

**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**

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 14 janvier 2002, à 19 h 30
Salle Dom Polski
1956, Frontenac
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 14 JANVIER 2002..... 1

MOT DE LA PRÉSIDENTE 1

LA PRÉSIDENTE:..... 1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

SUZANNE BEAUDET ET LES CITOYENS DE LA RUE VIMONT 2

COLLECTIF EN AMÉNAGEMENT URBAIN HOCHELAGA-MAISONNEUVE :

JEAN-JACQUES BOHÉMIER, PAUL LEGUERRIER 8

TRANSPORT 2000 QUÉBEC :

LUC CÔTÉ, MARC SAINT-PIERRE, NORMAND PARISIEN..... 22

DÉPUTÉE DE HOCHELAGA-MAISONNEUVE :

LOUISE HAREL 31

REPRISE DE LA SÉANCE 36

CANADIEN NATIONAL :

JACQUES PERRON, JOSEPH TROUVÉ 36

ADMINISTRATION PORTUAIRE DE MONTRÉAL :

DOMINIC J. TADDEO, MICHEL TURGEON 45

TABLE D'AMÉNAGEMENT QUARTIER HOCHELAGA-MAISONNEUVE :

NORMAND ROBERT, DANIEL VANIER 54

AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT :

FLORENCE JUNCA-ADENOT, JAMES BYRNS..... 64

GÉRALD LIPPÉ 78

SOLIDARITÉ MERCIER-EST :

RÉAL BERGERON, MARTIN SIROIS..... 81

CAMCO INC. :

SYLVAIN RODRIGUE, RENÉ LECOURS, LOUIS GILBERT 85

DROIT DE RECTIFICATION PAR LE MTQ :

PAUL ANDRÉ-FOURNIER, JEAN-MICHEL BOISVERT 93

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Mesdames et messieurs, bonsoir! Pour ceux qui ne me connaissent pas déjà, je suis Louise Boucher, présidente de cette commission chargée d'enquêter et de tenir une audience publique sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, entre la rue Amherst et l'autoroute 25, projet déposé par le ministère des Transports du Québec. Je suis accompagnée de messieurs Alain Cloutier et Louis Dériger, commissaires.

10 Je vous rappelle que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement a reçu, le 24 octobre dernier, du ministre d'État à l'Environnement et à l'Eau et ministre de l'Environnement, monsieur André Boisclair, le mandat de tenir une audience publique et une enquête sur le projet du ministère des Transports.

15 Nous avons tenu ici même, à Montréal, du 19 au 22 novembre 2001, la première partie de l'audience publique où tous ont eu l'occasion de questionner le promoteur et les personnes-ressources invitées par la commission afin de compléter leur compréhension du projet.

20 Nous en sommes maintenant à la deuxième partie de l'audience publique, qui a pour bout de permettre aux citoyens d'exprimer leur opinion sur le projet, d'émettre leurs commentaires, de faire leurs suggestions et de proposer des modifications. C'est donc le moment de nous dire si vous êtes en accord ou en désaccord avec le projet ou encore s'il est conforme à vos attentes ou s'il y a des ajustements qui pourraient y être apportés.

25 Les personnes qui ont déjà manifesté leur intention d'intervenir en deuxième partie de l'audience publique auprès de la coordonnatrice de la commission, madame Anne-Lyne Boutin, seront entendues par la commission. Elles disposeront chacune de quinze minutes pour le faire.

30 À la suite de chacune des présentations, la commission pourra échanger avec les participants afin de préciser certains aspects ou développer davantage les éléments qui sont contenus dans leur mémoire, car la commission souhaite bien comprendre ce qui y est soutenu. Elle pourra, par ailleurs, tester des hypothèses car, je vous le rappelle, la commission est en enquête et elle doit produire un rapport qui sera remis au ministre d'État à l'Environnement et à l'Eau et ministre de l'Environnement à la fin de son mandat.

35 Au cours de cette partie de l'audience, le ministère des Transports du Québec et les personnes-ressources que nous avons invitées en première partie de l'audience n'ont pas de rôle particulier à jouer. Ils sont invités à assister aux séances afin de prendre connaissance des divers points de vue exprimés. Donc, ils peuvent être présents dans la salle.

40 À la fin de chaque séance, toutes les personnes qui désirent recourir au droit de rectification pour corriger des faits soulevés par les participants sont invitées à le faire. Elles

45 doivent s'inscrire au préalable au registre ouvert à cette fin séance tenante. Le droit de rectification, comme son nom l'indique, doit servir à rectifier des faits et non à se prononcer sur les opinions émises.

50 S'il advenait que des gens veuillent rectifier les éléments fournis par une personne qui aura usé de ce droit de rectification, ils auront la possibilité de le faire, mais cette fois par écrit à la commission. Ces rectifications écrites seront rendues publiques dans les centres de consultation de la commission.

55 Je vous rappelle que tout ce qui est dit en séance publique est enregistré par madame Lise Maisonneuve, sténographe officielle. Les transcriptions seront également disponibles, au courant de la semaine prochaine, à notre adresse Internet et dans nos centres de consultation dont la liste est disponible sur la table derrière la salle.

60 Alors, venons-en aux faits. Quelque 75 mémoires seront présentés à la commission au cours de la semaine. La commission a planifié 8 séances, qui débiteront à 13 h en après-midi et à 19 h en soirée. Alors, ce soir exceptionnellement, nous commençons à 19 h 30; mais les prochains soirs, les séances commenceront à 19 h.

65 Les mémoires deviendront publics à la suite de leur présentation et seront acheminés dans les centres de consultation et versés sur le site Internet de la commission lorsqu'ils sont disponibles en version électronique.

70 Alors, voilà pour le préambule. Et sans plus tarder, j'inviterais madame Suzanne Beaudet et les citoyens de la rue Vimont à se présenter devant la commission. Bonsoir, madame.

Mme SUZANNE BEAUDET :

75 Bonsoir! Nous, de la rue Vimont, je ne sais pas si vous avez eu la chance de voir, mais sur les cartes qui sont présentées présentement, on ne voit pas bien, bien la situation de la rue Vimont. Nous autres, où est-ce que la rue Souigny tourne pour s'en aller de l'Assomption, ça va d'un bord, et puis de la rue Souigny, nous autres, on va avoir un 4 voies, supposé. Puis après ça, c'est nous autres directement, la première rue qui est touchée. Ça fait que...

80 **LA PRÉSIDENTE :**

La commission a eu le loisir de voir où était la rue Vimont. Ça va.

85 **Mme SUZANNE BEAUDET :**

Merci.

(L'INTERVENANTE FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

90

Faudra-t-il, tout comme les industries qui sont en faveur du projet, demander, nous aussi, des subventions mais pour sauver nos vies? Nous espérons avoir su vous sensibiliser à nos craintes.

95

Les gens de la rue Vimont. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

100

Merci, madame Beaudet. Madame Beaudet, la commission a quelques questions à vous adresser.

D'abord, la commission aimerait savoir si c'est une objection pour le projet dans son ensemble que vous avez ou si vos craintes se limitent à la section qui côtoie la rue Vimont, qui passe juste derrière la rue Vimont?

105

Mme SUZANNE BEAUDET :

C'est les deux. C'est surtout, nous autres, parce qu'on est touché sur la rue Vimont, mais si on regarde sur la rue Notre-Dame, la pollution va être aussi terrible pour les gens qui vivent près de la rue Notre-Dame, que les gens qui vivent présentement sur la rue Vimont dans notre quartier.

110

LA PRÉSIDENTE :

115

Donc, même si le ministère avait proposé de faire la courbe sur Dickson, non loin de Dickson, comme il vous avait été soumis lors d'une première séance d'information...

Mme SUZANNE BEAUDET :

120

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

125

... dont vous faites référence dans votre mémoire, même malgré ça, vous émettez des réserves quant au projet, quant à la réalisation de ce projet-là.

Mme SUZANNE BEAUDET :

130

Parce que si on regarde côté santé, côté pollution, que ce soit à 10 pieds, que ce soit à 500 pieds, la pollution, ça va être encore plus pire parce que là, ils veulent faire passer tous les camions, les autos encore à la même place. Alors que là, si on regarde le projet tel qu'il est comme ça présentement, il me semble que c'est moins pire, il ne passe pas si près des maisons, sauf sur la rue Notre-Dame. Ça, ça serait à changer, c'est sûr et certain.

135

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

140

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Madame Beudet, on veut vous entendre. Si vous permettez, j'aurais peut-être deux petites questions rapides pour bien comprendre.

145

Mme SUZANNE BEAUDET :

D'accord.

150

Le but des questions, c'est de comprendre davantage le contenu de vos mémoires, peu importe dans le sens que ça va, dans votre sens, comme vous le voulez à ce moment-là.

155

Quand vous dites que vous représentez des gens aussi de la rue Vimont, est-ce que c'est strictement des gens de la rue Vimont ou c'est les rues autour?

Mme SUZANNE BEAUDET :

160

Non. J'ai fait la pétition, c'est moi qui a fait la pétition. J'ai été sur la rue Lafontaine, si vous regardez, sur la rue Lafontaine, sur la rue Adam. Il y en a sur la rue Sainte-Catherine. Il y en a sur la rue Ville-Marie qui est en arrière. Mais nous autres, on demeure sur la rue Vimont, puis c'est nous autres qui vont être les plus touchés parce que derrière chez nous, il y a deux champs, mais ce n'est pas des grands, grands champs, là, c'est deux petits champs. Puis après ça, c'est les trains du CN; puis après ça, c'est l'usine Canadian Steel Foundries.

165

Puis là, bien, c'est ça, ils prendraient un 4 voies qui toucherait un peu à la Canadian Steel Foundries puis qui toucherait un peu au CN. C'est ce que le projet nous disait.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Peut-être une précision. Lors de la première partie d'audience publique, le projet présenté par le ministère des Transports concernait la Canadian Steel Foundries, la CSF. Et il a été abordé, en première partie également, une autre option qui existait, celle du CN, donc qui est plus proche de chez vous.

Mme SUZANNE BEAUDET :

Oui, il était encore plus proche.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Oui. Parmi les mémoires qui vont être présentés cette semaine, il y en a plusieurs qui se prononcent ouvertement comme étant en faveur du projet CN plutôt que l'option préférée du ministère des Transports auparavant. Est-ce que vos craintes s'adressent à n'importe laquelle des deux options ou si, au moment où vous avez écrit, vous pensiez --

Mme SUZANNE BEAUDET :

Bien, c'est surtout derrière chez nous que là, moi, je veux essayer de sauver. Parce que derrière la rue Vimont, c'est la place qu'on est le plus touché, c'est encore plus près que sur la rue Notre-Dame. Ça fait que c'est surtout ça que moi --

Puis le parc Saint-Clément, qui est juste à côté, tu sais, je veux dire, c'est inacceptable de faire vivre des enfants de la pollution comme ça, comme ils veulent nous en envoyer.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Merci, madame.

Mme SUZANNE BEAUDET :

C'est tout?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Madame Beaudet, une dernière question. Pour la question des parcs, vous soulevez la question de la pollution qui serait un handicap pour l'utilisation des parcs, comme le parc Viau, entre autres, qui est proposé au plan.

Mme SUZANNE BEAUDET :

Oui.

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

Est-ce qu'il y a d'autres choses qui sont des éléments, des craintes que vous avez par rapport aux parcs, que la pollution?

220 **Mme SUZANNE BEAUDET :**

Moi, je ne peux pas concevoir qu'il va y avoir des parents qui vont passer par-dessus comme la rue Notre-Dame, de la manière qu'ils le montrent, puis qu'ils vont envoyer leurs enfants s'en aller jouer là.

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

Parce qu'ils sont trop loin, j' imagine? Ils ne sont pas assez près des résidences?

230 **Mme SUZANNE BEAUDET :**

Bien, c'est parce que c'est tout près de... si on regarde, je donne comme exemple le parc... vous savez, sur l'autoroute Ville-Marie, anciennement il y en avait un parc. C'était supposé d'être un vrai parc. Mais si vous y allez aujourd'hui comme demain, vous allez voir, il sert à toutes sortes de choses, sauf un parc.

235 Ça fait que moi, ma crainte, c'est ça que ça va faire. Puis les enfants, il n'y a aucun enfant qui va aller jouer là, parce que justement il y a beaucoup trop de pollution dans ces bouts-là.

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

Merci.

245 **Mme SUZANNE BEAUDET :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

250 Madame Beaudet, j'en ai, moi, une dernière. Puis après ça, vous pourrez retourner dans la salle.

Actuellement, derrière chez vous, il y a la cour de triage.

Mme SUZANNE BEAUDET :

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

Il y a une cour de triage. Est-ce que cette cour de triage vous cause quelques ennuis ou désagréments?

Mme SUZANNE BEAUDET :

Bien, nous autres, quand on est arrivé dans le quartier, on trouvait que les maisons vibraient tout le temps. Mais ça, c'est causé par les trains. Donc, nous autres, on a fait faire en conséquence, nos fenêtres sont plus solides que les autres.

Puis lors des premières audiences, on l'a souligné ça au promoteur de projet. Puis deux jours après, ils sont venus pour tester le sol. Mais là, on leur a dit. Parce que dans le temps, v'là deux ans, quand ça a commencé, nous autres, on leur a dit. Ça fait que là, quand ils sont arrivés, on a dit: *Venez pas le mercredi entre 11 h et 1 h parce que dans ce temps-là, le train ne fait pas trop de bruit. Venez dans les heures qu'on vous dit, puis vous allez voir la vibration, qu'est-ce que ça peut faire.+ Bien, ils sont arrivés entre 11 h et 1 h. Puis là, bien, résultat, ils nous ont dit qu'il n'y avait pas de vibrations assez dangereuses pour nous déranger nous autres aussi.

Bien, je m'excuse, mais venez chez nous quand les trains vibrent puis vous allez voir ça qu'il y en a de la vibration. On fait tout faire plus solide que la normale parce que, justement, on le sait que les trains font de la vibration, ça fait que...

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que le bruit, le son, est-ce que c'est désagréable?

Mme SUZANNE BEAUDET :

C'est pareil comme si, on va dire, je regarde l'autre bord de la rue de chez nous X moi, je demeure en arrière des champs X si je regarde l'autre bord de la rue, là, bien, les vitres de la madame, elles vibrent constamment. C'est le plus bel exemple que je peux vous donner pour vous montrer jusqu'à quelle place que ça peut aller loin, là. Même l'autre côté de la rue, leurs maisons vibrent un peu.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, madame Beaudet, de votre témoignage. Au revoir.

Maintenant, j'appellerais messieurs Jean-Jacques Bohémier et Paul Leguerrier du Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve. Alors, je vous rappelle, messieurs, que nous vous accordons un quinze minutes pour faire votre présentation; après quoi, nous aurons quelques questions.

Parfois, et je le dis à tous les autres aussi qui se présenteront devant nous, parfois vos mémoires sont assez consistants, mais on ne vous accorde qu'un quinze minutes pour faire votre présentation. Bonsoir, messieurs.

M. PAUL LEGUERRIER :

Bonsoir, madame. Bonsoir, messieurs.

M. JEAN-JACQUES BOHÉMIER :

Bonsoir! Nous allons tenter de nous conformer à cette directive. Alors, bonsoir, madame la présidente. Bonsoir, messieurs les commissaires. Bonsoir, mesdames et messieurs. Permettez-moi de me présenter. Je suis Jean-Jacques Bohémier, directeur du Collectif en aménagement urbain depuis 1996 et architecte de profession.

Je vous présente également mon collègue, Paul Leguerrier. Il a agi à titre de président de la commission des audiences publiques locales qui ont eu cours en l'an 2000 dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve. Monsieur Leguerrier a été directeur général du CLSC Hochelaga-Maisonneuve de 91 à 2000.

Le Collectif en aménagement urbain est un organisme communautaire sans but lucratif, qui oeuvre dans le domaine de l'aménagement et de l'habitation. Parmi ses champs d'intervention, le Collectif collabore notamment avec le Service de l'habitation de la Ville de Montréal dans le cadre du Programme de revitalisation des quartiers centraux. Il accompagne à cet effet des personnes dans leur projet d'acquisition ou de rénovation d'unités de logement.

Que ce soit pour le plan d'urbanisme du quartier ou le redéveloppement de terrains, le Collectif a piloté bon nombre de consultations locales. Il est également très engagé dans son milieu et actif au sein de tables de concertation.

Le Collectif est né en 1983 du regroupement d'organismes du quartier Hochelaga-Maisonneuve qui désiraient réfléchir à l'aménagement des terrains laissés vacants par les expropriations de 1972. Très tôt, le Collectif est amené à intervenir sur le nouveau projet d'autoroute développé par le ministère des Transports sur l'emprise de la rue Notre-Dame.

340 À l'automne 1983, le Collectif organise une première consultation populaire afin de dégager des consensus sur ce projet et faire connaître les points de vue de la population du quartier Hochelaga-Maisonneuve au ministère des Transports.

345 Depuis ses débuts, le Collectif a toujours conservé un mandat de vigile sur les enjeux d'aménagement du quartier. Il a assuré le suivi auprès des autorités gouvernementales et municipales dans le dossier de la rue Notre-Dame afin de voir appliquer les recommandations formulées lors de la consultation populaire de 83.

350 La mobilisation du quartier ne s'est pas relâchée depuis 1970. Le Collectif en aménagement urbain a initié en 1999 une démarche structurée et exemplaire de mobilisation, de concertation et de consultation du milieu tant avec la population qu'avec les intervenants provenant de tous les horizons du quartier.

355 Ce dossier est de première importance pour nous, car il vient terminer un ouvrage laissé en plan depuis les années 70 et cicatriser une immense blessure, soit l'expropriation de 1 200 logements et le départ de 8 000 personnes dans la partie sud du quartier et du centre-sud.

360 Je cède maintenant la parole à monsieur Paul Leguerrier qui a présidé la commission des audiences publiques locales, qui était composée à l'époque de madame Nicole Forget-Bashanga, directrice de la cuisine collective Hochelaga-Maisonneuve; monsieur Serge Chénier, ex-directeur de la Caisse populaire Bourbonnière; et monsieur Pierre Larivière, direction de la Maison de la culture Maisonneuve. Monsieur Leguerrier.

M. PAUL LEGUERRIER :

365 Mesdames, messieurs, en 1999, nous avons pris au sérieux les intentions du ministère des Transports de solutionner la problématique routière sur la portion la plus achalandée de la rue Notre-Dame. Appuyés par les principaux organismes du quartier, au terme d'un processus de concertation et d'information, nous avons organisé, en mai 2000, une démarche de consultation au sein de la population et parmi les différents acteurs locaux. Pendant les quatre jours que siégeait notre commission, 111 citoyens ou organismes se sont fait entendre. Ces audiences publiques locales nous ont permis de cerner les préoccupations des résidents, de dégager des consensus parmi les partenaires du milieu et, enfin, de formuler des objectifs à atteindre pour la réalisation du projet du ministère.

375 Nous avons transmis notre rapport et nos recommandations au ministère des Transports en juin 2000. En bref, nous avons recommandé que la nouvelle voie d'accès au centre-ville soit construite en tranchée sur toute la longueur du quartier et que celle-ci soit couverte par des ponts ou de larges plates-formes sur le plus de sections possibles, sans toutefois nécessiter le recours à de la ventilation forcée ou à des systèmes d'évacuation sophistiqués.

380 Nous recommandons que toutes mesures possibles d'atténuation des nuisances en matière de pollution soient prises.

385 Nous recommandions également que cette nouvelle voie rapide soit gérée de telle sorte que celle-ci ne favorise en aucune manière le transport individuel des personnes en automobile aux heures de pointe.

390 Qu'une offre de transport en commun concurrentielle au transport individuel et en automobile soit développée préalablement à la réalisation du chantier.

395 Que les interconnexions au quartier Hochelaga-Maisonneuve soient conçues dans le respect de la dynamique du milieu et surtout de la qualité de vie des résidants. En effet, les résidants ont dénoncé très fortement le débordement de la rue Notre-Dame vers les rues du quartier, problème qui persiste depuis des années.

400 Finalement, ce projet doit aussi offrir au quartier Hochelaga-Maisonneuve le moyen de réparer les dommages causés par les expropriations des années 70. Par conséquent, nous avons recommandé la création d'un fonds, inspirés de la règle du 1 % dans le domaine des arts. Ce fonds doté d'un capital équivalent à 1 % de la valeur du coût de réalisation de l'ouvrage viendrait soutenir les initiatives locales de revitalisation et de développement.

405 Permettez, madame la présidente, que je dépose trois copies du rapport final des audiences publiques qui ont été tenues en mai et juin 2000. Alors, je les remettrai tantôt.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

410 **M. JEAN-JACQUES BOHÉMIER :**

415 Au mois de novembre 2001, soucieux d'informer les résidants du quartier Hochelaga-Maisonneuve afin qu'ils puissent se forger leur propre opinion, nous avons ouvert un centre d'information. Nous avons confectionné une maquette du projet de modernisation de la rue Notre-Dame et mis à la disposition des visiteurs les documents de l'étude d'impact. Du 16 novembre 2001 jusqu'à ce jour, plus de 950 personnes ont visité nos locaux pour voir la maquette et s'informer.

420 En plus des nombreux résidants du quartier, nous avons eu la visite d'organisations syndicales et communautaires, d'équipes de policiers, de pompiers, de travailleurs du port de Montréal et des représentants d'industries avoisinantes. Parmi les commentaires que nous avons reçus de ces visiteurs, une très grande majorité d'entre eux se disaient en faveur du projet, alors que très peu s'y opposaient d'emblée. Plusieurs personnes ont même formulé le voeu de voir construire le projet de leur vivant, exprimant ainsi leur scepticisme puisque ce
425 problème persiste depuis plus de trente ans.

Nos préoccupations. Nous tenons à rappeler deux consensus qui font toujours l'unanimité dans notre milieu. Tout d'abord, que le statu quo est inacceptable aux abords et sur l'emprise de la rue Notre-Dame. Cette artère est aujourd'hui empruntée comme voie rapide entre l'est de Montréal et le centre-ville et se retrouve souvent congestionnée, ce qui rend extrêmement pénible la vie des résidants à proximité, surtout à cause du bruit, des poussières, des vibrations et de la pollution.

En deuxième lieu, nous sommes heureux de participer à ces audiences publiques sur l'environnement, parce que nous avons souhaité ce débat public depuis un bon moment afin de faire toute la lumière sur les enjeux d'un tel projet.

Nous nous considérons privilégiés d'avoir participé à l'élaboration d'un projet que nous croyons structurant pour notre communauté et la grande région de Montréal. Nous tenons à saluer le changement d'attitude du ministère des Transports qui, sans nous imposer son projet, a bien voulu nous écouter, reconnaissant de la sorte notre statut d'interlocuteurs crédibles et de porte-parole du quartier.

