, donc, il y a un mouvement supplémentaire dans la bretelle qui est de moindre capacité de tout le projet compte tenu de la problématique très serrée de ce secteur-là.

1535 Donc, la volonté du ministère était de décharger ceux qui arrivent d'Alphonse-D. Roy pour les faire rentrer plus rapidement. En les faisant rentrer plus rapidement ici, ils ne sont pas donc pénalisés par, ici, une bretelle qui est petite. Si cette bretelle-là petite était congestionnée, qu'est-ce que ça fait? Les gens d'Alphonse-D. Roy vont être tentés tout simplement de venir
1540 prendre Sainte-Catherine. Donc, c'est la problématique qui est un peu...

LA PRÉSIDENTE :

1545 Quelle distance y a-t-il entre la sortie de la voie rapide et Pie IX?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1550 Écoutez, il faudrait que je le mesure. C'est un kilomètre à peu près, à quelques
centaines de mètres près. Donc, on est très serré. À moins de 2 kilomètres, c'est très difficile
de commencer à modifier des entrées et sorties et, surtout, faire en sorte que des véhicules
entrant croisent des véhicules sortant. Donc, on est, je dirais, à 50% des normes. Donc, il est
à peu près impossible de commencer à inverser. Inverser pose donc des problèmes de sécurité
très graves, en plus d'aller à l'encontre des objectifs pour décharger le transit en surface.

1555

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1560 Monsieur Fournier, dans l'étude d'impact, on retrouve les débits journaliers moyens
d'été pour ce qui est des voies de desserte. Par contre, on ne retrouve pas les débits... en fait,
je ne sais pas, à moins que je ne les aie pas vus dans l'étude d'impact, est-ce que vous avez
fait les débits aux heures de pointe pour les voies de desserte, aussi pour les différents accès
sur...

1565

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Je demanderais à monsieur Boisvert de répondre à cette question-là. Cependant,
j'aimerais revenir après sur la longueur des voies de desserte en commentaire.

1570

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Oui.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1575 Oui. Effectivement, vous avez vu les débits journaliers estivaux qui ont servi pour établir
les impacts environnementaux. Pour en arriver là, il a fallu passer nécessairement par des
débits en période de pointe. Alors, s'ils ne sont pas là, vraiment, vous...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1580

Non, ils ne sont pas dans l'étude d'impact.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1585

Donc, ils ne sont pas là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1590 Est-ce que c'est possible de les déposer?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1595 Je ne sais pas dans un délai très court de les déposer, mais c'est sûr qu'on les a nécessairement calculés. Alors, on va vous les faire parvenir dans des délais les plus courts possible.

LA PRÉSIDENTE :

1600 Merci.
Monsieur Rouleau?

M. JEAN ROULEAU :

1605 Il y avait monsieur Fournier qui avait demandé...

LA PRÉSIDENTE :

1610 Oui, c'est vrai.

M. JEAN ROULEAU :

Je ne veux pas vous dire quoi faire.

1615 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1620 Merci. Je veux juste mentionner quelque chose. Le fait d'utiliser de longues bretelles de sortie ou des voies de desserte pour desservir un quartier où on amène les usagers de la route à circuler sur un kilomètre, par exemple, entre la voie de sortie, la bretelle de sortie et leur destination, le boulevard principal de leur destination, ce n'est pas inhabituel. Et même, dans
1625 la région de Montréal, il y a des exemples où on fait circuler les usagers de la route sur facilement 4 ou 5 kilomètres.

Et je vous citerai à titre d'exemple la 440, direction ouest à Laval, où la sortie du boulevard des Laurentides, qui est quand même la route locale principale de Laval, est
1630 annoncée au moins 4, sinon 5 kilomètres avant qu'on la franchisse. Et donc, les usagers de la

route, qui sont sur la 440 et qui veulent aller sur le boulevard des Laurentides, se tapent un minimum de 4 kilomètres de voie de service. Donc, ce n'est pas inhabituel comme processus.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1635

Non. Peut-être en complément d'information, on me dit que c'est entre 1 et 1,5 kilomètre, ce qui est relativement court dans un contexte. Pour ce qui est des données à l'heure, j'ai vérifié avec notre ingénieur.

1640

LA PRÉSIDENTE :

Continuez et j'y reviendrai.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1645

Oui. Ça ne se peut pas se faire dans des délais de 24 heures. Ça va être peut-être quelque jours, le temps de ressortir tous les fichiers.

LA PRÉSIDENTE :

1650

On va au moins vous donner votre fin de semaine.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1655

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

1660

J'avais une question. Sur ce projet-là, la longueur maximum de circulation sur une desserte ou la distance maximum entre une entrée et une sortie, elle est de combien sur l'ensemble du projet?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1665

Je crois que c'est la plus longue, ça, ce qu'on vient de...

LA PRÉSIDENTE :

1670

C'est la plus longue?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

C'est la plus longue.

1675

LA PRÉSIDENTE :

Ça, c'est la plus longue.

1680

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

C'est pour ça que ça a été soulevé.

LA PRÉSIDENTE :

1685

D'accord.

Monsieur Rouleau?

M. JEAN ROULEAU :

1690

Si vous me permettez de cogner sur la même question...

LA PRÉSIDENTE :

1695

Allez-y, mais ne cognez pas par exemple.

M. JEAN ROULEAU :

1700

Non, non, je ne suis pas violent. Comme on s'est embarqué déjà dans des explorations terminologiques, je trouve ça intéressant que le ministère des Transports ait fait, dans ses efforts de promotion, attention à bien des mots. Et dans ce cas-là, on ne parlait pas de voie de service, on parlait de voie de desserte. Ce sont les mots que vous nous avez appris et on apprend nos leçons, puis on essaie de les intégrer.

1705

Je pense quand même qu'il demeure un défi. On a peut-être des solutions. On n'est pas des ingénieurs en fabrication de routes et on n'a pas de prétention là-dessus, mais on a réfléchi à la chose. Notamment ce matin, on a eu une discussion d'équipe là-dessus et on a peut-être des propositions qu'on pourrait formuler. Ça fait qu'on va s'arranger pour les acheminer au ministère des Transports.

1710

Mais il nous semblait qu'il y avait peut-être possibilité, avec certaines superpositions de voies pendant une distance pas très longue, de faire un croisement qui permette d'arriver aux deux. Mais on soumettra ça à vos ingénieurs et on verra la possibilité.

1715

LA PRÉSIDENTE :

J'imagine, monsieur Fournier, que vous êtes ouvert à ces propositions?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1720

Madame la présidente, c'est l'objectif même de l'exercice auquel on se prête maintenant de bonifier le projet. Alors, on va, bien sûr, considérer de façon très sérieuse les propositions qui nous seront faites.

1725

M. JEAN ROULEAU :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1730

Ça va.

M. JEAN ROULEAU :

1735

Pour ma deuxième question...

LA PRÉSIDENTE :

Oui.

1740

M. JEAN ROULEAU :

1745

... nous aimerions savoir si l'Agence métropolitaine de transport a fait des projections à moyen ou à long terme sur le développement du service Viabus qui vise à relier Repentigny au centre-ville et s'il est prévu qu'il y ait des interactions de ce type d'autobus-là, parce que ce sont des voies réservées et qu'il n'y a pas simplement la clientèle de Repentigny qui a des besoins en termes d'accès au centre-ville. Est-ce qu'il y a des possibilités d'interactions, à d'autres moments qu'aux heures de pointe notamment, avec les quartiers qui sont limitrophes à cette voie-là qui sera réservée pour les autobus tout au long du parcours?

1750

Donc, est-ce que, à moyen et à long termes, il y a eu des projections sur comment ça pourrait se développer?

1755

Et est-ce qu'il est possible, notamment au niveau du boulevard Pie IX où est-ce qu'il y a aux heures de pointe des autobus en voie réservée qui conduisent les passagers du nord de la Ville vers le métro Pie IX, est-ce qu'il est possible de prolonger cette voie-là, ce service-là notamment jusqu'à une intersection Notre-Dame, qui ferait une alternative à l'offre de transport en commun entre le métro, qui conduit à une partie du centre-ville, et le Viabus qui rentrerait un

1760 peu plus au sud et qui pourrait offrir peut-être une alternative intéressante pour d'autres utilisateurs du transport en commun?

LA PRÉSIDENTE :

1765 D'accord. On a eu une réponse hier soir à cet effet sur cette dernière partie de votre question et la réponse est: oui, c'est une avenue qui est envisagée. Peut-être que vous n'étiez pas là.

1770 Peut-être que maître Pépin pourrait venir répondre à cette partie. Et ensuite, monsieur Phaneuf pourra répondre à la première partie de votre question.

M. FRANÇOIS PÉPIN :

1775 Effectivement, madame la présidente, au niveau des services locaux d'Hochelaga-Maisonneuve comme tel, comme on l'a dit hier, les besoins sont essentiellement estXouest. Et en termes de nordXsud, la desserte actuellement permet aux gens de se déplacer très facilement entre les axes Sherbrooke et Notre-Dame.

1780 Par contre, là où il y aura effectivement des ouvertures, c'est de voir si les lignes nordXsud peuvent présenter un certain intérêt pour permettre aux gens d'Hochelaga-Maisonneuve, en complémentarité avec le métro, il faut bien le comprendre, de se rendre vers le centre-ville de Montréal.

1785 Et je m'explique. C'est-à-dire que, actuellement, la ligne 1 verte du métro est le principal axe de déplacement où les gens peuvent facilement accéder directement à la partie nord du centre-ville. Par contre, pour les gens qui veulent se destiner dans la partie sud du centre-ville, il y a effectivement une correspondance métro à faire au niveau de Berri-UQAM qui est assez pénalisante, en plus de la correspondance autobusXmétro.

1790 Alors, un prolongement du site que vous proposez pourrait effectivement être envisagé, mais en complémentarité, pour éviter toute correspondance à la clientèle, ce qui est toujours un avantage au niveau du transport en commun, pour leur permettre d'accéder directement à la partie sud, au sud de René-Lévesque dans le centre-ville de Montréal.

LA PRÉSIDENTE :

1795 Monsieur Phaneuf, pour la première partie de la question de monsieur Rouleau.

M. JEAN ROULEAU :

1800 Je l'avais élargi aussi à d'autres accès que Pie IX. Pie IX, c'est celui qu'on connaît le mieux, mais il y aurait peut-être d'autres possibilités un peu plus à l'ouest.

LA PRÉSIDENTE :

1805 Moi, j'ai compris qu'ils envisageaient, en tout cas, des circuits nordXsud.

M. FRANÇOIS PÉPIN :

1810 Oui. On parle effectivement surtout de Pie IX parce que, quand on est au niveau d'Iberville par exemple, on est collé sur la station de métro Frontenac. À ce moment-là, il ne faut pas non plus qu'il y ait duplication ou dédoublement en termes de services. Toutes ces infrastructures-là sont quand même subventionnées à 75%, sinon plus, par le ministère des Transports.

1815 **LA PRÉSIDENTE :**

 Donc, par les citoyens du Québec, voilà.
 Monsieur Phaneuf?

1820 **M. YVES PHANEUF :**

 Oui. Alors, pour la première partie de la question au niveau des projections, oui. Alors, quand on fait la planification de telles infrastructures, on se projette toujours dans le temps. Et le projet Viabus, qui part de Repentigny et va jusqu'au centre-ville, est *designé* pour pouvoir
1825 répondre aux besoins qui sont projetés à long terme.

 Le projet tel qu'il est présenté actuellement, qui passe entre autres par le projet de modernisation Notre-Dame, a une certaine réserve de capacité qui répond amplement à la demande qu'on peut anticiper.

1830 Une précision aussi concernant à quels besoins, à quel marché ce projet-là répond. Oui, il répond en partie aux besoins des déplacements des gens qui viennent de Repentigny, L'Assomption, Le Gardeur. Mais selon nos analyses, il répond en grande partie aux besoins des gens de Pointe-aux-Trembles. Ce que je veux dire, c'est qu'en termes d'achalandage qui a
1835 été évalué, à peu près 85 % de la clientèle viendrait du secteur de Pointe-aux-Trembles, Montréal-Est, et aussi en partie de Mercier-Ouest à l'ouest de l'autoroute 25. Le reste viendrait de Pointe-aux-Trembles comme tel.

1840 Il y a aussi tout le long du projet, pas seulement dans la partie Notre-Dame, ailleurs aussi, on a le souci que ces infrastructures-là puissent bénéficier aux autres circuits qui traversent l'axe. Donc, il y a des points de correspondance et les arrêts ont été choisis en fonction de ces correspondances-là avec les autres services de transport en commun qui traversent l'axe.

1845 Et on essaie, dans la mesure du possible, de se garder la possibilité aussi que certains circuits puissent utiliser cette voie réservée là. Donc, le même principe aussi s'applique plus à l'est.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1850 Madame la présidente?

LA PRÉSIDENTE :

1855 Oui, monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1860 Le citoyen précédent, monsieur Porlier, avait une préoccupation au niveau d'une voie réservée en site propre au centre des voies rapides. Alors, il est peut-être intéressant de mentionner que ce contact-là entre les services locaux dont parlait monsieur Pépin ou...

LA PRÉSIDENTE :

1865 Monsieur Phaneuf.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1870 ... monsieur Phaneuf, cette voie réservée là au centre de l'autoroute rendrait extrêmement difficile, voire impossible ces contacts-là entre des services locaux et la voie réservée, d'où l'intérêt de la proposition du ministère.

LA PRÉSIDENTE :

1875 D'accord.
Monsieur Rouleau, je vous remercie.

M. JEAN ROULEAU :

1880 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1885 Monsieur Côté, monsieur Philippe Côté s'il vous plaît. Bonjour, monsieur Côté.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

Bonjour messieurs, bonjour madame la présidente, bonjour tout le monde. J'aimerais mettre une acétate pour mon propos.

1890

LA PRÉSIDENTE :

Certainement.

1895

M. PHILIPPE CÔTÉ :

Et j'en ai aussi une autre qui est une carte. Mon propos va être de deux ordres, deux grandes problématiques, les coûts classiquement pour qu'on puisse avoir une évaluation comparative de deux types de projets de développement qui concerneraient le Centre-Sud. Alors, j'ai donc des dépôts de documents à faire et aussi des requêtes de documents.

1900

Avant toute chose, je commencerais par une citation d'un roman écrit dans le Centre-Sud dans les années 60, dans le temps de l'autoroute, par André Major, et surtout que c'est la même image que le projet du ministère, l'image fétiche de voir l'est avec le pont Jacques-Cartier.

1905

**J'ai un drôle de complexe, me faire avoir. "C'est normal que tu penses ça", dit-elle. Mais il y a une chose que je te reproche, c'est de parler pour la lune. C'est vrai que les problèmes dont tu parles sont graves et que je devrais en tenir compte. Tu parles, c'est tout. Je parle, qu'est-ce que je peux faire? Je ne suis pas le gouvernement, moi. J'ai dit que je ferais quelque chose. Je cherche à comprendre ce qui se passe, c'est toute une job.+*

1910

Alors, ma première question s'adresse, si on peut dire, au ministère, parce qu'en 99 lors des journées portes ouvertes... enfin, c'est la même image que le roman en fin de compte...

1915

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

1920 **M. PHILIPPE CÔTÉ :**

... le ministère avouait que son projet coûterait dans l'ensemble 250 M\$ avec une section en surface dans Hochelaga, puis en oubliant de présenter à la population du Centre-Sud le secteur entre le pont Jacques-Cartier et Amherst. On a juste pu faire Sainte-Marie.

1925

Donc, au mois de mai 2001 quand le projet de l'étude d'impact fut déposé au ministère de l'Environnement, le projet fut quantifié à 285 M\$, parce que le 1.5 kilomètre manquant était maintenant inscrit dans le budget, le secteur donc entre le pont Jacques-Cartier et Amherst.

1930

Actuellement, le projet est évalué à 267 M\$ depuis, en fin de compte, les présentations publiques. Alors, je me demanderais comment le ministère peut garder des chiffres maintenant plus bas en ayant inscrit 1.5 kilomètre de plus dans son projet et en ayant maintenant une version en tranchée complète pour Hochelaga-Maisonneuve et une dalle de béton.

1935 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Fournier?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1940

Monsieur Boisvert va donner une réponse.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1945

C'est un peu difficile, parce qu'on réfère à des documents et il faudrait que j'aie ça devant moi, mais je vais essayer de mémoire de répondre.

1950

Le concept a varié, non pas seulement dans Sainte-Marie mais toujours dans l'ensemble du tronçon. Par rapport à l'histoire des coûts, le secteur probablement le plus problématique en termes de coûts, c'est tout le secteur situé à l'est de la rue Viau, c'est-à-dire dans le secteur industriel. Alors, tout dépendant des tracés qui étaient inclus dans l'ensemble des coûts, ça peut faire varier ou expliquer certains éléments à la hausse, certains éléments à la baisse et voir un peu ce que ça donnait comme sommation d'une part, et également quelles étaient les infrastructures dans chacune des hypothèses. Mais là, ne les ayant pas devant moi, c'est assez difficile.

1955

LA PRÉSIDENTE :

1960

Est-ce que vous pourriez prendre comme devoir de nous faire une petite note succincte pour répondre à cette question, voir en quoi les coûts peuvent être différents?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1965 Oui. Je vais tenter de regarder.

LA PRÉSIDENTE :

Qu'est-ce qui explique les modifications.

1970 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Oui. Je vais tenter de retourner un peu dans l'histoire du dossier.

LA PRÉSIDENTE :

1975

Vous pourriez nous faire parvenir par écrit cette note succincte, d'accord?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1980

Nous allons le faire, madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, monsieur Fournier.

1985

M. PHILIPPE CÔTÉ :

Peut-être avec une ventilation par quartier, comme le secteur justement, comme on le soulevait, entre la pont Jacques-Cartier et Amherst qui a fait l'objet d'une...

1990

LA PRÉSIDENTE :

En fait, j'imagine que la note succincte va expliquer quelles sont les différences. Alors, s'il y a des différences dans un quartier, elles seront mentionnées, sinon ça sera...

1995

M. PHILIPPE CÔTÉ :

J'ajouterai évidemment la sous-question...

2000

LA PRÉSIDENTE :

J'imagine que c'est comme ça qu'on va procéder.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

2005

Parce qu'on n'a pas eu le droit à de la ventilation.

