

**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 7

Séance tenue le 22 novembre 2001, à 19 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 |
| PÉRIODE DE QUESTIONS : | |
| NORMAND ROBERT | 1 |
| ROBERT BEAULIEU | 15 |
| LOUIS LAROCHELLE | 21 |
| PHILIPPE CÔTÉ | 27 |
| NANCY BOILEAU | 31 |
| JACQUES BLIER..... | 34 |
| CHRISTIAN MURPHY..... | 39 |
| REPRISE DE LA SÉANCE | 48 |
| DÉPÔT DE DOCUMENTS..... | 49 |
| LUC FERNANDEZ..... | 51 |
| RENÉ DELBUQUET..... | 61 |
| FRANÇOIS GAGNON | 71 |
| PIERRE BRISSET | 80 |
| LOUIS LAROCHELLE | 83 |
| GÉRARD LÉGER | 89 |

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Alors bonsoir, bienvenue à cette septième séance de l'audience publique portant sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal entre la rue Amherst et l'autoroute 25. Alors nous poursuivons nos travaux initiés aujourd'hui, en après-midi. Nous avons déjà une bonne liste de citoyens. Comme cet après-midi, les citoyens pourront défiler à tour de rôle, la Commission leur réserve tout le temps de questionnement. Il n'est pas interdit, par contre, que, de temps à autre, on éclaircisse un point.

10 Pour les citoyens qui veulent poser des questions à la Commission, je vous rappelle que vous devez vous inscrire au registre. Vous aurez droit à deux questions à chacune de vos apparitions devant la Commission.

15 Je rappelle que les travaux de la Commission se terminent ce soir, et, à la fin de cette soirée, je vous indiquerai quand aura lieu la deuxième partie de l'audience publique. Je vous indiquerai, par ailleurs, à quel moment nous souhaiterions être informés au plus tard de votre intention de votre intention de présenter un mémoire, et à quel moment nous souhaiterions obtenir au plus tard votre mémoire. Alors toutes ces informations-là vous seront données vers la fin de la soirée.

20 Alors sans plus tarder, je demanderais à monsieur Robert Beaulieu de se présenter. Monsieur Beaulieu n'est pas là, alors je vais passer au suivant, et s'il arrive, on m'en informera. Madame Yveline Chevillard. Non plus. Monsieur Normand Robert.

25 Bonsoir, monsieur Robert.

M. NORMAND ROBERT :

30 Bonjour, madame. Il y a encore beaucoup de questions qui m'inquiètent, mais il y en avait, entre autres, je dirais, deux particulières qui étaient celles que, à la lecture du document du ministère, on s'aperçoit que l'ensemble des données liées à la pollution par l'automobile sont basées sur un trafic dont la vitesse est limitée à 70 kilomètres/heure. Bon. En tout cas.

35 Pour utiliser assez régulièrement la partie boulevard Ville-Marie, c'est-à-dire autoroute Ville-Marie dans le centre-ville, je sais qu'il y a régulièrement des barrages policiers pour tenter de calmer le trafic, mais à date, ça ne réussit pas. Même, les policiers contestent cette notion de 70 kilomètres/heure. En fait, la limite de 70, c'est pour tenter, en fait, de diminuer ou d'empêcher l'augmentation de pollution. C'est compréhensible.

40 J'aimerais ça savoir quelles seront les mesures pour assurer l'application de 70 kilomètres/heure quand les objectifs sont de rendre la circulation plus fluide, puis évidemment, de donner un beau lien entre ce qui existe déjà, de la Ville-Marie à aller jusqu'à la Souigny.

45

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Fournier, qui va assurer la surveillance des limites de vitesse sur la rue Notre-Dame modernisée, une fois qu'elle le sera et si elle l'est?

50

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

J'admire, madame la présidente, votre contrôle de la situation. Dans la mesure où le ministère des Transports sera responsable de l'entretien des voies rapides de la rue Notre-Dame, la Sûreté du Québec sera le corps policier responsable d'en assurer le contrôle de la vitesse, en fait, l'ensemble des opérations ou des responsabilités policières sur les voies rapides.

55

LA PRÉSIDENTE :

60

Et à l'heure actuelle, est-ce que vous êtes au courant de quelle manière on contrôle la vitesse sur l'autoroute Ville-Marie? C'est l'autoroute 720.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

65

Dans ce cas-là, c'est l'autoroute Ville-Marie, effectivement. La Sûreté du Québec fait des *blitz*, des opérations radar régulièrement.

LA PRÉSIDENTE :

70

Donc, est-ce que vous êtes en mesure de nous dire ce qu'il en serait? C'est toujours elle qui assurerait, donc, la surveillance et le respect de la réglementation en matière de circulation, de vitesse?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

75

Tout à fait, c'est la Sûreté du Québec qui sera responsable, oui, effectivement. Il faut dire, évidemment, qu'au niveau du lien entre la rue Notre-Dame et Souigny, que ce soit l'option CSF ou l'option CN, compte tenu de la courbe, il y aura nécessairement une réduction de vitesse, les usagers vont percevoir un changement, ils vont nécessairement réduire leur vitesse aussi de façon tout à fait naturelle dans ce secteur-là.

80

LA PRÉSIDENTE :

85

Dans la section de l'autoroute Ville-Marie, la limite de vitesse est-elle de 70 kilomètres/heure aussi?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

90

Oui, partout.

LA PRÉSIDENTE :

95

Partout?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

100

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

105

Et est-ce que la vitesse observée est de beaucoup supérieure à 70 kilomètres/heure? Avez-vous l'information là-dessus?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

110

Écoutez, je n'ai pas les données avec moi, mais la vitesse observée ou la vitesse moyenne varie beaucoup en fonction des heures de la journée, bien sûr, selon qu'il y ait plus ou moins de congestion. C'est variable. Monsieur Boisvert a, bien sûr, de l'information.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

115

Je voudrais juste rajouter un point d'information qui est important. C'est que dans notre politique en sécurité routière, il est indiqué qu'il faut essayer d'adapter les infrastructures routières aux attentes et aux comportements des automobilistes. C'est un peu le cas du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, parce qu'on observe déjà sur la rue Notre-Dame X qui est affichée à 70 mais qui a des déficiences au niveau géométrique X notamment la nuit, des vitesses largement supérieures à ce qu'une route comme ça peut prendre tenu de la présence d'intersections, de camionnage, de virages en U, et caetera. Donc, il s'agit ici d'adapter la route aux attentes et aux comportements des automobilistes.

120

LA PRÉSIDENTE :

125

Mais en quoi la géométrie de la route telle que proposée va-t-elle inciter les conducteurs à se limiter à 70 kilomètres/heure?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

130

C'est surtout de s'assurer que les vitesses que les usagers utilisent... Même, déjà actuellement, je peux donner comme exemple que, la nuit, des véhicules à 110 kilomètres sur la rue Notre-Dame, ce qui est très surprenant compte tenu de la nature de la route qu'il y ait un moins grand écart entre les contrevenants au niveau de la vitesse et la vitesse qui est possible sur la route, donc, en termes de sécurité routière, de réduire les accidents.

135

LA PRÉSIDENTE :

140

Mais, en tout cas, lorsqu'il faut circuler sur des routes... Moi-même, je circule sur des routes qui sont limitées à 70 kilomètres/heure et ça ne prend pas de temps de constater qu'on est au-delà de cette vitesse, et je n'ai pas vu souvent de policiers qui surveillaient ces vitesses-là, donc, je comprends un peu difficilement. Est-ce que la géométrie de la route peut faire en sorte de freiner justement les ardeurs des automobilistes plus audacieux?

145

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui. Il y a plusieurs aménagements possibles. Il faut déjà distinguer la circulation de jour en pointe et la circulation de nuit où on a un peu les deux extrêmes. Alors en jour, en pointe, la problématique ne se pose pas tellement ne serait-ce que par la densité de circulation.

150

La nuit, c'est évidemment par le recours de différents types d'aménagements en termes de signalisation. La signalisation en termes de distance aussi. La distance qui permet, en termes de vitesse aussi X parce que ça se traduit en vitesse X qui permet de lire les panneaux de signalisation. Alors si on circule très, très vite, inconsciemment, on n'est pas capable de lire les panneaux. Ça a toutes sortes d'incidences sur le comportement. L'aménagement, même, des abords de la route, la largeur des voies, la qualité de l'éclairage. Alors c'est tout un ensemble de facteurs.

155

Mais pour la nuit, compte tenu que lorsque les débits sont très, très faibles, en absence de surveillance policière notamment, il faut surtout s'assurer que la route soit suffisamment adéquate pour ne pas générer de problèmes. Et c'est un peu le cas, parce qu'on a une route qui est déjà existante X ce n'est pas une route qu'on crée, c'est une route qui est déjà existante X et qu'ici, sur ce plan-là, il y a un tel écart entre le comportement observé et la géométrie qui est offerte, ça offre des problèmes ou ça présente des problèmes. Il s'agit de réduire cet écart-là.

160

165

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Fournier.

170 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Madame la présidente, en complément d'information, je dirais que la rue Notre-Dame modernisée ne sera pas différente en ce sens-là de l'autoroute Ville-Marie, de Décarie, du boulevard Métropolitain ou de l'autoroute 20 dans l'ouest de l'île. Donc, c'est une problématique de contrôle qui n'est pas facile, et évidemment, la Sûreté du Québec est très préoccupée, je dirais, par cette situation-là.

Par ailleurs, compte tenu que monsieur Robert a posé une question ou a fait une hypothèse sur le lien entre vitesse et pollution, monsieur Allard aimerait faire une précision.

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

Bonsoir. Il y a deux volets, donc, qui seront courts. Le premier, c'est que la situation actuelle est semblable. J'arrive de Ville d'Anjou ce soir et, effectivement, les gens vont plus vite que 70 kilomètres/heure. Donc, ce qui nous intéresse dans l'étude d'un projet ou d'une modernisation, le *avec+ et *sans+ projet, c'est de savoir ce qui se passe avec ou sans la modernisation, et, dans ce sens-là, je ne veux pas dire que ça va être mieux ou pire. Mais, en fait, il y a déjà des dépassements de circulation en dehors des heures de pointe, il faut être bien conscient de ça.

190 L'autre volet qui est extrêmement important, c'est que nos simulations sont vraiment les pires cas. Il faut être pratique avec ça. On simulait avec une vitesse de 25 kilomètres/heure, mais quand on faisait le cas moyen, uniquement pour les COV, en fait, on le faisait à 70 kilomètres/heure, et, entre 25 et 70, à 25, les voitures ou l'ensemble du parc automobile générait deux fois plus de polluants.

200 Donc, dans ce sens-là, 25 émet beaucoup plus que 70, et, sans avoir les données exactes, je suis convaincu que 25 émet également plus que 100 kilomètres/heure, même si, là, on ne parle certainement pas d'un écart avec un facteur de 2. Ça se rapproche certainement, mais je suis convaincu qu'à 25 et à des vitesses de congestion, comme les voitures n'avancent pas, ça pollue sûrement plus qu'à 100 kilomètres/heure.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

205 Il faut dire qu'à 25 kilomètres, il y a plus de véhicules aussi, parce que l'intensité est beaucoup plus grande, on est pare-chocs à pare-chocs, on laisse moins d'espace entre les véhicules, donc, le nombre de véhicules est plus élevé aussi.

LA PRÉSIDENTE :

210

Monsieur Robert.

M. NORMAND ROBERT :

215 Si on nous dit qu'il va y avoir moins de pollution parce que ça va aller moins vite, puis
qu'on nous dit qu'il y a des effets nuls en installant ce qu'on nous dit qu'on va installer, puis, en
même temps, on nous dit que c'est impossible de limiter la vitesse de circulation à moins que ce
qui se fait là... Là, on le sait, tout le monde roule au moins à 100, à 90, 100 kilomètres/heure.
En bas de ça, vous roulez à 70; de toute façon, vous allez vous faire crier après, puis vous
220 devenez dangereux, ce n'est pas compliqué.

Même, la police le reconnaît, puis la police n'arrête jamais des véhicules qui roulent en
bas de 100, personne n'est arrêté. Quand ils sont arrêtés, c'est 110, 120 kilomètres/heure,
pas en bas de ça. Puis là, on nous apporte une solution à partir de laquelle on nous dit qu'on va
225 limiter ça à 70, puis toute l'étude, tous les calculs sur la pollution, sur l'impact pour nous dire
qu'il y a un impact nul sur le transfert, l'élargissement de la voie puis le ramassage de véhicules
est basé sur le 70 kilomètres/heure, puis en même temps, on sait que ce n'est pas applicable.
Alors il y a quelque chose qui ne marche pas.

230 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

235 Ce qu'on dit X et j'ai de la difficulté à faire le lien avec ce qu'on a mis dans l'étude
d'impact et ce que monsieur Robert mentionne X ce qu'on a dit et ce qu'on a répété à plusieurs
reprises, c'est qu'en améliorant la fluidité de la circulation, on amène les véhicules automobiles
dans une plage où ils génèrent moins de polluants, donc, chaque véhicule génère moins de
240 polluants à 70 ou à 80 kilomètres/heure qu'à 25 kilomètres/heure. Ce qui est la situation
actuelle. Donc, en améliorant la fluidité, on diminue le taux de pollution de chacun des
véhicules.

LA PRÉSIDENTE :

245 En améliorant la fluidité, vous augmentez la vitesse de parcours des véhicules, donc...

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

250 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

... vous diminuez l'émission de polluants, c'est ça?

255

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Monsieur Boisvert brûle d'envie de répondre.

260

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Bien, écoutez, déjà, cette discussion-là, on l'a déjà eue devant la Commission, madame la présidente. Il faut rappeler, bon, c'est l'absence d'arrêt/départ, l'élimination des feux, des parcours plus efficaces en termes de kilométrage. C'est quelques mètres de moins mais, sur plusieurs milliers de véhicules, il y a une différence.

265

D'autre part, je tiens à souligner que, non, ça n'a pas été fait basé sur 70 kilomètres/heure X ce n'est malheureusement pas aussi simple que ça pour nous, je serais peut-être déjà en vacances X mais c'est basé sur ce qu'on appelle des comptes volume/délai. Ça tient compte que, plus le nombre de véhicules augmente X parce qu'on fait ça à la période de pointe du matin, par exemple X ça tient compte effectivement qu'il y a un rapport entre le nombre de véhicules et la vitesse; plus il y a de véhicules, plus la vitesse diminue, plus ils polluent. Et on en a tenu compte, et, malgré cela, on obtient quand même une baisse des émissions. Il y a des effets plus micro, par exemple, la mise en dépression qui est efficace même au niveau de la qualité de l'air, de la distribution des mélanges.

270

275

Alors il y a un ensemble de facteurs qui sont pris en compte et qui ne sont pas basés seulement que sur un fait brut mais qui prend en compte toutes les variations qui peuvent être induites par une densité de circulation plus grande.

280

M. NORMAND ROBERT :

Bien, c'est parce que le monsieur, ici, a dit lui-même qu'il est venu ici puis il roulait plus que 70 kilomètres/heure. Là, on me dit que, non, ça ne roule pas ça, il dit que ça roule à 25.

285

LA PRÉSIDENTE :

Mais, en fait, ce qu'il faut comprendre, monsieur Robert, c'est qu'il ne faut pas regarder juste la situation en soirée, après les heures de pointe, il faut regarder la situation à l'heure de pointe, la situation en après-midi, en soirée et pendant la nuit. Alors aux heures de pointe, les véhicules circulent sans doute moins vite...

290

M. NORMAND ROBERT :

On calcule six heures de pointe par jour.

295

LA PRÉSIDENTE :

300 ... en après-midi, c'est un situation différente, et finalement, c'est sur l'ensemble de la
journée que, j'imagine, la modélisation est faite, et non pas juste sur l'heure de pointe.
Corrigez-moi si j'ai tort. Monsieur Fournier?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

305 Alors madame la présidente, en complément d'information, monsieur Allard pourrait
revenir.

M. JEAN-LUC ALLARD :

310 Il y a un autre élément qui est particulièrement important. On a vu, hier soir ou avant-
hier, en fait, qu'il y avait différentes normes, il y a des normes de 1 heure, 8 heures, 24
heures. Normalement, ce qui est le plus contraignant, ce sont les normes 1 heure parce qu'à ce
moment-là, on va vraiment se comparer à ce qui se passe dans une heure de pointe où il peut y
avoir congestion.

315 Dans ce sens-là, ce n'est certainement pas la norme 1 heure, de 9 h à 10 h le soir où il
y a très peu de véhicules. Peut-être bien que ces véhicules émettent un peu plus à 100 qu'à 70,
mais le débit est moindre et, à ce moment-là, la pollution globale est moindre également. Donc,
je doute que ce soit en heures hors pointe qu'on a un problème de qualité de l'air.

320

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Robert, ça ne vous a pas convaincu?

325

M. NORMAND ROBERT :

330 Non, ça ne m'a pas convaincu. Je vais prendre le temps de relire puis je vais réétudier
ce qui a été dit. Sur un autre sujet. Depuis au moins 1980 X parce que je m'occupe de ce
dossier-là depuis 1980 X à peu près à tous les cinq ans, le ministère des Transports revenait
avec son projet, avec différents modèles mais sensiblement toujours le même, mis à part que,
là, il est un petit peu plus creux. Presque à chaque fois, ce ministère-là ajoutait certains
aménagement en nous annonçant des prévisions d'augmentation de véhicules, et les
augmentations de véhicules étaient toujours très peu -- ce n'était pas de grosses augmentations,
c'était des augmentations assez...

335

LA PRÉSIDENTE :

Des pourcentages faibles.

340 **M. NORMAND ROBERT :**

... acceptables, je dirais, en fonction des aménagements qu'on y ajoutait. Mais à chaque fois, nous, les résidants du quartier, on s'est aperçus qu'il y avait, dans les faits, une augmentation beaucoup plus grande que celle qu'on nous avait promise, ou celle pour laquelle on nous avait dit : *on aménage ça, ça va se rendre à tant+.

Est-ce que c'est possible X puis ça, je pense que ça permettrait à tout le monde peut-être de comprendre un peu la démarche puis, je veux dire, l'historique de ce dossier-là X d'avoir, pour à peu près à tous les cinq ans, à chaque fois que le ministère est revenu avec son projet, avoir, en graphique, le nombre de véhicules qui était à l'époque, à cet instant-là, le nombre de véhicules qui était promis dans les trois, quatre, cinq ans suivants, et l'avoir comme ça par période de cinq ans. Ça nous permettrait d'avoir une idée de à combien on pourrait s'attendre en fonction...

355 **LA PRÉSIDENTE :**

De l'écart entre la prévision et l'observation?

360 **M. NORMAND ROBERT :**

Oui, c'est ça, et ça, depuis 1980.

LA PRÉSIDENTE :

365 Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Ce n'est pas évident de répondre à cette question-là. Je ne suis pas certain à quelles interventions monsieur Robert fait référence. C'est sûr qu'on a des données de circulation dépendant des endroits. Des endroits, on a des compteurs en continu, d'autres endroits, on fait des enquêtes. Alors c'est sûr qu'on pourrait faire une évolution de la circulation sur Notre-Dame, mais de là à parler de ce qu'on avait comme prévisions, comme interventions...

375 Quand on fait des interventions relativement mineures, on ne fait pas d'analyses poussées comme on a fait dans le cas qui nous concerne. L'analyse qu'on a faite ici, je veux dire, s'applique à des grands projets, est -- j'allais dire : *est exceptionnelle+, mais ce n'est pas vrai, elle n'est pas exceptionnelle.

380 Monsieur Tremblay, qui est le chef du Service de modélisations, a un emploi à plein temps à produire ces modélisations-là, ces prévisions-là pour le ministère. Mais on fait ça sur des projets majeurs, alors sur des petites interventions, on n'aurait pas de prévisions à mettre

385 sur la table. Il faudrait voir aussi le type d'interventions qu'on a faites. Ce n'est pas évident que ça voudrait dire quelque chose, ce n'est pas évident qu'on pourrait faire le lien entre l'intervention et des modifications de la circulation.

LA PRÉSIDENTE :

390 Monsieur Robert, qu'est-ce que vous avez en tête comme modifications qui ont pu se produire depuis 1980 et pour lesquelles on vous avait annoncé des prévisions et que ces prévisions se sont avérées, selon votre perception, dépassées?

M. NORMAND ROBERT :

395 Bien, de ce que je me rappelle, en 1980, on avait 8 000 véhicules par jour. On nous avait dit, en 1985, avec certains réaménagements X parce qu'ils ont coupé des courbes, il y avait des situations qui étaient un peu dangereuses X que ça n'augmenterait pas plus que 10 ou 11 000 véhicules, et on s'est ramassé vite, trois ans plus tard, avec 14 000 véhicules, et ça a été comme ça... en tout cas, de mémoire. Mais j'aurais préféré, dans le fond, avoir des chiffres qui venaient de leurs études, parce que ce n'est pas moi qui a inventé les chiffres, ce n'est pas moi qui les a annoncés dans les journaux, ce n'est pas moi qui les a produits dans les documents qui ont été déposés à chaque fois devant des comités des citoyens.

400
405 Alors il me semble que, ça, ça doit être disponible quelque part, le ministère doit les avoir, ces chiffres-là, compte tenu qu'il a fait les promesses, et, à chaque fois, ces promesses-là étaient évidemment validées par les études nécessaires, puis expliquées allègrement à la population, puis à travers des conférences de presse, puis la présentation dans des rencontres d'information.

410 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Fournier.

415 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

J'ai un peu de difficulté, je vous avoue, avec ça. Je reviens sur ce que je vous ai dit, je peux facilement déposer un historique de l'évolution de la circulation. Quant à ce qu'on aurait promis, ça, j'ai beaucoup de difficulté. D'abord, le ministère est un organisme qui évolue. On a une politique d'archivage, ce qui veut dire qu'il y a un certain nombre de dossiers qu'on ne conserve pas.

420
425 Je ne sais vraiment pas ce que j'arriverais à trouver, d'abord, pour identifier ce qu'étaient ces promesses-là. Moi, je ne pense pas qu'on fonctionne en termes de promesses mais plus de prévisions. Ça m'apparaît difficile. Par ailleurs, dans le chapitre 1, on a déjà de l'information, monsieur Boisvert va peut-être détailler.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Effectivement, pour moi non plus, ça ne me semble pas très clair. Mais si ça peut aider,
430 il y a déjà de déposé une annexe à un volume qui est déjà déposé en 13 copies, qui s'appelle
Raccordement de la 720 à la 25, Variante de tracé, tout un ensemble de comptages de la Ville
de Montréal pour le secteur qui s'étalent de 1986 ou 1985, je pense, jusqu'à 1995, donc sur
une longue période, et qui fait certainement un portrait qui répond -- j'en suis à peu près sûr, si
j'ai bien compris la demande du citoyen, ça donne déjà un portrait.

435

Il faut souligner aussi que c'est un territoire municipal, alors on est très dépendant, du
moins en termes de débits de circulation, des comptages disponibles sur le territoire de la Ville
de Montréal, qui nous ont été fournis par la Ville.

440 **LA PRÉSIDENTE :**

En fait, le citoyen, ce qu'il souhaiterait avoir, c'est l'écart qu'il y a entre la prévision et
l'observation, finalement.

445 **M. NORMAND ROBERT :**

Je m'excuse, ce n'était pas les promesses, c'était plus les prévisions.

LA PRÉSIDENTE :

450

C'est ça.

M. NORMAND ROBERT :

455

J'aurais préféré que ce soient des promesses, dans le fond.

LA PRÉSIDENTE :

460

Donc, vous nous dites que vous n'êtes pas en mesure de fournir cette information?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Écoutez, c'est quelque chose qu'on peut regarder, mais je serais extrêmement étonné
qu'on trouve des prévisions, sauf sur de grands projets. On en trouverait peut-être sur le tunnel
465 Viger possiblement, quoique c'est déjà loin dernière, mais sur Notre-Dame comme telle,
d'après moi, on ne trouvera absolument rien parce que c'est municipal pour l'instant.

LA PRÉSIDENTE :

470 Alors est-ce que vous pourriez faire l'effort de voir ce que vous avez?

M. NORMAND ROBERT :

475 Oui. Les interventions à tous les cinq ans, ce n'était pas de l'ordre du municipal, c'était
vraiment des aménagements. Il y a eu des rétrécissements de la route, un petit
réélargissement, les buttes de terre pour diminuer la pollution, mais à chaque fois, il y avait des
aménagements. Quand il y a eu l'aménagement des tourne- bride pour empêcher que les rues
se rendent direct à la rue Notre-Dame. Il y a eu toutes sortes d'aménagements tout au long de
ces 20 années-là, puis à chaque fois, il y avait des prévisions pour tenter de prouver que c'était
480 nécessaire et que ça aurait un impact pas si grand que ça sur le nombre de véhicules qui étaient
pour être amenés là.