Nous réclamons aujourd'hui à hauts cris que soit entrepris et terminé au plus tôt cet ouvrage laissé à l'abandon depuis les années 70. Dans le passé, les mobilisations citoyennes ont réussi à bloquer tous les projets d'autoroute. Cependant, les nuisances se sont accentuées sur la rue Notre-Dame et demeurent toujours sans solution. Considérant le contexte particulièrement favorable à la réalisation d'un projet sensible aux communautés touchées, nous ne voudrions surtout pas que soit reporté ce projet de modernisation de la rue Notre-Dame qui, à nos yeux, aura beaucoup d'impact positif sur la revitalisation et le redéveloppement social et économique du quartier Hochelaga-Maisonneuve qui, selon tous les acteurs montréalais, en a bien besoin.

Nos principales préoccupations ont trait au respect de la qualité de vie des résidants du quartier. Nous voulons nous assurer que le ministre des Transports prenne toutes les mesures nécessaires pour limiter les nuisances qui seront engendrées par un tel chantier et par l'usage qu'en feront les automobilistes et les camionneurs dans le futur. Par exemple, il faut prévoir des mesures pour atténuer le bruit, les poussières, les vibrations et la pollution durant les travaux.

Nous sommes également préoccupés par la gestion du chantier. Pour nous, il est très important que les citoyens aient accès à l'information sur les travaux et les dérangements qu'ils devront subir. À cet égard, il faudrait prévoir un lieu d'échange entre les résidants et les gestionnaires du chantier afin de conserver toute la transparence voulue. Une fois que le projet sera accepté, nous n'avons pas l'intention de signer un chèque en blanc au ministère des Transports. Nous comptons assurer un suivi soutenu sur le chantier et toujours demeurer à l'écoute des préoccupations des citoyens et des citoyennes du quartier, de façon à les refléter rapidement au ministère.

De nos jours, il est impensable de construire des infrastructures routières sans intégrer des mesures incitatives au transport en commun, de manière à changer les habitudes des

automobilistes. Nous croyons que ce projet doit absolument être assorti de mesures novatrices en matière de transport en commun; par exemple, l'utilisation des voies réservées aux autobus doit être maximisée.

475 Sans nous improviser experts en circulation, nous sommes conscients que la construction d'un pont sur l'autoroute 25 pourrait avoir des incidences sur les débits routiers de l'autoroute Notre-Dame et de notre quartier. Malheureusement, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame ne tient pas compte de cette donnée. Lors de nos dernières audiences locales en mai 2000, nous nous sommes prononcés contre tout ajout de pont entre Montréal et la rive-
480 nord, tout comme entre Montréal et la rive-sud.

Nos recommandations en matière d'aménagement. Comme l'indique le rapport final des audiences locales que nous avons pilotées en mai 2000, nous recommandons que la nouvelle voie rapide ne favorise d'aucune façon les déplacements individuels en automobile aux heures
485 de pointe. Les voies ajoutées doivent être réservées au covoiturage et au transport en commun durant les heures de pointe. Les pronostics quant à l'usage individuel de l'automobile pour se rendre au travail sont alarmants et commandent des mesures immédiates de dissuasion. La proposition actuelle du ministère devrait aller plus loin en ce sens.

490 En second lieu, nous recommandons qu'une offre concurrentielle de transport en commun efficace, rapide et confortable soit développée préalablement à la mise en oeuvre de ce projet. Cette nouvelle offre aura pour effet de changer les comportements des automobilistes en faveur de l'utilisation du transport en commun pendant et après le chantier.

495 Nous recommandons également que les abords de cette nouvelle infrastructure soient conçus dans le respect de la dynamique du milieu et de la qualité de vie des résidents du quartier. Il serait impensable pour les intervenants du milieu et les citoyens de voir disparaître les aménagements prévus au projet à cause de coupures budgétaires dans l'évolution du chantier. Notre aval va au projet dans son intégralité.

500 Suite aux audiences locales de mai 2000, nous recommandons que le tracé entre la rue Notre-Dame et l'axe de la rue Souigny se retrouve le plus loin possible des résidences du quartier, notamment des rues Vimont et Ville-Marie. Aujourd'hui, nous sommes conscients que les aménagements proposés par la variante CN méritent d'être étudiés plus en profondeur.

505 Nous recommandons que le MTQ poursuive ses études sur la variante CN en tenant compte prioritairement de la qualité de vie des résidents à proximité et consulte les partenaires du milieu sur la meilleure alternative possible.

510 Nous recommandons que soit reconfigurée la sortie pour accéder au boulevard Pie-IX en provenance du centre-ville. Dans la proposition actuelle du projet, cette sortie est située en amont de la rue Alphonse-D.-Roy. Par conséquent, un automobiliste devra parcourir quelque 1.7 kilomètres sur la voie de desserte avant d'atteindre le boulevard Pie-IX, ce qui est beaucoup trop long, selon nous. Nous recommandons au ministère des Transports d'ajouter une nouvelle

515 sortie pour le boulevard Pie-IX à la hauteur de la rue Aylwin. La configuration d'une entrée-sortie en ciseau dans la voie de desserte actuelle serait envisageable, à notre avis. Ainsi, les automobilistes et les camionneurs demeureront sur les voies rapides plus longtemps et généreront moins de nuisances pour le quartier.

520 Nous recommandons que la construction des voies rapides en tranchée et ses trois entrées et sorties dans le quartier soient assorties de mesures dissuasives à l'utilisation des rues du quartier en cas de congestion. La sécurité de nos rues résidentielles doit être traitée en priorité par rapport à toute autre considération.

525 Nous recommandons que soient facilitées les interconnexions en matière de transport en commun, notamment dans l'axe du boulevard Pie-IX. De plus, nous recommandons l'ajout d'un nouveau service d'autobus sur Pie-IX qui emprunterait l'autoroute aux heures de pointe en direction du centre-ville sans autre correspondance. Finalement, l'utilisation de la voie en site propre doit être maximisée et accueillir de nouveaux circuits.

530 De plus, nous recommandons que soit instaurée une taxe substantielle sur les frais de stationnement au centre-ville. Cette taxe pourrait être dédiée strictement au développement du transport en commun. Elle ramènerait, par exemple, le tarif mensuel de stationnement au coût du stationnement sur parcomètre ou de celui tarifé à l'heure.

535 Ce projet doit aussi offrir au quartier le moyen de réparer les dommages causés par les expropriations des années 70. Par conséquent, nous recommandons la création d'un fonds inspiré de la règle québécoise du 1 % consacré à une oeuvre artistique dans les cas de projets de construction d'immeubles publics. Ce fonds, doté d'un capital équivalent à 1 % de la valeur du coût de réalisation de l'ouvrage, viendrait soutenir les initiatives locales apportant des solutions aux problèmes chroniques et persistants provoqués par la démolition des logements, notamment la débandade commerciale de la rue Sainte-Catherine. Ce fonds géré localement serait voué à la revitalisation du milieu.

545 Pour préserver le calme des rues résidentielles, il faudrait porter une attention toute particulière aux artères nord-sud qui seront reliées à cette nouvelle autoroute. Par exemple, le boulevard Pie-IX pourra se voir condamné à recevoir un trafic plus dense. À cet égard, il est important d'envisager l'ouverture de voies nord-sud vouées principalement au camionnage et qui passeraient par des secteurs industriels comme la prolongation de la rue Alphonse-D.-Roy, le long des voies ferrées du Canadien Pacifique, à l'ouest du quartier ou du boulevard de l'Assomption.

550 Depuis toujours le quartier a eu des liens avec le fleuve Saint-Laurent. Bien sûr, ses berges ne sont plus accessibles pour la villégiature depuis très longtemps et les rapports se sont transformés. Bien que nous ayons eu pendant de nombreuses années des revendications à l'effet d'avoir accès au fleuve, nous sommes conscients qu'il est impossible de faire abstraction des activités portuaires.

Depuis 94, nous avons élaboré avec des partenaires du milieu, de même qu'avec le Port de Montréal, une proposition afin d'ériger au sud du parc Champêtre un promontoire qui donne un accès visuel sur le fleuve, la rive-sud de Montréal et les activités portuaires. Pour nous, il est primordial que soit réalisé cet équipement collectif dans le cadre de la construction de ce projet.

De plus, nous recommandons que soient élargies les différentes dalles...

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Bohémier, excusez-moi, je vous donne encore deux minutes, si vous pouviez résumer.

M. JEAN-JACQUES BOHÉMIER :

J'en ai amplement.

LA PRÉSIDENTE :

Parfait.

M. JEAN-JACQUES BOHÉMIER :

De plus, nous recommandons que soient élargies les différentes dalles qui longent le parcours dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve et cela dans le but de maximiser les aménagements d'espaces verts et de réduire les nuisances pour les résidants à proximité. L'ajout d'autres dalles sur la portion où l'écran végétal en bordure de Notre-Dame semble inexistant ou presque doit être étudié. Le tronçon entre les rues Davidson et Joliette mérite une attention particulière. Un recouvrement partiel sur les voies en direction ouest devrait être considéré.

Finalement, nous recommandons que soit mis en opération un centre d'information durant la durée du chantier. Ce lieu à proximité du chantier devrait permettre aux citoyens de s'informer de l'évolution des travaux et de porter plainte s'il y a lieu. Nous recommandons également la mise sur pied d'un comité de vigilance dès que le projet sera accepté. Ce comité aura pour mandat d'assurer la conformité du travail avec les plans et devis. Nous revendiquons que des représentants du milieu y soient nommés.

En conclusion, nous sommes à l'aube de la réalisation d'un projet routier majeur pour le développement de l'est de Montréal et la revitalisation du quartier Hochelaga-Maisonneuve. La proposition présentement à l'étude, appuyée par un contingent impressionnant d'intervenants du milieu de tout horizon et par la population, est le résultat d'un travail concerté entre le MTQ et le milieu concerné.

Le MTQ s'est remis à la table à dessin en 98 pour solutionner les problèmes de la rue Notre-Dame et dans les réseaux routiers de l'est de Montréal. Très tôt dans le processus, le milieu a été interpellé pour signifier ses inquiétudes et bonifier le projet. Nous n'avons pas hésité à relever le défi. Les suggestions que nous avons transmises au ministère, à la suite d'un travail de concertation du milieu et de la tenue d'audiences publiques locales, ont été intégrées en bonne partie à la proposition.

Pour toutes ces raisons, nous sommes fiers des résultats de cette démarche, qui nous semble être un modèle à retenir pour de futurs travaux majeurs. C'est donc avec enthousiasme que nous accordons notre appui au projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Toutefois, le projet demeure perfectible, comme nous venons de le démontrer. Nous sommes disposés à continuer notre travail de réflexion et de bonification du projet avec le promoteur. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie, monsieur Bohémier et monsieur Leguerrier. Alors, la commission a pour vous aussi quelques questions.

Vous n'abordez pas dans votre mémoire la possibilité d'un boulevard urbain. Vous vous en tenez au projet du ministère, qui est un projet de route en tranchée. J'aimerais vous entendre sur l'effet de coupure que pourrait avoir la réalisation de ce projet.

M. JEAN-JACQUES BOHÉMIER :

Quand on parle d'un boulevard urbain -- parce que si on veut parler d'effet de coupure, il faut comparer l'effet d'un boulevard urbain par rapport à l'effet d'une autoroute en tranchée.

Le boulevard urbain constitue en lui, même lui aussi, une coupure dans un quartier. J'ai image d'une dame qui essaie de traverser la rue Saint-Jacques dans l'ouest de la ville, tout près d'un Super Carnaval à l'ouest de Cavendish, et que ce soit une autoroute en tranchée ou un boulevard urbain comme c'en est un là-bas, elle était condamnée à devoir rebrousser chemin et à aller jusqu'aux feux de circulation pour pouvoir traverser. C'est la même chose qu'une tranchée.

Donc, le boulevard urbain n'a donc pas le mérite de permettre des traversées faciles plus que la tranchée et il a l'inconvénient d'amener des feux de circulation aux intersections majeures en surface et de ne pas protéger les gens contre les bruits générés par la circulation.

Donc, l'analyse qu'on a faite, nous, et qui nous a conduits à dire, avant même que le ministère décide de procéder à la réalisation de son ouvrage en tranchée, on en était venu à ces conclusions-là. C'est au fil des échanges avec la population dans le milieu qui disait: *Il y a un problème de circulation. On est pris entre le centre-ville et l'est de la ville, on ne peut pas dire non au passage des autos et des camions. Comment on peut civiliser ce rapport-là avec notre vie résidentielle dans le quartier?+ Et ça a été la conclusion à laquelle on est venu.

C'est pour ça que le boulevard urbain, qui était un peu la position qu'on pouvait avoir dans les années 89, a évolué vers la route en tranchée.

LA PRÉSIDENTE :

Maintenant, vous dites dans votre mémoire que ce projet va aider à la revitalisation des quartiers limitrophes. J'aimerais encore que vous m'expliquiez comment cela peut se faire.

M. JEAN-JACQUES BOHÉMIER :

Depuis 96, le Collectif s'est sérieusement impliqué dans un projet de revitalisation urbaine et sociale du quartier Hochelaga-Maisonneuve et, pour y arriver, s'est entre autres associé à des petits propriétaires, des petits entrepreneurs, qui ont fait appel à des programmes de rénovation qui étaient ciblés et qui étaient à toutes fins pratiques faits sur mesure pour des quartiers comme Hochelaga-Maisonneuve.

Ce qui nous amène aujourd'hui à dire que la solution à la rue Notre-Dame aurait un effet bénéfique sur la revitalisation, c'est que les gens voient la présence de la rue Notre-Dame et les projets qui planent autour comme une espèce d'épée de Damoclès. Et quand on parle de favoriser l'investissement de petits propriétaires, de petits entrepreneurs qui se constituent un petit portefeuille immobilier au fil des projets qu'ils réalisent, c'est des gens qui sont très sensibles à ça. Ce n'est pas tout réfléchi. Mais si tout un quartier décrie son malheur, décrie ses misères, ce n'est pas propice à l'investissement. Si tout un quartier identifie la menace de la réalisation d'un projet d'autoroute qui va défigurer le quartier, ce n'est pas propice à l'investissement. Et la revitalisation, ça passe par l'investissement.

Donc, ce qu'on cherche à créer, c'est une solution acceptable, une solution de compromis qui va permettre de régler ça une bonne fois pour toutes et faire en sorte que le jeu soit fait: c'est-à-dire voilà le contexte, voilà la condition, voilà l'état dans lequel va se développer pour l'avenir le quartier. Et je pense que le projet du ministère est suffisamment sensible aux questions qui ont été abordées pour régler de façon très convenable la problématique de cohabitation quartier résidentiel versus infrastructure de cette nature-là.

LA PRÉSIDENTE :

Mais le fait que cette route en tranchée va favoriser, surtout compte tenu de sa configuration, va favoriser le transit entre l'est et l'ouest --

M. JEAN-JACQUES BOHÉMIER :

Non. Il faut voir la situation actuelle. Le transit, il se fait présentement. On n'habite pas à la campagne, à Hochelaga-Maisonneuve. On est en ville et on est sérieusement en ville.

690 Donc, c'est de civiliser ce rapport-là qui est quotidien, qui est soir et matin et toute la journée.
Donc, on n'invente pas une situation nouvelle avec l'autoroute, on en règle une.

LA PRÉSIDENTE :

695 Merci.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

700 Merci, madame la présidente. Une première des deux questions que j'aimerais vous
adresser toujours pour comprendre davantage votre point de vue. Vous avez émis une certaine
réserve par rapport au projet présenté, une de celles-ci, et là je réfère au texte écrit, donc à
votre mémoire, vous dites:

705 **Nous avons certaines appréhensions à propos de l'estimation des débits de circulation
à proximité du quartier. +*

 C'est quoi la nature de cette réserve-là? Et vous faites référence dans le même
paragraphe au pont sur l'autoroute 25, évidemment.

710

M. JEAN-JACQUES BOHÉMIER :

Bon, il est évident pour nous, puis on l'a fait dès le début de la démarche, puisqu'il a été évoqué qu'il y ait un lien entre la Rive-Sud et Montréal et qu'il y ait un pont qui se construise dans l'autoroute 25, prolongement vers Laval, pour nous, c'est sûr que ça, ce ne sont pas des nouvelles avec lesquelles on peut vivre. Ce n'est pas une option. Pour nous, il y a du terrain à développer sur l'île de Montréal, qu'on développe ça en priorité. Dans les générations futures, on pourra envisager des prolongements de cette nature-là. Je pense qu'il y a suffisamment d'entrées sur Montréal pour admettre, pour accommoder la circulation qui est là.

Comme je vous dis, pour nous, l'important, c'est de civiliser ce rapport-là avec les quartiers résidentiels qui sont touchés. La position qu'on a prise X puis ça a été une position adoptée à l'unanimité au sein de nos partenaires à cette époque-là X pas de pont supplémentaire, ni du côté de la Rive-Sud, ni du côté de la Rive-Nord.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Est-ce que je lis bien X et vous me corrigerez si je fais une erreur, gênez-vous pas pour le faire X parce que votre position, et je vous cite: *Nous nous sommes prononcés contre tout ajout de pont+, vous venez de le dire également, quand vous le reliez au débit de circulation, est-ce que c'est parce que vous craignez qu'il y ait un débordement sur la rue Notre-Dame? Appelons-le comme ça.

M. JEAN-JACQUES BOHÉMIER :

Disons que c'est...

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Au-delà des chiffres avancés.

M. JEAN-JACQUES BOHÉMIER :

Au-delà des chiffres -- on n'est pas des spécialistes dans l'établissement des quantum quant au volume de circulation. Ce qu'on sait, c'est que la construction d'un pont, c'est un signal donné. C'est le genre de signal qu'on ne veut pas qui soit donné pour l'étalement urbain.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

On doit comprendre à ce moment-là que votre approbation du projet présenté avec les réserves que vous exprimez d'amélioration, de bonification pour reprendre votre terme, il est comme dans un niveau maximal par rapport à une capacité donnée et que tout nouveau

investissement d'une certaine ampleur dans la région pourrait avoir une incidence négative, selon vous?

M. JEAN-JACQUES BOHÉMIER :

Je ne sais pas si je vous saisis bien.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Je veux bien comprendre, je comprends que vous y allez tout doucement par rapport au pont, mais bien comprendre pourquoi vous vous opposez à tous les ponts.

M. JEAN-JACQUES BOHÉMIER :

Bien, je pense que de ce côté-là, l'investissement devrait se faire en priorité du côté du transport en commun. Si on parle de liens avec la Rive-Sud, ça devrait être du côté du transport en commun.

On n'a pas analysé en profondeur ces questions-là et je me sens obligé de me restreindre à ce sur quoi il y a eu des consensus. Mais c'est sûr que pour nous, d'aller chercher du volume supplémentaire en circulation, ce n'est pas notre intérêt. Notre intérêt, c'était de civiliser notre rapport avec la circulation actuelle et de tenter même de la réduire, si possible, mais pas à tout prix.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Très bien. Ma seconde question. Vous avez abordé également la question d'un fonds spécial, d'un fonds de 1 % correspondant à ce qu'on voit au niveau des arts. Comme la proposition n'est pas nouvelle, on l'a lue également au cours des documents qui ont été déposés lors des audiences publiques, je pense que ça remonte au moins à la consultation publique de l'an 2000, pour vous, lorsque vous avez fait cette proposition-là ou que vous y avez pensé, au-delà du parallèle avec le domaine des arts, les travaux de construction, est-ce que vous avez testé cette proposition-là auprès des niveaux de gouvernement, en l'occurrence provincial puisque là on parle d'un promoteur provincial?

M. JEAN-JACQUES BOHÉMIER :

Ça fait depuis 1983 que le Collectif existe. Il a eu l'occasion de tester bien des choses. C'en est une autre qu'on teste et on entend bien avoir une réponse positive. Et ce n'est pas une mesure égoïste qui ferait que ce serait de l'argent qui serait versé au Collectif. C'est vraiment un fonds qui serait géré localement pour favoriser le plus possible la revitalisation du quartier et réparer en quelque sorte l'outrage causé, il y a trente ans, avec la démolition de logements et le bulldozage de certains secteurs.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

800 Mais en fait, ma question, c'était pour aussi mesurer -- je pense que vous êtes bien conscients que ce type de fonds dédié là, les niveaux de gouvernement sont toujours un peu réservés eux autres aussi par rapport à ce qu'on appelle des fonds dédiés. Est-ce que dans vos démarches, il y a eu une certaine réceptivité ou --

M. JEAN-JACQUES BOHÉMIER :

805 Bien, déjà, on nous dit qu'il y a un certain pourcentage qui est consacré aux imprévus. On pourrait en régler un pourcentage en prévoyant d'en affecter déjà 1 % à ça.

M. PAUL LEGUERRIER :

810 On nous a informés aussi récemment que Hydro-Québec prévoyait aussi des fonds de dédommagement pour les inconvénients. On n'a pas fouillé cette question-là, mais on a eu vent d'une situation où Hydro-Québec agit comme ça aussi. Et on ne voit pas pourquoi une société d'État le ferait où, quand on est dans le domaine public et qu'on construit des immeubles, 815 l'obligation du 1 % est incorporée au budget, pourquoi ça ne pourrait pas être fait aussi dans le cas d'une infrastructure de cette envergure-là et dans un milieu qui a été lourdement pénalisé, lourdement cannibalisé, quand on pense à tout ce qui est parti comme population, ce que ça a eu comme effet sur les commerces, sur la détérioration du quartier.

820 On pense que c'est faisable. On n'a pas de garantie, mais on le lance et on vous le relance à vous aussi. On pense que vous pouvez avoir une influence aussi sur cette dimension-là.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

825 Merci, messieurs.

LA PRÉSIDENTE :

830 Peut-être sur ce point-là, j'aurais peut-être une question de précision. Monsieur Bohémier, vous avez dit que ces sommes-là pourraient servir au quartier. J'imagine que vous faisiez allusion au quartier Hochelaga-Maisonneuve. Mais est-ce que c'est plus large que ça? C'est l'ensemble des quartiers touchés ou j'aimerais --

M. JEAN-JACQUES BOHÉMIER :

On ne l'avait pas pensé à plus large que ça, mais on n'est pas égoïstes. Encore là, on peut partager.

M. JEAN-JACQUES BOHÉMIER :

D'accord.
Monsieur Dériger.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Une dernière question, monsieur Bohémier. Vous parlez beaucoup de l'habitation, du logement et tout ça. Il y a eu une proposition, en fait, des hypothèses qui ont été déposées à la commission de la Ville de Montréal concernant un certain redéveloppement, si on veut, de la bordure, des rives du projet avec un boulevard urbain, qui permettrait une certaine bande pour faire du redéveloppement. Quel est votre avis par rapport à cette option, à ces hypothèses?