LA PRÉSIDENTE :

2010 Monsieur Fournier?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2015 Nous allons voir le type d'information que nous avons sur ces évaluations-là. Il faut comprendre à quel niveau on se situe. On est au niveau de l'avant-projet préliminaire, c'est-à-dire ce qu'on prépare d'habitude pour se présenter devant le Bureau d'audiences publiques en environnement. Il est évident que ce ne sont pas des évaluations aussi précises que ce qu'on va avoir quand on va faire des plans et devis préliminaires.

2020 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2025 C'est une toute autre histoire. Alors, je ne suis pas sûr qu'on les a vraiment par segment comme ça, mais on va regarder ce qu'on a.

LA PRÉSIDENTE :

2030 Non, mais vous savez où sont les modifications qui ont été apportées à...

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2035 Oui, oui. Au niveau des modifications, oui.

LA PRÉSIDENTE :

2040 ... à vos prévisions?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2045 Tout à fait, oui.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

2050 **M. PHILIPPE CÔTÉ :**

2055 Oui. Bien, surtout que je répète, à la conférence de presse où monsieur Chevette et madame Harel, enfin, bref, le gouvernement du Québec a quand même fait une déclaration publique que le kilomètre manquant était quand même évalué, je crois, à 35 ou 40M \$. Alors, surtout que ça concerne le Centre-Sud, je pense que c'est important.

2060 J'ajouterais ici évidemment une complémentaire. La ligne d'Hydro-Québec de 120 kilovolts qui passe sous la rue Notre-Dame, est-ce qu'on pourrait savoir quels seront les coûts pour l'Hydro-Québec de déplacement et de réaffectation du réseau complet? Car il était énoncé par monsieur Turgeon, du Port de Montréal, que le silo numéro 3, Miron, sera détruit pour être ultérieurement un poste de transformation. Enfin, c'est une hypothèse. Alors, vu que l'Hydro-Québec va réaménager son réseau dans l'est, je me demanderais si c'est dans les coûts du ministère ou c'est des coûts d'un autre partenaire à ce moment-là.

2065 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Fournier?

2070 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

2075 C'est une excellente question, mais je ne suis pas familier avec l'évaluation des coûts en détail. Normalement, quand c'est un déplacement à la demande d'un promoteur, les frais sont à la charge du promoteur. Cependant, dans le cas des grandes entreprises d'utilités publiques que sont Bell, Gaz Métropolitain, Hydro-Québec, en général on a des ententes parce que, souvent, les déplacements sont aussi à leur demande. Et je sais qu'on a des ententes avec certaines de ces entreprises-là où on a un partage, je dirais, contractuel du coût des déplacements.

2080 Alors, dans le cas précis de cette ligne-là, je ne le sais pas, il faudrait que je le vérifie.

LA PRÉSIDENTE :

2085 Vous allez vérifier. Et la question, c'est aussi quel est le coût qui est associé à ce déplacement.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

On va le vérifier dans la mesure où c'est dans notre emprise, bien sûr.

2090

LA PRÉSIDENTE :

C'est ça.

2095

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Il n'est pas sûr que ce soit dans notre emprise.

LA PRÉSIDENTE :

2100

D'accord.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

2105

Pour le deuxième point, j'aimerais déposer un rapport d'un comité dont je participe depuis deux ans et qui signale que nous nous étions engagés à bonifier le projet du ministère. Mais après étude, nous avons jugé que c'était un projet de boulevard urbain qui n'était plus bénéfique pour le Centre-Sud, et, à ce moment-là, nous parlons donc d'un autre type de développement.

2110

Et c'est de ce point de vue-là que je voudrais savoir, je sais que tout a été changé cet été un peu, savoir en quoi un projet d'un pôle patrimonial et urbain, au Pied-du-Courant, qui a été assumé par la CDEC Plateau Mont-Royal/Centre-Sud, peut coexister actuellement avec la proposition du ministère des Transports pour le secteur la station de pompage Craig et, évidemment, la prison, le site des Patriotes.

2115

Sous-question, évidemment pour la station de pompage Craig, pourquoi le ministère n'a pas fait une demande de classement ou même le ministère de la Culture? Car il est actuellement dans un secteur très névralgique. Et en ce sens-là, je pose la question minimale d'un...

2120

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que les deux peuvent coexister? C'est d'abord votre question?

2125

M. PHILIPPE CÔTÉ :

C'est ça.

2130

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Fournier?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2135

Alors, le dossier de la station de pompage Craig, c'est un dossier qu'on a discuté d'abondance avec la Ville de Montréal, et je demande à monsieur Boisvert de préciser dans quel sens.

2140

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui. Alors, en deux temps, dans l'étude d'impact, il est dit très clairement que la station de pompage Craig peut demeurer là en aménageant une dalle en continuité avec celle qui est devant le Pied-du-Courant, madame la présidente, pour en faire un grand ensemble.

2145

Il est aussi dit dans l'étude d'impact que la dalle coûte quelques millions de dollars autour de la station de pompage Craig, que si des partenaires jugeaient plus approprié de déplacer la station de pompage Craig, incluant des équipements qui sont situés sous la station pour des fins d'interprétation, le coût de la dalle, qui était prévue autour de la station de pompage Craig, pourrait être réutilisé à des fins de mise en valeur de la station dans un nouveau lieu.

2150

Donc, le ministère s'est déjà engagé soit dans le concept de maintenir la station et, donc, d'investir dans son accessibilité, ou bien de prendre cet argent-là pour la déplacer et sa mise en valeur. Donc, il en reviendra donc aux partenaires, dont le ministère de la Culture par exemple et la Ville de Montréal, à définir quelle est la vocation ou, enfin, le meilleur investissement.

2155

Ceci dit, pour la valeur globale des aménagements, déjà ça n'a été que peu modifié depuis juin 2000. Et je voudrais déposer à la commission un article qui est paru dans Le Devoir le mercredi, 14 juin 2000, en ce qui a trait à un monument commémoratif national des Patriotes à la prison du Pied-du-Courant, où on fait un peu un bilan du potentiel de mise en valeur de la proposition du ministère. C'est possible de le déposer à la commission?

2160

LA PRÉSIDENTE :

2165

Certainement.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2170

En 13 copies, j'imagine, comme d'habitude. Merci, madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Il va de soi.

2175

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Peut-être un complément d'information au niveau de monsieur Bouchard de la Ville de Montréal?

2180

M. PIERRE BOUCHARD :

2185

Je vais faire des vérifications mais, à ma connaissance, même avant le projet du ministère, on s'est souvent interrogé sur cette station de pompage-là qui était un peu mal foutue dans les terre-pleins du boulevard Ville-Marie à l'époque. Et, à ma connaissance, la Ville a toujours voulu maintenir cette station-là à cet endroit-là pour des raisons historiques.

2190

Maintenant, je vais faire des vérifications si, effectivement, le positionnement a pu changer. Non, ça reste de même; c'est ce qu'on me dit. Donc, ça confirme le positionnement.

2195

La raison était fort simple, on avait déjà évalué, par notre Service des immeubles, la possibilité de la déplacer et ça posait certaines contraintes parce qu'il fallait la défaire pièce par pièce. Puis finalement, l'enlever de son milieu, on enlevait l'essence même du bâtiment qui avait un historique sur cet endroit-là. Donc, on a toujours voulu le maintenir même s'il n'y a pas d'usage vraiment particulier actuellement.

2200

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Merci, monsieur Bouchard.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Côté?

2205

M. PHILIPPE CÔTÉ :

Oui. Je demande encore pourquoi le ministère de la Culture n'a pas fait un classement, une citation déjà.

2210

LA PRÉSIDENTE :

On va vérifier parce que le ministère de la Culture et des Communications n'est pas ici. Alors, c'est une question qui leur sera adressée et on aura une réponse.

2215

Oui, monsieur?

M. PIERRE BOUCHARD :

2220

Je me demandais si François Gagné avait la réponse. François?

M. FRANÇOIS GAGNÉ :

2225

Non.

M. PIERRE BOUCHARD :

Donc, il faut vraiment demander au ministère.

2230

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

Alors, on va adresser cette question au ministère et la réponse suivra soit dans les centres de consultation ou sur notre site Internet, d'accord?

2235

M. PHILIPPE CÔTÉ :

2240

C'est parce que j'avoue que c'est une question d'arbitrage entre un redéploiement urbain basé sur le patrimoine in situ, c'est son principe même, et, comme on a vu par monsieur Boisvert hier, un discours basé essentiellement sur la circulation dans ce secteur-là quand je posais mes questions sur le boulevard urbain et quels étaient ces paramètres de redéploiement. Enfin, c'est pour ça qu'il y aura justement un enjeu d'arbitrage, je pense, très important pour ce secteur-là et qui fait consensus dans le quartier.

2245

Et faut-il rappeler que, malheureusement, le ministère a toujours présenté ce secteur-là sur deux panneaux différents. Alors, j'aimerais à ce moment-là mettre une autre image pour peut-être parler du secteur...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2250

Dans l'étude d'impact concernant la station de pompage, on souligne que cet immeuble est à statut juridique de protection municipale. Je peux peut-être vous référer au document, c'est le PR-3.2, donc qui est le chapitre 2 de l'étude d'impact. Et là, on mentionne que cet

2255 édifice-là est classé comme un immeuble significatif, donc avec un code IS, et qu'il a un statut juridique de protection municipale. J'aimerais savoir si c'est confirmé.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2260 Ça serait à la Ville de confirmer. Je sais qu'il est de propriété municipale à tout le moins.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Je ne sais pas si, au niveau de la Ville, vous pouvez vérifier.

2265 **M. PIERRE BOUCHARD :**

On est allé vérifier auprès de notre Service de la culture. On espère avoir la réponse cet après-midi.

2270 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Merci.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

2275 Peut-être pour en finir quand même malgré l'absence du ministère, au niveau de monsieur Valiquette du ministère de l'Environnement, à partir des informations préalables au dépôt de l'étude d'impact du promoteur, qu'en est-il?

2280 **M. LUC VALIQUETTE :**

2285 Oui. On a eu un avis du ministère des Communications qui parlait de la prison des Patriotes au Pied-du-Courant, que les opérations cadastrales et les modifications à l'aménagement, par exemple, prévues dans ces territoires doivent être autorisées par la ministre de la Culture et des Communications. Donc, il y a sûrement une forme de statut juridique.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

2290 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2295 On va quand même le vérifier auprès du ministère de la Culture et des Communications.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

2300 Oui, parce que faut-il dire que le secteur va être enclavé avec la bretelle de l'autoroute et René-Lévesque au nord. Alors, je crois que c'est l'enclavement. Je pense qu'il faut voir toute cette problématique-là en termes d'enclavement. Et tout l'enjeu, je crois, de ce projet-là doit être un projet de revitalisation urbaine, donc de désenclavement. Et, à ce moment-là, je crois que ça renvoie à des arbitrages et c'est de savoir qu'est-ce qui est prioritaire actuellement dans le quartier Centre-Sud.

2305 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous aurez le loisir de faire valoir ce point dans le mémoire que vous allez, j'imagine, déposer à la commission.

2310 **M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Oui.

2315 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

2320 Pour rester encore très précis, pour pointu, sachant que le pilier 26 du pont Jacques-Cartier, que nous voyons ici, va être excavé, est-ce que nous pourrions connaître les coûts de sauvegarde in situ de la station de pompage Craig et aussi les coûts du pilier? Parce que je crois que si c'est un grand arbitrage, je crois que c'est des grands frais pour la société, et je serais curieux de connaître les coûts exacts de l'opération.

2325

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Fournier, est-ce que vous avez une information à nous fournir?

2330 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Madame la présidente, je ne crois pas qu'on calcule les coûts mètre carré par mètre carré, certainement pas au niveau de l'avant-projet préliminaire.

2335 Pour ce qui est du coût de conservation de la station Craig, on parlait d'un coût de dalle approximatif que Jean-Michel pourra...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2340 2 ou 3M \$, je crois.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2345 Oui. Par ailleurs, j'aimerais relever quelque chose. Le projet, enfin, ce que le ministère propose, l'aménagement dans ce secteur-là de la dalle au-dessus des voies rapides qui sont en dépression, dans notre esprit, ça rend l'accès à la station Craig beaucoup plus facile. Ça la désenclave comparativement à la situation actuelle où, là, il faut vraiment traverser je ne sais pas combien de voies de circulation pour y accéder. Actuellement, elle est dans un *no man's land* à toutes fins pratiques.

2350

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2355 Oui, tant en termes d'accessibilité piétonnière qu'en termes de bruit et de poussière, de neige sale durant l'hiver. En fait, elle est totalement environnementalement et physiquement enclavée, ce qui n'est pas le cas dans la proposition du ministère où il y a une réduction des largeurs de chaussée en surface autour de la station, et que même le lien avec le secteur du Pied-du-Courant est favorisé et beaucoup plus simple pour les piétons pour en faire un seul ensemble. Donc, une nette amélioration par rapport au statu quo.

2360

M. PHILIPPE CÔTÉ :

Oui. C'est un peu une sous-question, est-ce que des négociations ont été faites avec le pont Jacques-Cartier pour le début de ces travaux-là? Quel est l'état de...

2365

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Fournier?

2370

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Évidemment, on travaille en collaboration avec le Pont Jacques-Cartier. Encore une fois, je vous ramène à l'état où on est, à l'avant-projet préliminaire. On n'est pas en train de négocier de façon précise. Cependant, on rencontre le Pont Jacques-Cartier à très court terme avec le projet et, dépendant du décret qui sera émis ou non par le gouvernement, évidemment on prendra à ce moment-là les moyens nécessaires pour s'arrimer avec le Pont Jacques-Cartier, comme avec les autres propriétaires riverains qu'on va affecter ou qui vont nous affecter durant la construction.

2380

LA PRÉSIDENTE :

Mais vous avez déjà quand même eu des rencontres avec eux. Ils sont sensibilisés à votre projet?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2385

De la même façon que j'ai déjà mentionné qu'on travaillait en étroite collaboration avec le Port, avec CN, CP, le Pont Jacques-Cartier -- écoutez, à titre d'exemple, les panneaux à messages variables, le Centre de contrôle de la circulation du pont Jacques-Cartier, la main-d'oeuvre qui est là, ce sont des gens qui sont à mon emploi à moi. On a un protocole d'entente avec le pont, alors on travaille vraiment en collaboration.

2390

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

2395

Est-ce que vous avez terminé, monsieur Côté?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

2400

Non, parce que ce qui arrive, c'est que la conception de porte développée par le ministère, l'indice de monsieur Luc Noppen, pour nous est un concept très faible de revitalisation urbaine. Je crois qu'il faudra plus parler d'un pôle avec trois éléments centraux qui sont la reconstitution du square Papineau, le Pied-du-Courant et évidemment l'ensemble conventuel Saint-Vincent-de-Paul.

2405

Alors, je crois qu'il faut avoir une vision d'ensemble de tout le secteur. Et, donc, on se questionne pourquoi le ministère n'a pas tenu compte des propositions de la Ville, du rapport sur les abords du pont Jacques-Cartier, qui demandait évidemment la reconstitution du square Papineau.

2410

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Fournier?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2415

Alors, monsieur Boisvert, s'il vous plaît.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2420

On a tenu compte des demandes de la Ville de Montréal. D'ailleurs, il y a eu des discussions avec la Ville de Montréal à ce sujet-là. Je pourrais le montrer sur une acétate ou, enfin, je peux vous dire que la dalle Papineau, elle est prévue pour pouvoir être élargie et reprendre la forme originale du square Papineau lorsque les besoins seront là.

2425

Actuellement, il n'y a pas de projet précis, il y a seulement une intention à long terme. Donc, on prévoit les aménagements en conséquence. Il n'y a pas de contrainte physique. Le ministère a bien pris garde de ne pas mettre de contrainte physique pour ne pas empêcher l'élargissement du viaduc Papineau pour recréer le square tel qu'il était à l'origine. Ceci dit, l'avoir fait immédiatement, il y aurait eu nécessité d'expropriations à court terme, donc de préjudices, sans qu'il y ait eu de besoin vraiment déjà identifié par la Ville de Montréal.

2430

La demande de la Ville de Montréal était donc de s'assurer qu'il soit possible de recréer la forme originale, ce que le ministère a fait à la demande de la Ville.

2435

LA PRÉSIDENTE :

Vous confirmez, monsieur Bouchard?

2440

M. PIERRE BOUCHARD :

Oui. Effectivement, nous avons toujours eu l'intention de poursuivre ce square. Nous avons l'intention de le réaliser. Il devrait normalement être réalisé assez rapidement dès que les travaux du ministère vont être terminés dans ce secteur-là. Et on va sûrement prévoir les budgets nécessaires à le faire. C'était déjà dans notre Programme triennal d'immobilisations il y a deux ans, je pense.

2445

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

2450

M. PHILIPPE CÔTÉ :

Si on en parle, c'est parce que le ministère a beaucoup proposé des parcs. En fin de compte, on dirait que c'est... on va planter des flamants roses le long de l'autoroute. Mais je pense que, pour le Centre-Sud, un développement dans le cadre d'infrastructures culturelles importantes et urbaines, je pense qu'on doit dépasser la logique de réunification du parc Bellerive, comme je dirais, et d'aller vers le patrimoine, parce que...

2455

2460

LA PRÉSIDENTE :

C'est un point que...

2465

M. PHILIPPE CÔTÉ :

D'arbitrage. Bien voilà.

LA PRÉSIDENTE :

2470

... vous pourrez faire valoir dans votre mémoire également.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

2475

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous en êtes...

2480

M. PHILIPPE CÔTÉ :

Il m'en reste deux points principaux, les matières dangereuses et les voies réservées sur le pont Jacques-Cartier.

2485

LA PRÉSIDENTE :

Disons que je vous permets, mais on est supposé se limiter à deux questions par citoyen.

2490

M. PHILIPPE CÔTÉ :

C'est les grandes questions!

2495

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Côté, je demanderais...

M. PHILIPPE CÔTÉ :

2500

Je vais être vite.

LA PRÉSIDENTE :

2505 Oui, mais il y a des réponses qui viennent. Je vous en autorise une autre et, après, on passe à la pause et à un autre citoyen, d'accord?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

2510 O.K.

LA PRÉSIDENTE :

2515 Parce que, sinon, c'est moi qui vais se faire critiquer de ne pas laisser la place aux citoyens, d'accord?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

2520 Oui, mais la commission finit aujourd'hui. Je vais poser à ce moment-là la question de la circulation, donc à l'AMT.

2525 Sachant que le gabarit de l'autoroute Ville-Marie est théoriquement de 250 000 véhicules dans sa construction ancienne et que le nouveau gabarit est théoriquement de 150 000 véhicules, sachant aussi que le pont Jacques-Cartier dégorge à peu près 112 000 véhicules, qui pourra augmenter à 120 000 avec le nouveau tablier, est-ce qu'il est possible à ce moment-là de savoir si l'AMT a prévu des voies réservées?