LA PRÉSIDENTE :

485 Alors monsieur Fournier, donc, vous nous avez dit que vous alliez regarder ce que vous
avez?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

490 On va regarder, oui, sur la partie dont on est propriétaire et sur laquelle on est intervenu.
En ce qui concerne la rue Notre-Dame, les tourne- bride, ces aménagements-là, sont des
aménagements municipaux à ma connaissance.

LA PRÉSIDENTE :

495 Alors on va aller voir du côté de la Ville de Montréal s'ils ont des données.

M. PIERRE BOUCHARD :

500 Je vais céder la parole à madame Leduc.

LA PRÉSIDENTE :

505 Oui. Madame Leduc, la question est la suivante. Monsieur Robert voudrait savoir s'il existe des données qui nous permettraient de voir l'écart qui est observé entre une prévision qui aurait été faite, par exemple, à un moment donné, de correctif apporté sur la rue Notre-Dame, et le résultat vraiment observé. Alors il voudrait avoir comme deux données: quelle était la prévision au chapitre des débits de circulation qu'on s'attendait d'observer au moment de décider
510 d'une modification sur la rue Notre-Dame et quel est le résultat observé quelque temps après. Est-ce que vous avez, à la Ville de Montréal, de telles informations?

Mme FRANCINE LEDUC :

515 A ma connaissance, les données de prévisions sont basées sur des modèles que détient le ministère des Transports X donc, je m'excuse X mais il reste que c'est pour des besoins très particuliers. Je ne vois pas quelle bretelle, de toute façon, on fait référence.

M. NORMAND ROBERT :

520 C'est l'aménagement des tourne... En fait, quand il y a eu en 1987, 1987, 1988, puis il y en a eu d'autres en 1992, il y a eu... C'est ça, on a fermé des rues, l'accès des rues à la rue Notre-Dame pour permettre justement un plus grand flux de circulation, empêcher les véhicules d'avoir à arrêter aux coins de rues. Ça, on nous avait dit que, bien, ça permettrait un plus
525 grand flux, effectivement, ça diminuerait la pollution, puis que ça n'aurait pas une incidence si grande sur l'augmentation du nombre de véhicules. Alors il y avait eu des chiffres de sortis à cette époque-là, il y avait eu des chiffres qui étaient sortis à partir d'une étude du réel puis de prévisions qui avaient été produites par le ministère.

LA PRÉSIDENTE :

530 Je pense que madame Leduc a suffisamment d'informations pour poursuivre.

Mme FRANCINE LEDUC :

535 Je peux essayer de rechercher ce genre d'information très spécifique pour ces besoins particuliers-là au sein du service, chez moi. Je peux essayer de trouver ce qu'on a, qu'est-ce qui a été justifié. Mais, à ma connaissance, quand on travaille sur des projets aussi gros, quand on arrive avec des flux importants comme ça, nos informations, la plupart du temps,
540 c'est qu'on demande même de l'aide au ministère des Transports pour faire en sorte qu'on puisse porter jugement.

545 Donc, dans le cas du lien Souigny essentiellement, on a travaillé de concert avec le ministère des Transports à l'aide d'un modèle et de l'équipement qu'ils détiennent. On parlait de l'équipe de Pierre Tremblay, et c'est avec ces gens-là. On suit ça de très près et on est en

mesure de vraiment juger. Mais on n'a pas l'équipement et les ressources nécessaires à la Ville de Montréal pour faire des analyses aussi régionales.

LA PRÉSIDENTE :

550

Mais vous pourriez tenter de vérifier dans vos dossiers?

Mme FRANCINE LEDUC :

555

Pour ce que monsieur Robert nous demande de façon spécifique, je vais faire une recherche, voir si, au niveau de notre unité, on détient cette information-là.

LA PRÉSIDENTE :

560

Et vous pourriez fournir cette information à la Commission?

Mme FRANCINE LEDUC :

565

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Ça va?

570

M. NORMAND ROBERT :

575

C'est au même titre. La rue Souigny, comme elle le dit, la rue Souigny, quand il y a eu la prévision... Dans le fond, on transfère le trafic qui sortait de la rue Hochelaga vers plus Dickson, puis ça avait... en tout cas, selon ce que je me rappelle X puis c'est là que j'aimerais avoir les chiffres X ce qu'on nous avait dit, c'est qu'il n'y aurait pas d'augmentation; dans le fond, c'était juste pour permettre de transférer ce qui sortait sur Hochelaga pour permettre un meilleur flux de circulation puis, tout de suite, commencer à prévoir le raccordement avec Notre-Dame. Alors donc, on ne pensait pas que ça augmenterait. Mais selon ce que je vois, selon ce que je vis et selon ce qui m'apparaît évident, il y a eu une augmentation qui m'apparaît beaucoup plus importante que ce qui nous avait été, non pas promis mais prévu.

580

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Fournier.

585

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

590 Madame la présidente, là, l'information, je l'ai. Souigny, on avait prévu à peu près 28
000 véhicules, on est tombé à quelques centaines de véhicules près pile sur la prévision quand
on a ouvert Souigny.

LA PRÉSIDENTE :

595 Alors cette information-là, on va tenter de trouver un peu d'information, mais je ne sais
pas si vous allez être satisfait pleinement.

Alors monsieur Robert Beaulieu.

600 **M. ROBERT BEAULIEU :**

Bonjour!

LA PRÉSIDENTE :

605 Bonjour! Bonsoir, en fait.

M. ROBERT BEAULIEU :

610 Oui. Mes questions ont trait à la piste cyclable qui est prévue le long de la rue Notre-
Dame. Ma première question est qu'est-ce qui est prévu pour prolonger la piste cyclable de la
rue Notre-Dame à l'est de la rue Vimont? Si je pose cette question-là, c'est parce que si le
ministère des Transports désire favoriser les alternatives à l'auto solo, il me semble que le vélo
ferait partie des solutions, pas l'unique solution mais l'une des solutions.

615 S'il y a également l'implantation la Cité de la logistique à l'est de la rue Vimont, qui
devrait permettre environ 3 000 emplois, ces emplois seront remplis, entre autres, par des gens
habitant Hochelaga-Maisonneuve, et il me semble que l'absence de lien cyclo-piétonnier par
Notre-Dame va inciter plus de travailleurs à utiliser leurs autos.

620 On ne peut pas demander non plus aux cyclistes qui sont sur Notre-Dame, qui veulent
s'en aller, par exemple, à la promenade Bellerive, de passer par Souigny, ça fait un détour
invraisemblable pour un cycliste. Ça se fait peut-être en auto, mais pour un cycliste, ils ont
beaucoup plus avoir tendance à utiliser quand même la rue Notre-Dame même s'il n'y a pas
625 d'aménagement.

Ce que je voudrais savoir, c'est qu'est-ce que vous avez prévu pour prolonger la piste
cyclable de la rue Notre-Dame à l'est de la rue Vimont?

630 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

635

Alors madame la présidente, effectivement, le ministère des Transports est conscient de l'intérêt que présente l'utilisation d'un mode alternatif tel que la bicyclette. Comme alternative à d'autres modes de transport, c'est l'auto solo. Dans ce cadre-là, d'ailleurs, nous avons prévu un aménagement cyclable le long de la rue Notre-Dame.

640

Il est clair que le réseau cyclable est fait en collaboration avec la Ville et il ne peut pas couvrir l'ensemble des origines et des destinations. Un peu comme le réseau de transport en commun, d'ailleurs, il y a des choix à faire.

645

Pour ce qui est de la question précise de monsieur Beaulieu, je vais demander à monsieur Boisvert d'y répondre.

LA PRÉSIDENTE :

650

Et, j'aimerais savoir, quand vous parlez : *sur la rue Notre-Dame+, est-ce que c'est une piste cyclable qui est distincte de la Route verte qui est dans le projet?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

655

Non.

LA PRÉSIDENTE :

660

Non? Alors d'accord, allez-y.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

665

Tout le réseau qui est proposé, effectivement, va être intégré à la Route verte. Ça, il faut être clair. Je ne retomberai pas dans l'histoire des variantes, CN, CSF, mais il y en a une qui est, sur le plan institutionnel, moins complexe, qui est CN, pour pouvoir faire la piste cyclable.

LA PRÉSIDENTE :

670

D'ailleurs, je veux juste préciser à monsieur que nous avons déjà discuté de cette question en après-midi, si je ne m'abuse, mardi X c'est mardi, je crois, en après-midi X et on a fait une bonne partie du tracé. Alors dans les verbatims qui vont être disponibles très bientôt, vous allez pouvoir suivre un peu les explications là-dessus.

675

Alors brièvement.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

680

Oui. Alors très brièvement, ce qui a été favorisé, c'est le lien Souigny pour plusieurs raisons. C'est parce que c'est partir du coeur du secteur Maisonneuve, Hochelaga-Maisonneuve, plutôt qu'en périphérie, donc, on capte un plus grand nombre de cyclistes. C'est beaucoup plus près aussi des bassins nord qui sont le Jardin Botanique, Plateau Mont-Royal, le réseau cyclable vers le nord. Donc, on les capte déjà pour les amener vers l'est dans une piste cyclable en site propre jusqu'à la promenade Bellerive, donc, un raccordement qui est complet.

685

Pour des déplacements plus courts, par exemple, du coin Vimont pour aller à la Cité de la logistique qui est de l'autre côté du viaduc ferroviaire, c'est 150, 200 mètres. Actuellement, c'est une piste cyclable sur le trottoir. Ce sera à la Ville de Montréal, qui est propriétaire de cette piste cyclable, de décider. Alors nous, on rajoute une piste cyclable complète supplémentaire. Alors la Ville de Montréal qui est propriétaire...

690

Nous, ça ne nous concerne pas, la piste cyclable le long de la rue Notre-Dame, elle n'est pas à nous à l'est de la rue Vimont. Donc, ce sera à la Ville de Montréal à vérifier, en fonction de l'état de cette piste cyclable, son potentiel ou son utilisation. Donc, en fait, on rajoute du réseau cyclable. Et je tiens à souligner que pour le raccordement entre la promenade Bellerive et Hochelaga-Maisonneuve, c'est en consultation étroite avec la Société d'animation de la promenade Bellerive.

695

LA PRÉSIDENTE :

700

Monsieur Bouchard, est-ce qu'il est possible de penser, dans l'éventualité où la piste cyclable proposée dans le projet du ministère des Transports est réalisée, qu'elle ne compromettra pas la piste cyclable qui est actuellement présente le long de la rue Notre-Dame à l'est de Dickson, j'imagine.

705

M. PIERRE BOUCHARD :

Pour nous, on a toujours eu à Montréal la possibilité de faire deux tracés différents de piste cyclable. La rue Notre-Dame a été la première piste qu'on a faite dans ce secteur-là parce que plus facile à implanter, mais à plus long terme, on a toujours prévu d'installer une piste le long de la voie ferrée du CN. Notre problème pour l'implanter a toujours été : *comment est-ce

710

qu'on traverse le spaghetti de l'échangeur de la 25+, et on n'a toujours pas de scénario, on n'a toujours pas de solution.

715

Alors donc, c'est sûr que la Ville va faire le nécessaire pour essayer de raccorder le mieux possible, actuellement, l'ancienne piste ou la continuité de la piste de Notre-Dame à cette piste-ci, sauf qu'on maintient toujours notre intention de la ramener idéalement dans l'alignement de...

720

LA PRÉSIDENTE :

De la Route verte.

725

M. PIERRE BOUCHARD :

... la route près du CN. D'autant plus que, maintenant, on s'en vient avec un projet Viabus, qui n'est pas incompatible, sauf que le Viabus, lui, il peut passer par-dessus les deux bretelles qu'on parlait cet après-midi, de Souigny, alors que les pistes cyclables ne sont pas capables de passer là. On n'est pas pour envoyer les vélos dans le trafic, si on peut dire. Alors il nous faut trouver un scénario, et le scénario passe nécessairement par une collaboration avec le ministère parce qu'il nous faut passer par-dessus tous ces spaghettis-là, et ça risque d'être coûteux, mais on n'a pas la solution encore actuellement.

730

Chose certaine, c'est que les améliorations que le ministère va faire dans son projet, va nous en faire faire un bout, mais il va y avoir encore un bout, un saut de plus à faire par-dessus la bretelle qui va être un peu -- il va falloir continuer à y penser puis chercher les opportunités.

735

M. ROBERT BEAULIEU :

Simplement, comme cycliste et comme aménagiste de voies cyclables X j'en ai aménagé passablement X je connais le comportement de nombreux cyclistes, ils vont vouloir passer à travers ce bouchon à l'est de la rue Vimont, dans le trafic qui est intense et qui est dangereux, et c'est l'origine de ma question. C'est sûr que ce bouchon de 200, 300 mètres, vous allez avoir des cyclistes là-dedans, et c'est extrêmement dangereux, et c'est pour ça que je posais cette question-là.

740

745

En tout cas, la seule façon que je pouvais voir ce passage sur la carte, plusieurs cyclistes vont passer par la passerelle de la rue Aird, je pense, et ils vont s'enligner sur la voie réservée des autobus, et ils vont franchir ce bouchon-là, sauf que c'est très dangereux. C'est pour ça que j'aimerais qu'on pense présentement à la planification de pouvoir prévoir une façon de faire en sorte qu'il y ait un lien cyclo-piétonnier qui puisse se faire à cet endroit-là, parce que, encore une fois...

750

755

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Beaulieu, moi, je vous invite à faire cette proposition-là au mois de janvier lorsqu'on en sera rendu aux mémoires. Ce soir, la soirée est réservée aux questions. Alors vous avez l'information suffisante pour pouvoir faire vos propositions ultérieurement. D'accord?

760

M. ROBERT BEAULIEU :

O.K. J'ai une deuxième question. Je voudrais savoir ce qui est prévu pour assurer la sécurité des piétons et des cyclistes pour traverser le boulevard Pie-IX et de la rue Alphonse-D.-Roy dans le trafic intense et lourd que vont générer les entrées sur les voies rapides. Parce que, encore une fois, je regarde les plans, je connais à peu près ce qui s'en vient, et ce passage des piétons et des cyclistes, ça peut difficilement se faire en surface.

765

LA PRÉSIDENTE :

770

Alors Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Madame la présidente, une petite information à ajouter sur la préoccupation sur les pistes cyclables X on l'a déjà mentionné mais je le rappelle X le ministère des Transports et la Ville de Montréal ont convenu d'une entente générale de l'ordre de 170 M\$, quelque chose comme ça, dans laquelle il y a des sommes réservées aux pistes cyclables, et on travaille avec la Ville X et ça, c'est complètement en dehors du projet de Notre-Dame X on travaille avec la Ville sur l'amélioration des pistes cyclables sur l'île de Montréal.

775

780

Pour ce qui est de la question précise de monsieur Beaulieu, je vais demander à monsieur Boisvert, avec peut-être un transparent.

785

M. JEANXMICHEL BOISVERT :

Non, même pas, ça va être relativement facile et assez bref. Il faut penser qu'à la traversée de ces boulevards-là, ce sont des feux de circulation gérés par des boucles de détection sous la chaussée qui font en sorte que -- c'est géré par un ordinateur central, la Ville pourra l'expliquer plus en détail. Mais les véhicules qui passent sur la rue Notre-Dame sont continuellement comptés pour adapter les feux de circulation, alors plus il y a de flux de circulation est-ouest, plus le temps de vert est maintenu et plus le temps pour les traversées piétonnes peut être difficile à intégrer dans le feu. Alors plus, évidemment, il y a de véhicules à l'ensemble de l'intersection, moins, en théorie, il en reste, et en pratique aussi, il en reste pour les piétons.

790

795

Alors nous, ce qui arrive, c'est que les flux principaux est-ouest ne passent plus à l'intersection, donc, ce qu'on appelle un cycle -- le cycle de passer du jaune au rouge et au vert est mieux partagé, alors il en reste plus de temps, alors il y a moins de véhicules qui sont

800 obligés de transiter par le feu parce que tous les flux principaux passent en dessous, ce qui fait
en sorte qu'il est beaucoup plus simple d'accorder les temps de traversée sécuritaire et longue et
confortable pour les cyclistes et les piétons aux intersections. C'est le gain principal qu'on fait au
coin de Pie-IX.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

805 Monsieur Boisvert, quel est le rapport de temps cycle, le temps vert sur le cycle que
vous avez...

M. JEANXMICHEL BOISVERT :

810 Ah, mon Dieu, si vous me laissez la pause pour le regarder! C'est ce qu'on appelle des
rapports...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

815 Oui, je vais vous laisser la pause, oui.

M. JEANXMICHEL BOISVERT :

820 Oui. Oui, je peux regarder pour voir si c'est disponible; sinon, on vous le fera parvenir
par la suite.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

825 Parfait.

M. JEANXMICHEL BOISVERT :

830 Il faut faire très attention. Nous, on n'est pas encore à l'échelle micro. On sait qu'en
enlevant déjà des véhicules, il y a un gain. Il faut regarder avec la Ville, parce que la Ville va
avoir à aménager ces feux-là par la suite. Je mets quand même une grosse mise en garde.
C'est sûr qu'il y a un gain; dans quelle très grande mesure -- en tout cas.

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

Mais si vous pouvez nous le fournir, ce serait intéressant.

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

Oui, je vais regarder pour voir s'il y a quelque chose qui ressemble à ça de disponible.

LA PRÉSIDENTE :

845 Ça va, monsieur Beaulieu?

M. ROBERT BEAULIEU :

Oui.

850

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Est-ce que madame Yveline Chevillard est là? Non?

855 Monsieur Louis Larochelle, s'il vous plaît. Monsieur Larochelle, je vous permets deux questions seulement. Ce ne sera pas comme hier soir, ça va être deux questions seulement.

M. LOUIS LAROCHELLE :

860 Si vous permettez, je vais vous remettre... En fait, il y a deux questions, il y a deux parties...

LA PRÉSIDENTE :

865 Mais il faudra en formuler deux seulement et sans sous-questions, d'accord, parce que j'ai plusieurs citoyens, et nous terminons ce soir, et je voudrais donner la chance à tout le monde de poser leurs questions.

M. LOUIS LAROCHELLE :

870

La première qui est sur la feuille correspond à une demande de coûts. Hier, j'en avais fait la demande, sauf que, ici, je précise, je demande un dépôt de documents qui comprend tous les coûts ventilés par segment de travaux, par phase de travaux et par type de travaux.

875

LA PRÉSIDENTE :

Du projet qui est...

880 **M. LOUIS LAROCHELLE :**

Oui, du projet actuel.

LA PRÉSIDENTE :

885

Alors monsieur Fournier, est-ce qu'à cette étape-ci de votre projet, vous êtes en mesure de fournir ce genre d'informations ou si ces informations plus précises ne sont disponibles qu'à l'étape des plans et devis?

890 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

D'abord, par année, certainement pas. On peut fournir des estimés grossiers, mais on n'est pas en train de planifier la réalisation de ce projet-là. Par type de travaux, j'aurais possiblement des coûts unitaires, des volumes grossiers encore. Par segment, pas nécessairement parce qu'on n'est pas rendu à l'étape des plans et devis préliminaires, donc, c'est une demande qui est tout à fait prématurée. On peut regarder ce qu'on a au niveau de l'évaluation mais ça ne satisfera pas cette demande-là, c'est sûr.

895

LA PRÉSIDENTE :

900

Alors moi, je vous demanderais, monsieur Larochelle, pourquoi vous voulez avoir cette information aussi précise. A quoi vous servira-t-elle?

M. LOUIS LAROCHELLE :

905

C'est parce que lorsqu'on regarde l'ampleur du projet et le montant qui nous est mentionné, 273 M\$, je pense, pour moi, c'est incompréhensible. Un projet d'une telle ampleur, à mon avis, devrait coûter beaucoup plus cher. Donc, ce serait juste pour mieux comprendre la logique des coûts, le niveau des coûts, et voir aussi qu'est-ce qui est inclus dans les coûts, qu'est-ce qui n'est pas inclus. Parce que c'est certain que, dans l'enveloppe de 273 M\$, c'est juste une partie, mais en voyant le détail, on va voir que certaines choses ne sont pas incluses dans les coûts. Alors c'est pour mieux comprendre le sens de ce chiffre-là.

910

.....

LA PRÉSIDENTE :

915

Quel niveau de détails seriez-vous en mesure de fournir, monsieur Fournier, sur les coûts?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

920

Je vais demander à Daniel Robert qu'il vienne nous expliquer ce qu'on a comme éléments de coûts disponibles.

M. DANIEL ROBERT :

925

Bonsoir, madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

930

Bonsoir.

M. DANIEL ROBERT :

935

Au niveau des coûts, il y a eu certains coûts qui ont été sortis pour évaluer l'ampleur du projet selon différents tronçons, mais c'est quand même très sommaire, qu'est-ce qu'on a comme coûts au niveau du projet. Savoir, vraiment détailler étape par étape et ouvrage par ouvrage, ce n'est pas suffisamment précis pour avoir des données... Comment je pourrais dire! C'est des données avec la précision qu'on apporte. On mentionne qu'on a 25 % de variations et imprévus, donc, les estimations qu'on a maintenant tiennent compte de ces variations et imprévus, si on veut.

940

LA PRÉSIDENTE :

945

Mais quand vous faites vos prévisions de coûts pour nous annoncer qu'il va en coûter tant de millions de dollars, vous vous appuyez sur quel barème d'évaluation? En d'autres termes, vous devez avoir des rapports types, *ça va me prendre... tant de kilomètres, j'ai besoin de tant de béton+, et caetera. Comment fonctionnez-vous pour prévoir votre prévision de coûts?

950

M. DANIEL ROBERT :

955

Il y a des quantités préliminaires qui sont sorties, si on veut. On peut avoir des quantités préliminaires de... pas nécessairement de béton mais de mètres linéaires de mur X on connaît la longueur du projet X on peut parler de 12 kilomètres de mur de soutènement. On a des prix unitaires qui sont... on connaît des ouvrages semblables. Comme un mur de soutènement, on sait que c'est de l'ordre peut-être de 600 \$ le mètre carré.

960

C'est avec ça qu'on y va, mais avec des éléments quand même grossiers au niveau des estimations. On ne détaille pas le nombre de mètres cubes de béton, la quantité d'acier d'armature, ou de pierres concassées requises pour le mur. On sait qu'un mur au mètre linéaire, un mur au mètre carré, ça vaut à peu près tel prix, et c'est avec ces éléments-là qu'on travaille.

LA PRÉSIDENTE :

965 Et vous faites la sommation...

M. DANIEL ROBERT :

970 On fait la sommation de chacun des ouvrages qu'on a, oui, et à ça, on ajoute un 25 % de variations et imprévus parce qu'on sait que l'estimation à l'étape qu'on est actuellement est quand même d'une précision de l'ordre de 25 %.

975 On a sorti une comparaison peut-être pour cibler un petit peu. L'exemple, le projet qui est terminé, ça fait un an ou deux. Ça, c'est l'autoroute 25 entre l'autoroute 40 et Henri-Bourassa, c'est un projet, disons, semblable, si on veut, dans quelques éléments quand même X une route en dépression avec des structures en surface, des murs de soutènement X et on a fait une comparaison avec les coûts.

980 Le projet, 1.5 kilomètre de longueur, il a coûté 28 M\$. Si on rapporte ça... ça fait à peu près l'ordre de 18 M\$ du kilomètre, et on rapporte ça en longueur pour le projet de Notre-Dame, on arrive à 132 M\$. A ça, on ajoute l'aménagement urbain, qu'il n'y avait pas sur le projet de la 25, et on arrive à peu près à 200 M\$. Par contre, on sait que le projet de l'autoroute 25 a moins d'ampleur que celui de Notre-Dame, mais l'ordre de grandeur est quand même bon.

985 **M. LOUIS LAROCHELLE :**

Mais...

LA PRÉSIDENTE :

990 Monsieur, je vous demanderais de vous adresser à moi, c'est à la Commission que vous devez vous adresser.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

995
1000 Monsieur Robert, le coût actuellement qui est indiqué, est-ce qu'il tient compte de... En fait, c'est en dollars 2001? Est-ce qu'il tient compte que, dans cinq ans, ça peut être augmenté, c'est-à-dire que les coûts de la main-d'oeuvre, les coûts de matériaux peuvent augmenter d'ici... durant les travaux ou si le coût en dollars est actualisé?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1005 Non, c'est une évaluation juin 2000, donc, c'est une évaluation qui a un an maintenant
et c'est une évaluation qui sera mise à jour quand on saura dans quel projet on s'embarque.
Pour l'instant X je reviens là-dessus X c'est quand même un avant-projet préliminaire, c'est à
peu près aussi loin où on peut aller. Puis il n'y a pas vraiment d'intérêt à le mettre à jour tant
qu'on n'a pas une autorisation sur un projet précis avec une localisation précise. A ce moment-
là, on passera d'abord à l'ajustement du concept et aux plans et devis préliminaires, ce qui, là,
1010 va nous permettre de développer des bordereaux de quantités et de faire des évaluations vrai-
ment précises endroit par endroit, ce qui n'est pas le cas avec un avant-projet préliminaire.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1015 A cette étape-ci, est-ce que 25 % d'imprévus, c'est suffisant à ce moment-là de la façon
que vous l'avez évalué?