M. JEAN-JACQUES BOHÉMIER :

Je n'ai pas vu la configuration qui était donnée au boulevard urbain en question.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Essentiellement, c'est un boulevard urbain, en fait, il y avait des voies --

M. JEAN-JACQUES BOHÉMIER :

Combien de voies, combien de voies de service?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

C'est un contrat particulier. C'était des voies rapides en souterrain, si on veut, et des voies de service ou des voies de boulevard qui étaient par-dessus. Donc, c'est comme un semi-tunnel, si on veut. Et ça permettait de réduire l'emprise et, à ce moment-là, d'avoir un dégagement pour faire du bâti, que ce soit un usage mixte ou juste du commerce ou même de l'industriel à la limite.

M. JEAN-JACQUES BOHÉMIER :

Si on arrivait en surface avec un boulevard urbain à réduire les débits de circulation, à quelque chose qui permet un voisinage compatible avec le résidentiel, c'est une condition qui peut être intéressante. Mais si on regarde les volumes de circulation qui sont déployés

880

quotidiennement sur Notre-Dame avec les 14 000 camions et les 60 000 véhicules à la hauteur du quartier, je vois ça difficilement compatible avec un milieu résidentiel de qualité.

885

Si on parle d'un tunnel en partie et que ce tunnel-là ne peut pas être emprunté par certains camions, que les camions vont rouler en surface, je ne sais pas c'est quoi le voisinage que ça donnerait. Quand on fait des comparaisons, disons, avec des boulevards urbains connus, comme le boulevard Saint-Joseph ou le boulevard Henri-Bourassa, dans les parties où ils sont habités, où il y a du résidentiel de part et d'autre, aujourd'hui c'est surtout des automobiles qui empruntent ces grands boulevards-là.

890

Notre-Dame a la particularité d'être bordée par le port et d'être sur le chemin d'un certain nombre de camions qui se doivent d'emprunter le pont Jacques-Cartier parce qu'ils transportent des matières dangereuses, ils ne peuvent pas être en tunnel, eux autres.

895

Donc, il y a toutes sortes de contraintes qu'on a acceptées d'entente, qu'on n'a pas occultées et qui nous réservent énormément un avis optimiste par rapport à la réalisation d'un boulevard urbain agréable à vivre.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

900

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, messieurs, on vous remercie pour votre témoignage. Bonsoir.

905

M. JEAN-JACQUES BOHÉMIER :

Merci de nous avoir entendus.

910

LA PRÉSIDENTE :

Maintenant, j'inviterais messieurs Luc Côté, Marc St-Pierre et monsieur Normand Parisien de Transport 2000 Québec, s'il vous plaît. Alors, peut-être vous présenter pour le bénéfice de madame Maisonneuve, s'il vous plaît.

915

M. LUC CÔTÉ :

920

Oui. Alors, bonsoir, madame la présidente. Bonsoir, messieurs les commissaires. Alors, mon nom est Luc Côté. Je suis le président du conseil d'administration de Transport 2000. Je dois vous présenter monsieur Marc Saint-Pierre, trésorier au conseil d'administration, ainsi que monsieur Normand Parisien, le directeur coordonnateur de l'association.

925

Et ce soir, il y a des personnes qui ont collaboré à la rédaction de l'avis et qui ne peuvent pas être là ce soir. Ce sont monsieur Paul Druelle, monsieur Michel Langevin, ainsi que monsieur Van Walt Walsum, qui ont participé au comité infrastructure et technologie de l'association.

930

Alors, Transport 2000, pour ceux qui ne savent pas qu'est-ce que c'est, c'est une association sans but lucratif et non gouvernementale, qui fait la défense des intérêts des usagers dans le transport en commun depuis 1977. Aussi, nous avons une mission de promotion des transports collectifs, de l'intermodalité. Et bien entendu, aussi nous sommes préoccupés par les questions de l'environnement puisque, comme vous le savez, l'environnement est intimement lié à l'utilisation de l'automobile.

935

Enfin, nous collaborons de façon régulière avec divers organismes internationaux, dont le Surface Transportation Policy Project aux États-Unis, ainsi que le Climate Action Network au Canada et qui a des ramifications un peu partout aussi dans les pays occidentaux.

940

Alors, dans un premier temps, nous nous réjouissons que le gouvernement donc ait agréé à notre demande d'audience publique pour le projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Nous désirons aussi remercier le BAPE pour son travail, compte tenu des enjeux importants que ce projet comporte.

945

Alors, on doit reconnaître au promoteur une volonté de régler un certain nombre de problèmes et d'apporter une solution en vue de s'assurer de la mobilité des personnes et le développement économique sur un axe aussi stratégique que la rue Notre-Dame. De plus, à la lumière des informations que nous avons eues, le promoteur semble avoir bien cerné les problèmes, donc de congestion, sécurité et qualité de vie, environnement, que vivent les milliers d'automobilistes et résidents de l'axe. Et aussi, on constate que les aménagements urbains visant à camoufler l'infrastructure proposée démontrent un certain cheminement de la part du promoteur.

950

955

Et tout comme le promoteur, nous reconnaissons l'urgence d'agir et acceptons le constat fait par ce dernier. De plus, nous rejetons le statu quo qui, selon nous, nuira au développement économique et social de tout l'est de Montréal.

960

Mais selon nous, le projet tel que présenté, soit la mise en autoroute d'une voirie urbaine et surtout l'enfouissement de celle-ci dans une zone à forte densité, amènera un accroissement de l'espace dédié aux automobilistes dans une proportion entre 75 % et 150 %, selon le tronçon. Il s'agit donc d'une approche très classique de planification de transport, en escomptant les gains de temps enregistrés par les véhicules routiers par une meilleure fluidité de la circulation.

965

Pourtant, en sa politique environnementale, le ministère des Transports déclarait qu'il entendait désormais remettre en question cette approche voulant qu'on améliore la mobilité des personnes en développant des mesures touchant la fluidité de la circulation. Ainsi, le

gouvernement avait décidé sur cette base et annoncé, en 1992, qu'il écartait dorénavant le projet de prolongement de l'autoroute 13 à la faveur de la modernisation du train MontréalXDeux-Montagnes et ce, en dépit du retrait du gouvernement fédéral dans le financement de l'infrastructure ferroviaire.

970

Bien sûr, le ministère a un rôle à jouer dans la modernisation et le développement des infrastructures, mais il doit prendre en considération d'autres facteurs que la fluidité de la circulation. Même aux États-Unis, le gouvernement fédéral a décidé d'élargir les critères déterminant le financement des investissements publics dans les transports en insistant sur l'accessibilité, l'intermodalité des moyens et la conservation des ressources. On retrouve tous ces faits-là dans le Transportation Equity Act pour la période 1998-2003. Donc, la fluidité devient pour les Américains un critère secondaire dans l'application des politiques et programmes d'infrastructures de transport aux États-Unis.

975

980

Donc, à ce chapitre, nous rejetons la théorie du promoteur qui, lors des séances d'information, a indiqué que l'augmentation de capacité servirait à réduire la circulation de transit dans les rues résidentielles. Or, sur ce point, le ministère des Transports est tributaire des politiques de circulation et de stationnement qui prévalent au niveau de la Ville de Montréal.

985

Mais même si la théorie visait juste, il n'en demeure pas moins que l'autoroutisation de la rue Notre-Dame constitue un ajout net de bitume dédié aux véhicules et freinerait le développement du transport en commun pour l'est de Montréal et ce, malgré les mesures préférentielles proposées.

990

À ce chapitre, les résidants du quartier Hochelaga-Maisonneuve dépendent beaucoup du transport en commun dans la mesure où 52 % des ménages n'ont pas accès à un véhicule automobile. En plus d'un service d'autobus minimal dans le quartier, ils ne peuvent même pas utiliser les lignes express 410 et 430 de la Société de transport de Montréal puisqu'aucun arrêt n'est effectué dans le quartier à l'heure actuelle. Ce service, c'est environ 3 000 personnes en période de pointe le matin qui l'utilise et qui proviennent principalement de Pointe-aux-Trembles et de Tétraultville.

995

Or, c'est certain que nous avons des craintes puisqu'avec ces 3 000 personnes-là, c'est certain que la pression va être forte pour que le service, disons, de banlieue continue de ne pas s'arrêter dans le quartier Hochelaga, qu'il y ait une voie réservée ou pas.

1000

Alors, selon les détails fournis, la voie réservée au transport en commun proposée ici contribuera à marginaliser le transport collectif comme moyen de déplacement sur cet axe, sans améliorer vraiment la mobilité des résidants du quartier.

1005

Deux raisons soutiennent notre hypothèse. Si les représentants du ministère déclarent qu'ils espèrent voir la croissance des déplacements futurs assurés par le transport en commun, rien n'est moins sûr. La discontinuité du parcours qu'entraînera l'étagement de l'emprise n'aidera certes pas à réduire le temps de parcours des autobus sur cet axe. De plus, étant donné la

1010 localisation de cette voie sur une partie de l'accotement, il est clair que la vitesse commerciale des autobus ne pourra jamais rivaliser avec la vitesse de l'automobile, sans parler du confort que ces derniers pourront difficilement égaler.

1015 En outre, il n'est pas évident que les mesures incitatives du ministère visant à réduire la vitesse pour tous les automobilistes soient concluantes, si elles ne sont pas accompagnées d'aménagements physiques appropriées. À titre d'exemple, on indique que la vitesse maximale autorisée sera de 70 kilomètres/heure comme toute autoroute urbaine, alors que le tracé permettra techniquement, et ce, sans danger, des vitesses de pointe de près de 130 kilomètres/heure. Nous croyons donc que ce scénario est injustifiable dans un milieu urbain
1020 comme celui-ci qui a cours dans le secteur.

En ce qui a trait à l'intermodalité, nous sommes très préoccupés du fait que le ministère, donc le promoteur, n'exerce pas ses prérogatives de gardien des politiques intermodales et de l'intégration des modes dans la modernisation de cet axe stratégique. Nous pouvons constater
1025 que rien n'est proposé pour faciliter l'utilisation du transport en commun. Ainsi, nous avons constaté qu'aucun stationnement incitatif accompagne le tracé de la voie réservée.

Pire, on retrouve aucune proposition concernant le branchement aux autres services d'autobus de la Société de transport de Montréal, notamment le service sur la voie réservée Pie-
1030 IX, le fameux R-bus 505, qui malheureusement s'arrête à la station Pie-IX. Selon nous, ce laxisme démontre le peu de collaboration, voire peut-être d'enthousiasme, entre la Société de transport de Montréal, l'Agence métropolitaine de transports qui est responsable des liens régionaux et le promoteur.

1035 Pourtant, si le promoteur anticipe sur le déplacement des véhicules en transit dans le quartier, un territoire qui n'est pas sous sa juridiction, et ces véhicules-là veulent s'en aller vers la nouvelle rue Notre-Dame, ce qui motive l'élargissement de la voirie, pourquoi ne fait-il pas de même avec le transport en commun?

1040 Bref, pour conclure sur cette partie, les mesures visant le transport en commun dans le projet nous laissent sur notre faim.

Maintenant, je vais passer la parole à monsieur Parisien.

1045 **M. NORMAND PARISIEN :**

En termes d'impacts environnementaux, on a cité précédemment les augmentations de capacité, c'est-à-dire la capacité induite par la réalisation du projet sur le déplacement des véhicules routiers et on considère qu'il n'y a pas de stratégie de réduction des émissions de gaz
1050 à effet de serre qui accompagnent la réalisation du projet, entre autres, pour la question des parts modales entre l'automobile et le transport en commun, mais en même temps quant aux impacts.

1055

En ce qui concerne les impacts environnementaux locaux, par exemple par la formation de smog urbain avec des oxydes d'azote et des composés organiques volatils, on compte beaucoup sur la direction des vents d'ouest en est pour faire en sorte que les émissions se dissipent au-dessus du fleuve, mais on ne peut pas en dire autant des émissions de bioxyde de carbone, c'est-à-dire un gaz qui s'accumule dans l'atmosphère. Et forcément, ça ne rencontre pas la direction qui est empruntée par le gouvernement qui a décidé de réduire ces émissions atmosphériques.

1060

1065

Certes, le gouvernement du Québec n'a pas d'obligation légale actuellement d'atteindre des objectifs qui sont déterminés dans l'Accord de Kyoto, mais le gouvernement s'est quand même engagé à réduire ces émissions de 6 % d'ici 2010 par rapport aux niveaux observés en 1990. Et comme, pour le Québec du moins, le transport constitue une source d'émissions qui est nettement prédominante par rapport au secteur énergétique ou industriel, il est certain qu'il y a des efforts importants à fournir de ce côté. Et c'est pourquoi les orientations qui sont prises en termes de parts modales des différents moyens de transport s'avérera déterminant dans ce cas-ci.

1070

1075

Il est certain qu'il y a d'autres orientations qui ont été retenues par le ministère des Transports, qui a bien intégré cette philosophie et cette approche dans la planification et la conception des politiques et programmes, mais le test le plus important réside certainement dans la réalisation de programmes d'infrastructures tel que celui que vous devez examiner présentement.

1080

1085

On constate qu'il y a un débat important sur le type de solution technique qui devra être retenu par le ministère des Transports et le gouvernement. Mais pour nous, c'est une question qui est apparemment secondaire que celle de choisir entre une autoroute ou un boulevard urbain. Il est certain qu'il y a toutes sortes de critères qui guident le promoteur dans le choix d'une technologie, mais ça nous concerne moins, dans la mesure où l'essentiel consiste surtout à assurer la compétitivité du transport en commun sur cet axe de transport stratégique important pour la mobilité des personnes. Notre optique vise davantage à déplacer des personnes qu'à déplacer des véhicules routiers et par conséquent, il faut prendre toutes les mesures efficaces pour y parvenir. Et il n'est certainement pas trop tard pour se pencher sur cet aspect.

1090

1095

C'est pourquoi il y a un certain nombre d'orientations qui sont retenues pour nous. Elles consistent davantage à renforcer la collaboration au niveau des autorités publiques. Il y a certainement une concertation locale et un débat très vigoureux, mais il faut qu'il y ait une collaboration accrue entre les autorités de la nouvelle Ville de Montréal, le ministère des Transports, le gouvernement du Québec et aussi les intervenants du milieu, pour faire en sorte qu'on va aller vers une gestion beaucoup plus serrée du volume de circulation sur cet axe-là qui doit, c'est sûr, répondre à divers objectifs aussi variés que le développement économique de la métropole, le développement social, la qualité de vie des résidents et l'ensemble des politiques gouvernementales.

Et c'est pourquoi, pour nous, l'option actuelle ne favorise pas une utilisation et un développement accrus du transport collectif sur cet axe. Et le ministère reconnaît que le développement de la mobilité sur cet axe doit passer par les transports collectifs, alors il faut adopter des mesures appropriées.

Pour nous, ça se résume à un certain nombre d'éléments, c'est-à-dire de la suppression du tronçon en tranchée puisque dans sa forme actuelle, il va d'une part entraîner une augmentation de capacité et encourager une utilisation accrue de la voiture personnelle. Et en même temps, il va défavoriser la performance du transport en commun en termes de compétitivité vis-à-vis de la voiture personnelle. Ce qui est un exercice difficile pour la planification.

Ensuite, évidemment, maintien de la capacité routière au niveau actuel, parce que la théorie du trafic induit nous indique que si on augmente la capacité de l'infrastructure, toutes choses égales par ailleurs, il y a de fortes chances qu'on augmente la circulation.

Développement d'un axe central de transport en commun en site propre protégé et renforcement des pôles intermodaux. Par exemple, Papineau, Pie-IX et peut-être même Lacordaire, mais on ne sait pas s'il est possible d'intégrer avec le projet actuel.

Maintien du tunnel sous le parc Morgan pour favoriser un lien sécuritaire entre les espaces du secteur. Et, si nécessaire, établir des accès préférentiels pour l'accessibilité au port de Montréal.

Mais évidemment, il y a une question qui se pose pour nous. C'est qu'à ce stade-ci, l'existence des installations actuelles du port de Montréal à cet endroit pose un défi important pour la planification. Et tout en maintenant ce dynamisme en termes de capacité pour le port de Montréal, est-ce qu'il est justifiable à plus long terme qu'on maintienne les installations portuaires à cet endroit, on voit que ça pose, au fur et à mesure de notre réflexion, un casse-tête important pour la planification de ce lien de transport stratégique. Merci.

M. LUC CÔTÉ :

Alors, en termes de conclusion, madame la présidente, si la proposition du ministère améliore la situation actuelle, elle comporte toutefois des lacunes au chapitre de l'efficacité du transport en commun. Il est aussi prévu également des mesures d'atténuation pour la qualité de vie des résidents du quartier, mais ces solutions cachent très mal l'augmentation de capacité routière générée par le projet.

Tout en misant sur le transport en commun, le promoteur ne croit pas réellement dans cette solution, compte tenu des initiatives envisagées. Par ailleurs, rien ne semble indiquer que le projet tienne aussi compte de la ratification éventuelle du Protocole de Kyoto par les gouvernements du Canada et du Québec concernant la réduction des gaz à effet de serre.

1145 Mais sous le prétexte de soutenir l'économie, un réflexe louable en ces temps, la logique de la fluidité conduit tôt ou tard à l'étranglement des villes centrales et à la marginalisation de larges pans de la population, dont l'accès aux moyens de déplacement est un critère essentiel dans des quartiers déjà développés. Or, à cet égard, la nécessaire réflexion est loin d'être ésotérique.

1150 Nous estimons donc que la construction d'autoroutes en milieu urbain, en Amérique du Nord, est une solution qui appartient au passé. Il a été convenu que la proposition à l'étude correspond non pas d'abord à la modernisation de la rue Notre-Dame mais bien à la construction d'une autoroute. Par conséquent, le transport en commun n'a aucune chance de rivaliser avec l'automobile dans ces conditions. Au contraire, il faut prévoir un site propre exclusif au transport en commun qui recèlera un caractère évolutif en vue d'accueillir un mode plus lourd à moyen terme. Alors, en toute fin, il faut privilégier le déplacement des personnes plutôt que les automobiles.

1155 Madame la présidente, messieurs les commissaires, merci.

LA PRÉSIDENTE :

1160 Je vous remercie, messieurs. J'aurais, moi, une question.

1165 Vous abordez le fait que le projet du ministère ne permet pas d'offrir une solution de transport collectif efficace. Vous doutez, en tout cas, de l'efficacité de la voie réservée. Est-ce que vous vous êtes penchés sur une solution qui pourrait être apportée au projet, projet tel que soumis? Est-ce qu'il serait possible d'améliorer justement l'efficacité du transport en commun dans un projet comme celui qui nous est proposé?

M. LUC CÔTÉ :

1170

C'est évident qu'il y a peut-être un millier de petites mesures, ici et là, qui pourraient permettre, ici et là, d'améliorer. Mais cette voie réservée là, qui est en bordure sur certains tronçons et qui est sur des accotements dans d'autres, va présenter, présente une discontinuité, c'est certain, et ça va nuire au transport en commun et à l'image du transport en commun dans toute la région de Montréal. Ça n'incitera pas nécessairement les gens à prendre le transport en commun si on se retrouve à des feux de circulation sur Pie-IX ou sur Delorimier ou etc., etc., donc pris dans la circulation du quartier.

1175

Je vous ferai part d'une expérience vécue. J'ai fait un stage, il y a quelques années, à la RATP où j'ai assisté...

1180

LA PRÉSIDENTE :

Qu'est-ce que c'est que la --

1185

M. LUC CÔTÉ :

La RATP, c'est la Régie autonome des transports parisiens. Alors, c'est l'organisme qui gère les transports en commun à Paris. Et j'ai assisté à la naissance d'une voie réservée en site propre, en site urbain, mais si vous connaissez Paris, pas nécessairement dans le 8e arrondissement mais un peu en périphérie. Et cette voie-là était au centre de l'artère principale et elle était bordée d'arbres et de parcs. Et ça fonctionnait très, très bien.

1190

Alors, je pense que dans ce cas-ci, si le promoteur avait eu un peu plus d'imagination, il aurait pu fabriquer une voie réservée en site propre au centre de la voirie et aurait permis au transport en commun une meilleure efficacité.

1195

LA PRÉSIDENTE :

Et comment rejoindre une autre amélioration que vous proposez dans votre mémoire, à l'effet d'assurer une interconnexion avec les autres lignes de transport en commun qui sont perpendiculaires à la rue Notre-Dame?

1200

M. LUC CÔTÉ :

À ce chapitre, je vous donnerais peut-être l'exemple du Transit Way à Ottawa, où les autobus évoluent pour une grande partie de leur trajet dans une voie réservée au transport en commun et indépendante de la voirie régulière. Et à certains endroits, il y a ce qu'on appelle des pôles d'échange, donc des terminus ou des arrêts importants qui permettent aux circuits, qui ne vont pas sur le Transit Way, de s'arrêter et de prendre des passagers.

1205

1210

Il est fort probable qu'à plusieurs endroits sur les 9. quelques kilomètres du projet, il aurait pu y avoir ces genres d'arrêts-là et accompagné de stationnements incitatifs.

1215 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Est-ce qu'une voie au centre permettrait, par exemple, dans l'avenir de pouvoir venir installer un système léger sur rail, c'est-à-dire de remplacer les véhicules par un rail, ou si c'est quelque chose complètement différent en termes de fonctionnement?

1220 **M. LUC CÔTÉ :**

Si ma mémoire est bonne, je pense que dans la Ville d'Ottawa, lors de la construction du Transit Way, on avait prévu l'infrastructure en vue de mettre un train léger sur rail.

1225 Et je pense que dans ce projet-ci, il faudrait s'assurer d'avoir les bonnes emprises pour que la voie réservée soit évolutive. Donc, lorsque l'achalandage sera suffisant pour un tramway moderne ou un système léger sur rail, que le système puisse être installé à peu de frais. C'est-à-dire qu'il n'y aura pas d'expropriation ou qu'il n'y aura pas de refonte de carrefour ou des choses comme ça à faire, donc qui serait très coûteux pour l'implantation d'un train léger.

1230

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

1235 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

J'aimerais savoir, est-ce que vous avez évalué un autre impact, qui est celui de l'étalement urbain? Puisque c'est une question qui va être abordée par d'autres participants également au cours de la semaine et je sais que c'était une préoccupation de votre organisme traditionnellement. Monsieur Côté.

1240

M. LUC CÔTÉ :

1245 Oui, traditionnellement, l'étalement urbain, c'est un mal qui accompagne l'automobile. Cependant, dans ce cas-ci, nous n'avons pas été plus loin que le projet comme tel. Nous préférons nous en tenir aux informations que le projet contenait, et à ses lacunes, bien entendu. Nous n'avons pas fait une extrapolation sur les incidences de l'étalement urbain. Mais chose certaine, la voirie telle que présentée par le promoteur va sûrement inciter des gens qui

1250 sont un peu plus fortunés à quitter le centre de la ville et aller s'établir en banlieue, puisqu'ils vont bénéficier d'une autoroute très large qui pourra les amener rapidement en banlieue.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1255 On doit comprendre que le fruit de votre analyse, c'est celui que vous venez d'exprimer?