2530 Parce qu'il y aura un raccordement, évidemment, de la circulation entre l'autoroute Ville-Marie et le pont Jacques-Cartier qui atteint sa pleine saturation, surtout que le pont Jacques-Cartier doit transporter tout le camionnage des matières dangereuses qui ne peut pas utiliser le pont tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine et le tunnel Ville-Marie, et que le ministère a décidé de drainer toute l'économie du camionnage de l'est vers le pont Jacques-Cartier.

LA PRÉSIDENTE :

2535 Donc, votre question, c'est de savoir s'il est prévu...

M. PHILIPPE CÔTÉ :

2540 S'il est prévu des voies réservées, parce que le pont est à...

LA PRÉSIDENTE :

2545 À quel endroit? Sur le pont?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

Pour le pont Jacques-Cartier.

2550 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

2555 **M. PHILIPPE CÔTÉ :**

C'est ça, parce qu'il a atteint sa saturation, puis on ne peut pas faire rien rentrer dessus.

LA PRÉSIDENTE :

2560 D'accord. C'est parce que vous aviez parlé de l'autoroute Ville-Marie et tout, je...

M. PHILIPPE CÔTÉ :

2565 C'est ça, c'est que s'il y a raccordement de l'autoroute avec une infrastructure importante.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

2570 Monsieur Phaneuf?

M. YVES PHANEUF :

2575 Non, on n'a pas de tel projet d'inscrit dans notre PTI, notre Programme triennal d'immobilisations, faut-il préciser.

Il y a aussi un métro qui est en plein dans cet axe-là, le métro qui part de la Rive-Sud à Longueuil. D'un autre côté, il faudrait peut-être que le ministère précise X ça, c'est un commentaire X la capacité réelle de ces axes-là.

2580

LA PRÉSIDENTE :

Oui, oui, ça va.

2585 Effectivement, monsieur Fournier, est-ce que vous pourriez confirmer les capacités qui ont été indiquées par monsieur Côté, Philippe Côté?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2590 On pourrait calculer des capacités. Ce qui est important, c'est les débits. Les débits qu'on a identifiés dans l'étude d'impact proviennent, je le rappelle, des enquêtes origine-

destination, donc reflètent des déplacements réels sur le réseau. Et le chiffre de monsieur Côté, je ne sais pas où il l'a pris, mais ce qu'on a déposé, nous, c'est dans la partie la plus achalandée, c'est environ 109 000, 110 000 véhicules par jour.

2595 En termes de capacité sur Ville-Marie, on pourrait voir c'est quoi, je ne le sais pas.

LA PRÉSIDENTE :

Vous pourriez peut-être nous donner...

2600

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Mais la capacité en pleine nuit, madame la présidente, ça ne veut pas dire grand-chose, c'est la capacité inutilisée. Il faut voir c'est quoi les besoins de déplacement des gens d'abord.

2605

Quant au pont Jacques-Cartier, évidemment c'est une infrastructure fédérale. Alors, avant d'établir ou avant de venir modifier les modes de déplacement là-dessus, bien, c'est un peu plus complexe.

2610 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Bouchard?

M. PIERRE BOUCHARD :

2615

Peut-être un complément d'information. J'ai assisté, au début de l'été, à une présentation que la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain nous faisait par rapport à ces travaux, et on est en discussion également avec eux pour l'aménagement autour du pont Jacques-Cartier justement.

2620

Et il avait été fait mention lors de la présentation que le débit sur le pont Jacques-Cartier n'a pas atteint sa saturation sur le pont tel quel, mais en fait le problème du débit sur le pont Jacques-Cartier provient essentiellement de l'arrivée du trafic à Montréal, donc des accès directement à Montréal. Donc, c'est ça qui est le facteur limitatif de la circulation du pont Jacques-Cartier, chose que nous nous apprêtons à réaménager.

2625

LA PRÉSIDENTE :

2630 Vous nous en aviez parlé d'ailleurs à une séance antérieure.

Alors, monsieur Côté, je vous remercie.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

2635

Je demanderais deux documents. C'est à partir d'un article de l'Artisan de Repentigny qui a paru la semaine passée. Il est annoncé que l'AMT a fait une étude pour un corridor de train de banlieue menant vers le quartier Hochelaga-Maisonneuve, qui n'a pas été déposée.

2640 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Phaneuf, est-ce exact? Il me semble que vous avez déposé, je ne veux pas faire erreur, ou c'est votre collègue?

2645 **M. YVES PHANEUF :**

Écoutez, je ne sais pas à quoi exactement fait référence l'article.

LA PRÉSIDENTE :

2650

On pourrait peut-être vous le donner et vous pourrez nous l'indiquer après.

M. YVES PHANEUF :

2655

Oui, d'accord. Le document qu'on a déposé par exemple aujourd'hui a regardé certaines alternatives dans le corridor entre Repentigny et le centre-ville, dont une alternative train de banlieue.

LA PRÉSIDENTE :

2660

Alors, on va vous fournir l'article et vous pourrez, au retour de la pause, nous indiquer s'il s'agit de l'étude qui a déjà été déposée, d'accord?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

2665

Je demanderais aussi l'étude de l'AMT pour la voie réservée pour le pont tunnel qui va être connecté avec l'autoroute.

2670 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Phaneuf?

2675 **M. YVES PHANEUF :**

J'aimerais juste bien comprendre. Les voies réservées dans le tunnel, vous parlez du tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine?

2680 **LA PRÉSIDENTE :**

Louis-Hippolyte-Lafontaine?

2685 **M. PHILIPPE CÔTÉ :**

C'est le pont tunnel ici.

M. YVES PHANEUF :

2690 Je vais m'informer de ce qu'on a de disponible comme étude. À ma connaissance, il n'y a pas de projet de voie réservée dans le tunnel. Il y a des études aux approches sur la Rive-Sud pour des aménagements et je vais voir ce qui est disponible.

LA PRÉSIDENTE :

2695 D'accord. Alors, on attend un retour d'information là-dessus.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

2700 Je demanderais toujours le livre de Luc Noppen. Il n'a pas été fait mention de...

LA PRÉSIDENTE :

2705 Le livre, c'est un livre qui est vendu en librairie, qui n'est pas de la propriété du ministère des Transports. Et je vous invite à l'acheter.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

2710 Non, parce que c'est l'Éditeur officiel du Québec et c'est une préface de monsieur Guy Chevrette. Alors, peut-être que je me trompe...

LA PRÉSIDENTE :

Mais il est vendu en librairie quand même.

2715

M. PHILIPPE CÔTÉ :

Non, non, mais c'était pour dépôt, parce que les photos sont couleur par rapport à l'étude morphologique du paysage de monsieur Noppen.

2720

Et évidemment, dernier point, le ministère a demandé une recension des articles de journaux concernant le corridor Notre-Dame. Je crois que la recension des articles débute vers 1950. Je demanderais que ce document-là soit déposé.

2725

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Fournier, est-ce que...

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2730

Monsieur Boisvert?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2735

Oui. Je ne suis pas très certain à quoi on fait référence, mais c'est peut-être les travaux faits par l'équipe de chercheurs, d'une dizaine de chercheurs de l'Université de Montréal il y a quelques années. Il faut que je vérifie. Compte tenu que c'est dans le cadre d'un projet de recherche et développement avec l'Université de Montréal, je ne suis pas certain que nous soyons propriétaire des documents. C'est un autre contexte qu'un contrat à un consultant.

2740

Alors, il faudrait vérifier si on a accès à ces documents-là. Nous, on a eu accès seulement qu'au travail fait à partir de ces documents-là. Donc, il faut vérifier auprès de l'université.

2745

LA PRÉSIDENTE :

Donc, vous nous revenez sur ce point? D'accord.

2750

Alors, monsieur Côté, je vous remercie et je vous invite à nous formuler votre opinion lors de la séance des mémoires.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

2755 Certainement.

LA PRÉSIDENTE :

 Merci.
2760 On prend une pause d'une dizaine de minutes tout au plus.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

(REPRISE DE LA SÉANCE)-

2765

LA PRÉSIDENTE :

 Alors, on reprend. Alors, j'appelle monsieur Yoland Bergeron, s'il vous plaît. Bonjour!

2770

M. YOLAND BERGERON :

 Bonjour à tous! Yoland Bergeron du Comité Promenade Bellerive dans l'est de Montréal. D'ailleurs, j'aimerais qu'on se déplace un peu mentalement plus à l'est, c'est-à-dire près du pont tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine.

2775

 J'habite le quartier de Tétreauville depuis une vingtaine d'années et l'est de Montréal depuis toujours. Depuis que j'ai l'âge de conduire une automobile et que je me déplace sur les voies de service et du tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine nord-sud, je me suis toujours posé des questions à savoir pourquoi est-ce qu'on devait, lorsqu'on descend des Galeries d'Anjou vers le sud, vers le tunnel, pourquoi est-ce qu'il fallait à un moment donné traverser par-dessus l'autoroute et puis un peu plus loin, au sud d'Hochelaga, il fallait revenir encore une fois de l'autre côté de l'autoroute. J'avais un peu des difficultés à comprendre pourquoi est-ce qu'il y avait autant de viaducs. Il faut croire que le béton n'était pas dispendieux à cette époque-là.

2780

 Je me suis toujours demandé pourquoi est-ce qu'il y avait deux viaducs qui étaient inutilisés pendant 25 années. C'est beaucoup d'années, ça. Deux viaducs, les viaducs Souigny qui ont été construits à la même époque que le tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine et qui ne débouchaient sur rien, à part qu'on pourrait s'en servir comme raccourci à un moment donné pour aller prendre Hochelaga, mais ce n'était pas raccordé nulle part.

2785

2790

 Il y a une dizaine d'années, le promoteur, le MTQ a annoncé qu'il voulait aller de l'avant avec la construction de l'autoroute Souigny. Nous avons fait à l'époque une demande pour une audience publique. Le projet a été retiré, il n'y a pas eu d'audiences publiques.

2795 Le MTQ est revenu plusieurs années après et, de façon à se soustraire des audiences publiques, a construit une demi-autoroute. Il est compris que si l'on construit moins de quatre voies, le promoteur n'est pas obligé de se soumettre aux audiences publiques, c'est bien ça?

LA PRÉSIDENTE :

2800

On va demander au ministère de l'Environnement de nous répondre.

M. LUC VALIQUETTE :

2805

Le projet est visé par la Procédure d'évaluation et d'examen des impacts et les audiences publiques, le cas échéant, s'il y a un projet à quatre voies ou 35 mètres d'emprise, et dont l'emprise n'appartenait pas au ministère des Transports le 30 décembre 1980.

2810

Autrement dit, si l'emprise a été acquise avant, ce n'est pas visé par le règlement. Si l'emprise a été acquise après et qu'il y a soit 4 voies ou soit 35 mètres d'emprise ou plus, en moyenne là, là c'est visé.

LA PRÉSIDENTE :

2815

Par ailleurs, monsieur Valiquette, le ministère des Transports, est-ce qu'il est soumis à la *Loi de la qualité de l'environnement* et à l'article 22?

M. LUC VALIQUETTE :

2820

Oui, le ministère des Transports. Le projet de règlement identifie des projets et tout promoteur, qu'il soit public ou privé, qui a un projet compris dans ce règlement, c'est le règlement R9 qui dépend de la *Loi de la qualité de l'environnement*, donc tout promoteur qui a un projet est soumis à ce règlement s'il respecte les critères techniques d'assujettissement, s'il rencontre ces critères techniques là.

2825

LA PRÉSIDENTE :

Par contre, c'est un autre article qui prévoit qu'il peut y avoir des audiences publiques en bout de piste.

2830

M. LUC VALIQUETTE :

2835

Alors, dans la *Loi sur la qualité de l'environnement*, il y a l'article 31.3 qui prévoit que tout citoyen ou municipalité a un droit à une audience publique et peut faire une telle demande au ministre de l'Environnement, qui doit d'ailleurs l'accorder si la demande n'est pas frivole. Ça, ce sont les termes approximatifs, mais ce sont les termes de la loi.

LA PRÉSIDENTE :

2840 Dans le cas de projets qui peuvent être assujettis, bien sûr, tel que vous l'avez dit plus tôt.

M. LUC VALIQUETTE :

2845 Bien sûr, madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. C'est compliqué, mais c'est comme ça.

2850

M. YOLAND BERGERON :

Oui, mais toujours est-il qu'il y a eu beaucoup d'argent de dépensé quand même parce qu'on est devant un fait accompli. Il y a quand même trois ou quatre voies qui sont construites, mettons trois voies et demie qui sont déjà construites entre Dickson et le tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine. On a également réparé, si on peut dire, les viaducs Souigny qui passent au-dessus du tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine.

2855

Maintenant, on a le droit maintenant de se parler et, ça, c'est intéressant de poser des questions. Maintenant qu'on va de l'avant avec ce projet-là, la question qu'on s'est toujours posée, c'est: qu'est-ce que ça vient faire chez nous ces deux viaducs-là? Parce qu'il faut comprendre que, à l'est du tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, Souigny, ce sont des rues résidentielles. Il y a des écoles, il y a des parcs. Alors, on voit mal qu'est-ce que des viaducs d'autoroute qui aboutissent dans un quartier résidentiel, c'est quoi le gros bon sens de ça.

2860

2865

Peut-être que dans les années 60 où on a démoli une partie du village de Longue-Pointe, les églises, on a déménagé les maisons pour construire l'autoroute 25, c'était normal de penser ça. Nous, on pense que, en l'an 2000, ça n'a plus sa raison d'être. Alors, c'est la question qu'on aurait voulu demander, s'il y avait eu des audiences publiques lors des travaux qui ont été faits il y a une couple d'années.

2870

Là, ce qu'on demande, c'est qu'est-ce qui va advenir de ces viaducs-là? Parce que nous, ce qu'on pense, c'est qu'en quelque part, étant donné que l'autoroute Souigny va être trois voies dans chaque direction, lorsqu'elle va arriver à l'autoroute 25, on comprend qu'il y a une seule voie qui va vers le nord, une seule voie qui va vers le sud. Si jamais c'est bouché dans les deux directions, on a bien peur que des gens décident de continuer dans le quartier résidentiel, car il restera le viaduc Souigny.

2875

Est-ce qu'on va obstruer ces viaducs-là? Est-ce qu'on va interdire la circulation sur ces viaducs-là ou ils vont demeurer, autrement dit, et permettre la possibilité de débordement dans nos quartiers?

2880

LA PRÉSIDENTE :

2885 Alors, on va d'abord aller voir du côté du ministère des Transports.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2890 Alors, madame la présidente, les viaducs Souigny sont là pour rester là, bien sûr. Ils permettent de mettre en relation les quartiers qui sont à l'est de l'autoroute 25 avec l'ouest, c'est-à-dire avec l'autoroute -- ce qui sera la rue Notre-Dame modernisée et l'avenue Souigny.

 Vous avez remarqué, ça m'a presque échappé?

LA PRÉSIDENTE :

2895 Oui.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2900 Mais j'ai quand même été bon prince hier.

 Et pour rassurer monsieur Bergeron, je pense qu'il faut bien comprendre que ce n'est pas parce qu'il y a des viaducs, que les gens vont déborder dans les quartiers vers l'est. Il faut voir d'où viennent les gens qui vont prendre Souigny et éventuellement Notre-Dame. Ils viennent de quelque part et ils vont quelque part.

2905 Et il faudrait aller voir, moi, je n'ai pas la réponse, évidemment je ne suis pas un spécialiste en circulation, je suis en gestionnaire, mais il faudrait aller voir dans les enquêtes origine-destination où vont et d'où proviennent ces personnes-là. Mon intuition me fait dire qu'ils viennent principalement de l'autoroute 25, bien sûr, qui est l'axe principal de communication vers le nord et à travers le pont tunnel vers la Rive-Sud. Et compte tenu de ces destinations-là, évidemment il n'y aurait aucun intérêt pour ces gens-là à déborder vers les quartiers de l'est parce que ça ne leur donne strictement rien.

2915 Par ailleurs, il faut rappeler que la voie réservée, le service de Viabus que l'Agence veut mettre en place, va utiliser ces viaducs-là pour le service Viabus de l'est vers Notre-Dame et le centre-ville.

LA PRÉSIDENTE :

2920

Actuellement, quelqu'un qui est sur la 25 en direction nord, il emprunte une sortie, c'est quelqu'un qui vient du pont Louis-Hippolyte-Lafontaine.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2925

Du sud, oui, de la Rive-Sud, oui.

LA PRÉSIDENTE :

2930

Du tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, devrais-je dire, et...

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2935

C'est un pont tunnel en fait.

LA PRÉSIDENTE :

2940

Oui. Et il emprunte une bretelle qui est à gauche, je crois, pour atteindre Souigny. Ça, ça ne sera pas changé par le projet aucunement?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2945

Non.

LA PRÉSIDENTE :

Vous me le confirmerez après.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2950

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2955

Quelqu'un qui est en direction sud, lui, donc s'il sort, il a la possibilité d'aller ou sur Souigny en direction ouest...

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2960

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

2965 ... mais il peut également traverser, j'imagine, par une bretelle pour aller de l'autre côté en direction est? C'est le cas?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2970 Je ne suis pas familier avec la géométrie de l'échangeur dans ce cas-là. Il faudrait vérifier avec monsieur Boisvert.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2975 Oui, madame la présidente. Si on arrive d'Hochelaga-Maisonneuve, on est sur Souigny et on est en direction est, effectivement, on a la possibilité à gauche, une bretelle à gauche, d'aller vers la 25 nord, donc les Galeries d'Anjou, si on veut, à droite d'aller vers le tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine ou de continuer tout droit sur un viaduc Souigny. C'est la voie du centre qui mène directement dans Mercier-Ouest effectivement. Et inversement, c'est à peu près le même phénomène. Le viaduc Souigny est un viaduc qui mène dans la voie du centre en direction ouest.

LA PRÉSIDENTE :

2985 D'accord. Et dans le projet que vous soumettez, donc, c'est la fonction transport en commun qui serait davantage la fonction de cette artère-là ou de cet échangeur-là?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2990 Effectivement, quand on regarde un peu l'achalandage qui est prévu dans ce secteur-là, ce sont des infrastructures construites dans les années 70, vraiment dans un autre horizon, une autre génération dans mon cas. Et, non, la fonctionnalité pour le transport automobile n'est pas requise dans le cadre du projet. En fait, c'est ce qu'on appelle dans notre jargon surdimensionné.