M. DANIEL ROBERT :

1020 C'est standard pour le type d'estimation. Le 25 % qui est prévu, c'est des variations, ce
n'est pas l'actualisation des prix. Ça, c'est bien certain.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1025 Donc, c'est un 25 % advenant... supposons que la capacité des sols ne serait pas
suffisante et qu'il faut faire des empattements plus larges, ou des choses comme ça?

M. DANIEL ROBERT :

1030 Bien entendu, avec les études géotechniques qu'on va faire, avec les problématiques
qui vont venir au niveau de l'archéologie, si on veut, c'est des contraintes qu'on peut avoir, les
sols contaminés... C'est un petit peu tous ces éléments-là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1035 Donc, c'est une réserve, en fait. Ce n'est pas nécessairement une dépense qui va être
faite, c'est une réserve pour des imprévus tout simplement?

M. DANIEL ROBERT :

1040 Par expérience, cette réserve-là va être utilisée.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1045

Va être utilisée?

M. DANIEL ROBERT :

1050

Ah oui. L'ordre de grandeur de 25 %... C'est parce qu'on ne va pas dans le détail, les estimations, les petits ouvrages et les petites quantités, c'est ça qui fait en sorte que lorsqu'on commence à rajouter des ouvrages et tout ça, et des particularités au projet... Parce qu'il va y avoir du raffinement un peu partout sur le projet qui va faire en sorte que le 25 % va être utilisé au niveau des quantités et des ouvrages à réaliser.

1055

LA PRÉSIDENTE :

Alors la réponse que le ministère des Transports nous fait, monsieur Larochelle, c'est qu'il n'a pas cette information.

1060

M. LOUIS LAROCHELLE :

Mais est-ce qu'il peut quand même déposer des documents des estimations qu'il a?

1065

LA PRÉSIDENTE :

Bien, vous avez dans l'étude d'impact les prévisions de coûts, alors ce sont les informations qu'il peut vous fournir et on va s'en tenir à ça.

1070

M. LOUIS LAROCHELLE :

O.K. Le point suivant, ça concerne l'intégration de voies réservées de SLR à la fois dans le projet actuel et dans un éventuel boulevard urbain. Alors dans les deux cas, quels sont les impacts au niveau du design, au niveau de l'intégration dans le tissu urbain et au niveau des coûts?

1075

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Fournier.

1080

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

C'est une belle question mais à laquelle il n'y aura pas de réponse non plus. C'est un projet en soi, on ne peut pas élaborer en cinq minutes ce que seraient ces contraintes-là. Il faudrait voir c'est quoi, le projet de SLR, les origines, les destinations, qu'est-ce qu'on a besoin

1085

comme gabarit, comment on traite les pentes, les intersections. C'est une étude en soi et c'est une grosse étude, alors ce n'est pas quelque chose à laquelle on peut répondre.

1090 Madame la présidente, juste à titre d'information, je siége sur le comité de SLR pour la Rive-Sud. Pour définir ça, on s'embarque dans une étude de faisabilité de 14 M\$ quand on regarde l'ensemble des facteurs à étudier, dont la dimension technique couvre à peu près 6.5 M\$. Ça donne une idée de l'ordre de grandeur de l'effort à consentir.

1095 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors voilà pour la réponse, monsieur Larochelle.

M. LOUIS LAROCHELLE :

1100 Le point suivant concerne...

LA PRÉSIDENTE :

1105 Vous avez eu deux questions, alors je vous invite à vous réinscrire.

M. LOUIS LAROCHELLE :

Ça a pas pris énormément de temps ce soir, je pense que vous pourriez...

1110 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Larochelle, on a deux questions par citoyen, je vous invite à vous réinscrire et vous aurez droit à deux autres questions. Merci.

1115 Monsieur Philippe Côté, s'il vous plaît.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

1120 Bonsoir. Philippe Côté de l'Atelier du patrimoine urbain de Montréal qui avait participé à des comités dans le Centre-Sud. J'aurais peut-être une question qui a été soulevée par Alerte Centre-Sud, sauf que je la poserai en direct. Mais je ne suis pas membre d'Alerte Centre-Sud, je ne veux pas quand même... Dans les réunions, on expose.

1125 C'est le fait que l'autoroute Ville-Marie confirme le pont Jacques-Cartier comme étant le pont pour l'exportation des matières pétrochimiques, matières dangereuses pour toute l'île de Montréal. Donc, la réalisation de cette infrastructure, qui est non réversible, implique à ce moment-là que le pont va rester, si on peut dire, la voie de sortie royale du développement économique de l'est de Montréal. Je pense à Interquisa, par exemple, un nouveau pôle pétrochimique qui s'installe.

1130

Alors on demande est-ce que l'autoroute est la seule solution ou il n'y aurait pas des alternatives comme un réseau de pipeline, ou le rail, ou même la construction d'un pont à l'est de l'île? Mais là, on aborderait plus la question de la Commission Nicolet.

1135

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Fournier.

1140

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Je pense que, madame la présidente, on est carrément en dehors du cadre de cette enquête, de ce projet-là, de l'étude d'impact que nous avons réalisée. C'est une toute autre question qui concernerait certainement beaucoup d'autres intervenants en plus du ministère des Transports.

1145

J'aimerais simplement rappeler que la rue Notre-Dame actuellement est, au sud de Métropolitain, la seule route de camionnage reconnue par la Ville de Montréal, qu'elle dessert un secteur industriel extrêmement important et le port de Montréal, et que ces équipements sont là, il faut donc les desservir d'une façon quelconque.

1150

Les matières dangereuses, pour des raisons de sécurité évidentes, ne peuvent pas emprunter le pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, donc, il est évident que la rue Notre-Dame est un accès aux autres ponts, et on parle de Jacques-Cartier, mais, bien sûr, les véhicules transportant des matières dangereuses ont aussi accès au pont Champlain, au pont Mercier, dépendant de leur destination, donc, ils peuvent utiliser ces ponts-là. Mais c'est sûr que le trafic des matières dangereuses va demeurer sur la rue Notre-Dame.

1155

1160

Il est peut-être intéressant de mentionner que quand on parle de matières dangereuses, on a peut-être des visions apocalyptiques d'acide sulfurique fumant, d'acide chlorhydrique, de choses comme ça, mais c'est aussi l'eau de Javel que vous achetez à l'épicerie du coin, c'est l'essence que vous mettez dans votre voiture, et c'est même l'alcool de types whisky et cognac qui sort du port de Montréal en grandes quantités et qui ne peut pas emprunter le pont-tunnel.

1165

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que les camions qui ont des matières dangereuses, dites dangereuses, peuvent emprunter l'autoroute Ville-Marie?

1170 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Pas la partie en tunnel, non.

1175 **LA PRÉSIDENTE :**

Non?

1180 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Non. Ils doivent à ce moment-là prendre ce qu'on peut appeler les voies de service de l'autoroute Ville-Marie, c'est-à-dire les rues Viger ou St-Antoine.

1185 **LA PRÉSIDENTE :**

Et est-ce que c'est fréquemment utilisé ou si les camions qui doivent aller sur la Rive-Sud préfèrent prendre le pont Jacques-Cartier?

1190 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Je ne le sais pas. J'imagine que ça dépend de leur destination, ça dépend de ce qui est intéressant pour...

1195 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous avez l'information, monsieur Boisvert?

1200 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

Non, non, on n'a pas d'information rendu à ce point-là parce que c'est carrément en dehors de la zone d'étude. Ça dépend vraiment de leur destination, si c'est de l'exportation, du local.

1205 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

1210 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Avez-vous une estimation du pourcentage de camions qui transporterait des matières dangereuses? On parlait de 20 % de camions, mais sur ce 20 %, est-ce qu'il y a un pourcentage de...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1215 Sur l'ensemble, c'est 1 %.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1220 1 % de l'ensemble ou 1 % du...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1225 De l'ensemble, oui, de l'ensemble. Mais X il faut faire attention X ça regroupe un paquet de choses, comme monsieur Fournier le soulignait.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais, juste pour préciser, c'est 1 % de l'ensemble des véhicules?

1230 **M. JEAN-MICHEL BOISVERT :**

1 %, oui, de mémoire, ou...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1235 Et non pas 1 % du 20 % des camions?

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1240 Non, pas 1 % du 20 %, c'est 1 % des véhicules.

LA PRÉSIDENTE :

1245 Alors monsieur Côté, est-ce que vous avez une autre question?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

Non. C'est un constat, donc, c'est le statu quo. Merci beaucoup.

1250 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, bonsoir.

Monsieur René Delbuquet.

Madame Nancy Boileau. Bonsoir, madame.

1255

Mme NANCY BOILEAU :

1260 Nancy Boileau, résidante de HochelagaXMaisonneuve depuis 45 ans, donc, a vécu la destruction des logements au bord de la rue Pie-IX puis de rue Notre-Dame. Tout à l'heure, par hasard, j'ai été dans la boîte qui est dans la table en arrière, la boîte de consultation, et j'ai sorti l'extrait authentique du procès-verbal de l'assemblée du comité exécutif de la Ville de Montréal, donc, les orientations générales qui sont inscrites, et en faisant la lecture, je suis arrivée au troisième point de la Ville de Montréal qui dit :

1265 * *La proposition qui serait 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 et HochelagaXMaisonneuve.+*

1270 Ça, ça a été fait le 22 décembre 1999. Et à trois reprises dans le document, ils parlent de résidentiel. Il y a quelqu'un en arrière qui m'a amené l'étude d'impact, *Mise en contexte+; les préoccupations de la Ville de Montréal sont inscrites, les premiers deux points sont exactement pareils comme l'extrait du procès-verbal, mais j'arrive à :

1275 **La proposition retenue devrait permettre de maintenir la vocation résidentielle existant aux abords de la rue.+*

1280 Ma question est pourquoi la différence? Qu'est-ce qui est arrivé entre qu'est-ce qui a été proposé à trois reprises, dont par le Service de l'environnement, les Travaux publics, et tout, de la Ville de Montréal, et là, dans le texte, ils changent ça à *maintenir la vocation résidentielle+. C'est quoi? Qu'est-ce qui se passe avec ça?

LA PRÉSIDENTE :

1285 Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1290 D'une part, je pense qu'on a traité cet après-midi du développement résidentiel possible le long de la rue Notre-Dame. On a entendu aussi l'analyse de monsieur Bouchard de la Ville de Montréal sur l'étude potentielle qu'ils sont en train de faire, qui n'est pas terminée.

1295 Je reviens sur ce qu'étaient les objectifs du ministère des Transports, c'est-à-dire de satisfaire à l'ensemble de la problématique qu'on a identifiée sur la rue Notre-Dame, et, dans ce cadre-là, on ne pouvait pas satisfaire entièrement la demande de la Ville, on peut la satisfaire partiellement, je dirais.

LA PRÉSIDENTE :

1300 Mais la question de madame, peut-être pour la rassurer X parce que je pense qu'il y a
des éléments d'information que vous pouvez lui transmettre X elle essaie de comprendre
comment se fait-il que, d'un côté, on essaie de développer et que, vous, vous ne vous
engagez qu'à maintenir. Alors peut-être lui fournir l'information, expliquer ce qu'il en est. Cet
après-midi, déjà, on a eu de l'information à l'effet que les bandes de terrains qui seraient
inutilisées par vous pourraient être...

1305

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Effectivement.

1310

LA PRÉSIDENTE :

... redonnées à des usages résidentiels ou autres. Donc, peut-être donner cet élément
d'information pour que madame comprenne bien ce qu'il en est.

1315

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1320 Madame la présidente, effectivement, pour implanter la solution qui nous semble
minimale, on a besoin de la majorité... de la presque totalité de l'emprise qu'on possède, en fait,
autour de la rue Notre-Dame. Il y a des terrains excédentaires, qui sont situés surtout dans
Sainte-Marie, Centre-Sud, qui vont être libérés, dont on n'aura pas besoin, et qui vont être
cédés, selon toute probabilité, à la Ville de Montréal pour qu'elle en fasse ce qu'elle souhaite en
faire, notamment du développement résidentiel. On a identifié cet après-midi, en fait, les têtes
d'îlots ainsi qu'un certain nombre de terrains qui sont plus grands que des têtes d'îlots et qui
pourront être disponibles pour du développement, quelle que soit sa nature.

1325

LA PRÉSIDENTE :

Alors je vous invite, madame, à lire les verbatims de cet après-midi parce que ça va
vous renseigner à cet effet.

1330

Mme NANCY BOILEAU :

1335 Oui, pour m'éclairer un petit peu plus. Deuxième question. Quand même, en écoutant,
depuis lundi X puis je ne suis pas un expert en technique, rien, en environnement, je suis
simplement une citoyenne impliquée dans son quartier X compte tenu que la Ville de Montréal a
une bonne part de partie de ce projet, donc, l'aménagement des parcs, les arbres, les pistes
cyclables, la sécurité, les lumières et tout, ma question est il y a une nouvelle administration,
est-ce qu'il y a eu un accord avec la nouvelle administration sur ce projet-là? C'est bien simpliste
de ma part... Est-ce que MTQ peut obliger la Ville de Montréal de faire ces aménagements-là?

1340

1345 Parce que quand on lit l'étude d'impact X je lis comme une citoyenne simple X je vois beaucoup de *pourrait+. Tout qu'est-ce qui est des cadeaux qu'on nous fait X arranger le parc, la piste cyclable, les arbres X c'est tout des *pourrait+. Tout à l'heure, on a parlé de budget, d'argent; s'il en reste de l'argent, est-ce que ça va se faire? Est-ce que la Ville est obligée? Et est-ce que la nouvelle administration est au courant de ce projet-là? Est-ce qu'il y a un accord de la Ville de Montréal là-dessus?

LA PRÉSIDENTE :

1350 Monsieur Bouchard.

M. PIERRE BOUCHARD :

1355 J'aimerais préciser pour la question des parcs. Nous escomptons bien avoir gratuitement la donation des parcs. Ça viendra dans une autre étape, la discussion avec le ministère. Pour le moment, sur le plan légal, la Ville de Montréal fonctionne actuellement avec l'administration de monsieur Bourque, l'ancienne Ville de Montréal, et le mandat qui nous a été donné, à tous les fonctionnaires de la Ville, est libellé dans le rapport que vous avez là, qui est daté du 22 décembre 1999.

1360 Maintenant, il va se mettre en place une nouvelle administration avec une nouvelle façon de faire au niveau des villes, avec les arrondissements, et caetera, et cette nouvelle administration-là va prendre place légalement à partir du 1er janvier. Donc, c'est évident que la nouvelle administration va devoir se positionner à travers ça et nous donner les directives nécessaires et les orientations nécessaires dans le présent dossier. Pour le moment, nous ne les avons pas eues, et je me dois donc de travailler avec les mandats qui sont officiellement déposés pour le moment.

Mme NANCY BOILEAU :

1370 Vous avez jusqu'au 31 décembre, puis le BAPE va continuer après le 31 décembre, j'espère, avec le dépôt des mémoires. S'il y a des changements avec la Ville de Montréal, vous l'emportez là?

M. PIERRE BOUCHARD :

1375 Nous devrions déposer un mémoire en janvier, en même temps que le BAPE. Tout mémoire déposé doit être entériné par le comité exécutif, donc, la nouvelle administration va devoir se pencher sur le dossier et décider.

1380 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça va, madame?

1385 **Mme NANCY BOILEAU :**

Ça va.

1390 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

Est-ce que madame Yveline Chevillard est là? Non. Est-ce que monsieur René Delbuquet est là? Non plus.

Monsieur Jacques Blier. Bonsoir.

1395

M. JACQUES BLIER :

1400 Bonsoir. Moi, ma question est assez simple, parce que, moi, qu'est-ce qui me préoccupe surtout, c'est l'étalement urbain. Alors j'aimerais ça savoir c'est quoi l'impact réel quant à l'augmentation de l'étalement urbain provoquée par une meilleure accessibilité au centre-ville, par tous les gens qui passent par le pont-tunnel et, aussi, les gens qui vont utiliser le nouveau pont de la 25 vers Laval.

1405 **LA PRÉSIDENTE :**

1410 Alors on a également, monsieur Blier, parlé de cette question à plusieurs reprises au cours de la semaine. L'information que le ministère des Transports nous a donnée, c'est en ce qui concerne l'ouverture d'un pont... ou la construction d'un pont à l'extrémité nord de l'autoroute 25 aurait pour effet d'amener 120 véhicules de plus à peu près sur la rue Notre-Dame et il ne prévoit pas, d'après ce qu'on nous a dit, qu'il y aurait d'étalement... en tout cas, que le projet ne favoriserait pas l'étalement urbain.

Maintenant, je ne sais pas si monsieur Fournier aimerait rajouter quelque chose à cette information?

1415

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1420 Madame la présidente, vous avez, je pense, très bien résumé la situation. Peut-être juste rajouter que l'intervention sur la rue Notre-Dame ne met pas des banlieues en contact avec le centre-ville, c'est vraiment une intervention au centre de l'agglomération sans ajouter de lien avec les banlieues.

1425 Effectivement, l'impact de l'ajout du pont de la 25 est absolument minime sur la circulation prévue sur la rue Notre-Dame. Et, en plus, les usagers ont... Je pense qu'on avait, dans la présentation initiale du ministère, un acétate... un transparent, pardon, qui illustrait bien la provenance et la destination des usagers de la rue Notre-Dame. Donc, c'est à 65 %, de mémoire, des gens du territoire de la ville de Montréal.

M. JACQUES BLIER :

1430

C'est juste que, moi, je suis un résidant de Mercier-Ouest et j'ai remarqué, depuis l'ouverture de Souigny, que la rue Notre-Dame avant Dickson, c'est vide, il y a presque pas de voitures, après Dickson, c'est plein, plein de voitures qui arrivent du pont-tunnel. Pour un résidant de l'est de la ville, quand il prend Notre-Dame, il peut se rendre rapidement jusqu'à

1435 Dickson, puis à Dickson, il *pogne+ le trafic, disons. Ça fait que, moi, j'ai comme l'impression que la majorité du trafic qui va utiliser Notre-Dame, c'est des gens qui prennent le tunnel et qui vont avoir un meilleur accès au centre-ville. C'est pour ça que je posais cette question.

LA PRÉSIDENTE :

1440

Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1445

Madame la présidente, je vais demander à monsieur Boisvert d'aller un peu plus loin.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1450

Ça se répond assez rapidement, madame la présidente. C'est qu'il y a eu un phénomène, c'est que l'ouverture de Souigny a débranché la rue Hochelaga, alors effectivement, il y a eu un rabattement de circulation, mais la rue Hochelaga s'est vidée en parallèle et ça se retrouve sur Notre-Dame en bas. C'est pour ça qu'on observe beaucoup plus de véhicules à présent à l'ouest de Dickson. Donc, c'est un phénomène local.

1455

LA PRÉSIDENTE :

C'est un phénomène. Les gens qui empruntent la rue Hochelaga...

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1460

Oui. C'est qu'autrefois, l'échangeur Hochelaga était branché... bien, la rue Souigny, en fait, n'existait pas et tout l'échangeur était branché directement sur la rue Hochelaga. Donc, en fait, on a changé nord pour le sud.

1465

LA PRÉSIDENTE :

Alors les gens qui empruntaient Hochelaga empruntent maintenant la rue Notre-Dame, se rabattent maintenant sur la rue Notre-Dame.

1470

M. JACQUES BLIER :

1475 Mon autre question est un peu dans le même ordre d'idées. C'est que, généralement, le matin, à la radio, ils disent tout le temps *O.K., le pont Jacques-Cartier est bloqué, allez prendre le pont-tunnel+. Moi, j'ai, encore là, l'impression que si on réduit facilement les temps d'attente de tous les ponts, même le pont-tunnel, puis qu'on s'en va directement au centre-ville, j'ai quand même l'impression que des villes comme Sainte-Julie, Saint-Bruno, et tout ça, vont, au cours des années X parce que, là, je ne parle pas à court terme, dans un an ou deux, mais je parle facilement 10 à 20 ans X j'ai l'impression que ça va se construire, puis que la population va augmenter, puis qu'il va y avoir encore beaucoup plus de personnes qui vont utiliser le nouveau tronçon de Notre-Dame parce que, là, on leur facilite un accès au centre-ville.

1480 **LA PRÉSIDENTE :**

1485 Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1490 J'ai l'impression qu'on a couvert aussi beaucoup dans les derniers jours l'impact total qu'aura la rue Notre-Dame sur la circulation sur l'ensemble de la région. On se rappelle des impacts tout à fait minuscules en termes de gain de temps de déplacement quand on considère l'ensemble des véhicules/heure, véhicules/kilomètre.

1495 Je dois rappeler aussi qu'on n'est pas en train de faciliter l'accès à Montréal en intervenant sur aucun de ces ponts-là, ni Jacques-Cartier, ni le pont-tunnel. Ces ponts-là font déjà l'objet de files d'attente importantes aux heures de pointe et on ne va pas améliorer cette situation-là, donc, on ne va pas alimenter la rue Notre-Dame plus facilement à partir des ponts. J'ai un petit peu de difficulté à suivre la logique.

1500 **LA PRÉSIDENTE :**

1505 Bien, en fait, ce que monsieur dit, c'est que *si, moi, je suis à Sainte-Julie et que je dois me rendre à Montréal, j'ai deux choix; à l'heure actuelle, je peux prendre le pont Louis-Hippolyte-Lafontaine ou je peux aller prendre le pont Jacques-Cartier par la 132. Alors considérant que vous proposez un projet de rue Notre-Dame qui augmente la fluidité, alors monsieur se dit: *si j'ai à partir de Sainte-Julie, par exemple, et qu'un matin... ou, en tout cas, j'essaie un jour le trajet Louis-Hippolyte-Lafontaine et le nouvel axe routier rapide qu'est Notre-Dame, et que ça va bien, bien, je risque de changer mon patron de déplacement et je risque de passer par là dorénavant+.

1510 Donc, sa crainte est que vous modifiiez les patrons de déplacement des gens, ou les choix de déplacement des gens, et qu'on se retrouve avec un plus grand nombre de véhicules que prévu. Voilà.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1515

Madame la présidente, je reviens avec les usagers de la rue Notre-Dame. Si on veut parler de faits, de données concrètes X on part de l'enquête origine-destination X les usagers sont des usagers de la CUM en majorité, on n'est pas à Sainte-Julie. Je ne dis pas qu'il n'y en a pas, mais les usagers de Notre-Dame sont des usagers de la CUM en majorité.

1520

C'est une intervention au coeur de l'agglomération, qui n'a pas d'impact sur les ponts, donc, son effet à l'extérieur de l'île est vraiment minime. Par ailleurs, je vais...

LA PRÉSIDENTE :

1525

Pourriez-vous nous rappeler peut-être quelle est la proportion des véhicules qui empruntent la rue Notre-Dame et qui proviennent de la Rive-Sud?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1530

Oui, on va vous trouver ça.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1535

Je réfère au tableau 1.4 du chapitre 1 à la page 26 X le chapitre s'appelle *Mise en contexte+ X je regarde d'où sont les secteurs d'origine du nouvel axe routier pour la période de pointe du matin, et je regarde en pourcentage... Je regarde les quatre principaux, il n'apparaît même pas dans les quatre principaux, donc, il est... Je n'ai pas le chiffre mais il est nécessairement en bas de 12 % des usagers. Donc, il n'est pas dans les principaux.

1540

LA PRÉSIDENTE :

Donc, disons, moins de 10 % des usagers?

1545

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Des usagers. Probablement moins que ça. Il faudrait que je retourne carrément dans les fichiers Excel, dans tous les fichiers tous désagrégés.

1550

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Cloutier va vous poser une question.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1555

1560 Merci, madame la présidente. Toujours en rapport à la question de monsieur Blier auprès du ministère des Affaires municipales, on va revenir à la charge une deuxième fois, peut-être vous donner l'occasion d'expliquer davantage la position du ministère des Affaires municipales, compte tenu des échanges par lettres entre votre ministère et le ministère de l'Environnement du Québec, et peut-être nous expliquer clairement et davantage les interrogations du ministère sur les possibilités d'étalement urbain du projet déposé.