M. LUC CÔTÉ :

Oui.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Très bien, merci.

M. LUC CÔTÉ :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, messieurs, on vous remercie.

M. LUC CÔTÉ :

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

Maintenant, j'inviterais madame Louise Harel. Bonsoir, madame.

Mme LOUISE HAREL :

Bonsoir! Alors, madame la présidente, messieurs les commissaires, je ne parle pas d'autorité ce soir, mais je crois parler en toute connaissance de cause en tant que citoyenne, résidante de la rue Bennett et député depuis 20 ans du comté d'Hochelaga-Maisonneuve, en fait 21 ans, et puis aussi militante du Front commun contre l'autoroute est-ouest, il y a déjà 30 ans, en 1972. Et c'est forte de cette expérience que je me présente devant vous ce soir.

Je crois que de cette expérience douloureuse qui a été vécue, on peut au moins se dire que s'est dégagé un processus démocratique qui allait, à partir de ce qui s'était produit dans l'est de Montréal, changer la manière de prendre des décisions en matière d'aménagement urbain.

Et je crois que cela vaut certainement la peine de se rappeler que ces instruments démocratiques de consultation, avec lesquels nous pourrions cheminer pour mettre en place des infrastructures majeures, bien évidemment névralgiques aussi, mais dans le respect des collectivités, et bien, ces instruments démocratiques de consultation ont émané de l'expérience qui s'est passée dans le bas de la Ville de Montréal. Et je pense en particulier en 1976, aux modifications qui auront été apportées à la Loi sur l'expropriation, à l'adoption de la première Loi

1300

sur la qualité de l'environnement et à la création du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement.

1305

Alors, j'ai été partie prenante depuis 21 ans dans ce dossier et bien avant, comme je vous le mentionnais, notamment en 1982, il y a maintenant 20 ans, suite à une commission de consultation populaire sur l'aménagement du boulevard Ville-Marie, auquel je m'étais aussi associée. Le ministre des Transports, monsieur Clair à l'époque, présentait surtout un projet de revitalisation des abords de la rue Notre-Dame. Cela comprenait 400 logements sociaux, une piste cyclable, des espaces verts et un talus antibruit. C'était une réparation de préjudice subi par la population du quartier Hochelaga-Maisonneuve.

1310

Mais bien évidemment, ce projet qui est devant nous maintenant, à mon point de vue, marque une étape importante, décisive dans la réparation d'une blessure vieille de 30 ans et la revitalisation d'un quartier qui aura depuis ce temps refusé de se résigner.

1315

Ce soir, à l'instar du Collectif d'aménagement urbain d'Hochelaga-Maisonneuve, j'ai choisi de faire primer un projet qui favorise la qualité de vie de mes concitoyennes et concitoyens d'Hochelaga-Maisonneuve, comme, je pense, aussi ceux de tout le bas de la ville de Montréal. Et cette mobilisation, qui aura été enclenchée il y a 30 ans et poursuivie incessamment depuis, aura amené au cours des deux dernières années particulièrement une très grande mobilisation des intervenants du quartier Hochelaga-Maisonneuve. Je sais que le quartier Centre-Sud et Mercier-Ouest y ont aussi participé, et cela a été un travail magistral de concertation.

1325

Cette qualité de vie, je pense, repose sur le projet choisi lors de la consultation populaire l'année dernière, c'est-à-dire, cette qualité de vie repose sur un axe routier en tranchée. Et je vous dirais que ça peut apparaître un paradoxe, je le comprends. C'est d'une certaine façon un exercice de dépassement des apparences auquel il faut se livrer, apparences à savoir qu'un boulevard, par exemple -- parce que, évidemment, le mot *autoroute* est repoussant et le mot *boulevard* est alléchant. Et moi, la première, j'en suis fort consciente.

1330

Mais en même temps, je sais bien que dans ce quartier où je vis et où je circule les lundis et les vendredis, de ma résidence sur la rue Bennett au bureau dans le centre-ville, je ne peux plus passer sur Notre-Dame parce que vous connaissez la congestion, et j'ai établi des stratégies comme des milliers d'autres maintenant pour circuler dans le quartier, sur la rue Rouen ou sur Hochelaga, parfois sur Sainte-Catherine, dépendamment. Et je m'associe entièrement à cet objectif qui consiste à vouloir civiliser une circulation de transit que l'on ne peut pas empêcher. Il faut canaliser cette circulation de transit, il faut empêcher qu'elle déborde dans des quartiers résidentiels qui ont aussi droit à leur qualité de vie.

1340

Et dans cette circulation de transit, je pense aussi au camionnage, aux véhicules lourds. On me dit qu'au sud de l'axe métropolitain, Notre-Dame est la seule voie de circulation où les camions ont le droit de circuler 24 heures par jour, 7 jours par semaine, 365 jours par année. Je conviens qu'il faille qu'ils circulent en quelque part, j'en conviens, et mon intention n'est pas de vous proposer que ce soit un autre axe routier qui reçoive ce flot de véhicules lourds. Mon

intention, cependant, c'est de vous proposer que ce flot de véhicules lourds ne puisse plus déborder dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve.

1345

Et j'applaudis au fait que le projet, tel qu'il nous est soumis par le ministère des Transports, ne prévoit l'accès au quartier Hochelaga-Maisonneuve qu'à deux intersections, soit le boulevard Pie-IX et la rue Alphonse-D.-Roy. Alphonse-D.-Roy, c'est dans un parc industriel qui est finalement à l'est du quartier. Et j'applaudis au fait que les rues Viau et Saint-Clément vont retrouver leur caractère résidentiel, au fait que les rues Bourbonnière et Davidson ne sont ouvertes que sur la voie de desserte, ce qui va permettre de diminuer la circulation de transit.

1350

On parle donc de 10 000 à 14 000 véhicules lourds par jour. De ces véhicules lourds, certains ont pensé qu'ils originaient de l'activité portuaire. L'activité portuaire essentiellement se fait avec le ferroviaire, et je m'en réjouis. Et je pense que c'est un autre des paradoxes qui vous est présenté. Il faut dépasser l'apparence, qui est la suivante, c'est qu'en allant déborder, comme certains l'ont pensé, du côté d'une hypothétique voie sur le port de Montréal, on viendrait régler une situation, ils trouveraient une solution.

1355

Remarquez que j'y ai déjà pensé, il y a 20 ans, mais finalement l'expérience m'a montré, entre autres choses, avec les deux voies nouvelles, voies ferrées ajoutées par le Port, que le déplacement par le train maintenant des marchandises est un mode de transport extrêmement important.

1360

Quand on parle de l'est de Montréal, d'Hochelaga-Maisonneuve mais de tout l'est de Montréal, on parle d'une histoire intimement liée au développement de l'industrialisation. C'est très fortement industrialisé depuis le 19^e siècle.

1365

Et je vous ai préparé la liste des entreprises à proximité de l'intersection Notre-Dame, liste des entreprises qui génèrent 18 000 emplois, qui s'ajoutent au 17 000 emplois du port de Montréal, pour totaliser le coeur de ce qu'on peut appeler une grappe, n'est-ce pas, autour de l'activité portuaire, mais qu'on souhaite développer, développer avec éventuellement la Cité de la logistique, développer aussi avec la revitalisation des terrains industriels désaffectés et qui vont pouvoir être revitalisés avec l'ouverture du boulevard l'Assomption, qui se trouve également dans le projet du ministère des Transports.

1370

1375

Alors, cette liste d'entreprises nous fait apparaître à quel point l'industrie manufacturière est encore présente, industrie manufacturière dans le secteur alimentaire avec Métro Richelieu, Boulangerie Pom, embouteillage Coca-Cola, compagnie Christie, les industries lourdes avec CAMCO. J'ai oublié évidemment dans l'alimentaire Sucres Lantic, 350 emplois. CAMCO, 1 000 emplois, et ainsi de suite.

1380

Nous avons à cohabiter avec ces activités industrielles et portuaires que nous ne souhaitons pas voir déménager. D'ailleurs, j'ai consacré, il y a maintenant un peu plus de dix ans, plusieurs jours d'activités professionnelles à assister au Bureau fédéral d'examen des

1385

évaluations environnementales qui tenait des audiences publiques sur le projet d'expansion du port à Contrecoeur.

Et, sans doute, avez-vous pris connaissance ou le ferez-vous des analyses produites à ce moment et également au moment où était étudié un projet d'implantation de Soligaz à Varennes pour comprendre qu'il y a aussi X et cela, évidemment, l'autre paradoxe X c'est qu'il y a aussi des impacts environnementaux extrêmement importants, notamment sur les habitats fauniques et sur, en fait, la contextualisation du fleuve. D'autre part, il serait, à mon point de vue, complètement aberrant de penser que la solution réside dans le déplacement hors de l'île de Montréal des activités portuaires.

Bien au contraire, le Port de Montréal est un poumon extrêmement important. Il est à l'est ce que l'aéroport est à l'ouest de l'île de Montréal. Et c'est un poumon important dans le développement, notamment d'un projet comme celui de la Cité de la logistique et de projets -- évidemment, je pense juste à Sucres Lantic, première entreprise mise en place, paraît-il, à Montréal presque à la fin du 18e siècle, qui allait chercher son sucre à Cuba et qui comme ça le transportait grâce aux installations des quais sur le fleuve de Montréal. Donc, 10 à 14 000 camions par jour et des camions qui établissent une barrière infranchissable.

Je comprends pourquoi mes concitoyens et concitoyennes dans cette consultation populaire ont choisi que ce soit en tranchée, pour la bonne raison que des intersections avec feux de signalisation, ça signifie à toutes fins près, ça signifie l'incapacité... imaginez-vous partir avec un pique-nique peut-être et les enfants pour essayer de traverser même un boulevard urbain pour aller du côté du parc Champêtre.

Je plaide pour la réunification du parc Morgan, du parc Champêtre. Je plaide pour la réunification du côté du parc Bellerive dans Centre-Sud où des centaines de milliers de personnes vont voir les feux d'artifice. Eux qui n'ont pas les moyens d'y aller de l'autre côté du fleuve le voient de ce côté-ci. Je plaide pour qu'il y ait ce qu'on appelle les dalles qui permettent à diverses intersections, à Viau par exemple, de traverser pour avoir accès aux belvédères qui sont prévus dans le projet du ministère.

Et je crois que tout cela nous donne le sentiment, en tout cas me donne à moi le sentiment, moi qui habite le quartier, me donne le sentiment que l'on veut trouver des solutions qui sont inadaptées à notre réalité.

Notre réalité X je dis *notre+ parce que j'habite ce quartier et j'y habiterai quelle que soit ma fonction X notre réalité, c'est de vouloir avoir accès au fleuve, mais c'est ne pas déménager le port. Notre réalité, c'est de vouloir profiter d'espaces verts et de nos parcs, mais de ne pas faire fuir l'activité manufacturière et industrielle.

Et notre réalité, c'est de vouloir du transport en commun. Évidemment, je plaide pour qu'il y ait des arrêts du Viabus prévu de Repentigny à Pointe-aux-Trembles, mais qu'il y ait ces arrêts à Viau, à Pie-IX et à Alphonse-D.-Roy, pour que la population des quartiers du bas de la ville puissent aussi en profiter.

1430 Alors, voilà l'essentiel de ce que je voulais témoigner ce soir.

LA PRÉSIDENTE :

1435 Je vous remercie, madame Harel. J'aurais une question à vous poser et c'est un peu à la suite d'une proposition qui a été faite dans un mémoire ce soir par le Collectif.

1440 Il a été question de la création d'un fonds de 1 %, et un fonds qui serait mis à la disposition on ne sait trop de qui là. On semble généreux. Comment accueillez-vous une proposition comme celle-là?

Mme LOUISE HAREL :

1445 Je l'ai fait savoir publiquement d'ailleurs au moment où elle a été connue, très très favorablement. J'ai eu l'occasion de le dire à mes collègues concernés, à un collègue en particulier.

1450 Mais vous comprenez que sur l'ensemble du projet, il s'agit de 22 M\$. C'est près de 40 M\$, m'a-t-on faire valoir, que le projet du ministère met en place comme équipements supplémentaires d'espaces verts, qui est presque triple, pas tout à fait, mais ça double et plus encore la superficie des espaces verts actuellement disponibles. Évidemment, c'est un montant important, ce 40 M\$, qui vient donner satisfaction également à des demandes qui ont été faites à l'occasion de cette concertation avec le milieu, en termes de valorisation d'équipements à valeur patrimoniale.

1455 Je pense à la tonnellerie. En fait, les gens ne le connaissent pas sous ce nom-là, c'est l'entrepôt de Sucres Lantic présentement, mais c'est l'ancienne tonnellerie qui a une valeur patrimoniale et dans laquelle on pourrait installer l'atelier d'histoire, qui viendrait faire connaître le patrimoine très, très, très important, qui est celui de la rue Notre-Dame, qui était la rue du Roi, mais qui est aussi celui de tout un quartier.

1460 Donc, je ne vous dirai pas que ça manque d'ambition, 1 %, mais, en même temps, je pense que c'est très raisonnable.

LA PRÉSIDENTE :

1465 Merci, madame Harel, pour votre témoignage.

Mme LOUISE HAREL :

1470 Merci bien.

LA PRÉSIDENTE :

1475

Alors, nous allons prendre une pause de quinze minutes et nous revenons avec vous pour la suite des choses.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

1480

(REPRISE DE LA SÉANCE)

LA PRÉSIDENTE :

1485

J'aimerais peut-être rappeler une règle que les commissions du BAPE respectent et je ne l'ai pas mentionné dans mon discours d'introduction. J'aimerais qu'après chaque présentation, on évite d'applaudir et qu'on s'en tienne aux échanges que la commission peut avoir avec les participants.

1490

Alors, maintenant, j'appellerais le Canadien National et ses représentants, monsieur Jacques Perron et monsieur Joseph Trouvé. Bonsoir, messieurs.

M. JOSEPH TROUVÉ :

Bonsoir!

1495

M. JACQUES PERRON :

Bonsoir. Alors, madame, messieurs, le Canadien National...

1500

LA PRÉSIDENTE :

Excusez-moi, vous êtes monsieur?

M. JACQUES PERRON :

1505

Jacques Perron. Je suis au service des affaires juridiques. Et mon collègue à ma gauche, Joseph Trouvé, est au développement corporatif.

1510

Je n'ai pas à vous rappeler que le Canadien national est lui-même dans l'exploitation de réseau de transport. Donc, il est sensible aux contraintes et aux difficultés du promoteur dans le dossier qui nous occupe ce soir.

1515

La circulation des biens et des personnes est une composante du monde contemporain et la cohabitation de ces différents modes présente toujours des problèmes ou des défis considérables pour les différents intervenants sociaux qui ont à s'en occuper.

Le CN, je vous le disais, fait donc dans l'exploitation d'un réseau de transport, en fait, un réseau de transport qui couvre 18 292 milles à travers le continent et connaît bien donc les principales contraintes associées à l'exploitation d'emprises.

1520 Il est certain que dans un monde idéal, tout le monde voudrait avoir des emprises dédiées X et c'est un peu l'objet de notre intervention ce soir X des emprises dédiées pour le simple fait qu'un des problèmes auquel on fait face dans l'exploitation d'un réseau de transport, c'est celui des croisements. C'est toujours une difficulté avec le phénomène de la croissance de l'urbanisation, le problème des croisements est un problème important.

1525 Je comprends que le promoteur lui-même fait face à ce genre de difficulté-là, puisqu'il a choisi une modalité d'exploitation qui minimise les croisements. Donc, avec une voie en tranchée, c'est ce qu'on fait. Le CN, comme tout autre exploitant d'entreprise ferroviaire en Amérique du Nord, fait face aux mêmes difficultés. La multiplication des croisements est une
1530 multiplication de causes d'accidents, est une multiplication de causes de délais, est une multiplication de causes de retard dans l'exploitation efficace d'un système de transport.

Dans la région de Montréal X je faisais référence à l'étendue de notre réseau en Amérique du Nord, donc 18 292 milles X dans la région de Montréal, le CN exploite 92 milles
1535 de voies principales ou d'antennes. Donc, il y a certains milles de voie ferrée qui sont plus précieux pour nous que d'autres, et les milles de voie ferrée qui sont précieux, ce sont les milles qui nous permettent de desservir directement nos clients.

J'entendais madame la ministre faire référence tout à l'heure aux grappes avec plaisir, constatant que la combinaison du CN, du Port de Montréal et d'une clientèle dans l'est de
1540 Montréal constituait effectivement un réseau, un tout, un ensemble, un ensemble économique qui, je pense, a son importance pour la ville de Montréal et pour ce secteur-là de la ville en particulier.

1545 Donc, effectivement, cet ensemble constitué par le port, le réseau du CN et les entreprises de l'Est, a une importance considérable pour notre exploitation commerciale. On sait d'une part qu'environ 40 % des wagonnés qui sont véhiculés au départ de Montréal proviennent du port de Montréal comme tel. On sait que le port de Montréal a connu une croissance relativement exponentielle dans les dernières années et son trafic a augmenté, je
1550 pense au cours des dix dernières années, d'environ 500 %. 60 % du trafic conteneurs qui arrive ou part du port de Montréal est acheminé par rail.

C'est donc un cas, c'est ce que nous appelons, nous, effectivement X et dans un sens, peut-être un peu différent avec les intervenants précédents X du transport intermodal, c'est du
1555 transport intermodal maritime-rail, mais c'est une composante importante et nous sommes bien prêts, étant une société commerciale, à augmenter ce pourcentage de 60 % qui sort par rail du port de Montréal. Si on veut nous en donner 100 %, nous allons volontiers l'accueillir et enlever autant de camions sur la route.

1560 Maintenant, dans ce contexte-là, il faut bien comprendre quelle est la nature de la
desserte du port de Montréal par le CN. Cette desserte se fait par deux accès: un accès du côté
ouest, qui est quand même sans doute bien connu, qui est celui de la rue Bridge, des environs
de la rue Bridge, un peu en parallèle avec la rue Mill, qui dessert aussi un quartier industriel
mais qui a tendance à le devenir de moins en moins maintenant.

1565 On constate certaines difficultés avec l'accès du côté ouest pour le port de Montréal,
l'accès ferroviaire du côté ouest, et on ne voudrait pas que ces difficultés se reproduisent du côté
est. On sait, par exemple, que le seul accès nous oblige à utiliser un passage à niveau sur la
rue Bridge, laquelle rue est un accès au pont Victoria et, donc, représente un achalandage
1570 considérable à toute heure de la journée. Ça pourrait servir d'exemple à ce que nous
indiquerons tout à l'heure au sujet des croisements du côté de Longue-Pointe.

 Parlons-en de la cour de Longue-Pointe. Celle-ci effectivement représente un ensemble
immobilier assez considérable, puisqu'elle est composée d'un faisceau de 18 voies ferrées.
1575 Néanmoins, ayant été conçue il y a plus de 50 ans, son design n'est pas tout à fait actualisé aux
besoins ferroviaires courants. On avait à l'époque des trains probablement plus courts, plus
nombreux, qui restaient en stationnement plus longtemps; aujourd'hui, on favorise des trains
beaucoup plus longs.

1580 Évidemment, quand on décharge X et je pense que la commission sera parfaitement
sensible à ça X quand on décharge un super porte-conteneur qui est amarré au port de Montréal
et que l'ensemble de ces marchandises-là sont mises sur un train, même si on a développé
depuis deux ou trois ans la technologie des conteneurs gerbés, il n'en demeure pas moins que
ça nous fait un train très long à véhiculer ou à sortir du port de Montréal. Ce qui explique que
1585 nos besoins maintenant, où nous créons c'est-à-dire des trains qui ont beaucoup plus que 3000
pieds, qui était la longueur maximum que l'on pouvait accomoder dans la cour de Longue-
Pointe, nous faisons maintenant des trains d'à peu près 10000 pieds pour desservir le genre de
trafic maritime qui aboutit au port de Montréal.

1590 Évidemment, je passerai rapidement sur les projets de développement urbain qui ont
imposé dans le coeur du port de Montréal, au pied de la rue de la Commune ou autrement, un
certain nombre d'autres contraintes. Mais dans la perspective du ministère des Transports et,
comme je l'ai dit, parce qu'il y a une certaine sympathie entre exploitants de réseau de transport,
quand le ministère des Transports a parlé de son projet, nous avons d'emblée offert de
1595 collaborer pour assurer une cohabitation efficace des modes de transport en question.

 Et une des premières propositions que nous avons faite a été le réaménagement de la
cour de Longue-Pointe. C'est une composante, je pense, qui est intéressante. Nous avons
besoin de moins de voies ferrées dans la cour de Longue-Pointe; nous avons besoin de plus
1600 longues voies ferrées. Nous avons donc proposé au MTQ de partager avec lui une parcelle de
terrain qui a déjà une vocation de transport, mais dont la vocation de transport a été modifiée.
Et cette parcelle de terrain-là, qui est déjà fixée là depuis de nombreuses années, nous

1605

proposons de la partager avec le ministère des Transports. Donc, il n'y aura dans cette proposition-là, il n'y aura aucun empiétement sur d'autres terrains que ceux qui sont actuellement dédiés à des besoins de transport.

1610

La proposition du CN a été de partager la cour de façon à conserver du côté est un certain nombre ou un moins grand nombre de voies ferrées que ce que la cour de Longue-Pointe a actuellement et de dédier la partie ouest de la cour de Longue-Pointe au projet du ministère des Transports.

1615

Je voudrais préciser tout de suite qu'évidemment, nous abordons le projet du promoteur plus particulièrement, disons, dans ses effets lorsque le tracé doit faire une boucle sud-nord. Et je pense que je n'ai pas besoin d'expliquer la géographie à la commission, mais il y a une boucle sud-nord entre la rue Notre-Dame pour aller rejoindre un petit peu Hochelaga, qui se présente, et c'est cette portion de tracé-là de l'autoroute ou du projet du promoteur qui nous intéresse particulièrement, puisque c'est là qu'il y a cohabitation entre le rail et la route.

1620

Donc, je disais, le projet consiste à partager avec le ministère des Transports la cour de Longue-Pointe pour lui céder la partie ouest de cette cour-là pour l'aménagement de la rue Notre-Dame dans la version ou dans la modalité que le ministère des Transports aura choisie d'y aménager. Cette solution-là permet donc une coexistence des mode de transport.

1625

Je notais tout à l'heure que probablement, ça aurait pour effet de conduire donc nos opérations ferroviaires un petit peu plus à l'est et de les éloigner de la rue Vimont, et de créer même entre donc l'exploitation ferroviaire et la rue Vimont ou le quartier résidentiel, si on veut, dont la rue Vimont est la première rue, de créer également cette zone tampon, ne serait-ce qu'au niveau vibration, qui sera constituée par la voie de circulation en question proposée par le MTQ.