2995 C'est, en fait, donc plutôt une opportunité aujourd'hui d'avoir ces infrastructures-là parce qu'on peut prendre une des deux voies pour carrément la réserver pour les autobus. C'est-à-dire que le Viabus qui est situé à l'est d'Honoré-Beaugrand, de l'intersection directement, donc la voie réservée continue carrément sur les deux viaducs. Donc, on retranche carrément la moitié de la largeur, sinon même un peu plus, pour les autobus jusqu'au début de Souigny de l'autre côté de la 25, à l'ouest de la 25. Donc, carrément, on réduit la capacité de plus de moitié des viaducs parce qu'ils sont surtout requis pour le transport en commun, oui.

3000

LA PRÉSIDENTE :

3005 Monsieur a quand même une préoccupation à l'effet que s'il y a congestion sur la 25...
d'abord, vous avez une expérience à ce niveau-là?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3010 Oui, oui.

LA PRÉSIDENTE :

3015 Monsieur Fournier en a une en tout cas, j'imagine, comme gestionnaire du territoire.
Est-ce que, lorsqu'il y a congestion sur la 25, il y a déjà une habitude des automobilistes de se
diriger vers le quartier de monsieur?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3020 Oui. Alors, ça, il y a une particularité dans le projet qui est importante et ça peut peut-
être répondre à la préoccupation de monsieur. Si on est au centre-ville par exemple le soir ou
dans le Centre-Sud et qu'on se dirige vers l'est, il y a tout un système de gestion de la
circulation, prenons un message variable, mais surtout aussi, si la radio est ouverte, une
relation directe avec les chroniqueurs de la circulation qui sont avertis par un système de
3025 pagette, mais avec du texte, textuel, spécialisé.

Donc, s'il y a effectivement une problématique, l'intérêt de prendre le viaduc Souigny
pour contourner la 25, bien, écoutez, ça ne va pas très, très loin, ça finit à Georges V. Il est
beaucoup plus intéressant parce que, lorsqu'on est sur Notre-Dame, il y a la possibilité, vous
3030 vous souvenez, soit d'aller vers la gauche, vers CSF ou CN, vers Souigny, ou de continuer
tout simplement tout droit sur Notre-Dame.

Donc, si la destination est à l'est, la rue Notre-Dame est beaucoup plus rapide que
l'avenue Souigny qui est en fait bordée d'arrêts obligatoires, très étroite avec stationnements.
3035 Donc, pour un automobiliste, à moins qu'il se dirige carrément aux abords mêmes du quartier
directement de l'autre côté, l'intérêt est relativement faible et il est préférable, surtout si ce sont
des congestions récurrentes, de maintenir son trajet sur la rue Notre-Dame vers l'est.

Donc, je pense que ça répond un peu à la problématique. Aussi peut-être rajouter que
3040 c'est géré par un stop actuellement à Honoré-Beaugrand/Souigny. S'il y avait une
problématique vraiment très précise et particulière, on en a déjà parlé un peu plus tôt, mais il y a
toujours la gestion faite par la Ville de Montréal avec l'installation d'un feu qui est sous évaluation
au besoin.

3045 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Bouchard, est-ce que les préoccupations de monsieur feront l'objection d'une
analyse par vos services?

3050 **M. PIERRE BOUCHARD :**

Écoutez, c'est la première fois aujourd'hui que j'en entends parler. Mais cependant, on va demander à nos gens de circulation de se pencher également sur cet aspect-là et de vous revenir en même temps que les autres considérations de circulation.

3055

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

Donc, vous avez été entendu.

3060

M. YOLAND BERGERON :

Merci bien. Ce sont des inquiétudes, oui. Et justement, on peut les vérifier en tous les cas aux heures de circulation, aux heures de pointe. Justement, si on prend le transit entre Repentigny et puis le centre-ville, puisque l'île s'élargie et donc la rue Notre-Dame s'éloigne, si on peut dire, et donc ça devient plus long descendre vers le tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, les gens prennent comme raccourci justement Georges V. Si on tourne à George V, on a juste un petit bout de chemin à faire pour se rendre sur Souigny et, à ce moment-là, on enfile deux, trois stops plutôt qu'un paquet de lumières, ce qui est drôlement plus rapide pour les automobilistes pour enfile sur les viaducs de Souigny.

3065

3070

Ça a déjà été présenté d'ailleurs au Téléjournal. Il y avait une dame à un moment donné qui était au coin de Beaugrand et Souigny, et qui disait que c'était comme l'enfer de traverser à cette intersection-là parce que, là, on se trouvait à avoir six voies, plus les deux voies du CN et, encore plus au sud, une autre... ça commence à faire pas mal de voies à traverser quand on vient d'Hochelaga pour se diriger vers Notre-Dame. Ça fait plusieurs voies et, en tout cas, le feu de circulation serait peut-être une bonne chose.

3075

3080

Mais c'est à se demander encore une fois, comme je vous disais tantôt, est-ce que c'est vraiment logique d'avoir un accès à deux voies, une voie, en tout cas, avoir un accès direct dans ce quartier résidentiel? Moi, je ne le sais pas. Qu'est-ce que vous diriez si vous aviez un accès à une autoroute dans votre cour?

3085

Je ne veux pas dire que c'est pas-dans-ma-cour, mais on comprend que les plans initiaux des années 60 étaient de prolonger l'autoroute Ville-Marie jusqu'à Repentigny. Je ne sais pas si c'est encore dans les plans, dans vos plans actuels en l'an 2000, mais si ça ne l'est plus, à notre goût, les viaducs Souigny n'auraient pas dû être rénovés et même auraient dû être démantelés de façon à reconfigurer les voies de service nord-sud.

3090

On vit présentement des choses, madame Boucher, ça dépasse le gros bon sens. Je ne suis pas ici pour me plaindre, mais en quelque part... moi, j'habite tout près de la rue Notre-Dame. Du *truck*, on en a. En veux-tu? En voilà! Des Jacob *brakes*. On l'a déjà dit, on se

3095 plait au Conseil municipal, ainsi de suite. On dépose des mémoires quand c'est le temps d'un plan de camionnage. On envoie ça au ministre, au député, aux conseillers, au ministère des Transports, on n'a pas même pas un avis de reçu.

3100 Puis dans les faits, bien, comme cadeau, obligation aux camions de passer 24 heures sur 24 dans un quartier résidentiel, les quartiers Longue-Pointe et Tétreauville qui sont strictement résidentiels. Il n'y a pas une usine là-dedans. On oblige les camions, entre le tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine et Montréal-Est, à passer là 24 heures sur 24.

3105 Puis tenez-vous bien. Rendus à Montréal-Est dans le site industriel, bien, on leur dit: *Woh! À 7 h le soir jusqu'à 7 h le matin, ne passez plus là+, parce que ça pourrait déranger les industries, on ne sait jamais. Là, ils les font dévier puis ils les font monter sur Sherbrooke ailleurs. Puis un peu plus loin, rendus à Saint-Jean-Baptiste: *Bien, là, woup! Le député reste là. Ne passez plus là pantoute.+ On s'aperçoit qu'il y a trois classes de monde.

3110 Mais on ne veut pas nécessairement dire *pas-dans-ma-cour+. On regarde quand même froidement qu'est-ce qu'il se passe chez nous. Puis on s'aperçoit que justement, au niveau de la configuration, les voies de service, il y a un *bug* là-dedans. Je l'ai dit tantôt, il y a des histoires de passer par-dessus un bout, puis revenir sur l'autre bout.

3115 Ça fait en sorte que, à un moment donné, on a construit dernièrement un mur antibruit le long de la voie de service nord-sud du tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine vers les Galeries d'Anjou. On a construit ça, un mur antibruit. Une couple de millions, ça. Bien, depuis qu'ils ont construit le mur antibruit, les camions n'ont plus le droit de passer là. Il faut le faire, là! Les camions n'ont plus le droit de passer sur Curateau, sur la voie de service Curateau. Donc, ils sont obligés de passer ailleurs, c'est certain. Ça fait qu'ils passent où? Ils passent sur Notre-Dame.

3120 Quand vous disiez tantôt que vous sortez du tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, pour les camions qui n'ont pas de matières dangereuses, qui sortent du tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine X j'en faisais mention à monsieur Boisvert l'autre fois X quand on parle de configuration, ils vont pouvoir aller sur Souigny, c'est vrai, mais s'ils veulent aller ailleurs... puis
3125 c'est là que je voudrais que le projet soit comme bonifié à un moment donné, qu'on dise: *Écoute. C'est bien beau, on n'arrête pas là. On n'amène pas juste le problème au tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, puis ils s'arrangeront avec leurs problèmes+, parce qu'on vit déjà des problèmes.

3130 Moi, je me dis, il y a 260 M\$. Est-ce qu'on peut en prendre un bout là-dedans, puis modifier, améliorer ce qu'on a chez nous?

LA PRÉSIDENTE :

3135 Alors, on va y aller avec une question, d'accord?

M. PIERRE BOUCHARD :

Madame la présidente?

3140

LA PRÉSIDENTE :

Oui, monsieur Bouchard.

3145

M. PIERRE BOUCHARD :

J'aurais peut-être une suggestion à faire.

LA PRÉSIDENTE :

3150

Oui.

M. PIERRE BOUCHARD :

3155

Je vais demander aux gens de la circulation chez nous, en collaboration avec les gens du ministère des Transports, de réévaluer la situation sur ces deux viaducs-là et voir justement les origines-destinations, voir si effectivement il y a du trafic autre, et voir s'il n'y a pas possibilité également, simplement à la lumière de la situation, de voir pour voir si on ne pourrait pas simplement les laisser pour les autobus par exemple ou, en tout cas, chercher d'autres scénarios.

3160

M. YOLAND BERGERON :

Déjà, la Ville a déjà fait une bonne action, c'est-à-dire qu'elle a interdit aux camions. Donc, ça, c'est déjà fait.

3165

LA PRÉSIDENTE :

Il en fait une deuxième.

3170

M. YOLAND BERGERON :

Pardon?

3175

LA PRÉSIDENTE :

Ils en font une deuxième, ils viennent de proposer quelque chose à la commission.

M. YOLAND BERGERON :

3180

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

3185

Ils viennent de s'engager publiquement...

M. YOLAND BERGERON :

3190

C'est intéressant.

LA PRÉSIDENTE :

... devant nous à voir ce qu'il en est et à chercher des solutions.

3195

M. YOLAND BERGERON :

Bien, je suis bien content pour les gens de la rue Souigny. Pour revenir aux camions...

LA PRÉSIDENTE :

3200

Oui.

M. YOLAND BERGERON :

3205

... ce qu'on disait à un moment donné...

LA PRÉSIDENTE :

3210

Mais est-ce que vous avez des questions?

M. YOLAND BERGERON :

Oui, oui.

3215

LA PRÉSIDENTE :

Parce que c'est davantage vos questions que je souhaite entendre que vos...

3220

M. YOLAND BERGERON :

Regardez bien. C'est lié tout au concept de la matière dangereuse qui n'a pas le droit de passer dans le tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine.

3225

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

M. YOLAND BERGERON :

3230

Il faut qu'ils prennent le pont Jacques-Cartier. Si on prend le Pan de transport comme il est fait là, le Plan de transport, le pont Jacques-Cartier, quand les camions descendent du pont Jacques-Cartier, ils n'ont pas le droit de dépasser Delorimier. Passé Sherbrooke, ils n'ont pas le droit d'embarquer sur Delorimier. On les oblige à revenir sur Notre-Dame, parce que les autres rues sont toutes *no truck*.

3235

Quand ils prennent Notre-Dame, ils vont avoir la possibilité de prendre le boulevard jusqu'à Dickson. Et rendus à Dickson, ils vont avoir un choix à faire: soit qu'on monte au nord pour aller dans les quartiers industriels, mais pour redescendre dans les quartiers industriels, il manque une rue qui est le boulevard Bourget, soit qu'ils redescendent en bas, c'est-à-dire à la rue Notre-Dame. Et on a encore la rue Notre-Dame plein de camions.

3240

D'ailleurs, monsieur Boisvert expliquait dans ses pamphlets que le transport à l'est de Dickson, malgré 260 M\$, devrait sensiblement passer de 31 000 à 30 000, quelque chose comme ça. Ce n'est pas très significatif. Et pour nous, en tous les cas, ce n'est pas grand-chose.

3245

Ce qu'on se demande, est-ce qu'il y a moyen d'améliorer la configuration des voies de service de chaque côté du tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine? S'il le faut, démolir les viaducs de Souigny pour faire en sorte qu'on ait des viaducs nord-sud, mais de façon à ce que les camions puissent rouler du sud vers le nord. Est-ce que c'est possible? Est-ce que vous avez envisagé la possibilité de reconfigurer ce secteur-là pour donner un meilleur accès soit à l'autoroute 40, soit au tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine pour les camions?

3250

3255

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Fournier?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3260

Alors, monsieur Boisvert va vous en parler.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3265

Oui.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3270

Je dois dire que ce n'est pas un projet qui est sur les planches à dessin du ministère actuellement. Il faut voir dans quel environnement se situe l'autoroute 25 dans ce secteur-là, il n'y a pas énormément de marge de manoeuvre. C'est un secteur extrêmement complexe, mais...

LA PRÉSIDENTE :

3275

Mais quand vous dites que ce n'est pas sur vos planches à dessin, est-ce que c'est une problématique dont vous avez déjà été saisi ou si c'est la première fois que vous en entendez parler?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3280

Je suis trop jeune à l'Île de Montréal pour vous dire ce qu'on a déjà envisagé. Je suis là depuis seulement une année. Mais ce que je peux vous dire, c'est que ça ne fait pas partie ni de notre programmation ni des études qu'on a en marche actuellement, ce qui ne veut pas dire qu'on ne l'a pas déjà regardé dans le passé.

3285

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

3290

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Mais je vais demander à monsieur Boisvert de compléter.

3295

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3300 Oui. C'est seulement, madame la présidente, pour vous confirmer que cette préoccupation-là avait déjà été portée effectivement à notre attention. Mais ça s'inscrit dans un contexte beaucoup plus large que celui du réseau de camionnage à la Ville de Montréal, d'une part, parce que les artères est-ouest ne sont pas si nombreuses que ça où le camionnage peut être ramené. Et ça dépend beaucoup des origines-destinations du camionnage, il faut s'assurer de la desserte de l'ensemble des acteurs industriels.

3305 Il y a aussi la problématique de proximité. Si je me souviens bien de ce qui avait été discuté lors de la conversation que j'ai eue avec monsieur, il y avait aussi l'utilisation peut-être accrue de Sherbrooke, si je me souviens bien. Peut-être il y a une proximité aussi de bretelle, tout ça. Ça dépendait beaucoup de comment était organisé le réseau de camionnage à l'est de la 25 pour qu'on puisse s'y arrimer avec la Ville de Montréal. Donc, ça s'inscrit dans un contexte
3310 beaucoup plus large.

LA PRÉSIDENTE :

3315 Mais est-ce que le projet que vous soumettez est de nature à réduire la circulation de camions dans le secteur plus à l'est?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3320 A priori, il est un peu statu quo à l'est de Notre-Dame. Donc, on s'arrime au réseau existant et il n'est pas attracteur de camions supplémentaires parce que, de toute façon c'est un peu ce qu'on expliquait, le réseau de camionnage est en place. Alors, ils sont déjà dessus parce qu'il n'y a pas d'autres axes.

3325 Est-ce qu'il favorisera un petit peu plus Sherbrooke? Ça dépend. Si c'est Sherbrooke leur axe, ils sont dessus parce qu'ils sont à proximité, c'est le lien déjà le plus rapide. On ne changera pas beaucoup en termes de rebalancement pour le camionnage, le réseau étant déjà tellement contraint par le réseau de camionnage de la Ville de Montréal.

LA PRÉSIDENTE :

3330 Donc, vous n'avez rien à rajouter, monsieur Bouchard?

M. PIERRE BOUCHARD :

3335 Le Plan de transport camionnage a été présenté et adopté il n'y a pas tellement longtemps, deux ans. Et il a fait l'objet de larges consultations publiques. Je sais que monsieur parlait tantôt de problèmes un peu plus à l'est. La seule chose qu'on pourrait peut-être revoir l'an prochain, c'est que compte tenu que Montréal-Est est intégré à l'arrondissement est, il y a peut-être lieu de revoir le plan de camionnage et il y a des choses qui vont changer. Sinon, il a fait

3340 largement l'objet d'une analyse bien approfondie justement pour essayer de minimiser l'impact
du camionnage. Et ce qui est sorti là est à peu près ce qu'il y avait de mieux à l'époque.

LA PRÉSIDENTE :

3345 Merci.

M. YOLAND BERGERON :

3350 Ce que monsieur Bouchard soulignait, c'était de mettre Montréal-Est dans la même
veine que nous, c'est-à-dire 24 heures sur 24. Surtout pas. Nous, dans le fond, on souhaite
rien de moins que... *no truck* 24 heures sur 24, on n'est pas fous là, on comprend que, au
moins, si on avait la chance de dormir le soir, la nuit, ça ne serait déjà pas si mal, comme
Montréal-Est peut l'avoir.

3355 Je ne suis pas là pour justement faire enlever des choses aux autres. Je ne veux pas
pitcher ça non plus, la misère, aux autres. Quand on parlait de la rue Sherbrooke tantôt avec
monsieur Boisvert, c'est que tel qu'il existe présentement, le réseau du tunnel Louis-Hippolyte-
Lafontaine, lorsque vous sortez du tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, et donc ce n'est pas un
3360 camion de matières dangereuses, mais on vous indique la sortie Sherbrooke Est. Alors, le
camion prend la rue Sherbrooke Est, enfin la sortie Sherbrooke Est. Puis là il arrive en haut de
la côte, à Tellier, puis il y a une pancarte, c'est marqué: *No truck*. Wouh! Il faut qu'il revienne
sur Notre-Dame.

3365 Alors, tout est fait en fonction d'amener les camions vers Notre-Dame. Il y a une
nouvelle compagnie qui s'en vient, Interquisa, qu'il va y avoir encore d'autres camions. On fait
le transbordement de vidanges depuis peu à Lakefield, encore des camions.

3370 Ce qu'on s'aperçoit dans le fond, c'est que c'est formidable ce qu'il y a comme projet là.
Ça ne règle pas nos problèmes du tout, du tout.

LA PRÉSIDENTE :

3375 Mais on a quand même, monsieur Bergeron, un engagement public de monsieur
Bouchard de la Ville de Montréal qui va examiner la question, qui va essayer de trouver des
solutions.