M. LUC BRUNELLE :

1565 Comme je l'expliquais hier soir, les études reliées aux possibilités d'étalement urbain incombent au ministère des Transports. Toutefois, ce que je peux vous donner comme élément complémentaire, le cadre d'aménagement a des orientations très claires au niveau de la gestion d'urbanisation en périphérie, et les orientations qui sont incluses dans le cadre d'aménagement prévoient la limitation des périmètres urbains et même leur diminution au profit des zones
1570 agricoles.

Donc, de cette façon, avec aussi, en plus, des programmes de rénovation urbaine X qui vont, d'ailleurs, être annoncés prochainement, notamment qui vont être en vigueur pour plus la partie centrale de l'île X ce sont des éléments qui vont aller dans le sens de freiner
1575 l'étalement urbain et, donc, donner moins, comme on pourrait dire, de possibilités d'ajouter davantage de voitures pour relier l'île, avec des projets de transport en commun pour aller vers la banlieue. Donc, il y a une offre qui est intéressante à ce moment-ci pour l'avenir.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1580 Je comprends de votre réponse que le transport en commun favorise évidemment... ou ne favorise pas une forme d'étalement urbain. Mais si vous ne tenez pas compte du transport en commun, est-ce que, selon vous, le projet présenté par le ministère des Transports est un projet qui favorise l'étalement urbain? Etes-vous en mesure de répondre à ça en clair, tout
1585 simplement?

M. LUC BRUNELLE :

1590 Non, je ne peux pas me prononcer en clair. Le projet, en termes du cadre
d'aménagement, il répond à plusieurs conditions favorables: transport des marchandises,
développement économique. Il y a le quadrilatère que madame Caron vous expliquait hier, qui
est Décarie, la 25, Notre-Dame, la Métropolitaine, c'est un circuit, c'est un réseau qu'il a été
1595 décidé de maintenir et d'améliorer la circulation sur ces secteurs-là à des fins de transport de
marchandises.

Donc, sur des questions d'étalement urbain, il faut le regarder globalement, et nous
n'avons pas d'études précises aux Affaires municipales pour expliquer ces choses-là, et c'est
une question d'opportunité dans les études en tant que telles du MTQ.

1600

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Très bien, monsieur Brunelle.

1605

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Christian Murphy, s'il vous plaît.

M. CHRISTIAN MURPHY :

1610

Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE :

1615

Bonsoir, monsieur.

M. CHRISTIAN MURPHY :

1620 Ma question porte au niveau du phasage des travaux durant les quatre années de
travaux qui ont été présentés dans le rapport. Où je me questionne, c'est pourquoi commencer
par les extrémités, de favoriser la circulation le matin venant de Souigny, le soir, du centre-ville
et du tunnel.

1625 Lorsqu'on nous a présenté le projet auparavant, on nous montrait que le problème se
fait surtout au niveau des quartiers résidentiels, au niveau de l'étranglement qui se fait au viaduc
passant par-dessus la gare de triage du CN.

1630 Donc, moi, je me suis posé la question: pourquoi favoriser... si on dit qu'on a un
problème de fluidité, pourquoi ne pas commencer par les phases qui sont vis-à-vis les quartiers
résidentiels pour améliorer la fluidité sans augmenter le nombre de véhicules potentiel de

véhicules sur ces secteurs-là et terminons avec les sorties. C'est pour ça que je me pose la question sur le phasage.

LA PRÉSIDENTE :

1635

Alors monsieur Fournier, la question est claire, pourquoi commencer par les extrémités. On sait que vous commencez à l'est dans un premier temps, vous vous dirigez par la suite vers l'extrémité ouest pour, par la suite, faire le centre de l'artère. Alors quelle est la logique qui est derrière ça?

1640

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1645

D'abord, c'est un phasage qui est très préliminaire, il faut le dire. C'est celui qui nous semblait le plus logique quand on a élaboré le projet. Pourquoi commencer par l'est? Parce qu'on est propriétaire des terrains. D'abord, c'est des plans et devis simples à faire, c'est du terrain qu'on possède au complet, on pourrait donc commencer très, très rapidement dans ce secteur-là pendant qu'on compléterait les procédures d'acquisition.

1650

Parce que je vous rappelle que le lien nord-sud entre Souigny et la rue Notre-Dame actuelle, que ce soit la variante CSF ou la variante CN, il y a de l'acquisition à faire là. Pour faire l'acquisition ou de l'expropriation, dépendant de comment les négociations vont, on a évidemment besoin d'un décret. C'est une procédure qui est longue, très, très encadrée légalement et longue. Donc, il faut se garder du temps.

1655

On a aussi de l'acquisition de terrains à faire du port de Montréal dans certains secteurs, donc, on ne peut pas vraiment commencer dans la partie centrale. Cependant, ça n'exclut pas qu'on puisse... et on va revoir en détail le phasage des travaux pour voir s'il n'y a pas des travaux qu'on pourrait faire de façon concurrente de façon à réduire le temps où on va vraiment perturber les gens dans la partie centrale. Il y a d'autres façons de le faire. Mises à part les contraintes d'acquisition ou d'achat de terrains, il y a probablement d'autres façons de le faire aussi.

1660

LA PRÉSIDENTE :

1665

Donc, ce n'est pas un élément qui est inflexible, ce n'est pas une proposition qui est inflexible...

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1670

Absolument pas.

LA PRÉSIDENTE :

... vous avez à revoir et à repenser?

1675

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Oui. Et l'argument de monsieur Murphy, c'est quelque chose qu'on a discuté aussi à l'interne. Il y a du pour et du contre. Et la proposition qu'on a là, elle n'est pas coulée dans le béton, si vous me passez la phrase, on peut encore la réaménager probablement de plusieurs façons.

1680

M. CHRISTIAN MURPHY :

Pour les gens du quartier, la problématique actuelle, elle est énorme, surtout pour les gens de Ville-Marie, on voit actuellement que c'est bloqué 45 minutes de temps, les véhicules X on parlait tantôt d'impact de pollution, et caetera. Puis si on améliore les entrées et sorties avant d'améliorer la fluidité au centre, bien, ça veut dire que, pendant quatre ans, jusqu'à temps que les travaux soient terminés, bien, on empire les problèmes déjà existants.

1685

1690

Donc, moi, je pense que le phasage... en tout cas, c'est une préoccupation, c'est que le phasage des travaux devrait être pensé pour ceux qui vivent la problématique avant de penser nécessairement à corriger une situation qui, de toute façon, va être corrigée finalement au bout des travaux.

1695

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Madame...

1700

LA PRÉSIDENTE :

Oui, monsieur Fournier? Après, monsieur Dériger posera sa question.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1705

Je ne voulais pas vous interrompre. Je reviens là-dessus. Le ministère est très sensible à l'impact que ces travaux-là vont avoir... que la phase construction va avoir. On l'a d'ailleurs mentionné dans notre présentation, notre défi, c'est de gérer cette phase construction correctement.

1710

Un des éléments qui prêche en faveur de commencer par les extrémités et de finir par le centre... Bon, c'est discutable, mais un des éléments qui prêche en faveur, c'est qu'on a l'intention d'exiger, par exemple, de la part des entrepreneurs, des équipements beaucoup plus

1715 performants en matière d'émissions sonores, et ce n'est pas nécessairement la pratique nord-américaine actuellement. On a un bel exemple.

1720 Donc, il y a une espèce d'apprentissage à travailler avec... d'abord, à trouver ces outils plus performants, et à travailler avec, et à habituer aussi les équipes d'ouvriers à travailler, à être plus respectueux de l'environnement. Ça, c'est un beau défi. Alors il y a cet avantage-là, ça nous donne une période d'apprentissage aux extrémités où on est plus loin des habitations, notamment Souigny. Par contre, si on fait le phasage comme on le prévoit, on n'est pas obligé non plus de mettre en service l'ensemble des voies immédiatement, on pourrait quand même garder hors service une certaine partie de ces voies-là jusqu'à ce qu'on ait le lien au complet.

1725 C'est des options à analyser. Il faut voir ce que ça nous donne, ce que ça nous coûte en termes de contraintes; pas en termes d'argent, en termes de contraintes. Mais c'est des éléments qui vont devoir être pris en compte quand on va savoir vraiment quel projet on devra élaborer et comment on va le réaliser.

1730 **LA PRÉSIDENTE :**

1735 Parce que la remarque de monsieur est quand même assez intéressante, la question de monsieur est quand même assez intéressante, parce que si on commence par les extrémités, on va amener finalement les véhicules de l'extérieur à transiter par les quartiers, les quartiers adjacents X en fait, ce qui est l'effet contraire que vous recherchez X donc, ils vont vivre ça pendant quelques années, et, par ailleurs, par après, ils vont avoir à vivre la période des travaux, donc, ils vont vivre pendant cinq ans les inconvénients des travaux. Je vous laisse aller.

1740 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

1745 C'est la difficulté X c'est la difficulté X et c'est le problème qu'on a à résoudre. Inversement, comme je vous dis, on pourrait garder des contraintes sur les voies qu'on aurait construites mais non mises en service; par contre, il faut aussi voir ce que ces contraintes-là auraient comme effet de débordement dans les rues du quartier. Parce que si le bouchon créé par les travaux est trop important, bien, les usagers actuels vont diffuser dans les rues du quartier, ce qui n'est pas nécessairement souhaitable non plus.

1750 Alors le défi, c'est de trouver cet équilibre-là pour minimiser les effets négatifs sur les riverains mais s'assurer qu'on ne va pas non plus envoyer un flot important de véhicules de transit dans les rues du quartier.

LA PRÉSIDENTE :

1755 Donc, je comprends que vous êtes sensible à la problématique?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Très sensible.

1760

LA PRÉSIDENTE :

Et que votre proposition n'est pas ferme, la proposition qui est faite dans votre...

1765

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Non, absolument pas.

LA PRÉSIDENTE :

1770

... qui est annexée à votre projet n'est pas ferme?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1775

Elle va devoir être analysée et détaillée. D'ailleurs, en termes de réalisation, il faut aller beaucoup plus en détail que ça, évidemment.

LA PRÉSIDENTE :

1780

Merci.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1785

Est-ce qu'il y a beaucoup d'utilités publiques dans le secteur, est-ce qu'il y a beaucoup de câbles, lignes électriques, conduites d'aqueduc et tout ça?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1790

Oui, monsieur le commissaire, effectivement, il y a beaucoup d'utilités publiques. Si vous voulez en avoir un portrait rapide, je pourrais demander à Daniel Robert de venir en parler.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1795

Bien, peut-être pas pour tout de suite. Ma question, c'est surtout de savoir si... Ça va exiger des déplacements, j'imagine, de toutes ces utilités-là?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1800 Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1805 Dans le phasage, est-ce que c'est des choses qui sont faites parallèlement aux travaux ou si c'est des choses qui sont faites, par exemple, en attendant que les acquisitions qui sont en négociation puis les travaux de déplacement peuvent se faire?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1810 Je ne pense pas qu'on puisse y aller de façon générale, c'est du cas par cas, mais quand on peut le faire, on préfère déplacer les utilités publiques avant de faire les travaux, c'est évident, parce que ça nous enlève une contrainte importante. Si, les utilités publiques, on les déplace en même temps qu'on fait les travaux, il y a de l'interférence, il y a des problèmes de maîtrise d'oeuvre aussi sur le chantier, bien sûr. Donc, quand on peut le faire, on préfère les
1815 déplacer avant.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1820 Donc, ça pourrait être une chose qui se fait avant de...

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1825 Absolument, oui. Aussitôt qu'on a la possession de l'emprise, c'est des choses qu'on pourrait faire rapidement, et ce serait notre tendance de le faire rapidement aussi.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1830 Aussi au niveau des phases, il y a des phases qui se font en parallèle, j'imagine, ce n'est pas une après l'autre, il peut y avoir des chevauchements?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1835 Il pourrait facilement y avoir des chevauchements, oui. A titre d'exemple, mais vraiment à titre d'exemple, les murs de soutènement pourraient être faits avant de faire l'excavation X c'est des techniques connues X ce qui nous permet de gagner du temps quand on arrive au niveau de l'excavation, les murs de soutènement étant déjà présents dans le sol. Alors c'est des choses qu'on pourrait considérer, des travaux qui pourraient se faire en parallèle. A titre d'exemple seulement; je ne suis pas en train de dire que c'est ce qu'on va faire.

1840 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Si vous permettez, monsieur Murphy, une courte question avec une réponse probablement facile et courte.

1845 Un des éléments que vous considérez, vous l'avez mentionné au tout début, c'est la question des terrains qui sont acquis et ceux qui ne le sont pas. Compte tenu de votre expérience ou de celle de vos proches collaborateurs, c'est quoi, de façon relative X je ne dirais pas *grossière+ mais relative X le temps requis pour acquérir les terrains de façon générale, publics ou privés? C'est de l'ordre de quelques mois?

1850

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1855 Ah, c'est beaucoup plus que ça. On pourrait peut-être demander à monsieur Paquet, Claude Paquet, qui est chef du Service des projets chez nous, qui a une vaste expérience dans ce domaine.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1860 Monsieur Paquet, vous êtes la personne toute désignée. Vous avez compris la question?

M. CLAUDE PAQUET :

1865 Oui, très bien. Alors tout dépend du résultat des négociations. Si on a à acquérir un terrain, et on négocie avec le propriétaire, et on s'entend, ça peut se faire très vite. Mais si on ne s'entend pas, il faut aller par expropriation, alors on doit compter un minimum de 18 mois environ. Si c'est un terrain commercial, ça peut être encore plus long. Alors il y a des délais qui sont différents. Mais si l'expropriation est requise, 18 mois, c'est un minimum.

1870 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Donc X je vous résume et vous me corrigerez X de gré à gré, quelques mois?

M. CLAUDE PAQUET :

1875

Effectivement.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1880 Rapidement. Sinon, vous devez... par le Tribunal administratif du Québec, le TAQ, là, on parle d'un an et demi?

M. CLAUDE PAQUET :

1885 Oui.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1890 Malgré les pouvoirs que vous avez comme un des rares ministères qui peut aller en expropriation?

M. CLAUDE PAQUET :

1895 On a des pouvoirs mais c'est encadré par la Loi de l'expropriation et les délais sont tout à fait réglementés.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1900 Très bien, c'est clair, merci.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Murphy, vous avez une seconde question?

1905 **M. CHRISTIAN MURPHY :**

1910 Oui, j'ai une seconde question. Lors des présentations, on a mis beaucoup l'emphase sur le fait que ça allait diminuer la circulation de transit à l'intérieur des quartiers résidentiels X parce qu'on vit actuellement l'enfer X mais ça implique aussi qu'il y ait des mesures qui soient prises, j'imagine, par la Ville de Montréal à ce moment-là puisqu'on sort du territoire. Puis on sait que lorsqu'il y a un bouchon sur une autoroute ou sur une voie rapide de cette ampleur, avec les systèmes de communication actuels, c'est su d'avance, des radios annoncent qu'il y a un bouchon puis il y a une demi-heure d'attente, ou trois quarts d'heure d'attente, ou c'est bloqué à zéro. Parce qu'il faut prévoir que sur des routes rapides comme ça, qui sont faites pour amener surtout au centre-ville, qu'il va y en avoir, des bouchons.

1920 Comment est-ce qu'on peut X excusez le terme X s'arranger, en fin de compte, pour pas qu'il y ait de débordement et qu'on revienne à la situation actuelle, parce qu'on a des bouchons à peu près journalièrement sur les routes rapides autour de Montréal, puis si on ne veut pas que ça déborde à l'intérieur des quartiers... Comme c'est un nouveau projet, et avec l'expérience qu'on a sur les anciens projets, est-ce qu'il y a des mesures particulières qui peuvent être prises pour empêcher le débordement à l'intérieur des quartiers?

LA PRÉSIDENTE :

1925 J'irais du côté de monsieur Bouchard.

M. PIERRE BOUCHARD :

1930 C'est évident que ça va prendre, de la part de la Ville de Montréal, certaines interventions pour bonifier ou aller chercher le maximum de l'effet escompté. Il y a plusieurs mesures qui peuvent être mises en place. Je prends, par exemple, Hochelaga, on pourrait facilement permettre le stationnement sur les heures de pointe des deux côtés, donc, on retranche, à toutes fins utiles, une voie de circulation. Il y a ce genre d'interventions-là qu'on
1935 peut faire.

Maintenant, j'aimerais ça vous rappeler que, dans le cadre de la nouvelle ville, les citoyens vont avoir plus de prise sur les notions de circulation de la façon suivante, c'est que tout le réseau artériel va demeurer sous la responsabilité de l'administration centrale X je prends, par
1940 exemple, des routes artérielles comme Pie-IX, Viau, et caetera, donc, les principales artères X alors que les artères secondaires vont relever de l'arrondissement et ça va être le comité de l'arrondissement qui va déterminer les mesures qui vont devoir être mises en place, donc, beaucoup plus proche de la consultation des citoyens. Donc, à ce moment-là, vous allez avoir un pouvoir accru, disons, pour influencer les décisions.

1945

M. CHRISTIAN MURPHY :

Sauf X un petit commentaire X sauf que, actuellement, Sainte-Marie fait partie de l'arrondissement Ville-Marie, qui est centre-ville, et ce qui est centre-ville au niveau impact économique est géré par la Ville. Donc, si l'arrondissement Sainte-Marie prend pour décision
1950 quelconque qu'il faut empêcher la circulation de transit sur Hochelaga pour éviter l'utilisation de la rue Ontario, et caetera, et caetera, et que la Ville juge que ça a un impact économique centre-ville, la Ville a priorité sur l'arrondissement dans ces dossiers-là, dans ce tout qui est dossier tendance centre-ville.

1955

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Bouchard.

1960

M. PIERRE BOUCHARD :

Dans le cas de l'arrondissement Ville-Marie, effectivement, l'arrondissement Ville-Marie va avoir un statut particulier et il va y avoir des ajustements qui vont devoir être mis en place, et je ne les connais pas présentement parce que le départage se fait présentement et je ne peux
1965 pas présumer. Cependant, la Ville de Montréal est d'accord avec le principe de réduire la circulation de transit dans les rues de quartiers résidentiels, donc, on appuie, d'une certaine façon, les efforts. Maintenant, il va y avoir une série de mesures qu'il va falloir qu'on mette en place et qu'on le calcule.

1970 Comme je disais plus tôt lors des audiences, on est en train d'analyser d'une façon plus fine les effets sur la circulation, le phasage des feux, l'arrimage, et caetera, alors on va vraisemblablement avoir des recommandations à faire dans notre mémoire en janvier à ce sujet-là. Nous sommes ouverts à tout commentaire, évidemment. Donc, nous allons voir. Je ne peux pas présumer des actions qu'on va prendre, mais c'est évident qu'on a intérêt à enlever la circulation de transit dans les quartiers résidentiels X ça, c'est certain X ça a toujours été une tendance à la Ville.

1975 Je dois dire également qu'il y a une autre tendance qui se dégage actuellement de façon générale et c'est une tendance que les citoyens n'ont peut-être pas vue encore, mais sur les projets sur lesquels on travaille X et d'ailleurs, le projet du pont Jacques-Cartier va un peu dans ce sens-là, on en a déjà parlé X c'est de revoir l'embellissement de nos rues, nos principales rues au centre-ville de façon pas uniquement à prendre en compte uniquement l'auto mais également le cadre de vie. Donc, il y a des projets qui sont sur la table à dessin dans les principales artères du centre-ville qui vont dans ce sens de préoccupations-là et c'est, je vous dirais, une tendance de l'avenir qui s'en vient, que vous ne voyez pas encore mais qui sont déjà à l'étape projet.

LA PRÉSIDENTE :

1990 Monsieur Murphy, merci.

Alors nous allons prendre une pause d'une dizaine de minutes et on vous revient.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

1995 *****

(REPRISE DE LA SÉANCE)

LA PRÉSIDENTE :

2000 Alors, nous reprenons là où nous en étions. Je vous rappelle que la Commission termine la première partie de l'audience publique ce soir, alors elle vous annonce qu'elle ferme dès maintenant le registre. Il y a quand même plusieurs citoyens qui sont encore inscrits au registre, et que nous pourrons voir ce soir. Avant de passer au prochain citoyen, j'aimerais faire l'appel des dépôts de documents que je n'ai pas fait au début de la soirée. Alors monsieur Fournier, est-ce que vous avez des documents à déposer ce soir?

2005

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2010 Effectivement, madame, j'ai deux documents à déposer, j'ai le résultat des simulations sonores pour la variante considérée dans le secteur Vimont accompagné d'une fiche technique, et j'ai aussi un tableau comparatif des niveaux sonores, si vous voulez, à la rue Desjardins sur l'impact des camions lourds. Donc, ces documents-là seront déposés.

2015 J'amènerais une petite correction. Madame Gamache, hier, mentionnait qu'un camion lourd équivalait au passage de 50 automobiles; en fait, le chiffre exact est 20 automobiles, donc, un camion lourd/20 automobiles. Par ailleurs, il y a eu une question cet après-midi sur la présence de puisards dans les voies de circulation de l'autoroute Décarie; il y a effectivement des puisards qui empiètent sur la voie de gauche de l'autoroute Décarie, donc, qui génèrent bruits et vibrations particuliers.

2020

LA PRÉSIDENTE :

2025 Merci. Du côté de nos personnes-ressources, monsieur Bouchard, vous avez une information, je crois, à nous fournir?

M. PIERRE BOUCHARD :

2030 Oui, c'est ça, je n'ai pas de documents mais j'ai une information à la question qu'on se posait cet après-midi concernant la station de pompage Craig, à savoir quel était le statut par rapport au ministère des Affaires culturelles et notre Service de la culture. Alors donc, on a rejoint notre Service de la culture qui nous a donné les informations suivantes.

2035 La station de pompage est un site significatif sur le plan d'urbanisme, ça ne lui donne pas un statut juridique quelconque; c'est donc une manifestation, en fait, de l'importance que la Ville de Montréal lui accorde. Par le passé, le ministère de la Culture a tenté de nous convaincre de relocaliser le bâtiment, de le démancher et de le remonter ailleurs; on s'est toujours opposé à une telle pratique parce que, comme je le disais cet après-midi, on avait peur que le bâtiment perde son sens, et on a toujours tenu à le maintenir.

2040 Tant et aussi longtemps qu'il était dans l'îlot de voirie X on appelle ça un îlot de voirie, la place où est-ce qu'il est situé présentement X on trouvait qu'il n'était pas mis en valeur mais on a toujours eu l'espoir qu'un projet quelconque d'amélioration de la rue Notre-Dame vienne à prendre jour. Donc, notre intention présentement, c'est de le mettre en valeur le plus possible

2045 avec un aménagement qui mette en valeur le bâtiment et qu'on puisse peut-être, même, éventuellement lui trouver une vocation, une utilisation.

Donc, on va beaucoup insister auprès du ministère des Transports pour avoir un aménagement qui le mette en valeur et qui correspond à son statut. Il va être beaucoup plus

2050 accessible maintenant dans la proposition du ministère X pas au milieu d'un îlot de voirie, comme on voit actuellement. Donc, il y a des opportunités pour nous autres.

LA PRÉSIDENTE :

2055 Merci, monsieur Bouchard. Est-ce qu'il y a des dépôts de documents, monsieur Bouchard? Oui?

M. PIERRE BOUCHARD :

2060 Moi, je pense qu'il me manque 12 copies du rapport que j'avais déposé au début de la semaine sur le pont Jacques-Cartier. Ils sont encore à la photocopie; dès que j'ai les 12 copies, je vous les ferai parvenir.

LA PRÉSIDENTE :

2065

Mais je comprends, de toute manière, que tous les engagements que vous avez pris quant au dépôt de documents vont être faits dans un délai très court pour que les citoyens puissent avoir accès à ces documents avant la rédaction de leurs mémoires.

2070 **M. PIERRE BOUCHARD :**

Oui, j'espère bien les avoir avant la fin de la semaine. C'est le seul document qu'il nous manque dans toutes les demandes qu'on a eues.

2075 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Est-ce qu'il y a d'autres personnes qui ont des documents à déposer?

Monsieur... C'est Brunelle, je crois? Je m'excuse, je ne vois pas votre nom.

2080

M. LUC BRUNELLE :

2085 Oui. Donc, on a déposé 13 copies du cadre d'aménagement pour la région de Montréal jusqu'en 2021. Ensuite, il y a deux rapports aussi sur Vélo-Québec, piste cyclable; on les a trouvés, on fait les photocopies et on vous les envoie.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord, merci.