1630

Dans cet aménagement-là, la surprise du CN devant le projet du promoteur a été de voir mis de l'avant ce qu'on a appelé la variante CSF sans, je pense, que j'aie besoin de l'expliquer plus avant.

1635

Et je reviens à mon propos du début. Cette variante-là impose deux croisements X et c'est là que le bât blesse en ce qui concerne le Canadien National X c'est-à-dire un croisement au sud de la cour de Longue-Pointe puisqu'à ce moment-là, dans la variante CSF, on voudrait faire passer le boulevard, la route ou enfin la voie de circulation du côté est de la cour ferroviaire. Alors, si on veut la faire passer du côté est, il faut faire un croisement au bas de cette cour de Longue-Pointe. Et par la suite, rendu au nord, il faut croiser de nouveau nos voies ferrées parce que, à ce moment-là, le boulevard se continuerait au nord de nos voies ferrées. On fait donc une double boucle.

1640

1645

En fait, la variante CSF présente une double boucle de croisement avec l'emprise du Canadien National. Et pour les raisons que j'ai évoquées précédemment, ça nous semble compliquer inutilement les choses et présenter des inconvénients que nous avons soulevés dans

1650

notre mémoire: donc, interruption de la circulation avec le port de Montréal pendant la durée des travaux, ce qui risque d'être une couple d'années; le détournement du trafic par l'accès du port de Montréal du côté ouest, donc la rue Bridge, avec les inconvénients que ça fait là. Alors, on crée des problèmes à l'est et on crée à l'ouest, on crée des problèmes partout avec finalement cette variante-là.

1655

Pour nous, évidemment, il y a une considération économique importante, qui est un ajout de quelque 20 milles de distance, de parcours, 20 milles de parcours pour chacun des 12 000 wagons qui sortent annuellement du port de Montréal.

1660

Dernière intervention ou remarque en clôture. Comme le projet du promoteur, fait partie intégrante du projet du promoteur le prolongement du boulevard l'Assomption, et à cet égard-là, et indépendamment des deux croisements problématiques que je viens de signaler, le prolongement du boulevard l'Assomption donc crée une difficulté également pour le CN, qui est encore une fois une difficulté de croisement. Suivant les plans actuels, on a prévu que le croisement se ferait à niveau. Ça pourrait être un problème qu'on pourrait rencontrer dans la version boulevard urbain mais que, pour l'instant, nous avons considéré la variante du promoteur, que nous pourrions considérer au sud.

1665

Mais pour le boulevard l'Assomption, le projet tel que présenté par le MTQ est effectivement un passage à niveau, donc une rencontre, un croisement des deux modes de transport avec des interruptions, interruptions effectivement pour le passage des trains, qui peuvent être d'assez courte durée mais peuvent être significatives si on a affaire à une circulation relativement dense.

1670

On sait, par exemple, et je reviens à mon exemple du pont Victoria et de la rue Bridge, l'interruption pour le passage d'un train de conteneurs qui sort du port de Montréal peut être assez significative lorsqu'elle dure de 5, 6 ou 8 minutes à l'heure de pointe de 5 h 45, 17 h 45 le soir, ou de 8 h 15 le matin.

1675

Donc, nous recommandons fortement que le projet soit amendé pour prévoir un étagement au croisement du boulevard l'Assomption et de l'emprise du Canadien National pour favoriser effectivement les flux de circulation. D'autant, comme je l'ai expliqué tout à l'heure, que nos trains qui sortent du port de Montréal seront dorénavant de plus en plus longs, et la technologie d'exploitation ferroviaire fait qu'ils seront pour desservir la clientèle du port de plus en plus longs, nous avons besoin donc d'une distance d'environ, ou de pouvoir accommoder à même la cour de Longue-Pointe et le prolongement de la cour de Longue-Pointe vers l'est, nous avons besoin d'accommoder des trains de 10 000 pieds.

1685

Donc, c'est au-delà des dimensions actuelles de la cour de Longue-Pointe, qui est d'environ 3 à 4 000 pieds. Et pour accommoder ces trains-là, donc il y aura des voies qui auront un prolongement vers l'est. Et forcément, si le boulevard l'Assomption était à niveau, il y aurait une interruption de la circulation lorsqu'un train de cette dimension-là passe ou même doit être stationné pour être formé ou être en attente de livraison au port de Montréal à cet endroit-là.

1690

1695

Alors, voilà pour les principaux commentaires du Canadien National. Et je crois, en conclusion, vous avoir indiqué d'une part qu'il y aurait dans le projet, incluant la variante CN, une meilleure utilisation de l'espace urbain, donc utilisant un seul terrain déjà dédié, laissant le terrain de CSF disponible pour le développement du Montréal international. Il y aura sans doute des économies d'échelle également qui pourront être faites en ce qu'il n'y ait pas de débranchement avec le port de Montréal, pas d'interruption des activités.

1700

Et je soumets que cet ensemble de qualités-là du projet rendront le tout plus économique et plus agréable environnementalement. Voilà.

LA PRÉSIDENTE :

1705

Merci. J'aurais une question avant de passer la parole à mon collègue Louis Dériger. La variante CN, parce qu'elles sont connues comme ça, variante CN, variante CSF, est-ce qu'elle occasionne des problèmes pour le CN au moment des travaux de construction? C'est-à-dire que dans la mesure où on fait le projet avec variante CN, est-ce qu'il y aurait aussi interruption de service?

1710

M. JACQUES PERRON :

Je ne pense pas, mais je vais référer la question à mon collègue, monsieur Trouvé.

1715 **M. JOSEPH TROUVÉ :**

Non. Dans le cas de la variante CN, le tracé passe complètement à l'ouest de la cour de triage et pour rejoindre le nord de la rue Souigny. Donc, on évite complètement les croisements dont maître Perron a parlé tout à l'heure.

1720

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Alors, déjà on passe par-dessus la voie ferrée sur Notre-Dame, c'est ça? Je m'excuse, je n'ai peut-être pas en mémoire comme il faut le tracé. Mais à l'heure actuelle, la rue Notre-Dame, est-ce qu'elle passe au-dessus ou en dessous?

1725

M. JOSEPH TROUVÉ :

Présentement, la rue Notre-Dame passe sous les voies ferrées. Il y a un pont qui permet d'accéder du port de Montréal à la cour Longue-Pointe.

1730

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Alors, advenant le cas où un projet serait réalisé, on est toujours à l'heure des hypothèses, advenant le cas où un projet serait réalisé et incorporé à la variante CN, ça n'occasionnerait aucune interruption de service pour le CN.

1735

M. JOSEPH TROUVÉ :

Non.

1740

LA PRÉSIDENTE :

À cette intersection-là. Merci.

1745

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Ma question s'adresse plus pour le passage à niveau au boulevard l'Assomption. D'abord, est-ce que c'est dans les deux cas, dans la variante CN et CSF, que cette situation-là se présente?

1750

M. JACQUES PERRON :

1755 Absolument.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1760 Oui?

M. JACQUES PERRON :

1765 Oui, parce que c'est indépendant de la situation du croisement au sud de la cour
Longue-Pointe.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1770 C'est quoi la dimension que vous avez besoin? On parlait de 80 pieds d'emprise, si je
comprends bien?

M. JACQUES PERRON :

1775 Voilà, pour accommoder...

M. JOSEPH TROUVÉ :

1780 Présentement, on a 80 pieds d'emprise et on demande à ce que ce soit respecté, c'est-
à-dire que le viaduc permette la construction ou l'aménagement éventuel de trois voies ferrées.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1785 Actuellement, il y en a seulement qu'une. C'est ça?

M. JOSEPH TROUVÉ :

1790 Il y en a seulement qu'une, mais dans le projet, évidemment on a eu une discussion
avec le MTQ, on a déjà signalé qu'à long terme, on prévoyait avoir trois voies ferrées.

1795 Et d'ailleurs, ce qu'on comprend, c'est qu'en plus, la variante CN, étant donné que les
voies passent au nord de la rue Souigny, ça permettrait plus facilement un étagement entre les
voies ferrées et le boulevard l'Assomption. Il y aurait, semble-t-il, moyen de designer le
croisement pour éviter d'un autre côté d'avoir un viaduc comme la rue Dickson qui soit vraiment
visée.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1800

Moi, j'ai une question. Bon, vous êtes avec le ministère depuis 94, je pense, en collaboration avec eux. Comme ça se fait que cet élément-là n'ait pas été un aspect qui ait été pris en compte au début du projet? Qu'est-ce qui s'est passé pour pas que ça soit quelque chose qui ait été examiné?

M. JOSEPH TROUVÉ :

1805

C'est difficile à répondre de notre part parce que dans nos discussions avec le ministère, les discussions avec le ministère ont en quelque sorte porté essentiellement sur la cour Longue-Pointe et l'utilisation qui serait faite du terrain. C'est-à-dire qu'on avait un ensemble et il s'agissait de savoir comment pourraient voisiner une autoroute et des faisceaux de voie ferrée.

1810

Alors, on en est venu finalement à un aménagement qui permettait les deux mais, pour ainsi dire, ça n'a pas débordé X pour répondre à votre question X la cour elle-même.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1815

Est-ce qu'actuellement, vous êtes en discussion pour ces aspects-là? Est-ce que ça déjà été annoncé ou si c'est la première fois que vous en parlez?

M. JOSEPH TROUVÉ :

1820

À vrai dire, c'est la première fois qu'on réalise l'implication. Premièrement, l'annonce du prolongement du boulevard l'Assomption. Et un des buts du mémoire, c'est de signaler justement que si on est pour exploiter des trains plus longs qui pourraient prendre entre deux et huit heures pour bâtir, c'est un sérieux problème aux croisements.

1825

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

1830

Alors, messieurs, on vous remercie pour votre témoignage.

M. JACQUES PERRON :

1835

Merci.

M. JOSEPH TROUVÉ :

1840

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1845

Bonsoir. Maintenant, j'appellerais messieurs Michel Turgeon et Dominic Taddeo de l'administration portuaire de Montréal.

J'aurais peut-être dû vous nommer d'abord, monsieur Taddeo, mais j'y suis allée tel qu'indiqué sur mon papier.

1850

M. DOMINIC J. TADDEO :

Non, il n'y a pas de quoi. Bonsoir!

LA PRÉSIDENTE :

1855

Bonsoir!

M. DOMINIC J. TADDEO :

1860

Bonsoir! Merci de nous donner l'opportunité. On va aller, comme on dit, direct au but. Vous avez reçu notre lettre et, effectivement, pour rappeler que nous sommes une agence fédérale, qui est autonome. Et, quand je dis *autonome*, je veux bien que les gens comprennent que par autonomie, ça veut dire totale, c'est-à-dire que nous ne recevons aucune subvention, quelle qu'elle soit, de qui que ce soit, contrairement à d'autres villes portuaires comme New York, Boston, les villes américaines, ou même le Port de Québec.

1865

Le Port de Montréal autofinance tous ses projets. Et, c'est sûr que nous sommes une agence fédérale, mais le conseil d'administration est composé de gens d'affaires de Montréal: un est nommé par la province; un par la Ville; un par le fédéral; et les quatre autres par le monde maritime à Montréal. Et c'est ces gens-là qui s'assurent de la bonne marche du port.

1870

Donc, notre mandat consiste à faciliter le commerce intérieur international et, ainsi, contribuer à la réalisation des objectifs socio-économiques des collectivités locale, régionale et nationale.

1875

Dans ce mandat, dans ce cadre, nous respectons toujours l'environnement et notre mission, c'est de fournir en tout temps des services et des installations propres à satisfaire les besoins de notre clientèle, et de faire accroître et valoir les avantages du port de Montréal.

1880

Madame Harel a si bien dit qu'il y avait 17 000 emplois qui dépendaient chaque jour de l'activité portuaire et des retombées économiques de 2 milliards \$. Les industries à Montréal, autres que l'industrie maritime, qui dépendent du port, seulement dans le quartier ici, c'est plus que 10 000 personnes. Donc, nous jouons un rôle crucial dans l'économie montréalaise.

1885

Au cours des 10 dernières années, effectivement, le trafic conteneurisé s'est accru d'une façon assez phénoménale, surtout au niveau du conteneur. Et, nous avons converti le port. Autrefois, le port, c'était un port à grain. C'était un port pour le pétrole. Vous savez ce qui s'est passé dans le pétrole. Les raffineries ont fermé, le trafic a chuté pour le pétrole. Le grain, c'est la même chose. Le grain est exporté par l'Ouest canadien. Aujourd'hui, le Port de Montréal, plutôt que de s'asseoir sur ses lauriers, nous sommes allés pénétrer à l'intérieur des terres et le trafic s'est accru surtout au niveau du trafic conteneurisé, pour desservir d'abord Montréal et sa grande région, le Québec tout entier, mais principalement l'Ontario et les États-Unis.

1890

1895

Les compagnies maritimes qui sont venues s'installer à Montréal ont investi, à elles seules, au-delà de 1 milliard \$ depuis les 15 dernières années. Le Port de Montréal, nous, pour agrandir, transformer et rebâtir ce port, nous avons dépensé 300 millions \$ depuis 1980. Et, nous allons continuer à fournir les infrastructures qui s'imposent.

1900

Sur l'île de Montréal, nous avons même acheté, parce que nous avons pris des engagements d'optimiser, maximiser l'utilisation de tous les espaces, soit ceux de la rue Notre-Dame. Et, le Port de Montréal lui-même a acheté des terrains au sud de Notre-Dame, qui nous ont coûté 30 millions \$. Nous avons participé à la solution de Cathy-Bruneau, le Saint-Juste, et j'en passe.

1905

1910

Donc, les services en transport ne se limitent pas seulement aux navires. Bien sûr, de nos quais, les marchandises sont acheminées aux usines, commerces et centres de distribution, par camion ou chemin de fer. Pour ce qui est du chemin de fer, je vous signale que c'est nous qui exploitons le chemin de fer et qui faisons la connexion avec le CN et le CP, qui est un joueur majeur au port de Montréal. Bien sûr, le CN l'est aussi. Mais nous avons au-delà de 100 kilomètres de voie ferrée que nous avons construits au sud de la rue Notre-Dame, avec nos locomotives, et c'est nous qui desservons les lignes maritimes sur les quais.

1915

Donc, le CN vient à un point d'interchange, comme le CP, et nous manutentionnons – l'an passé – un million de conteneurs. Et, sur le un million, 90 % était manutentionné par le CP et 10 % par le CN. Donc, pour nous, c'est crucial d'avoir les deux chemins de fer. C'est important pour nous. Il faut les desservir tous les deux.

1920

Mais nous avons aussi l'avantage d'avoir ici, nous sommes le seul autre port au Canada qui est desservi par les deux chemins de fer, comparé à des ports qui sont en concurrence avec nous, comme Halifax, New York, Baltimore, Hampton Roads. Halifax, dans le contexte canadien, bien sûr, qui est desservi seulement par le CN.

1925

Donc, 40 % des conteneurs transitent par camion et 60 % des conteneurs. Les autres trafics, bien sûr, c'est aussi par le chemin de fer au niveau de certains produits comme le zinc, le cuivre. Le sel, ça vient par bateau et, après ça, par camion. Les camions, bien sûr, viennent au port. Les camions qui vont sur la rue Notre-Dame, je ne pense pas qu'il y ait une

	étude détaillée, mais je dirais que 15 % de ces camions-là desservent principalement le port de Montréal.
1930	Pour ce qui est des camions qui viennent au port, nous avons aidé à réduire l'achalandage qui est déjà assez élevé en créant des zones d'attente sur le port de Montréal, sur la route du port pour les camions et sur des terrains que nous avons achetés.
1935	Donc, lorsque le ministre des Transports nous a consultés sur son projet de Politique de transport, nous lui avons fait valoir la nécessité de protéger nos infrastructures portuaires ferroviaires et routières et d'assurer la fluidité de la circulation. Parce que, bien sûr, nous voulons que la circulation soit plus fluide, parce que c'est crucial.
1940	On a entendu parler tantôt de l'intermodalisme. C'est bien beau d'amener les bateaux ici. Déjà, c'est assez difficile, déjà, les lignes comme CP et autres ont pris des engagements pour venir à Montréal, à 1 600 kilomètres à l'intérieur des terres, avec les hivers rigoureux, vivre avec la réalité du fleuve. Donc, c'est crucial qu'une fois qu'on a amené cette marchandise-ci à Montréal, nous sommes le seul port terminus au Canada et sur toute la Côte Est, contrairement à d'autres ports comme Halifax où les bateaux arrêtent, déchargent et continuent. Ici, c'est
1945	dévoué, c'est dédié, ils viennent à Montréal, ils déchargent, ils remplissent.
	Donc, nous avons fait notre réputation avec la sûreté, la sécurité, l'efficacité, et c'est crucial pour nous qu'on procède avec le projet.
1950	Pour ce qui est du projet, bien sûr qu'il y a les problèmes de congestion, mais nous laissons aux experts provinciaux, municipaux le soin d'identifier la meilleure solution en tenant compte des impératifs économiques, sociaux et des impacts environnementaux, parce que ce n'est pas notre expertise.
1955	C'est sûr qu'il faut qu'il y ait une solution. Ça, on ne se le cache pas. Mais à savoir si on devrait participer au débat qui se déroule, on veut que ça se fasse, mais ce n'est pas facile. Ce que nous, on dit, dans le sens que tout le monde, il faut qu'il soit satisfait, mais il faut que ça se fasse.
1960	Mais, nous avons une préoccupation et le CN vient de vous faire part de cette préoccupation. Donc, après avoir pris connaissance du tracé proposé, il est évident que le lien entre le port et la cour Longue-Pointe sera coupé par les travaux pendant une période pouvant aller jusqu'à 2 ans. Et ça, pour nous, ce n'est pas acceptable. Donc, les points de correspondance entre le réseau ferroviaire et les cours Hochelaga et Longue-Pointe doivent être
1965	maintenus en tout temps.
1970	L'économie dépend du Port de Montréal. Nous sommes fiers d'être ici. Nous voulons être ici. Nous avons aidé à fonder cette ville. Nos ancêtres ont vu loin, ont amené le réseau ferroviaire sur nos quais et, aujourd'hui, les villes américaines portuaires viennent au port de Montréal. Tout récemment, les gens de Hampton Roads sont venus ici pour nous demander

comment que nous fonctionnons – c'est sûr que cette année, c'est doux au niveau de l'hiver – mais même en hiver, pour assurer le service que nous assurons, avec les trains blocs que nous construisons sur l'infrastructure portuaire à partir de la rue Berri, toute la longueur du port.

1975 Et c'est pour ça que nous, il a été décidé en 1888, par l'ingénieur du port, que les autorités portuaires devront assumer la responsabilité de la route de service, de ses infrastructures, de la clôturer. Parce que dans un sens, nous sommes une ville dans une ville. Nous avons notre propre route, nos propres services, notre propre système d'électricité, notre propre système d'égout et notre système ferroviaire.

1980 Donc, c'est crucial pour nous qu'il y ait un complément à l'aspect du camionnage, à l'aspect routier, parce que nous l'avons au niveau ferroviaire et il faut le protéger. Ce qui nous a permis, il y a quarante-trois trains par semaine qui entrent et qui sortent du port de Montréal, d'une longueur d'un mille, un mille et quart, dédiés sur les marchés de Toronto, Détroit, 1985 Chicago. Les autres clients que nous avons, c'est la région du Québec, bien sûr, et c'est l'est des États-Unis. Et, nous desservons ces clients-là avec le camionnage.

Voilà, ça résume notre position. Nous vous félicitons du bon travail que vous faites. Nous savons que ce n'est pas facile et nous aimerions qu'il y ait une solution pour faire avancer, 1990 pour que le port de Montréal, avec la croissance, on prévoit manutentionner d'ici les 10 prochaines années, doubler le trafic conteneurisé.

Vous savez, madame Harel parlait des terrains à Contrecoeur. Quand nous avons acheté ces terrains-là, c'est parce qu'on s'est dit qu'un jour, il va manquer d'espace sur l'île de 1995 Montréal. Et, à ce moment-là, nous manutentionnions 600 000 conteneurs. Elle nous avait dit dans le temps qu'on était des rêveurs en couleurs. Nous sommes rendus à 1 million et, là, on parle de 2 millions dans les 10 prochaines années. Et, moi, je ne serai plus là.

Mais avec la situation géographique privilégiée que nous avons, avec tout ce que nous 2000 avons bâti ici au Québec, tous les gens, au fil des ans, l'ouverture à longueur d'année, l'histoire de la canne à pommeau d'or, les navires qui ont grossi, pour concurrencer les plus gros navires qui vont à Halifax et qui vont à New York et Baltimore, mais qui viennent à Montréal et qui desservent tous des marchés-là d'une façon efficace, et la nouvelle continue à se perpétuer.

2005 Il y a encore une autre bonne nouvelle: Mediterranean Shipping Corp. , qui autrefois était au port de Halifax, ils viennent au port de Montréal. Ça me fait beaucoup de peine pour le port de Halifax. CN, eux, ils sont heureux parce qu'ils vont garder la *business*. Mais, nous, on est très heureux parce que c'est de la nouvelle *business*. Et, il y a une partie de ça qui va être camionnée.

2010 Nous avons un marché captif des Îles-de-la-Madeleine, un marché captif du camionnage pour le camionnage de conteneurs intermodal de Terre-Neuve. Donc, nous voulons que ça continue à progresser et il faut qu'on trouve une solution à la rue Notre-Dame.

2015 Voilà. C'est notre témoignage, madame.

LA PRÉSIDENTE :

2020 Je vous remercie, monsieur Taddeo. Vous avez abordé vous-même la question de Contrecoeur. On aura sans doute des présentations cette semaine où les gens vont faire valoir que, lorsqu'on réalise un projet comme celui-là, il faut regarder longtemps devant nous, et particulièrement quand un projet, comme celui qui nous est proposé, laisse une cicatrice. C'est un projet en tranchée, donc c'est quand même une infrastructure qui serait coûteuse à démanteler.

2025 Alors, il y a des gens qui vont faire valoir qu'il est probable, il ne faut pas écarter la possibilité que le port se déplace et que les activités du port se déplacent et que, un jour, du résidentiel prenne la place du port, et la présence d'une rue Notre-Dame en tranchée viendrait créer un effet de coupure entre des quartiers.

2030 Alors, j'aimerais ça vous entendre sur justement la possibilité, un, de laisser de l'espace au port pour donner accès au fleuve aux citoyens actuels, pour des quartiers limitrophes, ou la possibilité que le port se déplace plus à l'est, éventuellement.