M. YOLAND BERGERON :

3380 Oui. C'est parce que je m'aperçois qu'on regarde le projet comme cela au lieu de regarder globalement les impacts, les interactions.

LA PRÉSIDENTE :

3385 C'est parce que vous en êtes rendu au mois de janvier, vous.

M. YOLAND BERGERON :

3390 Vous avez été très généreuse.

LA PRÉSIDENTE :

3395 Alors, je vous invite sous forme de mémoire, même verbal ou écrit, comme vous le souhaitez, à nous signaler...

M. YOLAND BERGERON :

3400 J'aurais juste une dernière question aux gens de l'AMT concernant la voie réservée. Est-ce que vous avez étudié ou regardé la possibilité d'utiliser le pont de la voie ferrée où il y a une voie justement qui a été démantelée?

LA PRÉSIDENTE :

3405 Monsieur Phaneuf?

M. YVES PHANEUF :

3410 Vous faites référence au pont dans l'est, entre Montréal et Charlemagne?

M. YOLAND BERGERON :

3415 Qui passe par-dessus l'autoroute 25, oui, dans le même axe que les viaducs Souigny. Mais plutôt que de prendre le viaduc Souigny, si on continuait sur les voies ferrées et on prenait le pont de la voie ferrée qui traverse le tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, qui traverse par-dessus l'autoroute 25 finalement.

LA PRÉSIDENTE :

3420 Alors, monsieur Phaneuf?

M. YVES PHANEUF :

3425 Pour ce qui est des autobus, non, il n'a pas été considéré. Je vous dirais, pour la simple et bonne raison que, déjà, on partage l'emprise un peu plus à l'est avec le chemin de fer et c'est déjà très contraignant. Ça exige beaucoup d'investissements au niveau de la sécurité, et caetera.

3430 Donc, ce sont quand même des véhicules routiers. Donc, si on peut sortir et prendre des voies routières, c'est beaucoup mieux et beaucoup plus facile.

M. YOLAND BERGERON :

3435 Ces véhicules routiers là, si je comprends bien, est-ce qu'il vont avoir priorité aux intersections? Est-ce qu'il y a des barrières qui vont se baisser pour leur donner priorité à chaque intersection?

LA PRÉSIDENTE :

3440 Sur la voie rapide des autobus, vous entendez?

M. YOLAND BERGERON :

C'est ça, oui.

3445 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui? Monsieur Phaneuf.

M. YVES PHANEUF :

3450 Oui. Alors, oui, il y a des mesures sécuritaires prévues aux intersections pour faire passer les autobus plus rapidement, oui.

LA PRÉSIDENTE :

3455 Telles des barrières ou...

M. YVES PHANEUF :

3460 Oui. Bien, actuellement ce qui est sur la table à dessin, si vous voulez, au niveau conceptuel, d'une part pour les autobus dans l'emprise ferroviaire, ils vont avoir, eux, des feux pour eux qui vont, d'une part, leur indiquer s'ils peuvent traverser l'intersection. Et d'une certaine façon aussi, ça va pouvoir régulariser la circulation pour les autobus.

3465 Pour ce qui est des voies de circulation qui traversent la voie ferrée, donc au passage à
niveau, d'une part, ça prend une signalisation pour le chemin de fer qui reste là, donc barrières
et lumières, et caetera. Et pour la voie réservée comme telle, on pense utiliser le même genre
de signalisation. D'une part, ça va identifier aux gens qui traversent que c'est un site... c'est plus
3470 aient une même image comme si c'était un train ou un mode un peu plus lourd. Et donc, c'est à
peu près un peu le même concept.

M. YOLAND BERGERON :

3475 C'est disponible ces informations-là?

LA PRÉSIDENTE :

3480 Est-ce que ce sont des informations qui sont déjà confinées dans un document ou si
c'est toujours à l'étape de projet?

M. YVES PHANEUF :

3485 Actuellement, c'est encore à l'étape d'approbation et en discussion avec les chemins de
fer, les municipalités, le ministère des Transports. Mais on devrait rapidement aller à une étape
de plans et devis et, à ce moment-là, certains des documents, les informations vont être
rendues publiques.

LA PRÉSIDENTE :

3490 Et quel est l'échéancier prévu?

M. YVES PHANEUF :

3495 On a identifié dans notre Programme triennal d'immobilisations déjà certains
investissements dès l'année prochaine si tout va bien. Et ça s'étalerait sur 2002, 2003, 2004,
sur trois ans.

LA PRÉSIDENTE :

3500 Mais vous disiez qu'il y aurait certains documents qui seraient rendus publics. Qu'est-ce
que vous avez comme échéancier?

M. YVES PHANEUF :

3505

Déjà, les documents que j'ai déposés expliquent le projet et donnent tous les éléments d'achalandage et décrivent de manière conceptuelle les aménagements. Alors, après, c'est qu'on va un peu plus loin en termes d'avant-projet et puis, après ça, en plans et devis.

3510 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Alors, déjà dans un document déposé, vous allez avoir l'information. Je vous remercie, monsieur Bergeron.

3515 **M. YOLAND BERGERON :**

Merci, madame Boucher.

3520 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Vaillancourt, s'il vous plaît, monsieur André Vaillancourt.

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

3525 Bonjour, Madame la présidente, messieurs les commissaires.

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour!

3530

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

3535 On a parlé de bruit. Moi, je veux parler d'un autre type de vibrations. On sait qu'un accroissement de circulation, surtout de transport par camion, occasionne des vibrations, telluriques ou sismiques, appelons-les comme on voudra, et qu'elles ont les répercussions sur l'environnement immédiat.

3540 On côtoie plusieurs sites à caractère archéologique ou même historique. Et les vibrations, j'appellerais ça infrasonores ou infra... en fait, on trouvera le terme entre nous, se répercutent sur les fondements ou sur la structure de tout ce qui est autour, même l'autoroute, ce qui accélère le vieillissement des constructions évidemment.

3545 Et est-ce qu'il y a eu une attention particulière portée sur, je ne dirais pas la création parce que...

LA PRÉSIDENTE :

Sur l'évaluation?

3550 **M. ANDRÉ VAILLANCOURT :**

... sur l'évaluation des vibrations amenées dans l'aire de construction? On a chez nous le poste de pompiers qui va faire partie de leurs rénovations, qui va faire partie d'un autre site d'intérêt pour des artistes et les citoyens d'Hochelaga-Maisonneuve. Mais on a aussi toutes les infrastructures historiques auprès du pont Jacques-Cartier. Il y a aussi les immeubles qui peuvent être incommodés, enfin, même les industries, par l'effet du martellement, du passage répété des camions. Est-ce qu'il y a eu une attention de portée là-dessus?

3560 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, monsieur Fournier?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3565 Madame la présidente, d'abord, c'est une excellente question. C'est une question à laquelle le ministère a déjà réfléchi. On a, dans le passé, fait des études sur ce phénomène-là. Ce qui est clair pour nous, c'est qu'on va faire un inventaire de l'état des édifices et de leurs fondations en particulier, c'est la partie la plus sensible aux vibrations, d'une part, et voir comment, durant la période de construction, les problèmes qu'on pourrait relever sur les fondations évoluent. Donc, c'est une partie monitoring, suivi.

3575 Par ailleurs, pour ce qui est de la rue Notre-Dame, d'abord elle va être en tranchée. Donc, il y a déjà un amortissement naturel au niveau des vibrations. L'autre élément, c'est que la chaussée sera en béton de ciment, donc très, très résistante, très rigide, et ce n'est pas quelque chose qui génère des vibrations, au contraire.

3580 Peut-être l'élément majeur, c'est le fait qu'on n'aura pas de tête de puisard sur les voies de roulement. On va avoir un drainage périphérique, ce qui veut dire qu'il n'y aura pas ces coups-là de pneus de camion qui passent sur les puisards, sur les couverts de puisard, qui les font vibrer, qui font du bruit, qui génèrent des vibrations parce qu'il y a des inégalités dans la chaussée.

3585 Donc, dans la conception qu'on entend faire, on va prendre, d'une part, des mesures de monitoring sur les dommages qu'on pourrait causer et, d'autre part, on construit de façon telle à minimiser la génération de vibrations par le passage des véhicules lourds.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

3590 C'est peut-être l'occasion de demander le complément d'information de la part de votre spécialiste, madame Gamache, concernant la contribution au bruit routier par camion et auto?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3595 Bien sûr. Madame Gamache.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Madame Gamache!

3600

Mme LINE GAMACHE :

Bonjour! Si vous pouviez peut-être juste reformuler la question plus précisément, j'ai mal saisi.

3605

LA PRÉSIDENTE :

C'est que monsieur parle des vibrations, se demande si on a évalué ou si on a l'intention d'évaluer les vibrations que pourrait générer le projet et se demande également s'il y aurait des vibrations qui pourraient être perçues.

3610

Mais par ailleurs, hier, on vous a demandé un complément d'information sur le bruit en relation avec le transport des camions. Alors, on se demandait si vous aviez l'information disponible maintenant.

3615

Mme LINE GAMACHE :

Oui, d'accord. Effectivement, on a fait une simulation en supposant qu'il y avait que les véhicules lourds qui allaient circuler sur la nouvelle route. On a fait aussi les mêmes simulations sur la route actuelle. Ça nous a permis de constater, si on prend juste les camions lourds, un total sur une journée, ils vont générer autant de bruit que le reste de la circulation pendant la même journée. Donc, c'est une source qui est équivalente au reste des véhicules.

3620

On a fait un essai, entre autres, dans le secteur sur la rue Desjardins, c'est un petit peu à l'est de Pie-IX. Et ce que ça nous a donné, pour peu importe l'étage où on faisait le calcul, c'était effectivement à des niveaux très, très comparables. Donc, on suppose que pour le reste du tracé, ça va être la même chose. Donc, c'est une source qui est aussi importante que le reste des véhicules qui circulent.

3625

3630 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Pour bien comprendre, partant de votre énoncé d'hier qu'un camion lourd équivaut à 50 automobiles? C'est parce que j'essaie de faire des calculs très rapidement puis je ne suis pas sûr que j'arrive. Est-ce que je me trompe?

3635

Mme LINE GAMACHE :

3640 Oui, bien, en fait, effectivement, les calculs qu'on a faits, on a pris que les camions lourds, donc les camions qui ont trois essieux et plus, et on a comparé effectivement la simulation avec le reste des véhicules, qui sont les automobiles, les autobus, les camions légers. Et effectivement, ce sont des sources qui sont comparables. Il faut voir le nombre de camions versus le nombre d'autres véhicules. Mais dans l'ensemble, effectivement, pour le total de la journée d'un débit journalier moyen estival, on arrive à un niveau de bruit qui est équivalent.

3645 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

3650 Madame Gamache, est-ce qu'il existe une relation entre la vibration dont monsieur parle avec le bruit? Est-ce qu'il y a une relation qu'on peut mesurer? D'abord, est-ce qu'il y a une relation entre les deux, premièrement?

Mme LINE GAMACHE :

3655 Entre les vibrations ressenties et le bruit?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Est-ce que la vibration peut être une source de bruit?

3660 **Mme LINE GAMACHE :**

3665 Bien sûr, si la vibration qui se propage peut faire vibrer, par exemple, les vitres, les fenêtres d'une maison ou la vaisselle d'une maison, effectivement, ça peut générer du bruit. Généralement, les vibrations, effectivement, ça va générer... si, par exemple, c'est un véhicule lourd qui passe sur une grille sur la rue, va générer une vibration mais aussi un bruit. Généralement, c'est relié.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3670 Mais est-ce que vous avez donné sur ces vibrations?

Mme LINE GAMACHE :

3675 Sur les vibrations?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Oui, par rapport au bruit. Est-ce que vous avez une augmentation qui peut être...

3680 **Mme LINE GAMACHE :**

Non, je n'ai pas vraiment de données là-dessus. Ça dépend toujours de la configuration de la route.

3685 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3690

Donc, ce que j'ai compris de votre intervention, monsieur Fournier, c'est que la conception, ce qui est prévu comme conception pour le projet Notre-Dame, ferait en sorte, en tout cas, de minimiser les vibrations. Est-ce que c'est une conception qui est nettement différente de celle, par exemple, du boulevard Décarie? Et est-ce que le boulevard Décarie est

3695

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Dans un premier temps, ce qu'on essaie de faire, c'est de fournir une surface de roulement le plus uniforme possible, donc pour éviter les chocs dus à des dénivellations.

3700

Sur Décarie, je ne crois pas qu'on a de puisards sur les voies de roulement. Il faudrait vérifier. Je ne sais pas.

3705 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. J'aimerais peut-être qu'on ait une comparaison pour qu'on puisse voir ce qu'il en est.

Monsieur Vaillancourt.

3710

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

3715 Ça m'amène à une petite interrogation. Monsieur mentionnait tout à l'heure qu'il n'y
aurait pas de regard de captation des eaux de ruissellement qui seraient dans l'autoroute Ville-
Marie. Mais les eaux qui vont être amenées là, parce qu'il va y en avoir...

LA PRÉSIDENTE :

3720 Il va y avoir de la neige, de l'eau.

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

3725 ... elles vont être évacuées comment?

LA PRÉSIDENTE :

Alors, monsieur Fournier.

3730 **M. ANDRÉ VAILLANCOURT :**

Ce n'est même pas une de mes questions, mais c'est une interrogation qui est venue
suite à sa réponse.

3735 **LA PRÉSIDENTE :**

Il y a une réponse dans l'étude d'impact, mais monsieur Fournier va vous la donner
maintenant.

3740 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

3745 On y va en drainage latéral, c'est-à-dire qu'au lieu de drainer la voie comme telle, on
amène, avec une couronne, donc un léger dévers, on amène l'eau en périphérie et on draine
en périphérie.

LA PRÉSIDENTE :

3750 Et ces eaux-là sont collectées où par la suite?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3755 Dans un système de drainage souterrain, où on a d'ailleurs un avantage, où on sépare... en fait, je pense que je vais demander à monsieur Boisvert d'aller dans ce niveau de détail-là. Il y a vraiment un avantage relié à la solution qu'on propose.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3760 Écoutez, je vais quand même me permettre une... très court.

LA PRÉSIDENTE :

Très court, allez-y.

3765 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Pour vous rassurer, madame la présidente, c'est déjà relativement bien décrit. Et suite, d'ailleurs, à des discussions avec le ministère de l'Environnement, il y a un système de captation. Actuellement, ça se garroche dans l'égout, ce qu'on appelle un égout combiné, sanitaire et pluvial, tout mélangé ensemble.

3775 Donc, le projet, ce que ça permet de faire, c'est d'envoyer les eaux pluviales de drainage de la chaussée dans un bassin de rétention, donc qui comprend notamment des grilleurs, un séparateur huile et graisse, et aussi un bassin de rétention qui permet de pomper les résidus qui pourraient être déversés sur la chaussée, par exemple, des matières dangereuses, de l'huile, de l'essence, des choses comme ça, avant de se retrouver dans l'intercepteur de la Ville de Montréal ou carrément déversés dans le fleuve, compte tenu qu'ils sont séparés de l'égout sanitaire.

3780 Donc, il y a un réseau, ce qu'on appelle séparatif, donc complètement séparé de l'égout municipal.

LA PRÉSIDENTE :

3785 Monsieur Valiquette, est-ce qu'on peut penser que c'est une nette amélioration par rapport à la situation actuelle?

M. LUC VALIQUETTE :

3790 Pouvez-vous préciser votre question, pour que je comprenne bien?

LA PRÉSIDENTE :

3795 Le fait d'avoir un système collecteur pour les eaux pluviales et les neiges et tout, et de pouvoir les traiter, est-ce que c'est une nette amélioration par rapport à la situation actuelle sur la rue Notre-Dame?

M. LUC VALIQUETTE :

3800

Sur la rue Notre-Dame, je pense que la situation actuelle, c'est un égout combiné? C'est bien ça? Alors, de collecter les eaux pour ne pas surcharger l'usine d'épuration, oui, ça va être quand même des bons volumes d'eau, de poussière. Donc, de prévoir un traitement séparé, c'est quelque chose qui a été discuté avec la Direction régionale et ça leur convenait. Il y a eu donc des échanges entre le ministère des Transports et la Direction régionale à ce sujet-là.

3805

LA PRÉSIDENTE :

3810

Merci.
Monsieur Vaillancourt.

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

3815

Pour préciser, madame la présidente, je suis un employé de l'usine d'assainissement des eaux usées de Montréal et, à ce que je comprends avec le système qu'on veut implanter, ce sera un système de décantation. Les eaux en supplément seront pompées et rejetées vers l'intercepteur. Parce que si on les rejette vers le fleuve, il reste quand même des matières en suspension qu'on répand dans la nature; ce qui n'est pas bienvenu, merci. C'est un simple commentaire, compte tenu de mon expérience de travail.

3820

Les vibrations ont un autre aspect qu'on n'a pas mentionné, ont un aspect de vieillissement sur les matières environnantes. Compte tenu de la plasticité des matières, elles peuvent accélérer le vieillissement des choses.

3825

Est-ce que l'autoroute proposée répond à des normes qui vont prolonger la vie de cet endroit-là, plutôt que d'avoir à le rénover fréquemment compte tenu de cet aspect qu'on mentionne, les vibrations?

3830

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Fournier.

3835 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

La réponse est clairement oui, madame la présidente. Compte tenu de l'état actuel de la chaussée de la rue Notre-Dame, ce qu'on propose, c'est une amélioration absolument extraordinaire au niveau des vibrations.

3840 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Vaillancourt.

3845 **M. ANDRÉ VAILLANCOURT :**

On va passer à un deuxième point?

3850 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui.

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

3855 Celui-là, par contre, il concerne l'intercepteur, un domaine que je connais un peu plus, mais quand même pas totalement.

3860 Près du pont Jacques-Cartier, on a ce qu'on appelle un raccordement avec l'intercepteur. En fait, il y a même deux chutes qui drainent une partie du Plateau Mont-Royal, parc Lafontaine. En fait, tout ça descend là pour tomber à l'intercepteur. On se dirige un peu plus vers l'est, on arrive à la station Joliette. Joliette, par contre, lui, il est collé sur Notre-Dame, actuellement. Si on continue un petit peu plus loin, on arrive à Létourneux. Létourneux n'est pas un problème puisqu'il est éloigné d'environ, je dirais, un 50 mètres de Notre-Dame. Et plus loin, il ne devient plus un problème puisqu'on ne se rend pas là avec la nouvelle structure.
3865 C'est Dickson. Ce sont les quatre préoccupants dans le moment pour l'intercepteur.