2090 Alors maintenant, j'appellerais monsieur Luc Fernandez, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur.

M. LUC FERNANDEZ :

2095 Bonsoir. Je sais qu'il y a eu un long débat sur la possibilité de couvrir avec des dalles l'autoroute en tranchée, puis ma première question, c'est de savoir, est-ce qu'il a déjà été question, dans les mois de préparation du projet... est-ce qu'il a déjà été communiqué par erreur, ou de façon préliminaire sans que ce soit justifié, la possibilité qu'un jour, le projet puisse être recouvert de dalles de béton?

2100

LA PRÉSIDENTE :

Alors monsieur Fournier.

2105

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Si je comprends bien la question de monsieur Fernandez, il veut savoir si, une fois qu'on a fait les murs, tel qu'on prévoit les faire maintenant, et avoir l'autoroute Ville-Marie en dépression, telle qu'on la prévoit, si on pourrait recouvrir entièrement de dalles cette excavation-là?

2110

LA PRÉSIDENTE :

En fait, ce qu'il veut savoir, c'est est-ce qu'il a déjà été mentionné une telle possibilité dans les mois... officiellement, dans les mois qui...

2115

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Non. Cette option-là n'est pas aussi simple que ça. Il faut comprendre que si on voulait faire un tunnel, il faut prévoir les issues de secours, il faut prévoir l'espace nécessaire pour la ventilation aussi, et il ne s'agit pas simplement de couvrir l'excavation. C'est beaucoup plus complexe que ça. C'est deux projets différents.

2120

LA PRÉSIDENTE :

Mais ce n'est pas une éventualité...

2125

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Ça n'a jamais été considéré, non.

2130

LA PRÉSIDENTE :

2135 ... qui a été considérée ni même énoncée?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2140 Non, ça n'a pas été considéré par le ministère. Un peu comme on parlait, je crois que c'est hier ou avant-hier, d'une option tunnel, si on devait considérer une option tunnel dans l'axe de la rue Notre-Dame, on ferait face à d'énormes problèmes vraiment, vraiment beaucoup plus considérables que ça. Il faut abaisser le niveau du plancher... du radier.

LA PRÉSIDENTE :

2145 C'est hier soir qu'on en a discuté.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2150 Alors non, il n'en a pas été question au ministère.

LA PRÉSIDENTE :

2155 Vous allez pouvoir, avec les verbatim, avoir accès à cette information.

M. LUC FERNANDEZ :

2160 Oui, oui, oui, oui. J'étais là hier soir, j'étais bien au courant de ce qui s'est passé hier soir.

LA PRÉSIDENTE :

Ah, d'accord, parfait.

2165 **M. LUC FERNANDEZ :**

2170 Je pose la question parce que, cette fin de semaine, j'étais au conseil national du Parti Québécois où j'ai tenté de sensibiliser plusieurs ministres à la question de la coupure, la tranchée... la coupure du quartier vers le fleuve, et le fait que cette tranchée, à tout jamais, allait non seulement couper le quartier du fleuve mais, en plus, se faisait sans débat, c'est-à-dire que je comprends que le port... Puis monsieur X Turgeon, son nom X monsieur Turgeon nous a souvent parlé que le port était utilisé actuellement et qu'il était impossible de donner un accès au fleuve, mais il n'y a pas eu de débat sur un horizon moyen terme ou long terme.

2175 Vous savez qu'il y a plusieurs villes à travers le monde, trois de la taille de Montréal, qui
sont actuellement en train de... dans la dernière décennie, ont démonté des ouvrages comme
ceux-là à coup de milliards de dollars. San Francisco, Stockholm, Barcelone ont démonté,
pour des coûts qui ont varié entre 1.5 et 2.5 milliards de dollars, des ouvrages qui avaient été
2180 ont fait un débat de société aussi X un débat de société X c'est quoi l'accès au fleuve. Il y a plein
de gens qui ont participé à ce débat de société, les villes concernées X dans notre cas, la
Communauté urbaine X et caetera.

2185 Ce que je comprends, c'est qu'il n'y a pas eu de débat, et je témoignais de cet élément-
là à monsieur Landry en disant *c'est dommage+. Monsieur Landry m'a dit : *oui, mais ce n'est
pas grave parce qu'un jour, on va pouvoir recouvrir d'une dalle l'autoroute en tranchée+. Ça,
c'est Bernard Landry qui est Premier Ministre du Québec. Alors si lui n'est pas informé, je pense
qu'il y a un problème d'information, il y a un problème d'information grave.

2190 On s'apprête à faire un geste définitif, et, avant de faire ce geste définitif X que les
autres villes du monde démontrent actuellement X je pense qu'il faut se poser des questions.
Moi, je ne suis pas très satisfait des échanges que j'ai entendus entre monsieur Turgeon et le
ministère en disant : *oui, on s'est parlé+, et caetera, *on s'est parlé+. Mais il ne s'agit pas
juste de *on s'est parlé+, de savoir *ici, maintenant, est-ce que c'est possible+, il s'agit de
2195 savoir...

Bon, par exemple, les emplois ajoutés; monsieur Turgeon avoue qu'il n'y a pas d'em-
plois ajoutés actuellement sur cette partie. Entre Viau et Amherst par exemple, il n'y a pas d'em-
plois ajoutés; c'est les vracs de sel, ce sont des entrepôts où il y a très peu d'emplois. Le port
2200 ne se développera jamais à cet endroit-là parce qu'il est trop étroit pour accueillir les grands
investissements industriels qu'un port exige aujourd'hui. Dans ces circonstances-là, un débat de
société, ça aurait pas nui. Et là, le projet va à tout jamais catalyser la situation telle qu'elle est
sans qu'il y ait eu de débat.

2205 Ma question, c'est donc, est-ce qu'au-delà des discussions que vous avez eues avec
les fonctionnaires du port de Montréal, vous avez fait des études ou vous avez tenté de faire un
consensus ou des débats sur la possibilité X peut-être pas cette année, peut-être pas dans deux
ans, peut-être pas dans cinq ans, peut-être dans le moyen ou dans le long terme X d'un jour,
une certaine délocalisation de certaines activités ou une certaine optimisation de certaines activi-
2210 tés qui pourrait peut-être donner accès à certaines portions du port à certaines conditions?

LA PRÉSIDENTE :

2215 Monsieur Fournier. Et après vous, j'aurais quelque chose à rajouter.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2220 Écoutez, moi, ma responsabilité à moi, c'est la partie routière et l'intégration urbaine de l'infrastructure que le ministère propose. Je pense que le représentant du port, hier, a été on ne peut plus clair sur les besoins qu'a le port de ces installations-là et sur le fait que cette section-là du port ne serait pas rendue accessible au public dans un avenir prévisible.

2225 Le ministère propose une solution qui, jusqu'à un certain point, permet quand même un accès au fleuve avec les dalles-parc qui sont au-dessus des voies rapides et qui redonnent un accès que la population n'a pas actuellement. Au-delà de ça... Je pense que monsieur Fernandez a mentionné *dans le temps, il n'y a jamais rien d'impossible, c'est une question d'argent+.

2230 Si on voulait revenir en arrière, il serait possible de le faire éventuellement, évidemment, avec des coûts, mais c'est des coûts qu'une société décide qu'elle engage quand elle considère que l'enjeu en vaut le coup. Donc, on n'est pas en train de fermer la porte ultimement.

LA PRÉSIDENTE :

2235 Mais par contre, ce qui est clair, c'est que la route que vous proposez... ou le projet que vous proposez ne pourrait pas supporter des dalles ultérieurement, c'est-à-dire qu'on ne pourrait pas le refermer avec des dalles sans modifications majeures, ou ce serait possible de le faire?

2240 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

2245 Écoutez, ça demanderait une étude en soi. Le projet qu'on propose n'est pas conçu à cette fin-là, ce qui ne veut pas dire qu'on ne pourrait pas, avec certains aménagements, faire quelque chose qui ressemblerait à un tunnel. Il faudrait voir comment on pourrait le faire. Mais ça, ce n'est pas quelque chose qu'on a étudié.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2250 Ça dépend aussi avec quoi le recouvrir. Il y a déjà eu des discussions, d'ailleurs, avec le milieu. Il est tout à fait possible d'ajouter des viaducs ou des passerelles piétons si, à certains endroits, des usines disparaissaient, par exemple. Il y a des liens qui sont toujours possibles, un tissage est toujours possible, et on ne connaît pas, dans un horizon de... Je ne crois pas que les industries, avec des investissements majeurs à court terme, ferment leurs portes... Du moins, je l'espère, souhaitons-le, c'est un pôle d'emplois important. Mais dans un horizon de 2255 20 à 30 ans, on ne connaît pas non plus les technologies ni les normes, les standards qui seront en vigueur et qui géreront ce type d'infrastructures.

LA PRÉSIDENTE :

2260

Sauf que, hier, on a eu une discussion sur la possibilité de mettre plusieurs dalles, une à la suite de l'autre, et vous nous avez clairement indiqué que c'était difficilement faisable que de procéder d'une telle façon. Est-ce que j'ai bien compris?

2265

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2270

Vous avez bien compris. Le fond de la question hier sur la succession de dalles, c'était à quelle distance on peut mettre les dalles une derrière l'autre sans ventilation, sans ajouter de la ventilation mécanique. Le problème qu'on a en tunnel quand on doit prévoir de la ventilation mécanique, on doit prévoir de l'espace supplémentaire et beaucoup d'espace supplémentaire, ce n'est pas des petits espaces.

2275

Donc, ma réponse d'hier, c'était... ce qu'on a trouvé dans la littérature, c'est que pour une dalle de 240 mètre, il faudrait prévoir un espace de l'ordre de 240 mètres avant la suivante pour ne pas avoir de ventilation mécanique et pour s'assurer que l'effet piston de la circulation plus l'effet du vent, des vents dominants, permettraient de ventiler adéquatement ces espaces-là sous dalles.

2280

Si on voulait aller à une solution plus permanente, c'est-à-dire de recouvrir l'ensemble de l'autoroute X ça ne veut pas dire qu'on ne peut pas le faire X il faudrait étudier la question, voir comment on pourrait ajouter de la ventilation mécanique. Il y a probablement d'autres solutions, on pourrait peut-être avoir des conduits externes, je ne le sais pas, je réfléchis tout haut. On n'est pas en train de dire que c'est totalement impossible, mais ce n'est pas quelque chose qu'on a étudié. Mais ce ne serait pas, dans le sens de la question d'hier, une succession de dalles; ça, c'est sûr que ça ne se fait pas.

2285

LA PRÉSIDENTE :

2290

D'accord. Maintenant, concernant, monsieur Fernandez, votre allusion au débat public, je vous rappelle que l'audience publique est une forme et se veut une porte pour permettre aux gens de venir s'exprimer sur le projet. C'est sûr qu'en première partie, on en est à la phase du questionnement, mais en deuxième partie, les citoyens sont tous invités à nous présenter un mémoire et à nous formuler leurs commentaires, leurs recommandations en rapport avec le projet qui est soumis par le ministère des Transports.

2295

2300

Alors on se fait fort de votre participation et on souhaite ardemment votre participation et l'expression de votre opinion en rapport avec ce projet-là. Bien sûr, la Commission, par la suite, va se retirer et va analyser l'ensemble... va gérer l'ensemble de l'information qu'elle aura obtenue tant en première partie et l'ensemble des opinions qu'elle aura recueillies de vous, citoyens, sur ce projet, et nous en ferons rapport au ministre de l'Environnement.

2305 Donc, je veux peut-être, quand même, vous dire qu'il y a un débat public sur ce projet. Ce débat peut interférer avec d'autres préoccupations que vous pouvez avoir dans l'environnement immédiat du projet, et donc, on sera très heureux de vous lire ou de voir ce que vous avez à dire en regard de ce projet lors de la deuxième partie de l'audience.

M. LUC FERNANDEZ :

2310 Merci beaucoup. Peut-être juste une petite précision. Ce n'est pas que je critiquais la nature des débats qu'on a eus ici, ni de la qualité des travaux du BAPE. Ce que je voulais dire, c'est que le projet, ça porte sur l'autoroute. Moi, ce que je pense, c'est que, comme l'autoroute cristallise une situation qui est le non-accès au fleuve, je me disais : *il aurait dû y avoir, de la part du ministère, un travail de planification et de consensus+, par exemple, poser une question qu'on ne peut pas poser ici... bien, on peut, mais on ne peut pas la débattre.

2315 Le gouvernement fédéral a investi 80 M\$ pour donner accès au canal Lachine, pour redonner accès à des bassins qui ont été enterrés. Ici, constamment, à cette table, on a entendu : *on peut pas, c'est trop cher+ sans jamais qu'il y ait de chiffres mentionnés.

2320 Si on met 80 M\$ pour donner l'accès à un canal, qui, entre nous, est le centième de la grandeur et de la beauté du fleuve, est-ce qu'on n'aurait pas pu parler d'ordre de grandeur? Je ne suis pas sûr qu'on aurait pu faire ce débat-là ici. Je me serais attendu à ce que, avant qu'une proposition d'autoroute, qui, à tout jamais, empêchera l'accès au fleuve, il y ait ce genre d'exercice, et c'est ça que je critiquais.

2325 Maintenant, j'ai deux questions un peu plus techniques. Monsieur Fournier, lors de la réunion de lundi, vous avez évoqué le fait que les frais d'exploitation et de maintenance pour un tunnel étaient de neuf fois plus élevés que ceux pour l'autoroute en tranchée. Donc, vous connaissez les frais d'exploitation et de maintenance pour ce genre d'ouvrage... pour les deux cas?

LA PRÉSIDENTE :

2335 Monsieur Fernandez, je vais demander à monsieur Fournier de répondre, parce qu'il faut toujours s'adresser à la présidente.

M. LUC FERNANDEZ :

2340 Je n'ai pas l'habitude à ce genre d'exercices. Excusez-moi

LA PRÉSIDENTE :

D'accord? Merci.

2345

Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2350

Effectivement, en faisant un relevé de nos coûts d'exploitation, le rapport est d'environ 9 à 1 entre les frais d'entretien et de l'exploitation d'un réseau routier en surface et d'une voie rapide en tunnel de même gabarit, donc, on parle de, grossièrement, 53 000 \$ versus 470 000 \$ du kilomètre pour trois voies en gros.

2355

M. LUC FERNANDEZ :

Ma question complémentaire, c'est lorsqu'il y a des écarts de cette ampleur-là dans les frais d'exploitation, est-ce que ce n'est pas une pratique comptable reconnue que d'actualiser les coûts d'exploitation et de maintenance d'un projet pour pouvoir comparer les deux projets sur la même échelle?

2360

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Fournier, est-ce qu'il est de l'habitude du ministère, effectivement, dans la comparaison des choix que vous pouvez faire, de tenir compte de vos frais d'exploitation?

2365

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

C'est des éléments qu'on peut faire. Ça dépend de ce qu'on cherche, évidemment. Je ne suis pas économiste, moi-même, mais ces techniques-là sont utilisées à certaines fins et pas à d'autres. Mais c'est des choses qu'on peut faire, oui. Notamment, si on fait, par exemple, une analyse bénéfices-coûts, des choses comme ça.

2370

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que, dans le cadre de ce projet-là, vous avez évalué justement les frais d'exploitation qu'il pourrait en coûter pour le projet?

2375

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

On n'a pas fait une analyse bénéfices-coûts dans le cas de ce projet-là.

2380

M. LUC FERNANDEZ :

2385

Parce que si on est en mesure de faire la comparaison entre les frais d'exploitation et de maintenance pour un tunnel versus une autoroute en tranchée, je pense que ça aurait été intéressant pour la Commission de connaître la différence des coûts d'exploitation et de maintenance par rapport à une autoroute en tranchée versus un boulevard urbain, et, en

2390

actualisant ces coûts-là, de donner vraiment la différence de coûts qu'il y a entre les deux projets.

LA PRÉSIDENTE :

2395

C'est peut-être une information qui se dégagera dans la suite des choses.

M. LUC FERNANDEZ :

2400

D'accord. Ma dernière question est la suivante. C'est que, dans la proposition du ministère, il est question d'améliorer la fluidité et d'augmenter le nombre de voies dans l'autoroute en tranchée; par contre, ça aurait l'effet de réduire la circulation sur les rues, les boulevards urbains du quartier.

2405

Ce que je voudrais savoir, c'est la part des investissements qui servent à réduire la circulation, qui servent à limiter et réduire la circulation dans l'ensemble des rues qui sont mentionnées dans le...

LA PRÉSIDENTE :

2410

Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2415

Madame la présidente, dans l'optique du ministère des Transports, les réductions de capacité sur le réseau local sont des interventions à la charge de la Ville de Montréal. Le ministère invite la Ville à profiter du fait que les rues locales, les boulevards locaux vont être déchargés de leur circulation de transit pour implanter les mesures, ce qu'on appelle communément de *traffic calming* ou de réduction des capacités qui rendent ces voies-là moins intéressantes et pour éviter par la suite, quand il y aura une augmentation dans le temps de l'achalandage et peut-être une tentation des usagers de la route de retourner dans le réseau local, de ne pas trouver là l'attrait qu'ils y trouvent maintenant.

2420

LA PRÉSIDENTE :

2425

Donc, ça, c'est à la charge de la municipalité ou de la Ville dans le cas qui nous...

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2430 C'était la vision du ministère, c'est une invitation à la Ville d'implanter ces mesures-là. Elles sont sur le réseau de la Ville et elles ne font pas vraiment partie du projet du ministère. Le ministère ne peut pas non plus s'immiscer, bien sûr, dans la gestion du réseau local de la Ville.

LA PRÉSIDENTE :

2435 Monsieur Bouchard.

M. PIERRE BOUCHARD :

2440 Je suis d'accord avec l'appréciation de monsieur Fournier, et c'est de l'intention de la Ville de procéder, comme je disais tantôt -- je vais résumer un peu mon intervention de tantôt. Il y a des interventions qui se font sans grands déboursés nécessaires X comme, par exemple, rajouter du stationnement pendant les heures de pointe sur les rues où est-ce qu'il n'y en avait pas pour couper des voies de circulation X et il y a d'autres interventions qui demandent davantage de fonds, qui vont devoir se mettre en place sur une plus longue échelle de temps, dépendant des disponibilités budgétaires de la Ville. Mais il est de l'intention de la Ville de réduire la circulation dans les quartiers résidentiels. En ce sens-là, on appuie les objectifs du projet, et ça demeure des objectifs qui sont valables.

2450 Également, comme je le disais tantôt, à cause de la nouvelle façon de fonctionner avec les villes, les citoyens vont avoir plus de prise sur les décisions au niveau des mesures de *traffic calming* à mettre en place. Je sais que, lors des discussions d'élections, il s'est fait beaucoup de comparaisons avec l'ancienne ville.

2455 Exemple, je prends, par exemple, les mesures incitatives mises en place par la Ville d'Outremont. Il y en a de toutes natures, on peut les voir, je pense qu'ils les ont toutes essayées. Donc, ce n'est pas impossible de voir ce genre de mesures-là se mettre en place à Montréal, il suffit simplement que le comité de quartier, de l'arrondissement, prenne les décisions et ils vont avoir l'argent pour le mettre en place.

2460 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Fernandez.

M. LUC FERNANDEZ :

2465 C'est terminé. Ce que je voulais dire, c'est que j'ai été surpris de voir que le projet est proposé avec des avantages et des inconvénients, mais quand on parle des avantages, ce sont tout le temps des investissements mineurs à faire par d'autres, et sans pérennité, alors que quand on parle des inconvénients, ça, c'est majeur, c'est définitif. Je veux bien que monsieur

2470 Bouchard nous rassure X merci d'ailleurs X sur la possibilité d'implanter des mesures d'abaissement de la circulation...

2475 Moi, je fais partie de Rues Pour Tous, que je copréside avec quelqu'un d'autre, on a plusieurs fois rencontré les élus de la Ville, les élus et les fonctionnaires; lorsqu'ils sont pris avec un flot de voitures sur la rue Christophe-Colomb qui est absolument dément, bien, ils doivent faire face à la réalité. Bien sûr, ils sont de bonne foi, mais ce n'est pas à eux de faire la décision politique de bloquer cette circulation-là, et lorsqu'ils le font, le ministère tente de les en empêcher.

2480 Je veux vous rappeler que le boulevard Cavendish déborde parce que Décarie est plein, Décarie qui devait absorber la circulation du boulevard Cavendish, et maintenant qu'il déborde, le ministère des Transports a fait vents et tempêtes pour qu'on ouvre le boulevard Cavendish.

2485 Alors ce qui me fait peur, c'est que les investissements qui sont prévus pour réduire la circulation sont légers et le type de constructions n'a pas de durée, elles peuvent être démontées n'importe quand. Alors voilà, c'était mes interventions. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2490 Merci, monsieur Fernandez.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2495 Madame la présidente...

LA PRÉSIDENTE :

Oui, monsieur Fournier?

2500 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

2505 ... s'il vous plaît, je voudrais quand même rappeler que le ministère va déconnecter plusieurs rues locales des voies rapides, et même des voies de desserte dans certains cas, et ces mesures-là sont de nature relativement permanentes et sont à la charge du ministère des Transports.

LA PRÉSIDENTE :

2510 Merci.
Monsieur René Delbuquet.

LA PRÉSIDENTE :

2515 Monsieur René Delbuquet.

M. RENÉ DELBUQUET :

2520 Bonsoir, madame! Bonsoir, tout le monde!

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir!

2525 **M. RENÉ DELBUQUET :**

J'habite le centre-ville sur la rue Guy à côté de l'autoroute Ville-Marie. Donc, tout ce qui se passe le long de cette autoroute Ville-Marie est intéressant pour tous les citoyens de Montréal. Et, depuis notre élection, nous devons nous rappeler que maintenant, cette ville couvre toute l'île et qu'il est essentiel de la faire communiquer d'est en ouest, nord au sud, pour accélérer l'ensemble économique de cette ville qui est pas mal endormie.

LA PRÉSIDENTE :

2535 Vous avez une question, monsieur Delbuquet?

M. RENÉ DELBUQUET :

2540 Une question idiote: est-ce que quelqu'un sait combien nous étions sur cette île en 1970, au moment où tous les terrains ont été expropriés jusqu'à Pie IX et Hippolyte-Lafontaine pour faire cette autoroute en 1970?

LA PRÉSIDENTE :

2545 Pour faire quelle autoroute?

M. RENÉ DELBUQUET :

2550 Ville-Marie.

LA PRÉSIDENTE :

Ville-Marie.

2555

M. RENÉ DELBUQUET :

En 1970, nous étions sur l'île de Montréal, celle qui représente notre ville d'aujourd'hui, 2 200 000 personnes. Il y a eu une espèce de statistique quelques jours avant les élections du 4 novembre dernier. Nous ne sommes plus que 1 789 000 habitants sur cette île, y compris l'île Bizard. Je ne connais pas – je voyage pas mal – je ne connais pas une seule ville occidentale qui a perdu, en 30 ans, 400 000 personnes.

2560

Et, à partir de cette donnée, je crois que nous devons regarder tous les projets de la structure de cette île de Montréal d'une façon totalement différente: ou nous accélérons les cadences, ou nous investissons plusieurs milliards de dollars pour nous doter d'une machine municipale qui va accélérer le mouvement économique, c'est-à-dire, éventuellement soulager la pauvreté, parce qu'il n'y a pas d'autre moyen, il faut créer l'économie pour soulager la pauvreté, et je crois que le projet de cette route-là doit être terminé très rapidement. Peut-être pas jusqu'à Repentigny...

2565

2570

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Delbuquet?

2575

M. RENÉ DELBUQUET :

... mais, du moins, jusqu'à Hippolyte-Lafontaine.

2580

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Delbuquet? Je dois vous arrêter parce que vous êtes en train de nous donner une opinion et cette partie d'audience publique est exclusivement réservée pour le questionnement. Alors...

2585

M. RENÉ DELBUQUET :

Je vais revenir à une question très élémentaire.

2590

LA PRÉSIDENTE :

Voilà.

M. RENÉ DELBUQUET :

2595

Sur l'autoroute Ville-Marie, actuellement, on a placé des lumières rouges: sortie, sortie, sortie, sortie, sortie mais, il me semble, moi, que si j'étais ingénieur de la voirie, les sorties nous amènent où? Vers le Vieux-Montréal, de l'est à l'ouest, je mettrais: *Vieux-Montréal*. Un peu plus loin, 300 mètres: *Vieux-Montréal*, rabattez-vous les chauffeurs. Et, dans l'autre sens, c'est encore pire. Vous voulez sortir à Atwater? Ne soyez pas derrière un grand camion qui va vous cacher la première enseigne qui est là, à la hauteur probablement de l'Hôtel de Ville, et on se retrouve là, à la sortie Atwater, vous ne pouvez plus vous rabattre.