2035 **M. DOMINIC J. TADDEO :**

2040 Déjà, le port est déplacé plus à l'est. Nous avons toujours travaillé avec la réalité. Tantôt, quelqu'un a mentionné le mot *la réalité* au tout début, et c'est une réalité. La réalité de l'hiver, la réalité de la profondeur du chenail, la réalité à Montréal que la promenade Bellerive, ça aurait été une place idéale pour nous de continuer à prendre de l'expansion, mais le BAPE, en 83, s'est prononcé et ont dit: *Ça, ça va demeurer une zone verte.+ Et, on vit avec cette réalité.

2045 Et, à ce moment-là, on s'est dit: le port va prendre de l'importance, parce que le conteneur qui part de Stuttgart en Allemagne puis qui s'en va à Chicago, il ne le sait pas, lui, que Contrecoeur, ce n'est pas Montréal. L'exportateur. Donc, à ce moment-là, nous avons fait une fouille, une recherche approfondie et c'est à ce moment-là qu'on s'est dit le trafic conteneurisé va continuer à prendre de l'importance. Et, là, nous avons acheté des terrains. Trois cent cinquante hectares à Contrecoeur.

2050 L'année suivante, nous avons acheté à côté les terrains, le quai de vrac qui dessert Sidbec-Dosco. Sauf que quand nous avons acheté les terrains en 88, les terrains sont toujours zonés agricole. Et, à ce moment-là, nous sommes allés devant des audiences et les trois commissaires ont été entendus par la Ville de Montréal, la Chambre de commerce, madame Harel entre autres, le CP et tous les gens ont dit: *Hé! C'est quoi, cette affaire-là? Il faut que le trafic conteneurisé, il faut que l'activité portuaire qu'il y a sur l'île de Montréal demeure sur l'île de Montréal.+ À ce moment-là, nous avons pris des engagements d'optimiser tous les espaces

2055

portuaires au sud de la rue Notre-Dame. C'est le Conseil qui avait décidé ça. Et, nous l'avons respecté.

2060

Pour ce qui est de Contrecoeur, un jour, on va trouver un armateur qui va venir et qui va s'installer à Contrecoeur et, à ce moment-là, nous allons nous présenter pour faire zoner les terrains industriel, qui sont adjacents déjà à des terrains industriels. Mais, après ça, il y a eu la récession économique en 91 et mon conseil d'administration de ce moment-là avait dit: *Bien, là, ce n'est pas le temps d'aller...+, parce que les lignes maritimes qui sont à Montréal étaient en faveur qu'on prépare l'avenir, puis qu'il y ait des espaces pour permettre d'avoir une concurrence correcte vis-à-vis les ports américains et vis-à-vis les ports de l'océan, comme des gens comme Halifax qui disent: *On a beaucoup d'eau.+ Puis, c'est vrai. Donc, on s'est dit, nous: *Nonobstant.+ Donc, pour l'instant, on s'est dit: *On va attendre. Un jour, ces lignes-là vont venir à Montréal.+

2065

2070

Pour ce qui est de l'accès au fleuve, bien, vous avez le Vieux-Port, parce que le Port de Montréal a cédé, en 1977, quarante-cinq hectares pour créer cet espace. À ce moment-là, quand on nous avait approchés, bien sûr, les terrains appartiennent tous les deux au même patron, mais c'est des cousins, c'est pas même des frères. En d'autres mots, la Société du Vieux-Port de Montréal, ils reçoivent, eux, des subventions du gouvernement fédéral pour vivre, pour faire des constructions, tandis que nous, nous sommes une industrie, nous devons être commercial, nous devons être autosuffisants et ne pas dépendre des contribuables. Et, nous le sommes. Et, il y a la promenade Bellerive.

2075

2080

Il y a le projet aussi dont vous avez entendu parler, dans lequel on avait parlé de construire peut-être une plate-forme, je ne sais pas le terme précis, Michel?

M. MICHEL TURGEON :

2085

Un belvédère.

M. DOMINIC J. TADDEO :

2090

Un belvédère, pour permettre aux Montréalais de visiter. Et on a même proposé, nous, aux élus qui étaient là autrefois, que pour les gens qui demeuraient dans ce quartier-ci, que moi, si j'étais là comme politicien, je mettrais une navette pour encourager les gens soit d'aller à la promenade Bellerive, en été, pour les pique-niques et aller dans le Vieux-Port. C'est beau, c'est féérique, c'est bien. On peut s'amuser. Il y a quarante-cinq hectares.

2095

Les autres espaces, comme je vous ai dit, le chemin de fer prend de plus en plus d'importance au port. Aujourd'hui, vous avez l'entrepôt frigorifique. On construit des condominiums, le chemin de fer est là, c'est le centre de correspondance crucial pour notre succès et ces voies-là ne bougeront pas. Même, on va en construire deux autres d'ici un autre 3 ans. Donc, la route de service du port va rétrécir davantage. Elle va être sur le bord de l'eau.

2100

2105

Et, dans la partie est de la Ville, c'est pour ça qu'on dit dans notre mémoire, c'est crucial pour nous de préserver les accès à la rue Pie IX, à la rue Viau, à la rue Bossuet, à la rue de Boucherville, pour nous permettre de continuer d'accélérer. Parce que nous, nous collaborons déjà en enlevant les camions de la rue Notre-Dame pour leur permettre de venir sur la route du port.

2110

Donc, les accès que nous avons, c'est les trois que je vous ai mentionnés.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

2115

Monsieur Taddeo, vous avez dit tantôt – et je vous cite à peu près – le Port n'est pas un expert ou n'a pas d'expertise en termes d'impacts environnementaux, vous avez dit: *Mais il faut que le projet se fasse.+ Quand vous dites ça, vous parlez du projet présenté par le ministère des Transports.

2120

Est-ce que vous vous êtes penchés sur le modèle proposé, à savoir le type de route en tranchée, si ça convenait ou qu'un autre modèle aurait pu convenir, puisque vous avez entendu, ce soir, il y a des gens qui sont en faveur d'un boulevard urbain, il y en a d'autres qui vont se présenter aux audiences pour nous en faire part également. Est-ce que le Port s'est penché directement ou indirectement sur le modèle proposé?

M. DOMINIC J. TADDEO :

2125

Non, effectivement, on en a discuté, nous l'avons analysé, il y a eu une discussion, elle a été présentée au conseil d'administration et le conseil d'administration, dans sa sagesse, a décidé que la meilleure chose, c'était de faire valoir l'importance du port, de faire valoir l'importance de l'intermodalisme et de laisser aux experts, et de la ville et de la province, de respecter les vœux ou de donner suite à leur projet, tout en respectant l'aspect environnemental, l'aspect social.

2130

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

2135

J'aurais une sous-question, à ce moment-là. C'est quoi le niveau d'information que vous avez sur les problèmes rencontrés avec la route actuelle, pour les usagers du port. Évidemment, j'entends là-dedans le pourcentage, vous dites 15 % des camions sur la rue Notre-Dame qui originent du port ou qui font affaires avec le port de Montréal. Est-ce que vous avez de l'information de la part des compagnies de camionnage qui s'inquiètent de l'accès au port par la rue Notre-Dame actuellement?

2140

M. DOMINIC J. TADDEO :

2145

Pas à ma connaissance, à moins, Michel, toi? Moi, je n'en ai pas pris connaissance. Eux, ce qu'ils veulent, c'est qu'ils veulent avoir un accès au port de Montréal. C'est la fluidité. C'est ça qui les intéresse. Et, nous avons mis en place même un système informatisé des études que nous faisons présentement pour augmenter la fluidité. Et, ce n'est pas différent des choses qui se vivent à Singapour, qui se vivent à Hong-Kong où les gens vivent et cohabitent avec le port, avec les routes.

2150

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Quand vous parlez de fluidité, c'est la facilité d'accès?

2155

M. DOMINIC J. TADDEO :

C'est ça.

2160

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Tout simplement.

2170

M. DOMINIC J. TADDEO :

C'est ça. Parce que les camionneurs en soi, pour eux, c'est important. Et, c'est pour ça qu'ils sont venus nous voir et ils ont dit: *Si vous pouvez vous organiser pour qu'on ne soit pas bloqué, arrêté, des goulots d'étranglement sur la rue Notre-Dame+. On a construit des voies de réserve sur la route du port. Et, là, on peut les faire entrer plus rapidement sur nos terminaux.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Vous parliez tantôt justement d'un nouveau client que vous avez, une compagnie de Halifax, qui faisait affaires traditionnellement avec Halifax, qui est rendue avec Montréal.

M. DOMINIC J. TADDEO :

Oui. Mediterranean Shipping Corporation.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

C'est quoi l'ordre de grandeur de ce qui peut se rajouter en termes de camionnage à partir du port, strictement avec un client?

M. DOMINIC J. TADDEO :

Bien, principalement dans leur cas, je dirais que la grande majorité de leur trafic va être par accès ferroviaire parce que ces gens-là desservaient l'Ontario de Halifax. Donc, quand ils vont arriver ici à Montréal, mais là, une fois qu'ils vont s'installer à Montréal, ils vont peut-être aller chercher, je dirais que ça serait pas beaucoup. Je dirais que sur les 25 à 30 000 conteneurs de plus qu'ils vont amener à Montréal, que 95 %, 98 % va aller sur la voie ferrée.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Très bien. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Messieurs, je vous remercie pour votre témoignage.

M. DOMINIC J. TADDEO :

Merci, madame.

LA PRÉSIDENTE :

S'il vous plaît, pas d'applaudissements. Je vous ai demandé d'éviter les applaudissements.

Maintenant, c'est le tour de messieurs Normand Robert et Daniel Vanier de la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve. Bonsoir, messieurs!

M. NORMAND ROBERT :

2215 Bonsoir, madame la présidente, bonsoir, messieurs les commissaires! Nous avons
envoyé notre mémoire par courriel. Nous en avons déposé quelques copies en arrivant. Les
membres de la Table d'aménagement du quartier souhaitaient que vous ayez la copie avec une
page rouge. Alors, on vous a remis copie page rouge, de façon à ce qu'on puisse répondre à
leur demande.

2220 Il y a aussi effectivement un addenda qui a été déposé, ce soir, que vous n'avez pas eu
à l'avance, compte tenu du travail qu'il a fallu faire autour pour le finaliser aujourd'hui.

2225 Alors, pour les résidants et résidentes du quartier, cela semble être suspendu dans le
temps depuis des siècles, ce fameux projet. La blessure laissée par les démolisseurs de 1972 a
continué de faire mal à une rue Sainte-Catherine en perdition depuis ce temps-là. Elle a
perpétué le souvenir de ces milliers d'enfants qui ont été soudainement déracinés. Elle a laissé
un espace tout à fait vide. Elle a fait perdre des centaines d'emplois. Elle a détraqué la vie du
quartier.

2230 À l'instar de nombreux intervenants, nous sommes aussi tout à fait d'accord au fait que
le statu quo est inacceptable. Nous refusons de subir un autre 10 à 12 ans de barda, c'est-à-
dire de transformation d'une rue Notre-Dame en autoroute et pour aussi voir la Métropolitaine
être démolie pour, finalement, servir de voie de contournement. Donc, un autre 5, 6 ans qui se
rajouterait.

2240 Doit-on le répéter encore longtemps pour que nos administrateurs publics interviennent
convenablement? Oui. Vous avez bien entendu, je disais bien *convenablement*. C'est-à-dire,
on souhaite que les citoyens soient impliqués le plus directement possible. En fait, on souhaite
que les citoyens, au moins ceux qui sont touchés le plus directement, soient impliqués dans
une démarche. On souhaite que les gens soient informés correctement. On souhaite que les
gens soient écoutés sincèrement – comme vous le faites, d'ailleurs – en sollicitant leur
contribution à l'élaboration de solution en amont des projets et non pas se ramasser comme on
le fait en bout de piste, avec une mauvaise consultation où les gens apprennent à travers entre
autres une commission du BAPE ce que peut avoir comme impact un projet de la sorte.

2250 Notre mémoire est basé principalement sur la présentation de faits relatifs au processus
qui a forcé la tenue d'audiences du BAPE. Évidemment qu'à titre de regroupement hétéroclite
formé de citoyens, de commerçants et d'organismes, les membres ont préféré faire part de leur
sentiment, préférablement à une analyse plus scientifique. Nous avons donc fait place à la voix
du coeur. Vous comprenez donc que nous sommes en défaveur du projet du MTQ.

2255 Nous voulions que ce mémoire soit un rappel à vouloir une véritable consultation sur au
moins deux hypothèses. Évidemment, avec l'implication réelle des citoyens, comme le disait
d'ailleurs le rapport de la Commission Tremblay, comme on l'a indiqué à la page 15 de notre
mémoire.

2260

Nous appuyons sincèrement les hypothèses développées par le Groupe en recherche urbaine, avec lequel on a travaillé assez longuement. Il nous a été possible la semaine dernière d'avoir accès, de voir une maquette que les gens de la Ville ont élaborée, conçue, suite à la production d'un mémoire qu'on a fait déposer, qui est la pièce DB-6. Il serait possiblement très intéressant si la Ville acceptait de venir installer sa maquette ici durant la balance des jours que tiendra la commission. Alors, on inviterait, si c'était possible, la Ville à installer sa maquette dans la place.

2265

Sur ce, je laisse la parole à mon collègue Daniel Vanier.

M. DANIEL VANIER :

2270

Dans le cadre de mon travail pour ce mémoire, je n'ai pas fait une recherche scientifique élaborée, je n'ai pas eu la chance de tout lire la documentation qui était fort nombreuse, mais j'ai quand même consulté pas mal de documents, et le petit addenda que malheureusement je vous remets ce soir seulement, et que vous n'avez pas eu la chance de lire avant la rencontre de ce soir, a comme objectif de démontrer qu'un impact nul sur la santé, comme le prétend le promoteur dans son étude d'impact, ça s'avère faux et ça resterait à démontrer, à notre avis.

2275

Je vais vous lire la conclusion de ce texte et il y a une douzaine de constats à faire. Je pourrais en expliquer quelques-uns peut-être tantôt.

2280

Lors des séances d'information tenues par le BAPE avant la création de cette commission, le promoteur n'a pas arrêté de nous dire que son projet de modernisation de la rue Notre-Dame aurait un impact nul sur la santé des citoyens vivant à proximité de ce nouveau lien routier.

2285

Le MTQ croit toujours que le réaménagement de la rue Notre-Dame va permettre de concentrer l'ensemble du trafic de transit qui circule dans le quartier et permettre ainsi de diminuer les nuisances causées par cette circulation dans les autres secteurs du quartier. Mais, le MTQ n'avait pas tout dit.

2290

Il a oublié de parler du trafic induit attiré par l'ouverture d'un nouveau corridor autoroutier, de l'ajout de volume supplémentaire de circulation sur la rue Notre-Dame par la construction de deux ponts, du moins un dans un avenir rapproché, celui de l'autoroute 25.

2295

Les débits de circulation sur l'autoroute Notre-Dame atteindront de nouveaux sommets, provoquant ainsi des débordements fréquents dans le réseau local, des débordements causés par des *congestionites* aiguës. Les progrès et les avantages promis par le MTQ seront vite oubliés et seront annihilés.

2300

Malgré des incertitudes pour l'évaluation de certains impacts, exemples: les matières particulaires, le bruit durant la phase de construction, la question des composés organiques

volatils, c'est tout des impacts qu'on marquait *indéterminé* dans l'étude d'impact, le MTQ a insisté pour maintenir un diagnostic d'impact nul sur la santé.

2305 Les 12 constats formulés précédemment dans ce texte remettent en question l'évaluation d'impact nul sur la santé. Par exemple: deux rapports du gouvernement fédéral indiquent clairement qu'il n'y a pas de seuil pour les effets sur la santé dû à l'exposition à des matières particulaires provenant de la pollution atmosphérique ou de gaz émis par les automobiles. C'est tous les travaux qui ont été faits sur les matières particulaires, inhalables en deçà de 10 microns, qui ont été faits dans le cadre de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, les 2310 rapports d'évaluation. Et, les rapports sont assez évidents. J'ai quelques extraits à l'intérieur de mon texte qui parlent de ça.

2315 La Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve conclut que le ministère des Transports n'a pas démontré que son projet d'autoroute sur la rue Notre-Dame aura un impact nul sur la santé. De plus, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame qui est, dans les faits, un projet de construction d'une autoroute en dépression, s'avère inacceptable étant donné les risques pour la santé des citoyens du sud du quartier.

2320 Ces risques pour la santé s'ajoutent aux autres impacts déjà identifiés: perpétuation du facteur d'appauvrissement par la construction d'une autoroute; enclavement du quartier; mur infranchissable entre la possibilité d'un accès au fleuve et le quartier; impossibilité de revitaliser ce secteur du quartier et la rue Sainte-Catherine; cicatrice permanente dans un tissu urbain densément peuplé. Donc, c'est les éléments un petit peu.

2325 Dans cette partie-là de l'addenda, pour vous donner une petite idée un petit peu de la manière que c'est fait, je fais une démonstration qu'on parle bel et bien d'une autoroute, selon des critères qui avaient été établis, des caractéristiques qui avaient été présentées dans un rapport du BAPE, un des derniers rapports que le BAPE a faits pour l'axe McConnell-Laramée. Il y avait un tableau sur les caractéristiques des infrastructures routières du MTQ avec plusieurs 2330 critères.

Et, le seul critère qui ne correspond pas à une autoroute pour le projet de la Notre-Dame, c'est la question de la vitesse sur la rue Notre-Dame, le fameux 70 kilomètres/heure. On sait très bien qu'en pratique, 70 kilomètres/heure, pour vivre proche de cette infrastructure-là, 2335 de la rue, actuellement, le soir, c'est loin d'être respecté.

Il y a la question de la croissance du volume de la circulation. J'ai sorti également des statistiques sur la pauvreté, les conditions socio-économiques dans le quartier qui a une influence, veut, veut pas, sur l'état de la santé de la population. Il y a la question du bilan de 2340 santé qui a été déposé par la Direction de la santé publique, j'y fais référence aussi dans un des constats.

Un des constats, aussi, permet de dire que le stress apporté par l'exposition aux polluants atmosphériques dégagés par la rue Notre-Dame, tout ça, ça va ajouter un stress aux

2345 gens, avec le bruit et tout ça, et ça pourrait aussi amener une certaine dégradation de la santé de ces gens-là.

Il y a un constat que je fais aussi: autoroute = appauvrissement. Il y a la question des changements climatiques. Il y a un livre qui vient de paraître dernièrement, de Claude Villeneuve, qui s'appelle: *Vivre avec les changements climatiques*. J'ai transformé un peu le titre pour: *Subir les changements climatiques*, étant donné que la population du quartier, c'est une population qui est pauvre, n'aura pas nécessairement les moyens de se payer des airs climatisés et de se payer même des vacances, des fois, des séjours à la campagne pour respirer un peu.

2355 Il y a la question des seuils toxiques pour les matières particulaires, qu'il n'y a pas de seuil toxique pour ces substances-là. Je pense que c'est un point important et essentiel.

Et, ensuite de ça, il y a les questions de la politique du bruit du ministère des Transports qu'on trouve qu'il y a un certain laxisme à l'intérieur de cette politique-là.

Alors, je vous laisserai la liberté de prendre connaissance dans les prochains jours ou dans les prochaines semaines durant vos travaux d'analyse et de rédaction du rapport. Merci beaucoup.

2365 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie, messieurs. Monsieur Dériger a une question pour vous.

2370 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Une question concernant l'effet de barrière, si on veut, entre les quartiers et le fleuve. Actuellement, la situation actuelle, est-ce que pour vous, c'est une barrière?

2375 **M. NORMAND ROBERT :**

La situation actuelle, évidemment que c'est une barrière. Donc, en fait, actuellement, le ministère s'est permis, avec les aménagements au cours des 20 dernières années principalement, d'en arriver à justifier l'aménagement d'une rénovation ou ce qu'on appelle modernisation de la rue Notre-Dame pour solliciter les populations pour aménager cette rue-là à aller jusqu'en autoroute. On pense qu'il y a eu une dégradation évidente, un laisser-aller évident.

2385 Tout ça, je dirais, de par le fait que... c'est comme si, historiquement, les gens avaient subi une espèce de dépossession tranquille, une espèce de, je dirais, de nostalgie de la part des fonctionnaires que de vouloir revenir, en fait, à un projet élaboré en 1968. Alors, cette nostalgie-là a fait que, continuellement, le ministère a, de façon continue, aménagé, réaménagé les lieux pour justifier finalement le fameux projet qui avait été à l'époque imaginé.

2390 Alors, à ce compte-là, actuellement, le trafic, la vitesse de trafic, la quantité de trafic est absolument démoniaque et impossible à vivre. Il faut trouver une solution.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2395 Mais le projet qui est présenté actuellement, c'est aussi une barrière pour vous. C'est-à-dire que ça vient confirmer, si on veut, la barrière actuelle?

M. NORMAND ROBERT :

2400 Pour nous autres, ça confirme la barrière actuelle. Et, en plus, ça augmente la barrière. Ça installe un mobilier urbain qui est, selon nous, *over designed* et il faut vraiment penser la ville d'une autre façon. Puis quand je dis *repenser la ville*, c'est un peu comme nos appartements.

2405 C'est-à-dire que, à l'époque, voilà 30, 40 ans, je dirais, la richesse dans un appartement, dans un logement était en fonction de la quantité de meubles, de la quantité de bibelots, de la quantité de cadres. Et, en fait, on surchargeait nos pièces. Aujourd'hui, dans l'ère moderne, on se rend compte, si on regarde l'ensemble de ce qu'on nous offre comme mobilier, on travaille avec des aires dégagées, on travaille avec des mobiliers aérés, on
2410 travaille avec des oeuvres artistiques qui sont mises en valeur dans nos logements et on cherche à aérer les lieux.

 Alors, il nous semble, à la Table d'aménagement du quartier, que le projet du ministère est un modèle béton qui surcharge l'environnement quand, dans les faits, on devrait travailler
2415 sur des alternatives ou on devrait travailler un projet qui va plutôt aérer les espaces, laisser la ville à ceux qui la marchent, en fait, puis installer des équipements de transport collectif plutôt modernes.

 Parce que, au Québec, vous savez, on est ici les principaux, je dirais, en tout cas, on
2420 est des bons constructeurs de toutes sortes de trains, de toutes sortes de SLR et autres qui sont magnifiques, qui sont vraiment, je dirais, des phénomènes d'intervention urbains pour permettre le transport en commun absolument exceptionnel et on les vend à l'extérieur. On les propose à toutes les municipalités, à toutes les villes dans le monde pour leur dire que c'est le modèle qu'il faut que les villes adoptent. Et ici, au Québec, plutôt que de les acheter et de les
2425 installer, bien non, on préfère les vendre ailleurs et, ici, installer des vieux modèles d'aménagement routier et, entre autres, installer une autoroute en milieu urbain, tel comme il se démolit partout dans le monde ou tel comme il est prévu de se départir partout dans le monde, dans toutes les grandes villes.