3870 L'autoroute en question a dû faire des démarches avec la CUM, compte tenu des aménagements qu'on va faire aux environs. On s'est préoccupé de la chute à neige près du pont Jacques-Cartier, mais pour l'intercepteur même et les édicules de surveillance du réseau d'intercepteurs, ils sont équipés d'instruments sensibles pour pouvoir avoir... avec télécommande du côté de l'usine d'assainissement.

3875 Ça fait que les vibrations et les autres travaux qui vont être connexes autour, est-ce que ça va affecter le réseau d'intercepteurs? Est-ce que la station Joliette ou l'édicule Joliette, pour être plus précis, on sera obligé de la déménager, faire une autre construction?

Parce qu'il ne faut pas oublier que tout le réseau des intercepteurs de l'eau usée avec l'usine, ça a coûté 1.5 Md\$ aux citoyens. Ça fait que ce 1.5 Md\$ là est quand même quelque

3880 chose qui fait partie du patrimoine maintenant des Montréalais et qu'il faut préserver. Et si on a des améliorations à faire, il faut voir comment on a fait les pourparlers pour préserver le tout.

LA PRÉSIDENTE :

3885 Alors, monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3890 On est conscient de l'existence du problème, notamment au niveau des édicules. Et je reviens là-dessus, au niveau d'avant-projet préliminaire où on est maintenant, on n'a pas entré dans ce niveau de détail-là, mais il est clair que c'est un problème qui devra être traité avec toute l'attention qu'il mérite.

M. PIERRE BOUCHARD :

3895 Madame la présidente, peut-être un surplus d'information.

LA PRÉSIDENTE :

3900 Oui, monsieur Bouchard.

M. PIERRE BOUCHARD :

3905 Nos ingénieurs ont déjà noté le problème, ils sont déjà en train de s'interroger si c'est possible de tasser les contrôles et garder les vannes à la même place, donc voir pour voir si on est capable de séparer les deux. Et on devrait pouvoir avoir une appréciation au moment où est-ce qu'on va déposer nos choses.

LA PRÉSIDENTE :

3910 Merci. Alors, c'est une préoccupation qui n'est pas que la vôtre, qui est partagée.

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

3915 Parce que l'équipement a coûté beaucoup. Et ce n'est pas seulement les Montréalais qui l'ont payé, c'est l'ensemble des Québécois. Il faudrait peut-être le préserver maintenant.

LA PRÉSIDENTE :

3920 Monsieur Vaillancourt, je vais être obligée de vous arrêter...

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

3925 Je vous en prie.

LA PRÉSIDENTE :

3930 ... parce que vous avez eu droit à vos deux questions, puis j'ai encore quelques citoyens et j'aimerais bien qu'ils puissent avoir la même chance que vous. D'accord?

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

3935 J'ai simplement le goût de vous signaler, madame Boucher, que l'aire aviaire, je serai cynique pour le critiquer. Je ne verrais pas pourquoi une zone -- Ça n'a pas plus de bon sens que rien, ça.

LA PRÉSIDENTE :

3940 Vous pourrez le faire dans votre mémoire que, j'imagine, vous allez adresser à la commission?

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

3945 Je vais probablement me pencher avec un peu cynisme à quelques endroits.

LA PRÉSIDENTE :

3950 Pas trop, pas trop.

Monsieur François Racine, s'il vous plaît. Bonjour!

M. FRANÇOIS RACINE :

3955 Bonjour! J'ai une formation en architecture en urbanisme, donc, je suis bien intéressé par cette consultation sur un projet. Puis j'aimerais, bon, en passant, souligner les efforts qu'il semble ou qui ont été déployés spécifiquement pour le tronçon entre Papineau et Dickson, où il y a eu, il me semble, dans le projet et dans les simulations qu'on a vues, certaines interfaces avec les quartiers, donc certaines opérations de suture au niveau des faubourgs qu'on traverse. Toutefois, le projet soumis à ces audiences publiques est essentiellement une autoroute. C'est un type dont on a plusieurs exemples à Montréal, donc qu'on peut évaluer, qu'on peut aller voir, 3960 qu'on peut expérimenter.

3965 Quand on pense à l'autoroute Décarie, et non pas le boulevard Décarie, c'est une véritable autoroute, et l'autoroute Ville-Marie comme telle où on a des dalles, déjà on a fait des systèmes de dalles. Si vous allez au square Viger, c'est ces opérations-là qu'on a faites. Et d'essayer de voir de comment ces espaces-là sont appropriés par les gens, comment ce n'est pas évident même de les planter et d'y avoir accès, puisque c'est deux voies de desserte qui sont de part et d'autre, donc qui les coupent par rapport aux quartiers limitrophes, et aussi le fait que l'autoroute Ville-Marie a été une coupure très drastique entre le Vieux-Montréal et les faubourgs, avec laquelle on est pris à vivre encore actuellement. Et c'est des grandes opérations des années 60, 70, dont l'urbanisme moderne nous a servis et qu'on est assez critiques actuellement dans les domaines de l'urbanisme et de l'architecture.

3975 Alors, la question, c'est pourquoi reprendre ce modèle? On a parlé tout à l'heure qu'il y avait une génération d'ingénieurs qui avait été en place, qui ont mis en place les réseaux dont on parlait, qui étaient ceux de Louis-Hippolyte. Et comment se fait-il que la nouvelle génération d'ingénieurs en place a évacué, en fait, des solutions qui sont beaucoup plus de l'ordre d'un véritable boulevard urbain?

3980 On sait qu'à Montréal, il y a une tradition des boulevards. On pense au boulevard Pie-IX, boulevard Saint-Joseph, boulevard Morgan, donc qui sont des axes où... on peut même les associer au boulevard parisien, où il y a quand même beaucoup de débit et il y a une vie urbaine; il y a des mails plantés; il y a des plantations d'alignement. Ce n'est pas des infrastructures, c'est des axes qui sont poreux perpendiculairement, donc faciles à traverser.

3985 Je pense aussi notamment aux expériences européennes à Barcelone où on a une échelle de ville, la présence de l'eau et aussi un type de desserte. Donc, le Ramblas Del Mar à Barcelone aurait pu être un précédent et on aurait pu innover à Montréal dans ce cadre-là. Et à mon avis, donc, pourquoi avoir mis de côté cette option d'un boulevard? Et comment se fait-il qu'on n'ait pas deux options? Pourquoi qu'on a une option A?

3990 Et, à mon avis, il y a une option B qu'on aurait pu avoir et qui aurait pu nous permettre d'avancer un peu plus. J'ai l'impression qu'il y a une concertation avec les gens de Montréal et de la Ville et du ministère des Transports, où il aurait pu se générer un projet novateur et qui aurait fait avancer la discipline de l'architecture et de l'urbanisme à Montréal.

3995 **LA PRÉSIDENTE :**

4000 Alors, on a déjà débattu de cette question. À la lecture des verbatims, vous allez avoir l'information que nous fournit le ministère des Transports à cet égard. Je peux peut-être demander rapidement de résumer les motifs qui ne vous ont pas fait choisir un boulevard urbain, mais très rapidement. Parce que vous allez, à la lecture des verbatims, avoir déjà pas mal d'informations. D'accord?

Monsieur Fournier.

4005

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

4010

Madame la présidente, brièvement, je rappelle la problématique que le Ministère a identifiée de concert avec les citoyens X je le rappelle, on n'a pas fait ça tout seuls X une problématique de circulation, bien sûr.

4015

Donc, on a un projet qui répond à des problèmes de circulation, mais on a aussi une problématique qui visait spécifiquement les piétons et les cyclistes le long de la rue Notre-Dame.

Le transport des marchandises, il ne faut pas l'oublier, on est le long du port de Montréal et dans un secteur fortement industrialisé.

4020

Des problèmes de sécurité publique, difficulté pour les véhicules d'urgence de circuler dans les conditions de congestion actuelle de la rue Notre-Dame et l'absence d'un lien est-ouest qui permet cette circulation-là.

4025

Des problèmes environnementaux, notamment au niveau du bruit émis actuellement par la rue Notre-Dame et qui s'avèrent intolérables pour les riverains; et de qualité de vie aussi.

Donc, c'est la problématique qu'on a identifiée. Et on a conçu une solution qui permet de satisfaire, de résoudre ces problèmes-là.

Je vais demander à monsieur Boisvert de terminer.

4030

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

4035

Madame la présidente, je vais tout de suite vous demander de me couper la parole parce que je pourrais en parler pendant des heures, puisque toute cette question-là a été élaborée, étudiée, approfondie, regardée, jugée, discutée avec les citoyens, fait l'objet d'évaluation et d'étude.

4040

Première chose, les exemples passés, on parle du square Viger, il faut rappeler que le square Viger a un système de ventilation en dessous. C'est un tunnel, ce n'est pas une voie en dépression ce qu'il y a en dessous, ni une dalle-parc. Une des raisons pour laquelle on retrouve des murs de soutènement en bordure des chaussées et des édicules de béton, c'est notamment pour tout l'équipement électrique de ventilation notamment et autres d'accès, pour ce qu'il y a en dessous, et c'est un concept rejeté par le ministère actuellement. On apprend de nos erreurs, des erreurs qui sont faites collectivement et pas juste le ministère des Transports, il faut le rappeler, parce qu'on avait des partenaires aussi.

4045

Deuxièmement, vous parliez de problèmes d'accès avec des voies de chaque côté, même des quatre côtés du square Viger, en fait, de ces trois squares. On apprend aussi de nos erreurs. Le passé nous apprend un peu comment planifier l'avenir. Plutôt que de tout rejeter

4050 en bloc et de jeter le bébé avec l'eau du bain, on essaie de garder ce qui fonctionne et de ne pas reprendre ce qui ne fonctionne pas.

4055 Je vous rappellerai, madame la présidente, que le parc Morgan, Champêtre sont raccordés sans avoir de rue qui les sépare encore en deux, ne serait-ce que des voies de service. Ce concept-là a été rejeté.

4060 On parlait de boulevard. Pourquoi n'y a-t-il pas de boulevard? Je vous rappellerai qu'on a déposé une étude, en fait, en deux volumes, treize copies de deux volumes, qui est toute une analyse de ce que pourrait ressembler un boulevard. C'est un boulevard et, faut-il le rappeler, il y en a déjà un ici dans le centre-sud qui génère plein de problèmes, et que si on voulait faire un boulevard, ça ne solutionnait aucun problème.

4065 Malgré ce qu'on pouvait observer déjà sur le terrain associé comme problème environnemental, santé publique et de sécurité, on a quand même fait faire une évaluation indépendante pour ce que ça pourrait générer comme niveau sonore. Je rappelle qu'un boulevard... faut-il le rappeler, la rue Notre-Dame actuellement a cinq voies de large. Si on inclut la baie de virage au centre à toutes les intersections générerait un impact sur 1 084 logements, des impacts moyens et forts. On n'inclut pas les impacts faibles.

4070 Je pourrais parler aussi de l'évolution de Notre-Dame. On s'inscrit dans un continuum historique de plus de 100 ans, en termes d'axe important au niveau économique, commercial et industriel. Mais je vais passer par-dessus.

4075 On parlait des exemples à Barcelone. Je vous dirai que le projet de Notre-Dame s'inscrit tout droit dans la mouvance de ce qu'on peut retourner à Barcelone. Je citerai un ouvrage de madame Sokolof, professeure à l'Université de Montréal.

Je ne sais pas si vous me permettez de mettre une acétate ou quelques acétates? Non, pas pour l'instant?

4080 Je rappellerai qu'il y a un projet de boulevard, qui est une Ronda, Ronda dont le nom m'échappe. Je ne fouillerai pas pour pas prendre trop de temps, mais c'est un projet qui ressemble à celui de la rue Notre-Dame en encaissé, avec en plus... nous, on va un peu plus loin, on n'a pas des voies de desserte continues, contrairement aux voies de service que propose Barcelone.

4085 En réponse aussi à la Ramblas sur le bord de la mer, faut-il le rappeler, c'est un projet de Barcelone qui comporte 14 voies de large, non seulement 3 voies sont encaissées, et le bord de mer est relié aux quartiers par une passerelle aérienne, d'une beauté certaine mais qui peut ressembler, sur le plan fonctionnel, aux passerelles qu'on a sur la 132 sur la Rive-Sud, qui est pourtant rejeté.

4090

4095 À la lumière de tout ça, déjà un ensemble de groupes communautaires, socio-économiques et d'acteurs du quartier Hochelaga-Maisonneuve ont rejeté ce concept-là de boulevard. Ne serait-ce qu'à la lumière des problématiques de santé environnementale, ce n'est pas un concept acceptable dans les conditions particulières.

Et vous allez me permettre seulement qu'une acétate, madame la présidente?

LA PRÉSIDENTE :

4100

Je vais vous permettre un transparent.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

4105

C'est très pâle, je m'en excuse. C'est un extrait d'une analyse qui a été faite de quatre réaménagements géométriques de boulevards au Québec par Michèle Saint-Jacques et Paul Bourque. Et j'aimerais juste lire un paragraphe de ce texte-là.

4110

Il est ensuite très important de bien définir, de comprendre le secteur à l'étude. Il ne faut surtout pas plaquer des solutions stéréotypées et reproduire le même type d'aménagement partout. Chaque boulevard est unique et les différents aménagements qui y seront réalisés doivent faire partie d'un ensemble.

4115

Et c'est une préoccupation qui a été centrale pour le ministère des Transports depuis le début; centrale, puisqu'il a tenté d'étudier chacune des options possibles, de discuter aussi de ce qui se faisait ailleurs, pour en retenir une sur la base justement des particularités de la rue Notre-Dame.

LA PRÉSIDENTE :

4120

Depuis combien d'années travaillez-vous à ce projet?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

4125

En fait, à temps plein, compte tenu de la nature et des problèmes, je dirais à peu près cinq ans; à temps partiel s'ajoutent deux années supplémentaires; et en préoccupation aléatoire, deux autres années. Donc, au total neuf ans, madame la présidente.

4130 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

Monsieur Racine.

4135 **M. FRANÇOIS RACINE :**

Je suppose que, bien, je ne suis pas dans une position pour répliquer. Il y a d'autres questions à poser.

4140 **LA PRÉSIDENTE :**

Voilà, mais vous pourrez répliquer lors de la présentation de votre mémoire.

M. FRANÇOIS RACINE :

4145

Je trouve que c'est vrai que c'est... on sentait que cette...

LA PRÉSIDENTE :

4150

On sentait de la passion.

M. FRANÇOIS RACINE :

4155

Je voulais juste, je ne veux pas perdre le fil de... ce que je veux dire, c'est qu'on sentait très bien venir les réticences, donc, on s'y est préparé et je sens qu'on a étudié... bon, voilà.

4160

Juste la dernière phrase de dire qu'on ne répète pas de même modèle, là j'en doute un peu pour la configuration d'autoroute en tranchée qui est déjà connue à Montréal. Donc, c'est un modèle. La spécificité du secteur, à part les dalles et les éléments que vous avez mis au-dessus, qui sont une innovation, j'en conviens, comme tel, c'est le même modèle. Il n'y a pas de... bon, peu importe.

LA PRÉSIDENTE :

4165

Monsieur Racine, allez-y avec votre question parce qu'il vous en reste une.

M. FRANÇOIS RACINE :

Bon, je me tais. Je pense que architecte, ingénieur, on se rejoint.

4170

Là, c'est une question peut-être plus d'ordre de génie. On sait, en fait, qu'actuellement il y a une part importante de la circulation sur Notre-Dame qui se déverse aux deux extrémités: soit sur le pont Jacques-Cartier et sur le Louis-Hippolyte. Je pense qu'il y a un noeud de gens qui viennent de l'est et qui attendent leur tour pour monter sur le pont Louis-Hippolyte.

4175

Et je me dis, en augmentant la fluidité, puisqu'on parle d'un tuyau, en fait, c'est la configuration d'un tuyau qui va faire cheminer des voitures, des fluides à ces deux pôles, est-ce que le fait qu'on les fasse rouler très rapidement, ça ne va pas faire en sorte qu'ils vont se retrouver à aller très vite aux abords des deux infrastructures et attendre leur tour, puisque la configuration du pont et du tunnel n'augmenteront pas, c'est-à-dire que leurs possibilités n'ont pas été augmentées.

4180

Donc, ma question, c'est: est-ce qu'on y va pour la fluidité avec l'impact ce que ça peut avoir et au détriment du fait qu'il faut évacuer l'île, et aux deux extrémités, bien, ces infrastructures-là ne changent pas en termes de X comment dirais-je X ils ne peuvent pas acquérir du trafic supplémentaire? Voilà. Je n'ai pas étudié les...

4185

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Fournier.

4190

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Monsieur Boisvert.

4195

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui, en fait, c'est beaucoup de questions. En fait, comme on l'a montré, de façon très générale, on ne change pas beaucoup les patrons en termes de... je reprends le tableau 1.8, véhicules/kilomètre, véhicules/heure. On peut toujours retourner aux verbatims parce que ça a été discuté tantôt au niveau macro.

4200

La vitesse de sortie, on n'évacue pas l'île de Montréal, sauf en situation d'urgence. Et les gens sont capables de faire des files d'attente. En termes d'accès, s'il y a des différentiels de vitesse...

4205

Vous parlez, par exemple, au pont Hippolyte-Lafontaine où il y a des files d'attente et on arrive par Souigny, il y a une préoccupation majeure de sécurité routière. Les bretelles sont conçues justement en considérant où est-ce qu'il y a des courbes qui sont pour certaines vitesses, pour permettre justement que s'il y a une formation de files d'attente, il n'y ait pas des

4210

accidents. C'est une préoccupation qui est centrale. C'est même une obligation d'en tenir compte.

M. FRANÇOIS RACINE :

4215

Mais donc, il va y avoir quand même des refoulements à ces deux extrémités-là. Si les gens roulent à 120 kilomètres, 110, sur cette autoroute, ils vont arriver plus rapidement aux deux extrémités. Est-ce qu'on va avoir gagné? Si les gens roulaient à 70, disons, sur cet axe-là qui est Notre-Dame, avec des carrefours plus traditionnels, qu'est-ce qu'on gagne X en fait, c'est ça que je veux dire X en augmentant la fluidité?

4220

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Là, on n'est plus dans une question de sécurité routière. Là, on est dans une question de gain de fluidité?

4225

LA PRÉSIDENTE :

La question de monsieur, c'est de dire, on va l'imaginer, vous avez un tuyau, au bout duquel il y a deux bouchons. Donc, si vous augmentez la fluidité, ça va amener le problème plus vite aux deux bouchons ou ça va accentuer le problème aux bouchons. Il va y avoir de la pression sur les bouchons. C'est un peu ce que monsieur nous explique.