2600

2605

Il y a l'électricité, il y a les choses de sortie, il y a des dessinateurs qui peuvent faire des enseignes. C'est du concret. Ça permettrait d'accélérer le trafic là-dessus, car il va falloir que nous accélérions. Je vous donne une opinion. Est-ce qu'on a des mesures pour accélérer le trafic dans la Ville de Montréal? Tout à l'heure, je viens d'entendre dire...

LA PRÉSIDENTE :

2610

Alors, on va poser la question.

M. RENÉ DELBUQUET :

2615

Je pose la question. Quelles sont les mesures pour accélérer le trafic dans la Ville de Montréal?

LA PRÉSIDENTE :

2620

Dans la ville ou sur...

M. RENÉ DELBUQUET :

2625

Partout, partout. Y compris dans la chose de Ville-Marie. Parce que si on fait gagner 8 minutes par jour à 600 000 Montréalais à 20 \$ de l'heure, ça fait 650 millions \$ à la fin de l'année, une augmentation de productivité. Alors, quelles sont les mesures au ministère, à la Ville, pour accélérer le trafic dans les rues de Montréal et même dans ce district-là?

LA PRÉSIDENTE :

2630

Alors, monsieur Fournier, on va commencer par vous.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2635

Madame la présidente, je vous remercie, c'est tout un honneur!

LA PRÉSIDENTE :

J'en suis fort aise.

2640

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Ne me demandez surtout pas de chanter. Des mesures pour accélérer la circulation, oui, il y en a. Le ministère a mis en place, en 96, sur ce qu'on appelle la boucle, c'est-à-dire l'autoroute 25 à partir de Hippolyte-Lafontaine jusqu'à la 40, la 40, la Métropolitaine jusqu'à Décarie, descente Décarie jusqu'à la 720, et la 720 jusqu'au tunnel, un système de gestion de la circulation qui nous a coûté à peu près 28 M\$ à mettre en place et le rapport bénéfices-coûts, dans ce cas-là, parce qu'il nous arrive à l'occasion d'en faire, est de 7 à 1. Les bénéfices des usagers sur les gains de temps, c'est-à-dire le fait qu'on annonce, par exemple, qu'il y a un incident dans la voie gauche à Saint-Michel, ça permet aux usagers d'anticiper, de se tasser d'avance, d'éviter les files d'attente, les blocages.

2645

2650

L'élimination, aussi, des accidents secondaires, c'est-à-dire des gens qui arrêtent brusquement et qui sont suivis par quelqu'un qui n'arrête pas tout à fait aussi rapidement, c'est ce qu'on appelle accident secondaire, on en a éliminé une bonne partie. Et, la somme de ces valeurs-là de gain de temps dû à l'augmentation de la fluidité, de l'élimination des accidents secondaires, il y a un petit effet aussi au niveau de l'économie d'essence mais qui est relativement minime, ça, ça représente sept fois les coûts d'investissement initiaux du ministère.

2655

C'est donc, je dirais, une action importante du ministère pour améliorer la fluidité sur l'île en général. Notre-Dame, bien sûr, s'inscrit aussi dans cette dynamique d'amélioration et c'est des éléments qu'on ajoute régulièrement.

2660

Le système de gestion de la circulation à l'intérieur du plan de gestion des déplacements de Montréal va connaître un investissement de l'ordre de 58-60 M\$, quelque chose comme ça, en trois ans. Donc, on va étendre ce système de gestion de circulation-là à d'autres parties du réseau autoroutier sur l'île et on a aussi un projet avec la Ville pour toucher à des artères principales mais de responsabilité municipale. C'est donc une préoccupation.

2665

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Bouchard?

2670

2675 **M. PIERRE BOUCHARD :**

Je vous rappellerais qu'à cause des fusions municipales -- un bon nombre de nos problèmes de circulation viennent bien souvent d'un mauvais arrimage entre les plans de circulation des différentes villes, actuellement.

2680

Dans la nouvelle ville, nous sommes déjà en train d'élaborer un plan de circulation artérielle. Et, je m'explique. Comme je disais tantôt, il va y avoir deux niveaux de circulation dans la nouvelle ville: donc, la circulation locale va relever de l'arrondissement et la circulation artérielle va relever du central.

2685

Il y a déjà un arrimage qui est en train de se faire entre les fonctionnaires des différentes villes pour essayer de développer ce que va être le plan artériel. Il va y avoir un vaste plan de réaménagement ou de réajustement qui va devoir se mettre en place au fil des ans pour harmoniser le passage d'une artère d'une ancienne ville, d'un arrondissement à un autre arrondissement, bon, etc., et de mieux synchroniser les feux sur l'ensemble de la circulation, pour l'ensemble du territoire.

2690

Cependant, il n'en demeure pas moins que bien qu'il va y avoir des améliorations, ou en tout cas, on va tendre vers des améliorations de la circulation, il n'en demeure pas moins que ça ne deviendra jamais des pistes de course dans les rues de Montréal et ça va toujours se faire dans le respect des autres usagers de la voirie qui sont aussi les piétons, les cyclistes et etc.

2695

Donc, on n'a pas la même dynamique, par exemple, que le ministère des Transports qui, lui, gère un réseau supérieur de transport. Nous, on gère un réseau urbain de transport.

2700

Cependant, je vais maintenant passer la parole à Francine Leduc, qui va pouvoir vous exposer la stratégie qui a été mise en place dans la ville actuelle de Montréal, mais qui va devoir être réajustée suite à la nouvelle ville.

2705 **Mme FRANCINE LEDUC :**

Donc, ce que monsieur Bouchard disait, c'est l'essence même de la Ville, finalement, de s'assurer une circulation efficace au niveau des marchandises, des personnes et, tout ça dans un souci de sécurité. Bien entendu, quand on parle au niveau régional, ce que monsieur nous mentionnait tout à l'heure, nous, on est à analyser finalement que tout ça, à titre de ville centrale, se fasse de la façon la plus correcte possible.

2710

Donc, on doit analyser les grands projets et voir l'incidence sur une circulation efficace au sein de la ville. Donc, on doit analyser dans une vision très globale des projets de transport collectif et des projets routiers qui viennent supporter l'apport économique, la vitalité économique de Montréal. Donc, on est à appuyer ou à abonder ou justement à corriger les tirs, selon les différents projets, par grands corridors qui s'en viennent à destination du centre-ville principalement.

2715

2720 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Phaneuf, vous voulez ajouter une information?

2725 **M. YVES PHANEUF:**

Oui. Je ne voudrais quand même pas qu'on passe sous silence aussi tous les efforts – et puis je suis content que madame Leduc, ici, ait ouvert une petite porte – tous les efforts qui sont faits au niveau des transports en commun par l'AMT, par les sociétés de transport et puis nos partenaires que sont le ministère et les municipalités pour améliorer l'efficacité et la vitesse de déplacement des personnes. Parce que malgré, bien sûr, tous les efforts faits au niveau routier, il y a quand même des points de congestion qui restent, il y a aussi des grands corridors de déplacements de masse de personnes, notamment vers le centre-ville et d'autres pôles d'activités.

2735 Donc, depuis cinq ans d'activités d'AMT, voies réservées, trains de banlieue, d'autres mesures aussi plus *soft* ont été mises de l'avant et on est en train de retirer, si vous voulez, de récolter les fruits de ces investissements-là, et qu'on doit continuer d'ailleurs.

2740 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

Monsieur Delbuquet, vous avez une autre question?

2745 **M. RENÉ DELBUQUET :**

Oui. Cette autoroute Ville-Marie qui devrait, à mon point de vue, être terminée jusqu'à l'embranchement avec le tunnel Hippolyte-Lafontaine, au moins, puisqu'il permettrait... c'est une artère essentielle pour le développement de notre port. Il ne faut pas oublier que le Port de Montréal est une activité économique très importante de toute la région. Mais des autoroutes, ça, on peut les insonoriser. Il y a des ciments avec des *polystyrènes* qui peuvent insonoriser toutes les parois, s'ils sont appliqués immédiatement. On peut mettre des dalles, ça a été suggéré.

2755 Et, moi, je me demande pourquoi il ne serait pas possible de profiter de ces travaux d'infrastructure de cette autoroute, aller chercher le rocher puisqu'il va falloir le faire de toute façon, faire des pilastres et puis vendre les droits aériens pour l'immobilier au bord du fleuve. Montréal est la seule ville, l'ancienne Montréal, qui n'a pas construit au bord de son fleuve. Verdun l'avait fait, Montréal-Nord, Laval. Les Montréalais n'habitent pas au bord de leur fleuve.

2760 Et, moi, il me semble qu'il y a des Montréalais qui aimeraient bien habiter au bord de ce port, le matin voir le soleil levant traversant une grue, et le soir le soleil couchant sur la grande ville, au centre.

2765 On pourrait très bien joindre l'utile à l'agréable, faire une autoroute en souterrain pour
alimenter le port et le trafic de Repentigny à Sainte-Anne-de-Bellevue, soulager le boulevard
Métropolitain, couvrir en partie avec les ventilations naturelles et certaines ventilations
artificielles et je me demande qu'est-ce qui empêcherait de prévoir de la construction immobilière
2770 au-dessus de certaines parties de ce boulevard de surface, de cette rue qui pourrait serpenter
autour de parcs faits sur certains îlots en ciment, donnant l'accès à tout le monde au fleuve à
certains endroits, puisqu'il y a des gens à certains parcs.

Alors, qu'est-ce qui empêcherait ça? Techniquement parlant. Nous ne faisons pas une
autoroute pour 15 ans, nous allons la faire pour un siècle et demi, deux siècles.

2775 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, monsieur Fournier, vous pourriez peut-être rappeler, parce que, hier, il a déjà
été discuté la possibilité de construire un tunnel dans le même axe que le projet qui est proposé
par le ministère et il y avait certains problèmes.

2780

Non, je sais, mais vous parlez de construction au-dessus...

M. RENÉ DELBUQUET :

2785 Au-dessus. À Monaco, ça se fait. On agrandit la ville en faisant passer les autoroutes
en dessous. Les autoroutes, ça peut passer en dessous de bien des choses. Il y a une nouvelle
autoroute à Saint-Germain, 20 kilomètres dont 10 passent sous la forêt de Saint-Germain.
Maintenant, ce n'est pas le même rocher probablement, mais, ici, comme nous n'avons pas de
Montréalais qui sortent du fleuve et qui habitent au bord du fleuve, ce serait peut-être là un
2790 moyen supplémentaire, avec quelques millions de plus, aller chercher le rocher et dire: Vous
allez construire là-dessus et on vous vend le terrain 5 000 \$ le pied carré.

LA PRÉSIDENTE :

2795 Alors, monsieur Fournier?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2800 Madame la présidente, effectivement, ça serait sûrement possible. Une des difficultés, c'est pour asseoir des édifices comme ça, il faut des fondations solides. Le roc est entre 20 et 25 mètres sous la surface du sol, dans l'axe de la rue Notre-Dame. Donc, pour aller chercher le roc pour asseoir des édifices, il y a des coûts. Ce qui se traduirait évidemment dans le coût d'accès à ces propriétés-là qui seraient, j'imagine, réservées vraiment à l'élite, à ce moment-là, et ça pose la question d'accès au fleuve à qui? Et, ce n'est pas à moi de répondre à cette question-là.

2810 Ce que je veux dire, c'est que techniquement, c'est probablement faisable, que les coûts seraient considérables et ne seraient certainement pas à la charge du ministère des Transports. Ça, c'est pour la partie développement immobilier.

2815 Au-delà de ça, ça nous ramène à la problématique d'une autoroute couverte, d'une route couverte, avec les problèmes notamment de matières dangereuses. Dépendant des longueurs de couverture, bien sûr, les problèmes de ventilation, des problèmes d'évacuation en cas de sinistre, et ça arrive, les sinistres en tunnel. Dans les trois dernières années, il y a eu trois sinistres majeurs en Europe qui se sont traduits par un certain nombre de pertes de vies humaines.

2820 Donc, il faut prévoir, décider des issues de secours, à ce moment-là. Il faut pouvoir trouver des façons pour les services publics d'accéder rapidement à ces endroits-là. Quand on est en tranchée, c'est simple, on accède par en haut des murs. Quand on est en tunnel, la problématique est fort différente et beaucoup plus complexe.

2825 Donc, oui, c'est faisable mais on revient à des coûts extrêmement considérables et le ministère des Transports n'avait pas la mission, selon lui, de développer ce genre de projet-là. Cependant, si avec la Ville, par exemple, il y avait un intérêt pour regarder ça, on pourrait certainement le regarder. Mais je doute que ça soit économiquement rentable.

LA PRÉSIDENTE :

2830 Monsieur Bouchard, est-ce que c'est une option que vous avez déjà envisagée à la Ville de Montréal?

M. PIERRE BOUCHARD :

2835 De construire par-dessus cette autoroute-là? Sur cette autoroute-là, à ma connaissance, on ne s'est jamais posé la question mais on se la pose la question sur le centre-ville, par-dessus la route Ville-Marie. On a toujours voulu couvrir cette tranchée-là. D'ailleurs, c'est une des raisons pour lesquelles le Quartier international de Montréal se construit par-dessus cette autoroute-là.

2840

2845 Les coûts sont tellement énormes, que le genre d'entreprise qu'on peut mettre là-
dedans, c'est tout le temps, jusqu'à maintenant, presque tout le temps avec des fonds
gouvernementaux parce que, au niveau des fonds privés, la rentabilité pose un problème. On
regarde, par exemple, la grosseur des poutres qu'il y a en dessous du Quartier international de
Montréal, c'est gigantesque! On ne s'est jamais posé vraiment la question ici. Techniquement,
ça se fait.

2850 Comme le disait monsieur Fournier, les coûts seraient vraisemblablement assez hauts
et ça serait une certaine strate de la population seulement vraisemblablement qui serait capable
de se payer ça.

2855 Il y a d'autres usages également que de l'habitation qu'on peut y faire, commerces, etc.
Mais, encore là, est-ce que le marché est capable de le prendre? Donc, on n'a pas fait
l'analyse technique aussi bien que monsieur Fournier. Comme, par exemple, je ne connaissais
pas la profondeur du roc. Il me l'apprend.

2860 Ça se fait. Il est peut-être trop tôt aussi pour en parler, mais je ne sais pas. Comme
disait le monsieur avant, il y a un débat à faire, qui n'a jamais été fait, sur l'ensemble de notre
waterfront à Montréal.

M. RENÉ DELBUQUET :

2865 Une autre petite question au ministère. Combien coûte...

LA PRÉSIDENTE :

Ce sera votre dernière.

2870 **M. RENÉ DELBUQUET :**

Oui. Un panneau de signalisation pour indiquer, par exemple, Frontenac, sur tôle
émaillée avec lettres collées, Frontenac, en gros, 8 pieds de long, etc., combien ça coûte?

2875 **LA PRÉSIDENTE :**

2880 Alors, monsieur Delbuquet plus tôt nous a indiqué que parfois lorsqu'on circule dans la
partie tunnel de l'autoroute Ville-Marie, on doit être vigilant pour s'assurer qu'on...

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Il faut connaître l'endroit pour se retrouver.

2885 **LA PRÉSIDENTE :**

... prenne la bonne direction. Alors, combien coûte les panneaux? C'est une question aussi simple que ça.

2890 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

C'est une question très vaste. Où est situé le panneau? De quelle dimension? Est-ce qu'il est sur une structure autoportante? Bon, il n'y a pas une réponse à cette question-là. Si la commission le souhaite, on pourra fournir à la commission un éventail de coûts.

2895

Le problème à l'intérieur du tunnel Ville-Marie, c'est davantage un problème d'espace, où est-ce qu'on peut mettre, parce qu'on est limité par le gabarit du tunnel, par l'obligation d'accommoder les camions, donc jusqu'à 4,15 mètres, 4,20 mètres, quelque chose comme ça. Ça nous laisse peu d'espace pour mettre des panneaux, autre que ce qui a été prévu au moment de la construction.

2900

Alors, la question de la signalisation, effectivement, c'est une question complexe. Et, si c'est le souhait, on pourra regarder ce problème-là en particulier, mais on ne peut pas vraiment ajouter facilement de panneau dans le tunnel, compte tenu des gabarits existants.

2905

M. RENÉ DELBUQUET :

Madame la présidente, j'avais posé exactement la même question à monsieur Doré, il y a 16 ans, et c'est un peu mon intervention qui -- finalement, on a posé un panneau pour tourner à gauche sur Frontenac, après avoir fait des lignes parallèles pour le trafic rapide. Et on n'en avait même posé qu'une. Je suis revenu à la charge, finalement on en a posé un peu plus en avant.

2910

Mais on n'en a toujours pas pour indiquer Pie IX, qui dirige les touristes et tout ça vers notre centre olympique et notre centre touristique qu'est le Jardin botanique. Et c'est un outil de travail dans l'ensemble de Montréal, là, ces panneaux-là qui coûtent pratiquement rien, 850 \$ chacun, plus la main-d'oeuvre, ça va coûter 2 500 \$. On pourrait en mettre un là pour Pont-Viau, on pourrait en mettre un là pour Dickson qui permet d'embarquer vers la 25 en empruntant Hochelaga, mais un grand truc pour les aveugles comme moi. Et un autre pour signaler l'accès au tunnel Hippolyte-Lafontaine qui est une plaque verte avec des gribouillis Hippolyte-Lafontaine qu'on ne voit pas. On se rabat, on freine et clac! on se fait rentrer dedans. Rien que ça, ça serait déjà une très grande amélioration de cette rue Notre-Dame et ça supprimerait un tas de bruits, un tas de grincements de freins et un tas de nervosité des chauffeurs qui l'empruntent.

2920

2925 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, c'était un commentaire.

2930 **M. RENÉ DELBUQUET :**

Qui ne coûte pas cher.

2935 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, monsieur Delbuquet.

Je crois que monsieur Gagnon est arrivé, monsieur François Gagnon. Alors, je vous invite. Bonsoir!

2940 **M. FRANÇOIS GAGNON :**

Bonsoir, madame la présidente! Bonsoir, messieurs les commissaires! Ma question est un peu longue à expliquer mais je vais y arriver. Ça ne sera pas plus long que deux minutes.

2945 Je ne sais pas si vous êtes comme moi, mais j'ai une bizarre impression, quand on demande au promoteur de nous expliquer les retombées positives, concrètes de cette autoroute pour les quartiers centraux qui la côtoient, comme celui d'Hochelaga-Maisonneuve où j'ai moi-même acheté une maison parce qu'on m'a dit qu'on projetait de revitaliser le quartier, notamment avec ce projet-là, donc j'ai la bizarre impression qu'on nous répond en nous réexpliquant les objectifs et les principes qui ont guidé ce qu'on nous présente.

2950 Par exemple, quand on a essayé, hier, de cerner les moyens concrets de revitalisation économique de la rue Sainte-Catherine, qui en a fort besoin, par ailleurs, après plusieurs reformulations de la question, on en est peut-être venu à la conclusion que c'est la piste cyclable qui va créer une densité au quartier et qui est le mécanisme par lequel le MTQ entend contribuer au développement économique de la rue.

2960 Au-delà du fait qu'il s'agit probablement de la seule piste cyclable qui va avoir une telle retombée économique pour un quartier, et que c'est aussi la seule, à ma connaissance, qui va longer une autoroute où vont passer peut-être 140 000 véhicules par jour, un jour, cela ne vous apparaît-il pas un peu mince comme réponse?

2965 Au niveau de la qualité de vie en général, le même type d'explication survient. On nous répète fortement l'engagement du ministère à améliorer la qualité de vie dans le quartier. Mais dès qu'on demande des informations un peu plus précises, les réponses deviennent pour le moins nébuleuses.

Au niveau de la pollution, on nous promet déjà des effets nuls et non pas une amélioration, si ce n'est qu'une légère amélioration au niveau du bruit.

2970

Au niveau de la santé humaine, on nous promet aussi déjà des effets nuls. Et, au niveau environnemental, ce n'est pas le projet du ministère qui va faire en sorte qu'on va peut-être pouvoir avoir des effets nuls, mais l'amélioration de la performance environnementale du parc autoroutier, qui va s'améliorer, soit dit en passant, que le ministère construise une autoroute ou non.

2975

Et, pour croire à tout cela, bien entendu, on doit aussi croire que les débits de circulation automobile prévus par le ministère ne sont pas sous-estimés de 50 à 60 %, c'est-à-dire qu'ils ne rejoindront pas à terme ceux de Décarie ou de l'autoroute métropolitaine.

2980

Ce que je voudrais donc demander au promoteur, c'est sa définition de *revitalisation*. En quoi et comment, concrètement, son projet peut-il contribuer positivement à la relance économique, sociale, environnementale des quartiers est de Montréal?

2985

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2990

J'avais l'impression qu'on avait déjà répondu à cette question, madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

2995

Mais vous ne semblez pas avoir convaincu monsieur par votre réponse. C'est ce que je comprends dans la prémisse.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3000

Dans certains cas, madame la présidente, je renonce à convaincre certaines personnes.

LA PRÉSIDENTE :

3005

Non, mais seriez-vous en mesure de nous préciser en quoi votre projet peut contribuer à la revitalisation du quartier? Et, j'ai clairement compris au cours de cette audience que la Ville de Montréal aura également un peu de travail à faire dans ce sens-là. Mais, de votre côté, quelle contribution précise le projet peut-il apporter à la revitalisation des quartiers adjacents?

3010

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3015 Alors, dans les grandes lignes, madame la présidente, nous allons réduire la circulation de transit dans le quartier, donc réduire l'exposition des habitants de ces rues-là à des niveaux de pollution générée par les véhicules automobiles. Nous allons réduire le bruit le long de l'autoroute Ville-Marie ou le long de la rue Notre-Dame, compte tenu qu'on est en tranchée.

LA PRÉSIDENTE :

3020 Et, j'imagine, réduire le bruit dans les rues également locales.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3025 Bien sûr. Et, nous allons permettre une meilleure circulation des véhicules, notamment des camions qui desservent ce quartier où il y a une concentration industrielle importante et d'activités portuaires.

Au-delà de ça, j'imagine que Jean-Michel a des précisions qu'il pourrait apporter aussi.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3030 Oui. Alors, c'est évidemment quelques aspects que monsieur Fournier vient de rappeler. Ça serait long de rappeler chacun des éléments. Bon, en termes de revitalisation, c'est très large. C'est maintenir des emplois, sinon augmenter le nombre d'emplois dans le secteur. On a vu au niveau industriel ce que ça permettait dans le secteur Dickson et l'Assomption, par exemple.

3040 Mais j'aimerais, plutôt que de rappeler point par point, des choses qui ont déjà été dites durant la commission, rappeler que le Ministère a déposé un rapport d'expertise qui s'appelle: *Rapport d'expertise concernant les impacts sur la santé publique du projet de modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal*, par le ministère des Transports. Alors, le rapport d'expertise n'est évidemment pas fait par le ministère des Transports.

3045 C'est un rapport d'expertise qui définit la santé environnementale de façon très large et qui s'applique sur des principes fondamentaux de santé publique. Et, la plupart des réponses aux questions qui viennent d'être soulevées, madame la présidente, se retrouvent dans ce rapport-là. C'est un rapport qui est déjà déposé en 13 copies et je pense qu'il est d'intérêt d'y référer.

LA PRÉSIDENTE :

3050 Monsieur Bouchard?

M. PIERRE BOUCHARD :

3055 Les moyens pour aider à la revitalisation des quartiers centraux à Montréal, pour une
ville, sont différents de ceux du ministère des Transports. Nous avons un paquet de
programmes en marche. Nous avons des ententes avec le ministère des Affaires municipales
pour toutes sortes de projets. Nous avons investi beaucoup dans les dernières années. Je
prends, entre autres, tous les investissements que nous avons faits dans le secteur du Parc
3060 Maisonneuve. Il y en a d'autres à venir, à l'intérieur des ententes, pour lesquelles les projets ne
sont pas réalisés.

C'est évident que pour nous autres, le fait de retirer de la circulation de transit dans les
rues résidentielles, c'est un des moyens pour améliorer la qualité, mais ce n'est pas le seul
3065 moyen pour la Ville d'intervenir. On va continuer à intervenir par les autres programmes, ne
serait-ce que support à la rénovation d'habitations, amélioration des rues commerciales. Il y a
tellement de programmes à la Ville et on investit assez régulièrement là-dedans.

LA PRÉSIDENTE :

3070 Je ne sais pas s'il y a quelqu'un de la Société d'habitation du Québec qui est ici?
Monsieur Trudel n'est pas là. Je sais que la Société d'habitation du Québec a des programmes
de revitalisation de quartier. Est-ce qu'il y a des enveloppes qui sont attribuées à la Ville de
Montréal?