2430 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Je veux juste revenir sur la question de la coupure. Le fait qu'il y ait des dalles-parcs, qu'il y ait des parcs qui viennent recouvrir une partie de la voie en dépression, est-ce que pour vous, ce n'est pas un des éléments de bonification du projet?

M. NORMAND ROBERT :

Écoutez, là, dans notre mémoire, on disait même qu'on est d'accord avec le fait de les réunir. En fait, ce qu'on souhaitait dans les faits, c'est que la rue Notre-Dame redevienne une vraie rue, qu'on puisse reconstruire les abords. Et puis, le projet qui est en fait de réunir les parcs Morgan et Champêtre et le parc Dézéry, on souhaiterait même que ce soit inclus dans le projet pour encore plus faciliter la vie urbaine et justement ouvrir les espaces. Pourquoi pas. Mais, tout ça en considérant qu'il faut empêcher le trafic de transit de passer dans le quartier et il faut empêcher d'avoir une infrastructure qui est dépassée en termes d'oeuvre.

M. DANIEL VANIER :

J'aurais un élément à ajouter pour le transport collectif. Vous avez juste à visiter les sites Internet de Bombardier et de SNC-Lavalin qui ont un génie extraordinaire dans certains domaines et ils ont des photos des systèmes légers sur rail en Europe qu'ils ont installés, des systèmes magnifiques. Et pourquoi qu'ici, on n'en profiterait pas, nous autres non plus? Et, pas juste pour faire de la démonstration technologique mais vraiment pour que ce soit un réseau utile.

Parce qu'on met beaucoup l'accent à Montréal dans le transport collectif sur le métro. Le métro, c'est très intéressant. C'est une technologie superbe, tout ça. Sauf qu'il y a une certaine fragilité. Entre autres, les dernières Fêtes, cette année, ça a été difficile peut-être pour le métro de Montréal. Il y a des interruptions assez fréquentes dues à certains événements. Donc, ce n'est pas toujours évident de rendre ce moyen de transport-là attrayant pour les gens. Quand il y a trop d'interruptions, bien, des fois les gens démissionnent et décident de se tourner vers leur voiture.

Donc, il y a un élément que, je pense, qu'il faudrait réfléchir pour le futur de Montréal au niveau du transport collectif, de voir aussi à un autre niveau de transport collectif. Mais ça, mon collègue Pierre Brisset du GRUHM vous en parlera plus dans son mémoire, à ce moment-là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Peut-être une dernière question, c'est concernant le camionnage. Est-ce que vous vous êtes penchés sur cette problématique-là, les transports, la circulation des camions sur la rue Notre-Dame actuelle? Actuelle et future aussi.

M. NORMAND ROBERT :

2475 En fait, on s'est penché, depuis le temps que la Table d'aménagement du quartier
existe, on s'est penché sur à peu près tous les aspects de la vie. Le mémoire aurait pu être
beaucoup plus épais que ça. En fait, on a pondu un nombre assez important de mémoires
depuis la naissance de la Table. Au niveau du transport du camionnage, par exemple, nous
autres, on disait que pour le trafic de transit, si le ministère tenait vraiment, absolument à créer
2480 un lien entre la 25 et la 720, ce qu'on dit, ce qu'on propose, du moins ce qu'on souhaiterait,
c'est que ce soit fait en tunnel de grande profondeur, de façon à éviter le quartier.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2485 Je pense que c'est ça un peu votre logo, aussi.

M. NORMAND ROBERT :

2490 Oui, c'en est même notre logo. On l'a même adopté comme logo, pour être certain que
ça se comprenne. Évidemment, on nous dit que ce concept-là, il y a un problème pour le
transport des matières dangereuses. Pour le transport des matières dangereuses, selon nous,
il y a différentes solutions.

2495 On sait que les matières dangereuses qui sont dans l'est, par exemple, à travers les
usines de transformation du pétrole puis de produits chimiques, anciennement, il y avait des
pipelines qui passaient en dessous du fleuve quand il fallait les amener sur la Rive-Sud. Et,
quand on parle de la Rive-Sud, c'est autant vers l'est du Québec et du Canada que vers le sud,
vers les États-Unis ou même vers l'Ontario.

2500 Alors, il est possible de continuer ou de revamper, en fait, ce système d'aqueduc qui
permettrait de transporter ces matières dangereuses, que ce soit liquide ou en poudre et autre,
de façon à ce que ça aille jusque sur la Rive-Sud, de façon à pouvoir charger les camions ou les
trains, et après aller les amener là où il faut. Et, ça éviterait -- puis, ça, c'est quelque chose
qui, selon nous, selon ce qu'on a pu vérifier à travers le monde, c'est ce qui est tenu en compte
2505 tout le temps. C'est-à-dire que jamais ou rarement les villes vont laisser transporter autant de
matières dangereuses en plein centre avec une quantité de personnes qui y vivent, un centre
aussi urbanisé que Montréal, comme on le fait là.

2510 On est une des rares villes où on accepte que le trafic de matières dangereuses passe
tout près des maisons. Et là, en plus, on va installer une infrastructure qui va permettre un débit
de circulation plus grand et encore plus de matières dangereuses qui vont y passer. On est un
peu insensé quand on regarde ce qui se passe à travers le monde.

2515 Alors, il y a d'autres solutions pour permettre le passage des matières dangereuses et
ce qui devrait permettre, en même temps, de sécuriser les lieux.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

2520

Peut-être une question rapide, monsieur Vanier. La question vient de votre document, l'addenda. Je répète ce que vous nous avez dit tantôt, vous l'avez déposé très récemment, la commission n'en a pas pris connaissance.

M. DANIEL VANIER :

2525

Ce soir. On s'excuse.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

2530

En le feuilletant rapidement, j'aimerais revenir sur un point. Votre douzième constat concerne les travaux de construction. Vous l'intitulez: **Un chantier sous haute surveillance+*. Je lis la phrase pour être bien sûr de comprendre, puis de se faire expliquer la phrase. Vous dites:

**La Table a averti le MTQ que la tolérance zéro sera le mot d'ordre en matière de bruit (...)+*

2535

Tolérance zéro, ça veut dire beaucoup de choses. Est-ce qu'on doit le comprendre dans le sens de ce que fait un comité de vigilance à l'égard des travaux de construction quels qu'ils soient?

M. DANIEL VANIER :

2540

De toute manière, que ce soit le réaménagement de la rue Notre-Dame, il va falloir intervenir sur la rue Notre-Dame, que ce soit pour en faire une rue comme parlait Normand, une rue Notre-Dame d'une certaine manière, ou en faire également -- à moins que le projet d'autoroute passe, il va falloir, veut, veut pas, que les citoyens du sud de la rue Ste-Catherine soient constamment informés des travaux et du développement des travaux, quel que soit ce qui pourrait arriver là.

2545

2550

Même si, admettons, à un moment donné, la Ville de Montréal décide qu'ils réaménagent les abords de la rue Notre-Dame parce que, effectivement, on aura réglé le problème de cette rue-là et qu'elle sera demeurée une rue au même titre que la rue Sherbrooke, admettons, bien, à ce moment-là, il va falloir y avoir des travaux aussi pour faire des logements, des habitations, tout ça.

2555

Donc, il va y avoir une vigilance. Il va falloir que les citoyens soient informés des travaux et de comment ça va se passer pour toute la question du bruit et de la poussière.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

2560

Je vous ramène à la question, je la répète: tolérance zéro, si je comprends ce que vous dites, ça signifie par rapport à ce qui est annoncé comme impacts?

M. NORMAND ROBERT :

2565 En fait, sur cet aspect-là, ce qui nous préoccupe le plus, c'est dans l'ordre des travaux, la partie Hochelaga-Maisonneuve va être la partie la dernière où il y aura une intervention. Évidemment, ça veut dire qu'on aura à subir les deux bouts de façon continue. Et, en plus, ça va être nous autres qui va assumer le dernier bout. Ce qui fait que de façon continue, pendant au moins les 6 ans, 7 ans, 8 ans de construction, parce que des fois ça peut dépasser un peu, ça veut dire que de façon continue, ce sera le quartier Hochelaga-Maisonneuve qui continuera à servir d'éponge pour le trafic de transit plus qu'il ne l'est là.

2570 Et, en plus, on nous dit ça dans le plan de transport du ministère que, suite à ces travaux-là, quand la rue Notre-Dame sera réaménagée, il y aura la démolition de la Métropolitaine et la rue Notre-Dame servira de voie de contournement. Alors, en plus des 6 ans, 2575 8 ans qu'on aura à subir cet impact-là, on aura en plus à subir le 140-160 000 véhicules par jour que supporte la Métropolitaine, ou du moins une partie, si ce n'est pas la totalité, qui va se rajouter au trafic qui va déjà être grand. Et, ça, sans compter l'arrivée du pont.

2580 Alors, on considère que ça fait déjà 30 ans qu'on paye pour. Ça fait déjà 30 ans. Puis ça fait déjà 30 ans qu'on paye pour au niveau de la santé. C'est-à-dire qu'on est un des quartiers à Montréal où il y a le plus haut taux de problèmes pulmonaires, cardiaques et respiratoires. Et, on pense que les citoyens ont déjà amplement payé. Le prix a déjà été pas mal lourd et on a déjà handicapé plusieurs générations depuis que le ministère a décidé de démolir le long de la rue Notre-Dame.

2585

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

2590 Oui, mais revenez donc plus clairement sur la question de tolérance zéro. Ça, je comprends ça, l'ampleur des travaux. Oui?

M. NORMAND ROBERT :

2595 Je peux vous dire que quand on a appris que le ministère revenait avec un nouveau projet et que ce nouveau projet-là correspondait encore avec les mêmes vieilles idées des années 68, évidemment qu'on a été le groupe qui a brassé les cages et qui a ameuté un peu la population pour permettre qu'il y ait un minimum de consultation. Je vous dirais il y en a eu un minimum et ça, avec les moyens de bord qu'on avait, parce que dans la Table d'aménagement du quartier, on est tous des personnes bénévoles, on n'est pas riche personne puis, je veux
2600 dire, on a eu affaire avec une machine qui avait le *cash* pour passer son projet.

Alors, à ce compte-là, on compte continuer de le faire, même si on n'a pas beaucoup d'argent parce que, dans les faits, on commence à en avoir notre voyage. Et, évidemment, on va être là pour longtemps.

2605

M. DANIEL VANIER :

Mais question tolérance zéro, si on met ça pratico-pratique, c'est comme genre le dépassement du niveau de bruit durant la nuit, si admettons les gens constatent que les travaux se poursuivent un peu plus tard que prévu, on sait comment c'est un chantier de construction, il y a des choses qui se passent et tout ça, ça, là-dessus, on va demander une vigilance, on va demander à nos citoyens de faire un suivi très, très poussé sur ça et de faire les avertissements et de passer par l'attaque aussi. Si, à un moment donné, il faut y aller avec des recours judiciaires, on ira avec des recours judiciaires.

2615

D'ailleurs, dans ce même texte-là, je parle que actuellement, pour la réfection de l'échangeur Turcot, il y a un recours collectif dans l'ouest de l'île pour entre autres les travaux qui se passent là. Parce que, effectivement, les travaux se passent la nuit et les gens ont de la difficulté à dormir pendant ces travaux-là.

2620

Il y a une chose aussi que les gens, il faut qu'ils prennent conscience. C'est que cet aménagement-là autoroutier qui s'en vient, qui va s'installer dans le sud de nos quartiers, c'est là pour 50, 70, 75 ans, si ce n'est pas 100 ans. Donc, au cours de ces années-là, de ces décennies-là, le ministère des Transports va avoir à intervenir, que ce soit pour des travaux, des réparations, de la réfection, de l'entretien. Et souvent, dans le jour, c'est difficile pour eux d'intervenir parce que c'est le moment où il y a le plus de circulation. Donc, ces travaux-là se font durant la nuit. Et, qui va payer encore? C'est les citoyens qui vont habiter proche, qui habitent déjà proche de ces infrastructures-là.

2625

2630 Donc, il y a des éléments de même qu'il faut réfléchir aussi avant d'accepter un projet
comme ça.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

2635 C'est clair. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2640 Merci, messieurs, pour votre témoignage.

M. NORMAND ROBERT :

2645 Merci beaucoup de nous avoir acceptés, de pouvoir présenter minimalement ces
quelques doléances.

LA PRÉSIDENTE :

Nous sommes là pour ça.

2650 Maintenant, monsieur James Byrns et madame Florence Junca-Adenot de l'Agence
métropolitaine de transport. Bonsoir, madame!

Mme FLORENCE JUNCA-ADENOT :

2655 Bonsoir, madame la commissaire, messieurs les commissaires. Je suis accompagnée
de James Byrns et pour intervenir sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame qui fait
partie d'un ensemble d'interventions de transport en commun dans l'est de la ville, nous allons
peut-être mettre avant en perspective les interventions de l'AMT, parce que le projet sur lequel
nous allons nous prononcer, nous allons nous prononcer sur les mesures efficaces de transport
2660 en commun à mettre en place dans ce tronçon. Mais ce tronçon de mesure transport en
commun fait partie d'un ensemble de mesures de desserte de l'est qui sont totalement intégrées
et on ne peut pas regarder un des morceaux sans regarder les autres morceaux.

2665 Alors, je vais peut-être rappeler ce qu'est l'Agence métropolitaine de transport. C'est
une agence gouvernementale qui est en même temps un organisme métropolitain dont la
mission est très simple. C'est d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la
grande région métropolitaine de Montréal en encourageant de façon la plus efficace possible les
déplacements de personne par tout autre mode que l'auto solo.

2670 On agit à titre d'organisation métropolitaine avec une stratégie de mobilisation où on
essaie de concerter tous les intervenants autour des projets de transport en commun de façon à
faciliter leur implantation et leur adhésion, leur acceptation par la population.

Dans le cadre de notre planification, puisqu'on parle de planification ce soir, nous avons, avec nos partenaires, en 97, développé un vaste plan stratégique qui a fait l'objet d'une consultation positive de 500 décideurs locaux à l'intérieur de la grande région métropolitaine et toute la stratégie que nous poursuivons est la suivante.

On a identifié un certain nombre d'axes qui vont tous vers le centre de l'agglomération. Et, dans ces axes qui sont, en général, desservis par un gros volume d'automobilistes, nous cherchons à intervenir par des mesures de transport en commun, mesures de transport en commun qui peuvent être des services, parce que s'il n'y a pas de services, les gens ne prendront pas le transport en commun, mais aussi en travaillant sur le comportement et les choix de la population.

Le plan stratégique a été adopté. Il a fait l'objet, ensuite, d'une insertion à l'intérieur du plan de gestion de déplacement du ministre des Transports qui, en 2000, quand il a déposé son plan, a en même temps reconnu que le gouvernement allait consacrer près de 2 milliards \$ aux mesures de transport en commun dans la région pour les 10 prochaines années. Pour vous donner un ordre de grandeur, les projets qui s'annoncent ou qui sont en cours, ce sont les plus importants en termes de volume et d'argent depuis les années 60 quand le métro de Montréal a été planifié. On n'a jamais vu ça depuis cette époque-là.

Donc, l'approche que nous prenons et la planification que nous faisons est une approche, dans un premier temps, on intervient avec toute une série de mesures: des stationnements incitatifs, des voies réservées, des express sur les voies réservées et, ensuite, quand l'achalandage est créé, on intervient en développant le réseau de train de banlieue, les systèmes de SLR, les prolongements de métro qui sont en ce moment sur les tables à dessin et on travaille avec les entreprises pour développer des programmes employeurs.

Je terminerais cette présentation générale en vous disant que après des diminutions de – pour vous montrer l'ampleur de ce à quoi on fait face – une diminution de 1 % par année des déplacements de transport en commun entre 82 et 95, depuis 95, avec cette approche et les mesures qui ont déjà été mises en place, la tendance s'est inversée et on vient de connaître 11.6 % d'augmentation des déplacements de transport en commun dans la région. Et, c'est rien. On voudrait continuer et encore plus fortement au cours des 8 prochaines années à accentuer l'utilisation des transports en commun.

Si on regarde maintenant l'axe qui nous intéresse ce soir, qui est un axe de desserte de l'est de Montréal, dans cet axe-là, qui est l'axe de desserte de l'est de Montréal, nous avons, avec nos partenaires des sociétés de transport, des ministères, des municipalités, décidé d'attaquer le parent pauvre qu'est le transport en commun dans l'est de la CUM, de l'ancienne CUM, de la Ville de Montréal et de la couronne nord, par tout un ensemble d'interventions, ensemble d'interventions qui passent par les études SLR qu'il y a eues le long d'Henri-Bourassa et les mesures d'intervention que l'on fait actuellement sur Henri-Bourassa pour améliorer la voie réservée; le projet de métro à Anjou dont les études de faisabilité viennent de se terminer; le projet de remise à jour des études ferroviaires entre Repentigny et le centre-ville de Montréal qui

2720

sont en train d'être remises à jour; et, ce qui nous concerne ce soir, un vaste projet plus au sud de Viabus entre Repentigny et le centre-ville de Montréal, dont le tronçon de la modernisation de Notre-Dame fait partie.

2725

Il faut savoir que dans l'est de Montréal, au cours des 10 dernières années, les déplacements en automobile se sont accrus de 20 % et les déplacements en transport en commun de 11 % dans les dessertes vers principalement le centre-ville de Montréal.

2730

Donc, dans cet axe-là, c'est quoi notre objectif comme planificateur avec nos partenaires pour amener des mesures concrètes?

On s'est donné comme objectif de diminuer le nombre de véhicules se dirigeant au centre-ville dans cet axe. Un de nos buts, quand on est arrivé en transport en commun, c'est de travailler sur la congestion, sur la fluidité, sur la mobilité, mais aussi sur les pôles prioritaires de développement; favoriser l'usage des modes alternatifs à l'auto solo; et accroître la part de marché du TC dans l'axe.

2735

Actuellement, dans l'axe entre Repentigny et le centre-ville, qui passe sur Notre-Dame entre autres, on a 14 000 déplacements en pointe du matin qui se dirigent vers le centre-ville. Et, sur ce total, il y en a à peine 5 000 qui se font en transport en commun. Et quand on regarde à l'est de la 25, qui est le champ d'intervention sur lequel on veut s'attaquer, on constate que la part modale de ceux qui viennent de Repentigny, il y a à peine 20 % qui prennent le transport en commun. On se donne un objectif de l'augmenter à 24 %. Dans le secteur qui est le secteur de Pointe-aux-Trembles, Montréal-Est, il y a à peine 33 % des déplacements qui se font en transport en commun vers le centre-ville, les autres se font en voiture. Donc, 7 déplacements sur 10 en voiture le matin. Dans le secteur de Mercier, c'est 34 % en transport en commun, et dans Hochelaga-Maisonneuve, grâce à une excellente desserte de la STCUM, 60 % se fait en transport en commun.

2740

2745

On a donc dans ce secteur, où 85 % des déplacements vers le centre-ville viennent de l'est de la 25 sur le territoire de l'île et 15 % du territoire de Repentigny, on a un objectif très clair. C'est d'augmenter la part modale du transport en commun à 50 %, de retirer jusqu'à 2 400 automobiles de la route en pointe du matin et de faire passer progressivement de 5 000 à 8 000 personnes qui prennent le transport en commun en pointe dans cet axe-là.

2750

2755

Maintenant, pour faire ça, ça ne se fait pas tout seul. Alors, pour faire ça, nous avons développé, en étroite collaboration avec nos partenaires, Société de transport, STCUM, l'OMIT de Repentigny, les villes de Montréal-Est, Pointe-aux-Trembles, la Ville de Montréal, la Ville de Repentigny et le ministère des Transports, un vaste projet de Viabus entre Repentigny et le centre-ville.

2760

Et, je vais vous parler des morceaux de ce Viabus parce qu'ils sont tous interreliés. Avec cet objectif, avec le projet de Viabus, qu'est-ce que nous allons faire? Alors, nous allons tout d'abord, et nous sommes en train de faire, nous avons commencé les travaux. On part de

2765

Repentigny, on a un stationnement incitatif avec un terminus qui est terminé. On l'avait à peine ouvert, le stationnement, il s'est rempli, 200 places. Pour faire ça, il a fallu qu'on partage avec la Ville de Repentigny.

2770

Ce que je vais vous dire aussi, c'est que tous ces projets-là ne se font qu'avec du gros bon sens. Il faut qu'on arrive à partager et tenir compte des contraintes locales; sinon, on n'aura pas un projet qui va avancer.

2775

Alors, on part de Repentigny, Repentigny, stationnement, terminus. On s'en va sur le pont Le Gardeur. Là, c'est avec le MTQ qu'il a fallu partager en mettant une voie réservée pour arriver à l'introduire. Ensuite, on s'en va dans l'emprise du Canadien National aménager une voie réservée en site propre sur 4 kilomètres et en site partagé avec le Canadien National, dans l'emprise du Canadien National. Cette voie réservée en site propre, qui va être aménagée, ou on pense même à un moment donné compléter avec des pistes cyclables ou il va y avoir de l'aménagement intégré au secteur résidentiel autour, va nous permettre de pouvoir être libre dans cette artère. Sauf qu'il a fallu – c'est une première en Amérique du Nord – partager avec le Canadien National les emprises.

2780

Ce que je n'ai pas dit au début, c'est que tout notre projet de Viabus, c'était un projet d'autobus au début; à moyen terme, nous voulons transformer en système SLR. Mais, au début, il faut créer l'achalandage.

2785

Quand on sort du Viabus, et bien là, on rentre dans le projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Et, dans le projet de modernisation, on s'insère en voie réservée, avec des mesures préférentielles et, là, il faut qu'on partage avec les autres l'emprise qui est là. Puis les autres, c'est qui?

2790

Nous, notre but, c'est que ce soit le plus possible efficace et le plus possible accessible pour le transport en commun. Mais on doit tenir compte aussi que dans cet axe-là, il y a 15 à 17 % de camions qui sont souvent en conflit avec le transport en commun. On doit tenir compte qu'il faut planifier les personnes et les marchandises en même temps et que la fluidité actuelle, elle est quasiment nulle. Et, donc, elle décourage tout le monde et elle engorge les rues avoisinantes mais on n'est pas mieux servi en transport en commun quand on est pogné dans la congestion.

2795

Donc, on arrive dans Notre-Dame, il faut partager. Et, ensuite, on se retrouve dans la voie réservée, cette fois-ci de la rue René-Lévesque, pour aller jusqu'au centre-ville où, là, il faut partager avec la Ville de Montréal.

2800

Ce que j'essaie de vous dire avec ceci, c'est que ce projet intégré repose sur de l'efficacité et des gains de temps, sinon les personnes ne prendront pas tous les plus beaux services de transport en commun qu'on met à leur disposition parce que la voiture, c'est difficile à combattre. C'est difficile à compétitionner.