4230

M. FRANÇOIS RACINE :

C'est que par la vitesse, on a vu tout à l'heure que ça va être difficile de restructurer les abords de ces voies-là. Donc, en plus, on ne gagne rien au niveau local, je parle.

4235

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Écoutez, je pense qu'on peut aller au centre de la question puis... c'est que ça a été discuté pendant à peu près toute la semaine.

4240

LA PRÉSIDENTE :

Je vais peut-être vous interrompre. Je vous invite à lire les verbatims parce que, effectivement, on en a discuté à plusieurs occasions cette semaine.

4245

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Bon, écoutez, on peut dire plein de choses. Peut-être juste rappeler qu'en améliorant un peu l'intérêt ou l'attrait de la rue Notre-Dame, c'est surtout de dire que ce trajet-là est plus intéressant que les rues qui sont parallèles, qui sont résidentielles et qui sont au coeur des

4250

4255 quartiers. Et si on fait ça, c'est la manière de les sortir du réseau local pour les amener sur Notre-Dame.

4260 Après ça, ce n'est pas l'objectif de leur faire faire des grands déplacements où ils gagneraient de grands gains de temps. L'objectif, c'est de les ramener sur Notre-Dame et de faire en sorte aussi qu'en parallèle, le réseau d'autobus soit plus performant que ce qui se trouve sur Notre-Dame et faire en sorte qu'ils ne sortent pas de Notre-Dame.

Donc, c'est un objectif de développement durable, de consolidation du cadre résidentiel et de maintenir des emplois autour de Notre-Dame.

4265 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, monsieur Racine, je pense que la meilleure chose que je pourrais vous dire, c'est vous inviter à lire les verbatims, parce que vous allez avoir quand même plus d'informations et de détails à cet effet-là.

4270

M. FRANÇOIS RACINE :

Parfait, merci.

4275 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, monsieur Racine.
Monsieur Jean-Claude Laporte.

4280 **M. JEAN-CLAUDE LAPORTE :**

Bonjour!

4285 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour!

M. JEAN-CLAUDE LAPORTE :

4290

J'ai deux petites questions très courtes. Dans le passé, lorsqu'on a fait l'autoroute Ville-Marie, il y a eu plusieurs centaines de logements qui ont été détruits. Si ma mémoire est bonne, c'est 1 200. Est-ce que pour l'autoroute Notre-Dame, il y a des logements qui sont prévus d'être détruits?

4295

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Fournier.

4300

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Je sens que monsieur Boisvert va se faire un plaisir de répondre, mais ce n'est pas notre intention de détruire des logements. Mais en complément d'information...

4305

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Je serai plus précis que monsieur Fournier, si vous me le permettez. Il n'y a aucun logement de visé, de quelque manière que ce soit, dans le cadre du projet. Au contraire, le projet, même dans sa version la plus minimaliste, si je peux dire, il y a des terrains disponibles pour du développement.

4310

LA PRÉSIDENTE :

Et si je ne m'abuse, le ministère est déjà propriétaire d'une bonne partie de l'emprise?

4315

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Exactement, oui.

4320

LA PRÉSIDENTE :

Et là où vous avez à acquérir du terrain, c'est du terrain industriel, du terrain commercial ou...

4325

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

C'est du terrain généralement zoné industriel, quelques-uns commercial, beaucoup sont déjà vacants.

4330

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

4335 **M. JEAN-CLAUDE LAPORTE :**

Ça, on peut voir que c'est une garantie qu'il n'y aura pas de logements de détruits?

LA PRÉSIDENTE :

4340

Est-ce que c'est un engagement de votre part, monsieur Fournier?

M. JEAN-CLAUDE LAPORTE :

4345

Parce que des fois, on fait des hypothèses, comme on sait que le nombre de véhicules qui vont passer sur l'autoroute Notre-Dame va être à peu près de ça à ça. Ça, on sait que c'est des hypothèses donc qui peuvent être modifiées. Par contre, est-ce qu'on peut avoir une garantie qu'il n'y aura pas de logements détruits?

4350 **LA PRÉSIDENTE :**

En d'autres termes, monsieur Fournier, il y a quand même quelques variantes possibles dans ce projet-là. Est-ce que quelle que soit la variante, est-ce qu'il y a une garantie de votre part qu'il n'y aura pas de logements qui seront démolis?

4355

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Madame la présidente, votre question est claire; vous me permettrez une réponse claire. Dans le projet principal présenté par le ministère des Transports, il n'y a aucun logement détruit. C'est un engagement formel du ministère. Dans la variante CN, il y a le Centre de soins prolongés, qui n'est pas vraiment un logement mais qui devra être démoli.

4360

Si on devait aller dans -- ce n'est pas une variante soumise par le ministère, mais on a déposé l'étude sur le tunnel dans l'axe de Rouen. Là, évidemment, il y a des conséquences que nous ne souhaitons pas et que nous ne supportons pas.

4365

LA PRÉSIDENTE :

Ce n'est pas l'objet de votre proposition.

4370

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

4375 Ce n'est pas une option pour le ministère. C'était une demande, on a étudié l'option tunnel en roc profond, on a soumis le rapport, mais pour le ministère, ce n'est pas une option. Donc, dans le projet du ministère, il n'y a pas de logements détruits.

LA PRÉSIDENTE :

4380 Dans le projet axe Notre-Dame, quelle que soit la variante, CN ou CSF, il n'y a pas de logements détruits.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

4385 C'est tout à fait exact.

LA PRÉSIDENTE :

4390 C'est un engagement formel de votre part.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

4395 C'est un engagement formel, madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

4400 C'est bien.

M. JEAN-CLAUDE LAPORTE :

4405 D'accord. Deuxième question. Le ministère du Transport fait partie du gouvernement. Le gouvernement du Québec a manifesté souvent l'intérêt de réduire l'utilisation de l'automobile, de favoriser le transport en commun.

4410 Bon, on sait que dans le projet d'autoroute, il y a une voie réservée aux autobus. Mais parallèlement à ça, qui est une amélioration pour le transport en commun, parallèlement à ça, on va faire en sorte d'améliorer aussi l'autoroute pour les véhicules automobiles. Comment est-ce qu'on peut à la fois dire qu'on va favoriser le transport en commun tout en favorisant les automobiles?

4410 On sait très bien que la majorité des gens qui se véhiculent en automobile, vont plus dire: *Si ça roule mieux, je garde mon char et je vais laisser faire le transport en commun.+ Donc, de la même main qu'on améliore quelque chose, l'autre main donne un coup dessus.

4415 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vous ramènerais peut-être à des discussions qu'on a eues hier à cet effet où le ministère a fait une présentation. C'est madame Caron, je crois, du ministère qui a fait une présentation sur le cadre d'aménagement de la région de Montréal et il y a des objectifs qui sont visés par ce cadre d'aménagement. Il y a autant des objectifs d'améliorer la question du transport en commun, mais il y a également les objectifs d'améliorer le réseau routier.

Mais je laisse le ministère compléter cette information qui se veut une introduction et je vous invite à lire les verbatims parce qu'on en a discuté largement hier après-midi et hier soir.

4425

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Effectivement, avec le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, on veut répondre à un ensemble de problèmes et on s'inscrit dans les grandes orientations gouvernementales où on parle aussi de développement économique, je vous le rappelle.

4430

Le transport en commun ne peut pas répondre à l'ensemble des besoins de déplacement et on n'aurait pas besoin d'en faire une grande démonstration. Ce n'est pas tous les gens non plus dont les besoins de transport sont vers le centre-ville. Il y a des gens qui ont besoin d'aller ailleurs qu'au centre-ville et, dans plusieurs cas, le transport en commun n'est pas adéquat.

4435

Le ministère, dans son Plan de gestion des déplacements, ce que madame Caron a présenté hier, on a, je pense, une approche équilibrée de l'ajout ou des activités de conservation d'infrastructures routières d'une part, et du développement, vraiment développement, ajout de l'offre de transport en commun d'autre part. Et sur Notre-Dame, effectivement, il y a une dimension transport en commun non négligeable.

4440

Je rappelle les chiffres qu'on a donnés au cours des derniers jours où, dans le secteur Sainte-Marie, le secteur le plus achalandé de l'autoroute, là où on retrouve le plus grand nombre de véhicules, on a, à la période de pointe, 9 000 véhicules sur la partie routière, où sont les voitures, et 6 800 usagers du transport en commun sur la voie à côté. Donc, on n'est pas loin d'un équilibre. Il n'y pas de place pour accueillir plus d'usagers sur les voies réservées aux autos, mais il y a de la capacité excédentaire importante sur la voie réservée aux autobus. Donc, on pourrait atteindre un équilibre entre les deux.

4445

4450

LA PRÉSIDENTE :

Ça va? Merci.

4455

Monsieur Jean Rouleau. Alors, monsieur Rouleau, vous êtes notre dernier intervenant pour cet après-midi.

M. JEAN ROULEAU :

4460 Merci. Alors, madame la présidente, dans la proposition du MTQ, on a changé la configuration des rues Desjardins et de La Salle, deux rues qui sont juste à l'est de Pie-IX, qui sont actuellement réunies par un tourne-bride. C'est le cas aussi de la rue Létourneux, qui est réunie par des voies en *U+, qui ne les connectent plus à la rue Notre-Dame comme autrefois pour maintenant les connecter à la voie de desserte.

4465 Peut-être que l'utilisation de transparent, je pense X peut-être que c'est ça qu'on regarde X ce serait peut-être utile à la compréhension.

4470 Et il y a aussi les rues Jeanne-d'Arc et d'Orléans qui connectent avec la rue Notre-Dame actuellement, qui, elles, sont les deux rues à l'ouest de Pie-IX et qui représentent des carrefours dangereux. Actuellement, c'est difficile d'accéder à Notre-Dame par ces deux rues-là.

4475 On se demandait quelle était la pertinence d'agir de cette façon-là en faisant la connexion de ces rues, qui sont assez secondaires, avec les voies de desserte du côté nord de l'autoroute.

LA PRÉSIDENTE :

4480 Alors, monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Monsieur Boisvert va répondre à la question.

4485 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

On se trouve à aller voir du côté droit de Pie-IX.

LA PRÉSIDENTE :

4490 Peut-être avec un pointeur, s'il vous plaît.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

4495 Oui. Il s'agit des rues ici, Desjardins, de la Salle et Létourneux.

4500 J'essaie de retourner dans un rapport produit par le Collectif en aménagement urbain en 83, et malheureusement, c'est un élément qui est inattendu comme question, je ne l'ai pas pris en note. Mais déjà dans ce rapport-là, si vous me permettez, parce que je l'ai lu, on y posait comme élément ou comme question, on doutait de la pertinence des tourne-bridés à l'époque,

compte tenu qu'il s'agissait de grands consommateurs d'espace. Malheureusement, j'aimerais vous trouver la page exacte.

4505 Dans un contexte, ici, on a une courbe qui revient. En fait, c'est un cul-de-sac, donc des faibles débits de circulation, c'est un débit vraiment pour les gens qui sont du secteur. Donc, la pertinence de maintenir le tourne- bride X qui est, en fait, ici X avec une autre chaussée à côté, cette pertinence-là s'inscrivait tout à fait dans le questionnement de 1983: compte tenu du faible débit, pourquoi ne pas carrément rouvrir, fermer le tourne- bride, pour éloigner ici la circulation des maisons qui sont déjà là, pour récupérer cet espace-là, tout
4510 simplement.

Ça s'inscrit dans cette volonté-là, compte tenu que ces chaussées-là, c'est des rues en plus avec rétrécissement. En fait, la problématique, les débits étant tellement faibles, ça redonne une trame beaucoup plus traditionnelle qui ne pose pas de problème donc de sécurité
4515 compte tenu des faibles débits, beaucoup plus traditionnelle et qui permet de créer carrément ici ce qu'on a appelé... là ici, il y a un problème de flèche, en fait la promenade Maisonneuve, cette flèche-là devrait se rendre... c'est de recréer, ici, un aménagement un peu plus urbain, qui relie donc la tonnellerie au secteur du parc Morgan, Champêtre.

4520 Je ne sais pas si ça répond un peu à la problématique, sans demander, positionner si monsieur est d'accord ou pas d'accord, mais ça explique un peu dans quel esprit ça s'inscrivait. En fait, on s'inscrit dans une réflexion, comme tout le monde le sait, qui est très longue au sujet de tout ce territoire-là. Je ne sais pas si les préoccupations ont changé depuis 1983.

4525 **M. JEAN ROULEAU :**

Bien, en 83, les tourne- brides n'étaient pas installés puis il y avait une certaine crainte par rapport à ça. Et la vie a évolué depuis et les gens ont pris des habitudes de ne pas être
4530 raccordés à la rue Notre-Dame, et ça a procuré une certaine quiétude à ces citoyens-là. Ça fait qu'on se demandait pourquoi revenir en arrière avec une connexion là où il n'y en avait pas. C'est ça.

Puis au coin de Jeanne-d'Arc et d'Orléans, on sait qu'avec la tonnellerie, il y avait eu des problèmes d'expropriation, de contestation et tout ça au début des années 70, qui fait
4535 qu'elle est encore là puis il n'y avait pas eu de tourne- bride. Mais là, est-ce que l'opportunité n'aurait pas été là d'apporter de la quiétude?

Je sais qu'il y a des projets de construction d'habitations qui sont prévus sur la rue Jeanne-d'Arc, entre autres. Alors, pourquoi n'y aurait-il pas une quiétude supplémentaire à
4540 apporter aux citoyens de ces quelques rues.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

4545 Oui, c'est une bonne question. Ici, il faudrait le regarder vraiment plus en détail avec comment va se faire la circulation si, effectivement malgré l'absence de tourne-bride, on maintient la quiétude. En fait, c'est de regarder les avantages et inconvénients. Est-ce que c'est fondé? Je ne pense pas qu'on puisse faire le débat, ici, devant la commission, mais je pense que c'est une question qu'il faut regarder parce qu'on change les habitudes, effectivement.

4550 Enfin, je peux m'engager auprès de la commission à m'asseoir avec les citoyens.

Pour le secteur ici, la tonnellerie, il y a une problématique un peu plus précise. C'est qu'enfin, on tente de sauvegarder le maximum de la tonnellerie dans les circonstances, et notamment une partie intéressante qui est la cheminée et l'ancienne chaufferie, pour en faire un local à tout le moins saisonnier pour de l'information touristique, et de maintenir son accessibilité par rapport à l'ensemble pour aussi récupérer derrière un stationnement et le maintenir pour améliorer l'accessibilité à ce secteur-là, en faire un accès au secteur Maisonneuve, mais aussi pour le secteur Sainte-Catherine. Parce qu'il y a une problématique de stationnement, je pense, qui a déjà été soulevée à plusieurs reprises.

4560 Donc, il y a la problématique effectivement Jeanne-d'Arc et d'Orléans pour en maintenir, un tourne-bride raserait à peu près tout. Et on ne veut pas non plus faire un tourne-bride plus près des foyers de personnes âgées et maintenir quand même un minimum d'accessibilité à Bourbonnière. En fait, c'est bêtement dans le secteur le plus étroit de tout le projet et, en plus, il y a du potentiel patrimonial.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

4570 Monsieur Boisvert, si vous permettez une question, pour la question de Sucres Lantic, il est question d'une pesée. Pouvez-vous nous expliquer un peu comment les camions vont accéder à Sucres Lantic dans ce secteur-là, si on veut, le cheminement d'un camion qui s'en vient en provenance, par exemple, de...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

4575 Vous êtes déjà familier à peu près quelle est la situation actuelle avec Sucres Lantic?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

4580 Oui. J'aime mieux la situation proposée. L'actuelle, je pense que...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

4585 D'accord. La solution proposée, si je prends le pointeur, la pesée se trouve ici. Donc, la pesée est là. Les camions actuellement rentrent et sortent par la pesée. Ils se font peser quand ils arrivent vides et ils doivent se faire peser quand ils repartent pleins pour faire le différentiel de poids.

4590 Donc, par exemple, on arrive de l'est ou du boulevard Pie-IX. Les camions arrivent ici, ils viennent... c'est pour ça, ici, qu'il y a un viaduc dans l'axe de Jeanne-d'Arc, c'est pour avoir deux camions qui puissent s'arrêter et attendre que la pesée soit libre. Alors, ils rentrent carrément ici.

4595 Ici, il y a un New-Jersey pour séparer. Donc, il y a un non-accès. Les camions arrivent, viennent se peser, rentrent dans l'usine. Et quand ils repartent, ils prennent la pesée, ils arrivent ici et reprennent la voie pour rentrer ou pour aller vers Pie-IX. Donc, ça, c'est avec l'est et Pie-IX.

4600 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, l'aire d'attente se situe, si on veut, dans la zone centrale?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

4605 Oui. Il y a une zone d'attente. C'est quand même relativement large. Les véhicules vont dans la zone centrale où certains peuvent se loger ici.

LA PRÉSIDENTE :

4610 S'il vous plaît, monsieur Boisvert, quand vous parlez, évitez de dire *ici+ parce que je vais être obligée de vous rappeler.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

4615 Donc, l'aire d'attente sur le viaduc, appelons-le le viaduc Jeanne-d'Arc où carrément face... ici, il y a de la place, parce que c'est quand même large, pour à peu près deux camions. Actuellement, il y a une roulotte de chantier à cet endroit-là parce qu'il y a plusieurs travaux. Donc, l'aire d'attente est ici et les camions arrivent ici.

4620

LA PRÉSIDENTE :

L'aire d'attente est où?

4625 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

L'aire d'attente est sur le viaduc Jeanne-d'Arc ou de l'autre côté de la voie de service, face à l'usine, sur son terrain.

4630 Et si on prend le même phénomène, mais en provenance de l'ouest ou en direction de l'ouest, c'est un peu la même chose. Donc, le camion arrive par la bretelle, ici, du côté sud, qui est la voie de desserte. Donc, le camion arrive et il est obligé de passer à Pie-IX pour venir se positionner ici et rentrer. Et la même chose, lorsqu'il ressort, il vient à Pie-IX, il fait un virage à gauche pour ressortir.

4635 Donc, par rapport à la situation actuelle, il reste un mouvement de virage à Pie-IX pour l'ouest, mais les mouvements de l'est et du nord ne sont plus obligés de transiter par l'intersection Pie-IX de la même manière qu'actuellement.