3075

M. PIERRE BOUCHARD :

Oui. Notre Service de l'habitation gère pour la Société d'habitation du Québec
l'ensemble des budgets qui sont attribués pour Montréal. Et, dans le dernier budget de madame
3080 Marois, il y a plusieurs sommes additionnelles rajoutées pour la Ville de Montréal. Donc, si
vous voulez avoir un portrait, il faudrait que je fasse venir quelqu'un du Service de l'habitation,
parce que c'est beaucoup de millions par année qui nous viennent et c'est le Service d'habitation
qui les gère pour le gouvernement.

3085 **LA PRÉSIDENTE :**

Et, dans les secteurs qui sont concernés par le projet, il y a, j'imagine, des enveloppes
qui y sont destinées?

3090

M. PIERRE BOUCHARD :

3095 Oui, c'est ça. Je prends, par exemple, un des projets qu'on a faits l'an passé, en collaboration avec le ministère des Affaires municipales et la Société, ça a été, par exemple, d'acheter, d'exproprier l'ancienne usine Lavo dans le secteur, la démolir et, là, il va se construire de l'habitation. Je pense que c'est une coopérative d'habitation qui s'en vient dans ce secteur-là. Donc, c'est ce genre de programmes-là que la Ville met en place, avec l'aide de différents ministères, pour améliorer les quartiers.

3100 Donc, nos outils sont différents de ceux du ministère, c'est évident, le ministère des Transports. Mais c'est sûr qu'en enlevant la circulation de transit dans les rues, on améliore la qualité de vie des gens.

LA PRÉSIDENTE :

3105 Monsieur Gagnon, vous avez une autre question?

M. FRANÇOIS GAGNON :

3110 Oui. Bien, comme tous les effets nuls qu'on nous promet sont basés sur des estimés de débits de circulation qui sont, à mon avis et de l'avis de plusieurs, tout à fait sous-estimés, je vous ai amené un document qui parle des...

LA PRÉSIDENTE :

3115 Qui sont surestimés ou sous-estimés?

M. FRANÇOIS GAGNON :

3120 Sous-estimés.

LA PRÉSIDENTE :

3125 J'avais compris surestimés.

M. FRANÇOIS GAGNON :

3130 Oui, c'est ça. Ils sont clairement sous-estimés. J'ai amené un document, ici, j'aimerais le déposer. C'est un document qui explique pourquoi la construction d'autoroutes et l'augmentation de la capacité d'autoroutes existantes fait jamais en sorte que les débits de circulation réduisent, ni qui demeurent stables, mais plutôt qui les augmentent et qui augmentent même les problèmes de congestion dans les villes elles-mêmes. C'est des documents assez récents. Ça a été publié dans l'année 2000, c'est-à-dire l'année passée.

3135 C'est des nouveaux modèles de calculs qui sont basés sur les *Induction Theories*, les théories de l'induction. Vous aurez la chance de le lire, j'imagine.

LA PRÉSIDENTE :

3140 Effectivement, parce que la commission lit tout ce qui est déposé.

M. FRANÇOIS GAGNON :

3145 Vous avez beaucoup de lecture à faire, j'imagine. Donc, en ligne avec le dépôt de ce document-là, je me demandais si le modèle du ministère est un modèle qui prenait en considération, le modèle de calculs ou de prévisions des débits de circulation, était un modèle qui prenait en compte, dans ses estimés, le fait que quand on construit une autoroute, il y a nécessairement une autre répartition des populations dans l'espace urbain ou en périphérie des espaces urbains qui existe.

3150 C'est-à-dire que la construction d'une autoroute engendre le déplacement des populations en facilitant la vie aux promoteurs qui promettent généralement l'accès au centre-ville en 20 ou 25 minutes. C'est calculé comme un temps raisonnable pour se rendre au travail. Je me demande si le modèle du ministère calcule ça? C'est un peu ce qu'explique le document ici. Mais je résume beaucoup.

3155

LA PRÉSIDENTE :

3160 Monsieur Fournier, on a eu déjà des explications sur le modèle de simulation, mais si on veut répondre précisément à la question de monsieur, elle est précise, est-ce que ça prend en compte ces effets?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3165 Madame la présidente, je vais demander à Pierre Tremblay de s'approcher et de répondre.

M. PIERRE TREMBLAY :

3170 Bonsoir!

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir!

3175 **M. PIERRE TREMBLAY :**

Alors, la question est claire. La réponse est non.

LA PRÉSIDENTE :

3180

C'est très concis.

M. PIERRE TREMBLAY :

3185

Je peux élaborer un petit peu, si vous voulez.

LA PRÉSIDENTE :

3190

Oui, s'il vous plaît.

M. PIERRE TREMBLAY :

3195

J'ai déjà expliqué, comme vous disiez si bien tantôt, que nos modèles sont basés sur l'analyse des patrons de déplacements réels, observés de la population, à partir des fameuses enquêtes origine-destination régionales qu'on a. Et, par la suite, on extrait de ces informations-là de comportements de la population, des *patterns*, qu'on applique sur la projection de population future, qui tient compte donc du vieillissement de la population et du changement de *pattern* d'activités des gens à mesure qu'ils vieillissent et qu'ils ne sont plus des enfants ou des étudiants.

3200

Alors, notre approche est très rigoureuse. Elle est vraiment factuelle à toutes les étapes du processus et elle est basée sur les activités réelles que font les gens réels, et non pas sur l'hypothèse que je trouve un peu simpliste de dire que parce qu'on construit une route, il va forcément y avoir des gens qui vont aller dessus.

3205

C'est vrai qu'il peut y avoir dans certaines situations, lorsqu'il n'y a pas de contrôle au niveau de l'aménagement du territoire, évidemment, un effet d'appel qui va éventuellement... les jeux de l'offre et de la demande au niveau du marché et dans le cas du transport, évidemment, on est dans une application de jeu d'offre et de la demande. On offre une capacité. Évidemment, si ça coûte moins cher de se déplacer là, bien, il va y avoir des gens forcément qui vont orienter leur choix à long terme – à moyen et long termes, on parle de 10-15-20 ans – et ça peut arriver effectivement que des routes vont connaître un apport de nouvelle clientèle, suite à des réajustements ou des réalignements du développement.

3210

3215

Maintenant, l'aménagement du territoire, c'est une chose. Répondre aux besoins exprimés par la population, au moment où on l'observe, à partir des enquêtes o-d. Et nos analyses, nos prévisions sont basées exclusivement sur cette demande factuelle qui est observée et qui est projetée aussi, mais à partir de projection de populations qui, bien souvent, en fait, sont déjà... quand on parle d'une projection sur 20-25 ans, comme on fait chez nous, dans 25 ans, les adultes dans 25 ans sont déjà au monde aujourd'hui. Alors, on ne les a pas inventés. On travaille vraiment avec des données très concrètes.

3220

3225 On cherche à rester justement dans le très rigoureux, factuel et pas tomber dans de l'application de taux de croissance linéaire ou des effets un peu magiques de dire que parce qu'il y a une route, il va y avoir du monde dessus.

3230 Il faut que les gens aient des activités. Personne se déplace pour le plaisir de se déplacer. Les gens se déplacent parce qu'ils ont à réaliser des activités, souvent à caractère économique, aller travailler, aller participer à faire des achats ou à faire du commerce, faire des activités sociales ou culturelles.

Alors, ces *patterns*-là sont recensés dans les enquêtes o-d et c'est exclusivement ces *patterns*-là que nous, on reproduit dans nos projections futures.

3235 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais vous tenez, si j'ai bien compris d'une intervention antérieure, vous tenez compte des changements démographiques.

3240 **M. PIERRE TREMBLAY :**

Oui. Oui, du vieillissement de la population...

3245 **LA PRÉSIDENTE :**

Du vieillissement de la population.

M. PIERRE TREMBLAY :

3250 ... entre autres, du fait que les gens arrivent à la retraite après un certain âge. D'ailleurs, si on regarde les projections qu'on a pour la région de Montréal, ce serait très long d'embarquer dans toute cette démonstration-là, mais on en a parlé, il y a un vieillissement de la population, veut, veut pas. On sait que le taux de natalité ne permet pas de maintenir la population.

3255 Tantôt, quelqu'un parlait de la décroissance de la population sur l'île de Montréal. Effectivement, c'est troublant mais c'est un fait. On n'est plus quatre, cinq, six enfants par famille. On n'est plus au lendemain de la Deuxième Guerre, au début du *baby boom*. On a une population vieillissante, qui fait moins d'enfants et qui arrive à la retraite, qui évidemment ne se déplace plus de la même façon, aux mêmes heures, pour les mêmes motifs.

3260 Et, lorsqu'on regarde dans un horizon de 20-25 ans, même les banlieues vont connaître cet effet de vieillissement-là. Les banlieues qui ont connu une explosion au début des années 70, 80, arrivent aujourd'hui à maturité. Les enfants sont devenus des adultes. On arrive à un essoufflement même de cette croissance démographique là.

3265

Donc, ce sont des phénomènes qui sont très, très rigoureusement intrinsèques à nos modèles de prévisions, et je vous dis, on est assez prudent. On est peut-être un peu conservateur, effectivement, mais on nous accuse de sous-estimer les achalandages. On est le plus réaliste possible. On s'assoit sur du concret.

3270

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

3275

Alors, monsieur Gagnon, vous pouvez être d'accord ou pas d'accord mais on a répondu à votre question.

M. FRANÇOIS GAGNON :

3280

Oui. Non, je ne prétends pas que monsieur Tremblay est de mauvaise foi. Je dis juste que les modèles, qui ne prennent pas en compte ces aspects-là, sont démontrés ou réfutés dans ce document-là. Puis c'est des gens quand même assez sérieux. C'est des gens qui travaillent au *US Environmental Protection Agency, Office of Transportation and Air Quality*. C'est aux États-Unis. Puis c'est quelqu'un d'autre qui travaille au *Department of Civil and Environmental Engineering Imperial College of Sciences Technology and Medicine* à Londres.

3285

C'est des gens qui ont montré que les modèles qui ne prennent pas en considération ces effets-là, les effets de déplacement de population qui sont induits, d'où le nom *Induction Theories*, les modèles qui ne prennent pas en considération ces effets-là ont toujours des limites à ce qu'ils peuvent modéliser. Ils ne modélisent pas ces déplacements de population-là.

3290

LA PRÉSIDENTE :

3295

Alors, je vous dirais que maintenant que vous avez déposé ce document à la commission, ça fera partie des dossiers dont la commission pourra tenir compte dans l'analyse de tout ce projet.

M. FRANÇOIS GAGNON :

3300

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Remettez-le à madame Boutin à l'arrière, s'il vous plaît.

3305

M. FRANÇOIS GAGNON :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3310

Est-ce que madame Patricia Clermont est là? Elle n'est pas là. D'accord.

Est-ce que madame Yveline Chevillard est là? Donc, je ferais mieux de l'oublier? Oui. D'accord. Mais si jamais elle arrivait, vous m'en informerez, s'il vous plaît.

Monsieur Simon Welman, s'il vous plaît. Il n'est pas là, non plus.

3315

Monsieur Pierre Brisset.

M. PIERRE BRISSET :

3320

Madame la présidente, messieurs les commissaires, je vous remercie de m'avoir réaccueilli. Hier, j'étais 3 minutes, mais je pense qu'aujourd'hui, je vais prendre un peu plus de temps, 4 minutes et demie.

LA PRÉSIDENTE :

3325

Je croyais qu'on ne vous reverrait plus? C'est le message que vous m'aviez fait en quittant.

M. PIERRE BRISSET :

3330

C'est ça, c'est ça, mais je voulais juste déposer les documents, hier. Puis, là, j'ai réussi à me libérer pour essayer de prolonger ma question.

Je vais revenir à ma requête que j'ai faite, hier, pour l'histoire des coûts. Je vais juste faire un petit préambule, puis après ça, je vais distribuer les bonbons.

3335

J'ai assisté à plusieurs commissions comme celle-ci, surtout l'autoroute 30, l'autoroute 50, j'oublie les numéros, mais, bon, bref, l'autoroute 30, celle qui est plus à mémoire vive, et que quand c'était sorti dans le budget de monsieur Marc-Yvan Côté, ministre à l'époque, le plan d'action 88, il avait réservé 186 M\$ pour parachever la 30, entre l'autoroute 10 jusqu'à la 20, à Valleyfield.

3340

Hélas! hélas! le temps a passé. Il y a beaucoup de choses qui se sont passées mais ils ont dépensé le 186 M\$. Mais il reste encore à peu près 1 Md \$, entre 800 M\$ à 1 Md \$ à compléter le projet. On est passé par le Bureau d'audiences publiques, tout le monde était en faveur, même les plus gros opposants la voulaient, l'autoroute, l'UPA, tous les organismes, bon, le développement économique, etc., on connaît toutes les raisons, bon, bref. Tout le monde était d'accord, le Conseil des ministres, tout le monde était excité, Wow! C'est le plus beau projet à l'époque. Mais il n'y a pas d'argent.

3345

3350

Et, ce que je trouve dans le présent projet semblable, c'est que -- je vais vous citer un autre projet, encore l'autoroute 13, qui était référé à 78 M\$ dans le même plan d'action mais là, ils avaient oublié qu'il fallait construire des tunnels qui allaient en dessous de la nappe phréatique pour passer en dessous des pistes secondaires ou ce qu'on appelle les *taxiways* à Mirabel. Et,

ça, ça ajoutait au projet, sans causer les problèmes environnementaux sans fin, 100-150 M\$ sur 78 M\$. Ce projet-là a été *scrapé*.

Ici, on parle d'un projet de 250 M\$, un quart de milliard de dollars, mais disons que j'ai eu beaucoup de... j'ai écouté les commentaires qui ont été faits, j'ai pris en note les chiffres qui étaient mentionnés, hier, et j'ai préparé un petit tableau basé sur les chiffres que j'ai entendus hier, et j'arrive à un chiffre de l'ordre de 650 M\$ pour faire ce projet, basé sur les chiffres que j'ai entendus hier.

J'ai pris les prix unitaires et on parlait de 2 000 \$ le mètre carré. J'ai regardé les coupes, ici, la largeur de la structure sur laquelle on traverse, c'est environ 30 à 40 mètres, dépendant de quel tunnel on parle. Alors, j'ai pris une moyenne de largeur sur les mètres linéaires d'environ 60 000 \$ le mètre linéaire et j'ai aussi ajouté là-dedans, si vous regardez les coupes dans les diagrammes, c'est que pour supporter une dalle, ça demande des murs de fondation assez importants, les culées avec les contreforts, etc., alors, je suis arrivé grosso modo à à peu près 100 000 \$ le mètre linéaire mesuré pour les structures.

Alors, si je prends ce chiffre-là et multiplie par la longueur des tunnels qui sont cités dans les rapports, c'est environ 1.2 kilomètre de parties d'allées pour accommoder des routes, des viaduc, des tunnels, etc., on arrive, juste pour les parties d'allées, à 120 M\$. Bon. C'est un chiffre.

Le deuxième chiffre que j'ai fait, j'ai dit, bon, comme je vous ai dit, je compare avec les chantiers comparables. On avait cité la 25, mais il ne faut pas oublier que la 25, ce n'était pas des murs de soutènement, il y avait beaucoup de parties aménagées avec des terrassements. Alors, si on prend, exemple, de mur vertical comme on trouve dans les coupes ici, on arrive plutôt à un projet semblable sur la 116 et sur l'autoroute 20 à Morgan, ou 116 à Maricourt, où on pourrait évaluer ça à environ, pour les parties ce qu'on appelle les routes encaissées, d'environ 20 M\$ le kilomètre.

Ici, disons, je sais que les hauteurs varient, l'encaissement n'est pas toujours 7 mètres de profondeur, des fois, on remonte, on arrive à 5, des fois on est à niveau, mais j'ai pris une moyenne d'environ 4 ou 5 mètres de profondeur à 20 M\$ le kilomètre, moyenne, pour 6 kilomètres qu'il reste entre les parties couvertes, ça me donne un autre 120 M\$.

Alors, là, je suis déjà rendu à 240 M\$ et puis, dans le rapport, on parle de 60 M\$ pour les parties structurantes de chaussée, des viaducs et des affaires comme ça.

Si vous permettez, j'ai préparé un acétate. Peut-être que ça serait plus facile.

LA PRÉSIDENTE :

Non, monsieur. J'explique à tout le monde, depuis le début de cette partie, qu'on en est à la période des questions. Alors, quelle est votre question? Parce que lors de votre

mémoire, vous aurez le privilège de nous faire part de votre évaluation, mais j'aimerais avoir votre question.

3400

M. PIERRE BRISSET :

O.K. Alors, ce que je vais faire, c'est que je vais déposer l'évaluation, en nombre de copies que vous voulez. Cette fois-ci, c'est 2 pages. Alors, c'est facile à en laisser 13. Et, je réitère ma requête – ce n'est pas une question, c'est une requête – qu'il y ait une analyse indépendante. Parce que pour savoir les coûts, si on savait que ça s'avère plus vers 600 ou 700 M\$, peut-être il y aurait une autre vision sur l'approche, est-ce que le projet est vraiment nécessaire? Ou est-ce que, au Conseil des ministres, il prendrait un autre choix?

3405

3410

Parce que maintenant, tous les choix, comme un de mes collègues qui m'a précédé, avait dit: monsieur Landry croit qu'on peut recouvrir l'autoroute assez facilement. Apparemment, il y a des rumeurs qui se promènent. Mais là, on travaille avec un chiffre factuel qu'on parle d'un projet d'un quart de milliard, puis ça semble être réservé dans les budgets de madame Marois et ainsi que le ministère des Transports. Mais peut-être que la valeur de 600 M\$ ne l'est pas et, là, ils seront à la course de trouver une autre source de financement. Peut-être qu'ils mettront la route à péage, une autre affaire, etc.

3415

Alors, je reviens à ma requête. Est-ce que c'est possible d'avoir une évaluation indépendante?

3420

LA PRÉSIDENTE :

Alors, ma réponse est la même que celle d'hier soir. Hier soir, je vous ai indiqué que la commission prenait en délibéré votre question. Je n'ai pas la réponse.

3425

M. PIERRE BRISSET :

O.K.

3430

LA PRÉSIDENTE :

D'accord?

M. PIERRE BRISSET :

3435

Oui. Je suis d'accord, parce que je n'étais pas ici au début, puis je pensais qu'il y avait des commentaires là-dessus. Excusez-moi. Alors, je vais déposer les documents et je vous remercie de m'avoir réécouté.

3440

LA PRÉSIDENTE :

Merci, monsieur Brisset.

3445 Alors, j'espère que tout le monde comprend que bien que vous souhaitiez ardemment exprimer votre opinion, ce n'est pas le moment de le faire. C'est le moment de poser des questions. Et, je sens très bien maintenant que vous serez fort nombreux à la deuxième partie pour nous faire part de votre opinion.

3450 Monsieur Louis Larochelle.

M. LOUIS LAROCHELLE :

Je vous remercie, madame la présidente. Alors...

3455 **LA PRÉSIDENTE :**

On poursuit avec vos questions.

3460 **M. LOUIS LAROCHELLE :**

Oui. Alors, la première concerne toute la problématique du transport par camion et la problématique du transport des matières dangereuses. Probablement qu'il en a déjà été question à la commission mais le sens de ma question: est-ce qu'on a fait des études qui permettent d'envisager toutes les mesures de gestion de la demande? C'est-à-dire, toutes les façons possibles qu'on peut diminuer le transport des camions et des matières dangereuses dans cet axe de la rue Notre-Dame, à la fois dans le contexte où on réalise le projet que le ministère présente, ou bien dans l'éventualité d'un boulevard urbain.

3470 Ce qui semble faire problème dans cet axe-là, c'est l'importance des camions et des matières dangereuses, compte tenu qu'il y a le port de Montréal juste à côté. C'est certain qu'on peut, avec une bretelle comme on voit dans le projet, évacuer, on peut diriger le transport des camions à l'extérieur de la rue Notre-Dame, en lui faisant emprunter d'autres voies.

3475 Donc, le sens de ma question, c'est de connaître l'inventaire, toutes les options possibles qui permettraient d'évacuer ce transport de camions et de matières dangereuses en dehors des quartiers résidentiels, nommément Hochelaga-Maisonneuve, dans l'axe de la rue Notre-Dame, et nommément vers le centre-ville de Montréal.

3480 **LA PRÉSIDENTE :**

Quand vous dites toutes les options, c'est toutes les options autres que celles que vous propose le ministère des Transports?

3485 **M. LOUIS LAROCHELLE :**

Oui. Parce que, actuellement, le ministère nous propose de faire une autoroute en tranchée pour que les camions puissent passer. Moi, ce que je demande, c'est quelles sont toutes les autres options...

3490 **LA PRÉSIDENTE :**

Qui ont été évaluées par le ministère.

3495 **M. LOUIS LAROCHELLE :**

... autres, qui sont envisageables, pour éviter cette situation-là.

LA PRÉSIDENTE :

3500 Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3505 Madame la présidente, je vous avoue ma surprise. Le transport des matières dangereuses ne s'est pas désincarné. Ce n'est pas quelque chose qui arrive là comme ça. C'est là parce qu'il y a une demande. Ça vient d'une usine, d'un producteur et va vers une usine de transformation ou des consommateurs.

3510 Je rappelle un peu ce que j'ai dit tantôt. Les matières dangereuses, c'est de l'acide sulfurique, de l'acide chlorhydrique, des produits inflammables. C'est aussi l'essence que vous mettez dans votre voiture. C'est le cognac que vous achetez quand il est en assez grande quantité. C'est l'eau de javel que vous utilisez régulièrement chez vous et qui aussi, la farine, effectivement, est une matière dangereuse sous certaines conditions.

3515 Et, ces produits-là sont des produits de consommation courante ou sont des produits qui sont utilisés dans l'industrie de transformation, dans les processus industriels. Et, je veux dire, si on voulait éliminer le transport des matières dangereuses, il faudrait éliminer la source et la consommation aussi.

3520 La question, je vous avoue qu'on n'a pas regardé comment on pouvait éliminer le transport des matières dangereuses.

LA PRÉSIDENTE :

3525 Ça, c'est pour un. Deuxièmement, cet après-midi, monsieur Boisvert était très heureux de nous annoncer que ça faisait neuf ans qu'il travaillait sur ce projet-là. J'imagine qu'au cours de ces neuf années, et vous nous l'avez clairement dit dans votre introduction, le premier soir, qu'un des objectifs que vous recherchez, c'était de régler le problème que pouvait occasionner le transport par camion dans le secteur.

3530

Alors, j'imagine, mais je ne veux pas vous mettre les mots dans la bouche, mais j'imagine que vous avez évalué, en plus des options que vous nous proposez, d'autres avenues. Alors, c'est un peu le sens de la question de monsieur. Est-ce que, effectivement, vous avez évalué d'autres options?

3535

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Monsieur Boisvert.

3540

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui. Et, pour être très bref parce que c'est déjà tout écrit, à la page 36 du chapitre 1 de l'étude d'impact, *Solutions de rechange*, il y a effectivement... parce que c'est souvent revenu dans les différents discours, consultations, documents d'époque, etc., une autre option, et je vous référerai à la lecture de ce texte-là, tout simplement.

3545

LA PRÉSIDENTE :

Rapidement, qu'est-ce qu'il en est?

3550

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

C'est parce qu'on rappelle souvent la présence de la voie de desserte du Port de Montréal. Je ne voudrais pas prendre la place du Port qui pourrait décrire – je ne vois pas de représentant du Port, ce soir – pour décrire la situation. Il n'est pas ici.

3555

LA PRÉSIDENTE :

Non, il n'est pas ici.

3560

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Il y a tout un ensemble de facteurs qui ne permettent pas l'utilisation de la voie interne du port. D'abord, parce qu'elle n'est pas une voie continue. Deuxièmement, c'est une voie très étroite. Troisièmement, il y a plusieurs passages à niveau ferroviaires, de mouvements ferroviaires. Elle pose des problèmes elle-même de sécurité si elle était fortement achalandée. Le port, de toute façon, est une zone sécurisée, sous surveillance de caméra continuellement, compte tenu de son statut. Et compte tenu des événements récents notamment, c'est encore plus surveillé.

3565

3570

Compte tenu donc d'un ensemble de facteurs, ne serait-ce qu'en termes de capacité -- ce n'est même pas une voie continue, et pour le peu des tronçons qui existent, c'est une voie par sens. Il y a même dans certains tronçons, elle est en sens unique tellement elle est étroite.