4640 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Je sais bien que vous n'êtes pas encore à l'étape des plans et devis, mais les rayons qui vont être nécessaires pour pouvoir faire ces manoeuvres, est-ce que ça va réduire ou agrandir l'intersection Pie-IX ou si ça va sembler être un peu ce que vous nous présentez actuellement?

4645

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Non, ça ressemble... bon, évidemment, ça, c'est un dessin concept quand même à échelle réduite, mais effectivement parce que c'était une préoccupation dès le départ déjà, depuis deux ans, on a rencontré Sucres Lantic et je peux vous dire que, déjà... lundi après-midi, on a une rencontre avec Sucres Lantic pour continuer les discussions. Ça a été pris en compte. C'est une problématique majeure de Notre-Dame, actuellement. Et effectivement, les rayons de virage ont tenu compte et la nature même des camions de Sucres Lantic.

4650

4655 Ceci dit, ce qu'il va rester à vérifier: est-ce que deux aires de stockage est suffisant dans la nature actuelle des opérations? Parce que ça évolue. Eux, leurs installations évoluent plus vite que les nôtres. Il y a eu des investissements majeurs à l'usine, ce qui n'a pas modifié les modalités d'opération mais peut avoir modifié le nombre de camions, le rythme. Donc, il faut vérifier avec eux. Ce qui est relativement facile dans ce cas-ci puisqu'une bonne partie, du moins une partie importante du camionnage, c'est leur propre flotte de véhicules.

4660

LA PRÉSIDENTE :

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

4665

M. JEAN ROULEAU :

4670 Oui. Si vous me permettez un petit commentaire, j'aimerais vous dire que les dirigeants de Sucres Lantic sont venus voir la maquette à notre local. On est voisins. On est quasiment face à face, notre local et Sucres Lantic. Ils sont venus voir la maquette à notre local et ils ont compris qu'il y avait des questions supplémentaires à poser au ministère des Transports pour comprendre cet ensemble de déplacements-là. Donc, je pense que ça a provoqué des réflexions supplémentaires et c'est un outil qui était pertinent.

4675

Ma deuxième question, elle va concerner davantage une préoccupation de transport en commun, qui en est une qui revient en force dans les réflexions qu'on a conduites depuis de très nombreuses années. On se demandait, par exemple, si dans la partie du tronçon qui est proposé, il y a une partie à partir du Centre de soins prolongés ou de la variante CN ou CSF, 4680 qui passe de 2 voies à 3 voies en direction ouest, on se demandait si cette troisième voie-là qui est faite pour tout le monde, je ne sais pas les voies réservées pour les autobus, est-ce qu'il serait possible d'envisager que cette troisième voie-là, cet élargissement-là puisse représenter un privilège pour les gens qui font du covoiturage? Est-ce que ce serait pensable? Et est-ce que l'AMT a aussi comme une position là-dessus.

4685

LA PRÉSIDENTE :

Je vous dirais, monsieur Rouleau, qu'on a eu une réponse à cet effet hier où on disait, et monsieur Phaneuf pourra me... vous n'étiez pas là hier?

4690

M. YVES PHANEUF :

Je n'étais pas là hier, mais...

4695

LA PRÉSIDENTE :

D'accord, mais vous me corrigerez si je fais erreur. Les gens de l'Agence métropolitaine de transport nous ont mentionné que lorsqu'on met en compétition deux types de transport dans une voie réservée, bien, c'est sûr qu'on rend moins efficace le...

4700

M. JEAN ROULEAU :

J'étais là quand cette question-là a été posée et ce n'est pas ma question.

4705

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

4710

M. JEAN ROULEAU :

Les voies réservées d'autobus demeurent telles qu'elles sont. Mais les voies, quand on arrive de l'est, par exemple, en direction du centre-ville, quand on arrive à la hauteur d'Hochelaga-Maisonneuve, ça passe de 2 voies à 3 voies. Et indépendamment des voies réservées pour les autobus, il y a une voie supplémentaire qui s'ajoute.

4715

Notre question, c'est est-ce que dans cette voie supplémentaire là qui est ajoutée, est-ce qu'il pourrait y avoir une considération pour les gens qui font du covoiturage?

LA PRÉSIDENTE :

4720

C'est beau. Je m'excuse d'avoir mal saisi.

M. JEAN ROULEAU :

4725

Et l'inverse peut être vrai. Le soir, quand les gens sortent du centre-ville, dans le même tronçon, c'est-à-dire pour les quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Sainte-Marie, la même chose s'applique, est-ce qu'il pourrait y avoir un petit privilège accordé au covoiturage pour tendre à changer les habitudes des utilisateurs de route?

4730

LA PRÉSIDENTE :

Alors, monsieur Boisvert, j'imagine. Vous permettez, monsieur Fournier?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

4735

Madame la présidente, vous lisez dans mes pensées. C'est quelque chose qu'on a regardé, effectivement.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

4740

Oui, c'est quelque chose qui a été regardé et qui est un élément qui a fait l'objet de multiples explications. Je vais essayer de vous expliquer.

M. JEAN ROULEAU :

4745

On peut peut-être penser à un regard aussi à long terme par rapport à ça. Peut-être pas le jour où l'ouvrage est livré, là, mais à long terme, comment... c'est pour ça que j'interpelle aussi l'AMT là-dessus pour voir comment on peut réfléchir dans l'avenir à l'utilisation des routes.

4750 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Alors, je vais vous montrer juste la direction ouest.

4755 **LA PRÉSIDENTE :**

Pendant que vous faites votre dessin, la commission va s'adresser à monsieur Jean Latour, qui s'est déplacé cet après-midi pour nous voir et qui a pu suivre les audiences, j'espère, avec intérêt. Et monsieur Dériger a des questions pour vous concernant la revitalisation, entre autres, du secteur adjacent à la rue Notre-Dame modernisée. Alors, je laisse la parole à mon collègue.

4760 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Monsieur Latour, les questions, en fait, de développement économique, c'est sûr que le projet, on voit qu'il a une intention de favoriser l'économie locale autant que l'économie, je dirais, régionale avec les projets industriels qui s'en viennent. Les questions qu'on a sont surtout au niveau de la partie locale, donc les commerces locaux soit sur Sainte-Catherine ou sur la promenade Ontario.

4770 Est-ce qu'à votre avis, le projet actuellement, comme il est proposé, permettrait d'amener des nouveaux commerces, des nouvelles entreprises soit de services ou des commerces, disons, d'intérêt local toujours? Est-ce que ce projet-là peut amener des gros investisseurs à s'implanter dans le secteur, selon vous?

4775 **M. JEAN LATOUR :**

Oui, définitivement. Je pense que c'est un projet qui peut éventuellement, disons, avoir un impact assez important sur le développement et de Sainte-Catherine est et de la rue Ontario. Je vais vous dire qu'en termes de revitalisation, ça fait déjà quelques années qu'on travaille avec ces deux artères-là.

4785 On pense en particulier à la rue Ontario, qui est en train réellement de se revitaliser en fonction peut-être d'une nouvelle clientèle, étant donné qu'il y a des changements majeurs qui se produisent actuellement au niveau du quartier. On pense en particulier à la venue de... on compare ça, si vous voulez, avec un futur Plateau Mont-Royal, avec l'attrait de jeunes qui vont s'installer dans cette partie-là. Du côté de la place Sainte-Catherine, il y a aussi un effort très grand qui est en train de se faire et qui pourrait se continuer.

4790 Au niveau, par exemple, du changement du mixte commercial, on sait que Sainte-Catherine a été bien affectée au cours des dernières années par le fait qu'il y a eu des changements au niveau de la population aussi, mais peut-être la disparition de clientèle. Et on pense que les deux se sont structurées en association avec contribution volontaire, ce qu'on appelle les SIDAC, et qu'il y a un effort de plus en plus constant qui se fait pour leur propre

4795 développement. Et je peux vous dire que le développement d'une artère commerciale commence d'abord et avant tout avec les gens du milieu.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

4800 Est-ce qu'il y a des secteurs de Sainte-Catherine qui sont plus défavorisés, c'est-à-dire qui ont été plus affectés par soit des démolitions ou des déplacements ou même la délinquance? Est-ce qu'il y a des secteurs qui sont plus, je dirais qui ont été plus laissé aller, si on veut?

M. JEAN LATOUR :

4805 Écoutez, je reprends peut-être ma dernière phrase. C'est un petit peu en fonction, disons, de la prise en main de leur développement, qui fait qu'une artère commerciale peut se développer d'une façon très efficace.

4810 Peut-être la promenade Ontario s'est développée un petit peu aux dépens de la place Sainte-Catherine, dans le sens qu'elle a mis toutes les énergies et les budgets au cours des vingt dernières années pour véritablement en profiter. À ce moment-là, peut-être que Sainte-Catherine a été un peu plus le parent pauvre et a traîné un petit plus de la patte, disons, en ce qui concerne son développement. Mais au cours des dernières années, je pense qu'il y a un effort évident qui a été fait au niveau de place Sainte-Catherine pour véritablement profiter aussi
4815 du marché et du potentiel.

Il faut peut-être que je vous explique une chose. C'est qu'au niveau des artères commerciales X et je ne m'occupe pas seulement de ce secteur-là X mais dans l'ensemble, la majorité des artères vont desservir un marché local. Et dans la majorité des cas, on s'aperçoit
4820 d'une chose, c'est qu'il y a beaucoup de fuites commerciales parce qu'au niveau des biens courants, souvent le marché ou, je dirais, l'offre commerciale n'est pas adéquate avec la demande commerciale. Ce qui fait que souvent le potentiel est là mais les gens vont ailleurs parce qu'ils ont en quelque sorte une offre de produits et de services qui est plus complémentaire, si je peux me permettre.

4825 De telle sorte qu'actuellement, ce qu'on fait et ce qu'on essaie de faire du moins avec les gens des associations de commerçants, comme les SIDAC qui sont là, c'est d'essayer d'améliorer le mixte commercial pour donner une offre de produits plus adaptée à la clientèle, donc à la clientèle qui souvent demeure localement.

4830 Et c'est un peu ce qui s'est fait au niveau de, je dirais, l'avenue du Mont-Royal, où il n'y avait pas nécessairement une relation très forte entre les gens du Plateau et l'avenue Mont-Royal, je pourrais parler dans les années 94. Il y a eu beaucoup d'efforts qui se sont faits au niveau d'implanter des nouveaux commerces, ce qui permettait à ce moment-là à la clientèle du
4835 Plateau à venir sur l'avenue du Mont-Royal.

4840 Et j'irais même plus loin que ça. Mont-Royal a maintenant presque une desserte régionale, dans le sens qu'en constituant des restaurants ou c'est-à-dire en permettant d'implanter des restaurants, c'est rendu presque un lieu de destination de la part, disons, des gens qui habitent Montréal.

4845 Alors, on peut retrouver le même phénomène. Et puis ça peut être le cas si les voies de circulation sont encore améliorées. Il y a une possibilité qu'on développe à ce moment-là un mixte commercial qui soit non seulement approprié pour la population locale, mais aussi permettre peut-être la venue d'autres clientèles.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

4850 Dans le projet, il y a deux options qui ont été présentées, l'une qui s'appelle l'option CN et l'autre l'option CSF. Dans un cas, qui est l'option CN, on a une possibilité de raccordement, si on veut, des voies rapides avec soit la promenade Ontario ou soit la rue Sainte-Catherine. Est-ce que, selon vous, est-ce que c'est une connexion qui serait favorable?

M. JEAN LATOUR :

4855 Écoutez, moi X peut-être que je vais profiter de l'occasion X peut-être la meilleure chose, c'est de consulter les associations de commerçants, qui sont peut-être en meilleure...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

4860 Mais vous n'avez pas d'informations de votre côté là-dessus sur ces aspects-là?

M. JEAN LATOUR :

4865 Non. Je vous avoue franchement que non.

LA PRÉSIDENTE :

4870 Alors, monsieur Latour, je vous remercie de votre participation à cette audience.

M. JEAN LATOUR :

4875 Je vous en prie.

LA PRÉSIDENTE :

On revient à votre question, monsieur Rouleau, et au dessin de monsieur Boisvert.

4880 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Je ne voudrais pas de jugement de valeur sur mes capacités de dessinateur.

4885 Peut-être un point d'information intéressant qui pourrait éclairer la commission. Il existe une étude de retombées économiques du réseau cyclable Route verte, qui est proposé d'ailleurs le long de la rue Notre-Dame, qui a été mis de l'avant et qui a été réalisé par Vélo-Québec. Et c'est un document intéressant qui permet de ne pas sous-estimer l'importance d'un réseau cyclable complet, adéquat et relié à l'ensemble de la Route verte, document dont le ministère s'est servi.

4890 Donc, ici, je vais vous expliquer un des éléments de géométrie 101, en tout cas du mieux que je peux. La situation actuelle, ce qu'on observe, c'est que le long de la rue Souigny ici, que ce soit CSF ou CN, c'est le même phénomène, c'est que les gens qui arrivent par Souigny en allant vers le centre-ville qui est là, ou Hochelaga-Maisonneuve ou Centre-sud, 4895 mais en tout cas qui se dirigent vers l'ouest, c'est qu'on a à peu près 50 % des véhicules qui arrivent par Souigny et à peu près 50 % des véhicules qui vont arriver par la rue Notre-Dame. La rue Notre-Dame a deux voies de large, l'avenue Souigny a deux voies de large. Ce qu'on observe aussi, c'est que par l'avenue Souigny, c'est un taux de camions d'environ 9 % qui est attendu.

4900 À titre d'exemple, si je ne me trompe pas, monsieur Fournier, le pourcentage de camions sur Métropolitain est de 10 % ou 11 %. Donc, on a ici quand même un pourcentage de camions qui est jugé déjà élevé pour le réseau. Phénomène tout à fait particulier et ce qui rend la rue Notre-Dame, ce qui illustre à quel point la rue Notre-Dame est une colonne vertébrale, 4905 c'est que sur la rue Notre-Dame, c'est 23 % de camions. Donc, c'est plus de 1 véhicule sur 5. C'est près de 1 véhicule sur 4.

Et madame la présidente, vous nous avez déjà posé la question de qu'est-ce qu'on pensait d'arriver à 2 voies par Souigny et 2 voies par Notre-Dame et de fusionner dans 3 voies. 4910 Effectivement, la voie ici de droite de Notre-Dame et la voie de gauche de Souigny devront fusionner ensemble. On en a discuté. On peut retourner aux verbatims.

4915 Donc, ici, la nécessité d'avoir 3 voies est essentielle, parce que si on arrive à 2 voies, c'est sûr qu'ici, Souigny est une courbe, une courbe à vitesse plus élevée que Notre-Dame et alors si on décide d'être à 2 voies, compte tenu du pourcentage de camions, tout ça, si on maintient 2 voies ici, il va falloir faire un choix et c'est Notre-Dame qu'il va falloir couper. Donc, la deuxième voie de Notre-Dame est nécessairement coupée et on gardera que cette voie-là. Et je mets un point d'interrogation parce que ce n'est même pas certain que dans les circonstances,

4920 compte tenu du nombre de camions, il serait même possible de raccorder Notre-Dame à Souigny, avec toutes les conséquences que ça peut avoir.

4925 Pourquoi il faut couper et non pas tout simplement indiquer en amont que la voie de gauche, par exemple, est en covoiturage? Le 23 % de camions. Ce sont des flots de circulation où il faut être très prudent en termes de sécurité routière. C'est des flots de circulation où les différentiels de vitesse sont plus importantes que sur une route fortement achalandée par des véhicules automobiles.

4930 Donc, dans une hypothèse comme celle-là, si la voie de covoiturage est sur Souigny ou sur Notre-Dame, il faudra plutôt penser, du moins dans ce secteur-là ici, penser en termes d'élargissement. Déjà, les voies réservées pour autobus, lorsqu'on est un peu plus en aval, sont déjà sur les accotements. Et on a déjà discuté du mélange voiture et autobus, cette cohabitation-là, ce n'était pas certain. Alors, il y a une problématique.

4935 Et faut-il le souligner, il faut retourner aux données de circulation, dans le secteur qui est ici, c'est 10 000 camions et 43 000 autos. Déjà, c'est la problématique camion qui est essentielle et pas tellement la problématique auto. Ça se pose un peu plus loin. Ici, il s'agit surtout de protéger la camionnage, compte tenu de toute la fonction emploi qui est située dans le secteur un peu plus à l'est.

4940 Donc, on a eu une problématique d'espace, de un, de faire des choix de géométrie qui soient sécuritaires, qui soient fonctionnels, de façon à ne pas déconnecter tout le pôle industriel Dickson, l'Assomption, mais Lafontaine aussi un peu plus à l'est, qui, eux, dépendent de l'accès vers l'ouest par l'Assomption. C'est pour ça que j'ai indiqué l'Assomption, parce que tout le secteur qui est donc un peu à l'est et au nord, l'Assomption et Dickson, c'est 6 200 emplois, 4945 leur accès se fait par l'Assomption, donc par Notre-Dame vers l'ouest, donc toute une problématique.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

4950 Monsieur Fournier, j'imagine que vous allez déposer le transparent de votre collègue?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Oui.

4955

LA PRÉSIDENTE :

Alors, monsieur Rouleau, ça répond à votre question?

4960

M. JEAN ROULEAU :

Oui, ça répond à ma question.

4965 Si vous le permettez, c'est ma première expérience d'audience publique, alors je
commence à comprendre des choses, je vais, étant donné qu'il y a des réponses à la question
que monsieur Dériger a posée concernant la revitalisation de l'artère Sainte-Catherine,
notamment la partie ouest de Hochelaga-Maisonneuve X il y a des comités qui se sont penchés
là-dessus, il y a eu du travail qui se fait depuis fort longtemps, le déclin de cette partie-là du
4970 quartier, il s'est fait sur 50 ans, donc il y a de l'information de disponible X je vais déposer deux
documents: un document d'un comité de travail qui s'est penché spécifiquement sur cette partie-
là du quartier, parce que c'est un noeud pour la réussite de l'ensemble du projet de revitalisation
urbaine et sociale du quartier Hochelaga-Maisonneuve; et aussi un document qu'on avait rédigé,
je ne me souviens pas de la date exactement, mais qui présente le projet de revitalisation
urbaine et sociale, et qui montre l'importance de revitaliser cette partie-là du quartier comme un
4975 des éléments marquants de l'image de l'est de Montréal.

LA PRÉSIDENTE :

4980 Merci, monsieur Rouleau.
Alors, nous ajournons et nous reprenons à 19 h 30.

4985 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe officielle, certifiée 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.

ET, J'AI SIGNÉ:

4990 _____
LISE MAISONNEUVE, s.o.