3575 Donc, d'un point de vue circulation, ce n'est pas une alternative possible, le port étant lui-même déjà à l'étroit.

3580 Donc, vers le sud de la rue Notre-Dame, il n'y a pas d'alternative. Et, vers le nord, il faut se rabattre carrément sur les rues résidentielles, et ce n'est pas l'objectif puisque la Ville de Montréal a adopté un réseau de camionnage.

M. PIERRE BOUCHARD :

Madame la présidente?

3585 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, monsieur Bouchard?

M. PIERRE BOUCHARD :

3590 J'allais justement compléter dans le sens de monsieur Boisvert. La Ville de Montréal a adopté un plan de camionnage qui a été longuement discuté. Ça a pris plus qu'un an à faire. Ça a été discuté dans tous les conseils de quartier. Ça a été adopté par le Conseil et l'ensemble a été largement débattu. Et si, effectivement, le plan de camionnage prévoit que les matières doivent passer là, c'est parce qu'il n'y a vraiment pas d'autres places pour pouvoir les passer.

3600 Il faut comprendre également, comme le disait monsieur Fournier, que ces matières-là sont d'usage de consommation, généralement. Et aussi, on a des usines qui les utilisent, qui sont nécessaires. Les produits sont nécessaires pour faire fonctionner les usines. Sinon, il y aurait des usines qui déménageraient carrément de Montréal et on perdrait des emplois. On a un vaste complexe pétrochimique dans l'est de Montréal, et il est là, et on ne peut pas le déplacer. Il faut que les matières y accèdent.

3605 Donc, tout ça, ça a déjà été débattu et a fait l'objet de l'adoption par le Conseil.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

Vous avez une autre question, monsieur Larochelle?

3610

M. LOUIS LAROCHELLE :

3615 Oui. L'étude, enfin, les données qui nous ont été fournies concernant les débits et les coûts, évidemment portaient sur le projet du ministère. Lorsqu'on évalue un projet d'une telle ampleur, c'est toujours utile d'avoir des analyses comparatives de différentes alternatives.

Or, dans ce cas-là, je n'ai vu aucune analyse comparative détaillée ou, enfin, modélisée, analytique en quelque sorte, de différentes alternatives.

3620 Alors, le sens de ma question, c'est pour pouvoir comparer les données du projet du ministère des Transports, je fais l'hypothèse qu'on pourrait aménager un boulevard urbain dans l'axe de la rue Notre-Dame, ayant soit 4 voies ou 6 voies, c'est-à-dire 2 de chaque côté ou 3 de chaque côté, et dans cette hypothèse-là, ma question, c'est quelles seraient les capacités maximales de transit? Et qu'on pourrait, ensuite, comparer avec le projet du ministère et, 3625 ensuite, on pourrait, en fait, modéliser toutes les données statistiques que le ministère nous a données pour son projet en tranchée et appliquer ce modèle-là dans le cas d'un boulevard urbain.

3630 Donc, ça serait d'avoir des statistiques comparatives qui permettraient de comparer l'autoroute en tranchée avec le boulevard urbain. Et, ça inclurait également, non seulement les capacités, mais les coûts également de façon comparative.

3635 Alors, dans ma question antérieure de tout à l'heure, on m'a répondu qu'il n'y avait pas de réponse, quand j'ai parlé de SLR, qu'on pouvait intégrer soit dans le projet d'autoroute en tranchée, soit dans un boulevard urbain. Cette fois-ci, c'est possible qu'on me dise la même chose, qu'il n'y a pas de réponse à ces questions, en fait, que le ministère n'a pas de réponse.

3640 Si c'est le cas, je demanderais à la commission, au BAPE, de pouvoir s'assurer que de telles données, de telles réponses puissent être données par des évaluateurs indépendants et que ça conduise à des documents qui vont être déposés au public. Pour qu'on puisse faire vraiment une analyse comparative et non pas juger un projet ad hoc, comme c'est le cas actuellement.

LA PRÉSIDENTE :

3645 Alors, la commission vous fait la même réponse qui a été faite à monsieur Brisset. C'est que nous prenons en délibéré votre demande. Vous serez informé en temps opportun de la décision de la commission à cet effet. D'accord?

M. LOUIS LAROCHELLE :

3650 Oui. J'aimerais savoir si monsieur Fournier a des commentaires sur ma question.

LA PRÉSIDENTE :

3655 Monsieur Fournier, est-ce que vous avez évalué la capacité, en termes de débit, que pourrait procurer un boulevard urbain?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3660

Je vais demander à monsieur Boisvert de vous répondre.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3665 Madame la présidente, ça a déjà été répondu à cette même question-là. Le ministère a déposé devant la commission, en 13 copies, une étude complète d'un boulevard à 6 voies, avec des coûts. Cependant, il faut faire très attention, les coûts ne comprennent pas les coûts environnementaux d'atténuation des impacts environnementaux qui demeurent toujours majeurs dans tout projet en milieu urbain.

3670 Le ministère a également déposé en 13 copies, une étude qui fait le bilan des impacts sonores d'un tel projet ou d'une telle alternative. Et cette étude sur les impacts sonores comprend aussi une mise en garde du consultant qui a réalisé l'étude, compte tenu des aspects négatifs associés à un boulevard urbain dans un contexte très particulier de Notre-Dame, et
3675 informait qu'il s'agissait d'une approche comparative et non pas d'une approche en termes de solution.

LA PRÉSIDENTE :

3680 Merci.

M. LOUIS LAROCHELLE :

3685 Merci. J'aurais juste une question concernant le déroulement ultérieur. Tous les documents qui sont disponibles en arrière, est-ce qu'ils vont être disponibles, par exemple, dans les bibliothèques?

LA PRÉSIDENTE :

3690 Dans tous les centres de consultation que la commission a ouverts. Et tout ce qu'on a pu avoir en format électronique, je ne pourrais pas vous le dire, mais je pense qu'on n'a pas grand-chose en format électronique, mais habituellement tout ce qui est en format électronique est également déposé sur le site Internet de la commission.

3695 **M. LOUIS LAROCHELLE :**

Puis le verbatim va être accessible...

LA PRÉSIDENTE :

3700 Le verbatim va être accessible, lui, sûrement sur le site Internet de la commission et sera accessible -- on donne toujours au plus tard une semaine de délai pour obtenir les verbatims. Mais tout ça va être disponible, donc, je dirais quelque part à compter de la fin de la semaine prochaine. D'accord?

3705

M. LOUIS LAROCHELLE :

Merci, madame la présidente.

3710

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie, monsieur Larochelle.

Monsieur Gérard Léger. Bonsoir, monsieur Léger!

3715

M. GÉRARD LÉGER :

Bonjour, messieurs, dame! Alors, en réalité, c'est surtout pour voir si j'ai bien compris le projet. Si j'ai bien compris, tout ce qui est camionnage dangereux doit passer par les ponts. Donc, ils doivent passer de Dickson jusqu'à Papineau. Donc, dans ce cas-là, l'autoroute – parlons d'autoroute – ne peut pas être fermée. Il ne peut pas y avoir un tunnel ici, puisque c'est dangereux.

3720

LA PRÉSIDENTE :

3725

Je ne sais pas si tous les transports de matières dangereuses passent nécessairement par un pont. Ça, je ne le sais pas.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3730

Les matières dangereuses placardées, les camions placardés avec des matières dangereuses, identifiés comme tels, effectivement n'ont pas accès au tunnel. Donc, ils doivent, pour sortir de l'île, utiliser un pont.

LA PRÉSIDENTE :

3735

Mais c'est parce que monsieur disait que tous les camions transportant des matières dangereuses doivent passer par le pont. Est-ce que c'est exact?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3740

Écoutez, si on parle de contrôle, on sait qu'à l'occasion, il y en a quelques-uns qui se faufilent dans les tunnels mais, en général...

LA PRÉSIDENTE :

3745

Non, vous ne comprenez pas le sens de ma question.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3750 Alors, s'il vous plaît?

LA PRÉSIDENTE :

3755 Tout le volume des camions qui transportent des matières dangereuses ne transite pas nécessairement...

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3760 Non.

LA PRÉSIDENTE :

... par les ponts. C'est ça que je voulais corriger.

3765 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Ça dépend où est-ce qu'ils vont. D'où est-ce qu'ils proviennent et où est-ce qu'ils vont.

LA PRÉSIDENTE :

3770 Voilà. Donc, il y a une quantité de camions qui pourrait emprunter le pont Jacques-Cartier, par exemple, mais il y a une autre quantité de camions qui pourrait provenir de, je ne sais pas, moi, de l'autoroute 40, la 25 et...

3775 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Qui pourrait avoir transiter par le pont Charles-de-Gaulle, dans l'est.

LA PRÉSIDENTE :

3780 Voilà.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3785 Ou sortir par le pont de l'Île-aux-Tourtes, dans l'ouest, effectivement.

LA PRÉSIDENTE :

3790 Alors, je voulais juste faire une correction.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Ou être utilisé sur l'île. Ça peut être un transport sur l'île aussi.

3795 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord.

M. GÉRARD LÉGER :

3800

Disons que si je comprends bien, la plupart des camions du port, eux autres, qui sortent à Dickson à peu près, vont passer par Hochelaga-Maisonneuve pour aller sur le pont Jacques-Cartier ou éventuellement suivre la route Viger pour aller à l'autre pont.

3805 **LA PRÉSIDENTE :**

Si le projet se réalisait? Alors, on va écouter monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3810

Madame la présidente, ce n'est pas différent de la situation actuelle. La rue Notre-Dame est la seule rue qualifiée dans le réseau de transport de camionnage, c'est-à-dire, sur l'île au sud, 24 heures par jour. Évidemment, Sherbrooke est possible pour le transport pour le camionnage le jour. Mais 24 heures par jour, c'est Notre-Dame et, après ça, c'est Métropolitain. Donc, ce qui sort du port, bien sûr, c'est sur Notre-Dame. Comme actuellement. Vers l'ouest, évidemment.

3815

M. GÉRARD LÉGER :

3820

Donc, ce que je veux souligner là-dessus, c'est qu'on ne pourra jamais fermer ce tunnel-là. On ne pourra jamais faire un tunnel. Ce sera toujours une voie ouverte.

LA PRÉSIDENTE :

3825

Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3830

Écoutez, à moins qu'en Amérique du Nord, on change notre réglementation, mais cette interdiction-là, c'est la pratique nord-américaine. Donc, pour l'instant, à moins qu'on ait des alternatives dans le port, que pour une raison quelconque, le port abandonne l'utilisation de ses terrains, à ce moment-là on pourrait revoir. Mais dans ce qu'il y a de probable, de plausible, non, on ne pourrait pas...

3835 **LA PRÉSIDENTE :**

De connu.

3840 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

De connu, on ne pourrait pas recouvrir cette rue-là.

LA PRÉSIDENTE :

3845 Monsieur Léger.

M. GÉRARD LÉGER :

3850 Alors, ça, c'était la première question que je voulais poser. La deuxième question que je voulais poser, vu qu'il y a le long de la voie Souigny, on a une voie de chemin de fer...

LA PRÉSIDENTE :

3855 Au sud de la rue Souigny.

M. GÉRARD LÉGER :

3860 Oui, au sud, qui va jusqu'au bout de l'île, est-ce que cette voie de chemin de fer pourrait être rabattue par le viaduc de Sainte-Catherine et avoir, dans votre projet, une voie de chemin de fer qui pourrait mettre, mettons, un métro de surface ou un tramway qui pourrait être embarqué sur ces emprises-là?

LA PRÉSIDENTE :

3865 Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3870 Écoutez, je ne suis pas sûr que je suis bien la question. La voie du CN qui suit Souigny descend dans le port actuellement par ce qu'on appelle la variante CN, donc la cour de triage Longue-Pointe et il y a un accès carrément dans le port. Il s'agit d'une voie pour le transport de marchandises.

LA PRÉSIDENTE :

3875 Et, à son autre extrémité, elle se rend jusqu'où?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3880

C'est la ligne qui va à Trois-Rivières et, après ça, qui branche d'un côté vers Québec, de l'autre côté vers le Lac Saint-Jean et l'Abitibi.

LA PRÉSIDENTE :

3885

D'accord. Donc, cette voie ne pourrait pas être utilisée pour un train...

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3890

Pour du transport de personnes?

LA PRÉSIDENTE :

3895

Oui?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3900

Pas avec du matériel léger. Actuellement, en Amérique du Nord, il y a une norme de résistance à l'écrasement dans l'axe des wagons, à laquelle les systèmes légers sur rail ne répondent pas en général. Ça veut dire que ces systèmes-là doivent avoir un usage exclusif de la voie ferrée.

3905

Il faudrait donc, à ce moment-là, recourir à du matériel classique, c'est-à-dire wagons de type Viarail et ça, ça entraîne d'autres contraintes, d'autres coûts d'exploitation. D'autres performances.

M. GÉRARD LÉGER :

3910

Excusez-moi. Je parle de l'utilisation de l'emprise pour mettre une autre voie et qui, ensuite, pourrait continuer sur Notre-Dame dans votre nouveau projet.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3915

À l'intérieur?

M. GÉRARD LÉGER :

3920

Une voie de train comme un tramway ou un chose comme ça.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3925

Madame la présidente, à l'intérieur de l'emprise que le ministère possède, il n'y a pas de place pour ajouter une voie ferrée, ne serait-ce qu'une voie SLR à gabarit réduit. Ça ne passe pas.

LA PRÉSIDENTE :

Et, la voie ferrée, c'est une voie ferrée du CN qui est utilisée à d'autres usages à l'heure actuelle?

3930

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Oui.

3935

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Peut-être un complément d'information. Le Canadien National n'autorise pas, à côté de ses voies immédiates, d'avoir du matériel roulant léger. Donc, c'est un partage, il y a toute une problématique.

3940

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Phaneuf.

3945

M. YVES PHANEUF:

Si je peux apporter une précision. L'Agence métropolitaine de transport a, dans son projet Viabus justement, eu beaucoup d'échanges avec le CN pour partager son emprise ferroviaire. Et on a pu s'entendre pour le faire dans une portion plus à l'est et ça nécessite beaucoup d'aménagements.

3950

Cependant, dépassé l'autoroute 25, le CN a besoin de son emprise pour ses activités vers le port, entre autres, etc. Quand je vois l'accès qui mène au port, c'est quand même assez mince. Il y a aussi, immédiatement au nord de ça, une cour de triage quand même importante.

3955

Bref, des fois, c'est possible. On le démontre en ce moment. Mais il faut quand même que, dans l'emprise qu'on peut partager, il y a quand même une circulation quand même assez limitée de chemin de fer, puis une emprise assez large aussi pour permettre ce partage-là. Donc, ce n'est pas toujours possible.

3960

LA PRÉSIDENTE :

Mais, vous nous confirmez donc qu'à l'ouest de l'autoroute 25, ça serait difficile d'envisager un usage?

3965

M. YVES PHANEUF:

3970 Dans la mesure des connaissances que j'ai, oui, ça serait difficile, oui. On l'a regardé aussi, il y a déjà eu des études ou des échanges pour l'utiliser pour un train de banlieue. Et c'était carrément impossible. Pour toutes sortes de raisons. Dans cette partie-là.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3975 Madame la présidente?

LA PRÉSIDENTE :

3980 Oui, monsieur Fournier?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Il y a monsieur Joseph Trouvé du CN qui est ici.

3985 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Parce que je cherchais monsieur Machado. Pourriez-vous vous installer à l'extrémité de la table? C'est la chaise des appelés.

3990 **M. JOSEPH TROUVÉ :**

Bonjour!

LA PRÉSIDENTE :

3995 Bonjour! En fait, la question de monsieur est claire, vous l'avez entendue. Est-ce qu'il serait possible d'envisager que l'on puisse utiliser l'emprise du CN qui est au sud de l'avenue Souigny pour du transport léger?

4000 **M. JOSEPH TROUVÉ :**

4005 Un peu selon ce qui a été mentionné à date, si on prend de la sortie du port de Montréal jusqu'au pont-tunnel, ça va être à peu près impossible parce que c'est notre sortie pour une bonne partie du trafic qui sort du port de Montréal à l'heure actuelle. Et, si on regarde à l'avenir, à moyen et à long termes, c'est une sortie qu'on va probablement utiliser encore plus, non seulement avec la voie qui existe présentement, mais avec au moins une deuxième et une troisième voie. Donc, à ce moment-là, l'emprise va être complètement utilisée par le trafic marchandises. Évidemment, ce trafic-là, il faut l'évacuer plus à l'est. Donc, la voie en question

4010 se prolonge au-delà du pont-tunnel et va jusqu'à Montréal-Est, et de Montréal-Est, ça monte le long de la rue Broadway.

M. GÉRARD LÉGER :

4015 Il n'y a pas de moyen d'utiliser l'emprise pour en mettre une autre voie? Parce que je pense que c'est 2 voies qu'il y a par là? Ou 3 voies.

M. JOSEPH TROUVÉ :

4020 Il y a présentement une voie, puis il y a une voie qui est désaffectée à l'heure actuelle. Mais l'emprise permettrait peut-être une troisième voie, mais comme je mentionnais, dans une bonne partie du tracé, ça va être utilisé pour le trafic marchandises. Maintenant, là, je n'entre pas dans les considérations, est-ce qu'il y a une demande, où vont être les gares. Ça, c'est une autre chose que je vais laisser à l'AMT.

4025 **M. GÉRARD LÉGER :**

4030 En sous-question à ça, durant les travaux, est-ce que vous avez l'intention d'utiliser un train, mettons, une fois que la rue Notre-Dame va être démolie... je ne sais pas comment vous allez faire ça, mais probablement il y a la voie ferrée qui pourrait être utilisée jusqu'à Viau peut-être? Ou, comme il y a eu dans le passé, c'était sur la rue Sauvé, il y a eu le pont qui va à LeGardeur, il y a eu des réparations dans ce coin-là et puis ils avaient fait un train temporaire sur le chemin de fer parallèle à Sauvé.

LA PRÉSIDENTE :

4035 Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

4040 Madame la présidente, j'aime beaucoup cette question-là et je vous dis pourquoi. Dans mes responsabilités antérieures, j'étais directeur territorial à Laval et j'ai eu à reconstruire un pont sur la rivière des Mille-Iles. Et à cette occasion-là, après avoir négocié avec le Canadien Pacifique et les municipalités, le ministère des Transports a mis en place, en collaboration avec l'Agence aussi, un train qu'on payait à même le coût de réalisation du pont, ce qu'on appelait
4045 une mesure de mitigation, et ce train-là est devenu le train de Blainville. Alors, j'en suis très fier.

4050 Et, ce que je peux vous dire, je ne sais pas ce qu'on va mettre en place au niveau de Notre-Dame, parce qu'on n'est pas rendu là encore. Mais dans notre plan de réalisation, il y aura des mesures de mitigation et le ministère, dans la mesure où, moi, je suis là, c'est mon engagement personnel, le ministère va regarder l'ensemble des solutions possibles, incluant du transport ferroviaire, si c'est possible de le mettre en place, bien sûr.

4055 Ces solutions-là sont des solutions qui sont vraiment très particulières aux conditions locales, mais ça fait partie -- mettons, de façon plus large, les solutions de transport en commun sont des solutions que le ministère va regarder de façon très, très sérieuse comme mesure de mitigation pour la période de construction.

LA PRÉSIDENTE :

4060 Merci.

Merci, monsieur Léger.

Il reste une citoyenne, Patricia Clermont. Elle n'est pas là? Non.

4065 Alors, la commission, donc, a entendu cette semaine un bon nombre de questions. Nous avons, avec nous, parce que notre rôle était de diriger la circulation, nous avons avec nous le ministère des Transports, que je tiens à remercier, qui a su répondre à l'ensemble des questions.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

4070 Merci, madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

4075 Peut-être pas nécessairement à la satisfaction de tous, mais vous vous êtes soumis à l'exercice avec beaucoup d'empressement.

4080 Je tiens également à remercier les personnes-ressources. Il y en avait plusieurs. Il y en avait assis à la table tout à côté de nous. Il y en avait également dans la salle. Et, tous les organismes et ministères que nous avons invités ont été présents tout le temps, pendant cette commission. Alors, je tiens à vous remercier et à souligner également la qualité de vos interventions. Nous apprécions beaucoup. Et, je suis sûre que les citoyens ont apprécié autant.

4085 Je tiens également à remercier toute l'équipe technique qui nous a accompagnés, de même que l'équipe de la commission qui a également dû travailler beaucoup au cours de ces après-mid et de ces soirées et même de nos avant-midi, parce que, nous aussi, nous avons beaucoup de pain sur la planche.

4090 La commission a donc également pu exercer pendant cette semaine son enquête sur le dossier, ce qui n'est pas terminé, parce qu'elle se retire mais elle poursuit son mandat d'enquête. Et, elle compte donc revenir vous voir prochainement.

4095 Et je vous annonce ce soir, donc, la date de la deuxième partie de l'audience publique. Cette date, c'est le 14 janvier. Ce qui donne, je ne les ai pas comptées en jour, mais au moins sept semaines, aux citoyens, pour préparer leur mémoire. Si j'enlève les deux semaines de la période des Fêtes, qui était votre inquiétude, il vous en reste cinq. Et si je regarde le règlement

4100 du BAPE, habituellement, nous en donnons trois. En tout cas, nous sommes obligés de vous en donner trois. Donc, vous avez un gain de deux. Et, si vous êtes plus affairé pendant le temps des Fêtes à écrire votre mémoire, vous en aurez deux autres additionnelles. Donc, vous avez quand même sept semaines pour rédiger votre mémoire.

4105 Je vous rappelle qu'il est important de manifester votre intention de mémoire, si ce n'est déjà fait. Ça facilite l'organisation des choses pour la commission. Alors, nous apprécierions que votre intention de mémoire soit manifestée à madame Anne-Lyne Boutin avant le 10 décembre de cette année. Et les dépôts de mémoire, alors je vois des gens qui vont à la salle derrière, les dépôts de mémoire, écoutez bien aussi parce que c'est une date importante, devront être faits avant le 10 janvier, soit quatre jours avant le début de la deuxième partie de l'audience publique.

4110 Il faut comprendre que la commission doit les lire avant de vous rencontrer parce qu'elle aime bien, au moment de la deuxième partie, lorsqu'elle vous rencontre, s'assurer qu'elle a bien saisi votre opinion et elle se permet même à l'occasion de tester certaines hypothèses avec les citoyens.

4115 Je vous informe qu'un communiqué de presse sera émis pour annoncer tout cela. Je vous indique également que pour préparer un mémoire, il y a un dépliant qui existe pour vous aider. Il y a également sur le site Internet du BAPE des indications à cet effet.

4120 Comme l'exercice de la présentation des mémoires s'exerce, s'effectue le soir et que nous risquons, dans ce cas-ci, c'est ce que je pressens depuis le premier soir de cette audience, nous risquons d'en avoir plusieurs, il ne vous est pas interdit de préparer un mémoire qui est étoffé mais, lors de la présentation de ce mémoire, nous souhaiterions que vous soyez succinct. Et madame Boutin vous indiquera, lorsqu'elle communiquera avec vous, le temps dont vous disposerez pour faire votre présentation et, de façon générale, vous n'avez pas 4125 énormément de temps parce que la commission aime échanger avec vous. Je ne veux pas le fixer maintenant, mais je veux que vous soyez conscient que lorsque vous vous présenterez devant la commission, vous aurez un temps réduit.

4130 Ce sera madame Boutin qui sera la destinataire de ces mémoires. C'est elle qui les reçoit pour la commission. C'est elle qui vous contactera également pour convenir avec vous d'un horaire de présentation.

4135 Également, une autre information. Je l'ai mentionné déjà à quelques reprises. Il y a parfois des citoyens qui ont raté la chance de venir devant la commission et de poser des questions. Alors, je donne jusqu'au 30 novembre prochain, c'est-à-dire vendredi de la semaine prochaine, la possibilité à ces citoyens de nous adresser des questions.

4140 Bien entendu, les questions qui auront déjà été formulées, qui auront reçu réponse, la réponse qu'on vous fera, on vous ramènera aux verbatims, vous aurez l'information. On vous ramènera aux documents déposés. Mais pour toute question qui n'a pu être adressée à la

commission et qui n'a pas de réponse pour le moment, on vous donne cette chance, mais on pense au cours de cette semaine avoir obtenu passablement d'informations.

4145 Alors, sur ce, je vous dis bonne nuit, bon retour chez vous. Soyez prudents, ne conduisez pas trop vite. Et, au 14 janvier prochain.

4150 Je, soussignée, **LISE MAISONNEUVE**, sténographe judiciaire, certifiée sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle de la preuve et des témoignages en cette cause, pris au moyen du sténomasque, le tout conformément à la Loi.

4155 ET J'AI SIGNÉ:

LISE MAISONNEUVE, S.O.