2805

Les gains de temps proviennent, on va être capable d'amener en 45 minutes entre Repentigny ou l'est au centre-ville les personnes qui vont prendre cet ensemble d'interventions, face à quelque chose comme 70 minutes que ça leur prend aujourd'hui.

2810 Une partie des gains de temps est dans le volet de la modernisation de Notre-Dame où on va chercher dans ce volet-là 6 à 8 minutes de gain de temps juste dans le volet de la modernisation de Notre-Dame.

2815 Et, dans le projet présenté par le MTQ, ce qui est sur la table actuellement nous garantit les gains de temps que nous cherchons avec les mesures de transport en commun. Je rappelle l'objectif initial. L'objectif initial, c'est d'aller retirer 2 400 automobiles des routes.

2820 Maintenant, quand on regarde le projet du MTQ comme tel, nous avons un certain nombre de commentaires à faire. Le BAPE consulte l'AMT sur le projet déposé par le MTQ. C'est donc dans ce cadre-ci et sur celui-ci que l'on va intervenir pour dire c'est quoi les conditions auxquelles il répond pour les fins de transport en commun et les conditions qui permettraient de le bonifier.

2825 Tout d'abord, en fonction des critères que l'on a établis, et compte tenu de ce qui a été dit précédemment, compte tenu de la qualité même de vie du secteur, compte tenu des questions de fluidité et de décongestion pour le transport en commun lui-même, le statu quo n'est pas acceptable. Je pense que tout le monde s'entend là-dessus.

2830 Deuxièmement, nous devons trouver des façons de maximiser l'efficacité de la vitesse de déplacement et la régularisation des services de TC. Pour cela, nous avons un certain nombre de suggestions à faire.

2835 La première série de suggestions, nous allons continuer à travailler de concert avec le MTQ puis la Ville de Montréal, pour introduire et s'assurer que les mesures préférentielles aux feux, aux intersections, permettent un accès privilégié au transport en commun quand il passe. À l'heure actuelle, dans ce tronçon, il y a 10 intersections qui arrivent direct. Avec le projet du MTQ, ça se réduit à 5. Puis avec une autre suggestion qu'on va faire, ça peut se réduire à 3.

2840 Si on met des mesures préférentielles pour le transport en commun, on va avoir une certaine fluidité, puis une certaine capacité que les services de transport en commun puissent circuler aisément.

2845 Deuxièmement, nous allons demander que quand le projet avancera, qu'il y ait une série de mises en place de mesures de transport en commun palliatif, qui garantissent un accès direct et privilégié des autobus aux autobus de la zone de travaux, de façon à pouvoir avoir une excellente desserte en transport en commun et, ce faisant, attirer au transport en commun pour après les travaux une clientèle qu'on va pouvoir conserver dans cet axe-là.

2850

Troisièmement, les analyses du MTQ ont démontré la faisabilité de l'implantation de deux variantes, qui s'appellent la variante CSF, qui a été retenue par le MTQ, et la variante CN. Nous avons recommandé, nous supportons l'introduction de la variante CN.

2855

2860

Pourquoi? Pourquoi est-elle privilégiée par nous? Parce qu'elle procure des avantages au transport en commun. Elle permet une séparation complète des mouvements d'autobus et des camions en provenance et à destination du port. Donc, ça présente une meilleure régularité, sécurité des services de transport en commun. Là, c'est une géométrie beaucoup plus simple pour les virages à gauche des autobus en direction est. Ça permet l'ajout de 1.5 kilomètre par direction de voie réservée pour le transport en commun. Très important, 1.5 kilomètre de plus. Ça permet un parcours beaucoup plus simple et plus direct, permettant des gains au niveau du temps de parcours et la régularité des services du transport en commun. Donc, variante CN.

2865

Quatrièmement, nous proposons que la priorité soit consacrée en heure de pointe le plus possible au transport en commun, si possible au covoiturage, dans la section de Notre-Dame et que les camions peut-être puissent être un peu plus concentrés en dehors des heures de pointe.

2870

Cinquièmement, nous proposons que le projet de Viabus, ça va entraîner toute une série de travaux avec nos partenaires des sociétés de transport pour qu'il y ait une meilleure desserte par autobus, à la fois du Viabus dans le cas du CN, mais aussi il y a la possibilité assez intéressante, dans les axes qui vont rester ouverts en lien avec l'avenue Notre-Dame, la possibilité, notamment sur Pie IX, qu'il puisse y avoir, avec des services additionnels qui desservent en arrière, des accès directement pour s'insérer à l'intérieur des voies réservées.

2875

Alors, je vais conclure en disant que, avec des conditions de cette nature, les conditions pour le transport en commun dans cet axe, migrant progressivement vers des modes plus lourds, devraient être efficaces avec le projet qui est sur la table.

2880

Donc, nous nous prononçons sur le projet qui est sur la table. Nous pensons que le Viabus, dans son entièreté, est une pièce majeure de la stratégie globale d'intervention transport en commun dans cet axe. Et, on ne peut pas se permettre qu'il y ait un maillon faible. Il faut qu'on soit capable d'intervenir aussi efficacement dans l'ensemble des maillons de l'ensemble du Viabus.

2885

2890

Je n'ai pas parlé de desserte beaucoup mais les dessertes vont être autant vers le centre-ville qu'en rabattement vers le métro, et notamment la station de métro Honoré-Beaugrand. Donc, à l'occasion du Viabus, il va y avoir une refonte et, certainement, le développement de nouvelles lignes d'autobus, ou en express, ou en rabattement -- et je voudrais citer comme quoi rien n'est désespéré dans la vie, les récentes lignes d'express mises en place par la STM, la 430 et la 410 à l'intérieur du prolongement de la voie réservée Sherbrooke qui, un jour, pourront aller soit sur la station de métro, soit prendre la voie réservée

de Notre-Dame, ont connu un succès immédiat dès qu'elles ont été mises en place cet automne.

2895 Alors, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame du MTQ permet avec les petites améliorations que l'on propose, les gains que l'on souhaite avoir pour le transport en commun. Mais on est obligé de considérer qu'il y a aussi d'autres types de contraintes, puisqu'il faut que l'on partage une emprise et on n'est pas tout seul dans le portrait.

2900 **LA PRÉSIDENTE :**

 Merci. Madame Junca-Adenot, dans votre conclusion du mémoire, vous mentionnez que, et je vous cite:

2905 **Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame offre la possibilité d'y introduire des modes de transport à plus grande capacité, à moyen terme, tel les SLR.+*

 J'aimerais comprendre comment ce projet peut permettre éventuellement d'y voir l'installation d'un SLR.

2910 **Mme FLORENCE JUNCA-ADENOT :**

2915 Tout l'axe qui est planifié, le 39 kilomètres entre l'est et le centre-ville, nous essayons de la planifier en prévoyant qu'à terme, on sera capable d'insérer un SLR. Alors, par exemple, quand on va faire les travaux à l'intérieur de l'emprise du Canadien National, tout va être conçu pour que le jour où on voudra introduire un SLR, les infrastructures vont être adaptées pour pouvoir le recevoir.

2920 Quand on arrive dans le projet de modernisation de Notre-Dame, qui est votre question, si on regarde le projet de voie réservée tel qu'il est aujourd'hui, il ne peut pas, sans certaines conditions, accueillir un SLR. Par contre, dans le temps, si un SLR s'avère une des solutions retenues pour aller desservir jusqu'au centre-ville, il faudra trouver les conditions pour qu'il puisse se réaliser, par exemple à même l'emprise routière, en faisant des choix dans le temps d'usage de l'emprise routière et en revoyant aussi comment va avoir évolué l'ensemble des autres fonctions.

2925 **LA PRÉSIDENTE :**

2930 Donc, cette éventualité-là nécessiterait de sacrifier une voie qui serait utilisée par la voiture, par exemple.

Mme FLORENCE JUNCA-ADENOT :

 Par exemple, à terme.

2935 **LA PRÉSIDENTE :**

Ou qui serait dédiée...

2940 **Mme FLORENCE JUNCA-ADENOT :**

Par exemple, à terme. Parce que le SLR, ce n'est pas pour demain matin. Quand on planifie, il faut aussi se dire c'est quoi les possibilités d'*upgrader*, en tout cas, d'accroître le service pour répondre à des besoins. Alors, dans un premier temps -- je vais prendre un exemple concret ailleurs pour voir un peu l'approche que l'on a.

2945 Le long de l'autoroute 10, le long du Pont Champlain, on a actuellement une voie réservée qui, maintenant, atteint 18 000 personnes transportées en pointe du matin. Alors, on fait en même temps l'étude de faisabilité parce que c'est mûr pour -- on fait l'avant-projet en ce moment pour introduire un SLR qui va remplacer ça et qui va passer sur l'estacade.

2950 Quand on a planifié la voie réservée sur certains de ces tronçons, bien, là, on a introduit les infrastructures requises pour un SLR. Mais, après ça, bien, c'est clair qu'il va falloir construire sur l'estacade. Alors, si on reporte cet exemple dans l'axe Notre-Dame, il y a moyen de planifier plus facilement les infrastructures SLR dans les endroits où on est en site propre et, après, ça va être des choix dans le temps. Dans combien de temps? Dans 10 ans? Dans 15 ans? Dans 20 ans?

LA PRÉSIDENTE :

2960 Vous avez fait mention précédemment de gain de temps que procurerait un Viabus. Est-ce que ces gains de temps prennent en compte le fait que dans la section où le Viabus sera sur l'accotement de la route, utilisera l'accotement de la route, il pourrait y avoir en hiver accumulation de neige ou il pourrait y avoir des accidents? Est-ce que vous tenez compte de ces événements-là dans votre évaluation de gain de temps que procurerait le Viabus?

2965 **Mme FLORENCE JUNCA-ADENOT :**

On prend toujours en considération le gain de temps dans des périodes normales, pas au milieu d'une tempête de neige. Mais on a quand même l'habitude des voies réservées. On en a maintenant 88 kilomètres qui fonctionnent, qui n'arrêtent pas les autobus. Donc, on fait l'hypothèse qu'on va introduire des mécanismes d'entretien de nettoyage qui vont être adéquats et qui vont permettre d'éviter qu'on se fasse arrêter par ce genre de phénomène.

2975 Maintenant, les questions de sécurité ou les questions de... vous savez, il y a des mesures qui permettent de pallier aux questions de sécurité. On a des voies réservées en pleine rue Saint-Charles à Longueuil. On ne pense pas qu'on ait de problème. On a une voie réservée sur Henri-Bourassa, tout le long. C'est un milieu très, très dense, très commercial et

résidentiel. Les personnes se sont très bien habituées. Et, c'est sans doute moins dangereux que de traverser une autoroute.

2980

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Concernant l'achalandage potentiel, vous disiez dans votre document que pour le Viabus, on parle d'environ 6 000, 6 800 personnes qui seraient potentiellement attirées par le nouveau trajet. Il y a aussi dans un document que vous avez déposé, l'axe Sherbrooke. J'aimerais savoir, l'axe Sherbrooke, est-ce que c'est un projet qui est en place? C'est quoi l'état de ce projet-là?

2985

Mme FLORENCE JUNCA-ADENOT :

2990

Je suis allée un petit peu vite tout à l'heure dans la présentation. L'ensemble du projet que l'on appelle de Viabus de desserte, il comprend le Viabus que j'ai décrit, plus la prolongation de la voie réservée sur la rue Sherbrooke. La prolongation de la voie réservée sur la rue Sherbrooke est en cours et ceux qui empruntent la voie réservée, ce sont des autobus qui vont faire la desserte tout le long de Sherbrooke et, souvent, se rabattent sur Honoré-Beaugrand.

2995

Donc, quand on parle de l'objectif de 6 800 personnes qui passent à 8 000, on considère comme un tout les interventions sur Sherbrooke et dans l'emprise du Canadien National. C'est l'ensemble de mesures et l'ensemble de dessertes par autobus dans ces deux morceaux qui nous permet de rejoindre l'objectif de transfert modal.

3000

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3005

Mais c'est parce que dans l'étude, on parlait de 5 000 personnes pour l'axe Sherbrooke et 6 800 pour le Viabus. Mais, là, c'est juste pour distinguer. Le 6 800, c'est ensemble?

Mme FLORENCE JUNCA-ADENOT :

3010

Oui. Le 5 000... actuellement, dans cet axe-là, il y a 14 000 personnes: Sherbrooke, Notre-Dame. Il y a 14 000 personnes qui, le matin, en pointe, se dirigent vers le centre-ville. Sur ce 14 000, on en a 5 000 qui prennent le transport en commun. On les retrouve principalement sur l'axe Sherbrooke, puis ils s'en vont vers Honoré-Beaugrand. De toute façon, ils n'ont pas d'autre moyen où passer.

3015

Quand on dit 6 800, c'est que avec nos ensembles d'interventions, on dit, à court terme, on veut faire passer ce 5 000 à 6 800. Donc, sur les deux. Plus toutes les dessertes de rabattement par autobus que l'on va faire, que l'on planifie avec la STCUM et l'OMIT de Repentigny. Et, ce 6 800, on veut le faire passer à terme à 8 000. Donc, on se donne à peu près un horizon de 3 ans, comme on fait d'habitude dans nos projets, pour faire mûrir, faire la promotion, organiser les dessertes. Ce 8 000, c'est donc dans les deux.

3020

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3025

Donc, c'est combiné. Maintenant, l'autre aspect, c'est la question du temps de déplacement. Le 48 minutes, encore là, on parlait du Viabus et aussi dans l'étude que vous avez déposée, on parle de 56 minutes pour l'axe Sherbrooke.

Mme FLORENCE JUNCA-ADENOT :

3030

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3035

Bon, mais comment ça se passe ces deux axes-là, maintenant? Est-ce que c'est 56 minutes aussi pour l'axe Sherbrooke?

Mme FLORENCE JUNCA-ADENOT :

3040

Actuellement, quelqu'un qui part de ou Repentigny ou la pointe de l'île et qui se dirige au centre-ville, selon les moments, parce que ça peut même être plus, c'est entre 70, 80 minutes pour y arriver. Avec le premier projet, qui est l'ensemble du Viabus jusqu'au centre-ville, on escompte arriver à offrir un temps de desserte de 48 minutes dans la plus longue partie du trajet.

3045

Pour l'arrivée à Honoré-Beaugrand, donc le plus long trajet...

M. JAMES BYRNS :

3050 Alors, pour le circuit qui passe par la rue Sherbrooke, il y a une correspondance avec le
 métro. Alors, le temps est un peu plus long.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3055 C'est pour ça.

M. JAMES BYRNS :

3060 C'est ça. Parce qu'il y a des gens qui vont choisir de descendre à Honoré-Beaugrand. Il
 y en a qui ne s'en vont pas au centre-ville. Le service va faire les autres destinations.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

3065 Vous l'avez indiqué tantôt assez clairement, vous essayez de composer avec différentes
 composantes municipale, régionale. Vous dites également que la voie aux autobus va être
 partagée avec d'autres et vous mentionnez dans votre mémoire aussi que l'idéal, ce serait
 d'avoir une voie réservée continue le plus possible, évidemment. Évidemment. Ça, c'est dans
 le monde parfait probablement.

3070 **Mme FLORENCE JUNCA-ADENOT :**

 C'est ce qu'on cherche toujours.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

3075 Oui. J'aimerais savoir si vous avez eu connaissance -- parce qu'il y a plusieurs
 participants à l'audience publique qui vont déposer une proposition schématisée d'avoir une voie
 réservée strictement dédiée au transport en commun, une voie qui serait centrale avec les rues
 de chaque côté. On ne sait pas si ça a circulé dans le coin. Est-ce que c'est quelque chose dont
3080 vous avez pris connaissance?

Mme FLORENCE JUNCA-ADENOT :

3085 Non, nous, ce qu'on a fait pour se présenter ce soir, on a examiné -- et de toute façon,
 j'ai oublié de le dire, on avait véhiculé au MTQ, dès l'année 2000, parce que nos projets de
 Viabus est 30 millions \$, puis il est autorisé actuellement. Donc, il a fait l'objet de différentes
 analyses. Donc, nous avons évalué le projet qui est sur la table pour voir s'il correspondait à ce
 qu'on recherchait, puis c'est quoi les mesures d'amélioration. On n'a donc pas regardé, pour se
 prononcer ce soir, un autre projet.

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

Non, c'est clair.

3095 **Mme FLORENCE JUNCA-ADENOT :**

On se prononce sur celui-là.

3100 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Ma question portait simplement si ça avait été porté à votre connaissance. La réponse, c'est non, à ce moment-là?

3105 **Mme FLORENCE JUNCA-ADENOT :**

Bien, on a entendu comme à peu près tout le monde parler, puis lu dans les journaux qu'il y avait plusieurs projets différents. Sauf qu'on ne peut pas se prononcer sur un projet dont on n'a pas examiné les impacts.

3110 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Techniquement, est-ce qu'il y a plus d'avantages que de désavantages d'avoir une voie réservée centrale dans un boulevard ou -- là, je fais attention à la nomenclature.

3115 **Mme FLORENCE JUNCA-ADENOT :**

Très honnêtement, je pense qu'on ne peut pas comme ça le dire. À première vue, on peut dire oui, c'est intéressant, mais on va rester avec la circulation de camion pareil. Il va falloir y accéder à la voie réservée centrale. Puis il y a la question des intersections. Il faut régler la problématique des intersections parce que la viabilité ou l'efficacité d'un lien...

3120

Actuellement, il y en a 10 intersections. Alors, il faut regarder toutes ces composantes-là pour voir si ça marche. Puis il faut se rendre au centre. Vous avez vu comment il est dessiné le Viabus? Il faut y arriver. Honnêtement, on ne l'a pas examiné de cette façon-là, on ne l'a pas examiné, mais c'est les premières réactions. C'est un autre projet.

3125

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

3130 Est-ce que pour vous, ça peut poser des problèmes, même avec les réserves que vous signalez immédiatement, est-ce qu'il y a difficulté de conciliation aussi avec une volonté d'avoir une desserte plus locale dans le quartier résidentiel comme Hochelaga-Maisonneuve particulièrement, avec un système de voie réservée, ou si c'est techniquement aménageable pour faciliter la chose? Je pense au quartier résidentiel en bas. Dans le cas d'une voie réservée
3135 qui pourrait être centrale par rapport à un autre type. À vue de nez.

Mme FLORENCE JUNCA-ADENOT :

3140 À vue de nez, il faut trouver une façon d'y accéder. Actuellement, la desserte d'Hochelaga-Maisonneuve, comme on a indiqué dans les statistiques, il y a 60 % des gens en transport en commun qui se dirigent beaucoup vers le centre-ville ou les rabattements sur le métro, parce que le métro n'est pas très loin.

3145 Bon, ce qui peut être intéressant avec les projets le long de Notre-Dame, c'est qu'il y ait quelques points d'entrée où on accède directement à la voie réservée. J'entendais un intervenant parler tout à l'heure de comment ça se fait la voie réservée Pie IX ne va pas jusqu'au bout. Mais, oui, mais pourquoi pas? C'est quelque chose qui serait intéressant à regarder. Puis là, on fait une boucle, la voie réservée puis, à un moment donné, on se rallie ou on se raccroche à la voie réservée vers le centre-ville pour ceux qui vont au centre-ville et qui ne
3150 prennent pas le métro.

Donc, quand on regarde ça comme ça, il faut le regarder aussi avec des dessertes en arrière de Notre-Dame. C'est quoi qui est le plus efficace.

3155 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Points de suspension.

Mme FLORENCE JUNCA-ADENOT :

3160 Bien oui.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

3165 Points de suspension. Une dernière question, si vous permettez. Dans votre mémoire, vous indiquez également que vous voudriez profiter des travaux de construction pour aller chercher une clientèle, l'amener vers le transport en commun et essayer de la maintenir par la suite.

3170 Ma question est la suivante: est-ce que vous avez en tête des expériences des dernières années auxquelles vous avez été associés, où ça a fonctionné et, dans ces cas-là, c'est quoi le

taux de rétention de ces clientèles-là que vous êtes allés chercher et que vous avez gardées à même le transport en commun?

3175 **Mme FLORENCE JUNCA-ADENOT :**

Donc, dans nos expériences les plus... parce qu'on a commencé à fonctionner en 96, alors on n'a pas non plus une très longue histoire, mais on a quand même un certain nombre de projets que je peux citer.

3180

Quand il y a eu, sur la couronne nord, les travaux sur le Pont Marius-Dufresne, il a été arrêté, le pont, il n'y avait plus de pont, le ministère des Transports, avec nous, avons introduit une mesure de train de banlieue. Dans ce cas-là, c'était un train. Et, cette mesure de mitigation a permis à un certain nombre de personnes d'utiliser ce service alors que les trains de banlieue étaient en déperdition, puis c'est à l'origine de l'extraordinaire succès du train de Blainville qui dépasse toutes les attentes de tout le monde. Qui, en trois ans, est non seulement complètement rempli, mais on s'apprête à augmenter 25 % de capacité. Puis c'était une clientèle d'automobilistes à 77 % qu'on est allé chercher.

3185

3190

Donc, si on ne l'avait pas fait, bien, il aurait fallu trouver une autre façon pour faire essayer, je ne sais pas, avec des semaines gratuites, des mois gratuits. Parce qu'une autre façon de s'y prendre, c'est qu'on développe un service puis on essaie de donner des cartes gratuites pendant un mois. Ils l'essaient. Parce que le truc, c'est qu'il faut que les automobilistes arrivent à sortir de leur voiture et essayer un autre mode. Et, là, si on est assez *wise* pour avoir offert quelque chose qui est confortable, qui est rapide, qui est à temps, puis qui répond à ses besoins – bien, c'est plus économique nécessairement déjà au départ – il va rester. Ou, du moins, une partie d'eux vont rester.

3195

3200

Alors, c'est un peu cette philosophie qu'on a en arrière de la tête quand on fait la recommandation. De toute façon, il va falloir qu'il y en ait des mesures de transport en commun. Des travaux, il faut les gérer, là. Mais ça pourrait être une bonne occasion justement de créer un achalandage additionnel dans cet axe, pour mieux desservir l'est.

3205 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Votre formule, c'est quelque chose comme: *L'essayer, c'est l'adopter* ou à peu près?

Mme FLORENCE JUNCA-ADENOT :

3210

Oui. Ça marche.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Merci, madame.

3215

LA PRÉSIDENTE :

Madame, monsieur, merci pour votre témoignage.

3220 S'il vous plaît, j'ai demandé à ce qu'on n'applaudisse pas.

Monsieur Gérald Lippé. Pour l'information des citoyens, il reste, après monsieur Lippé, l'intervention de deux autres organismes. Bonsoir, monsieur Lippé!

3225 **M. GÉRALD LIPPÉ :**

Bonsoir, madame la présidente, messieurs les commissaires! Mon intervention, c'est l'objection de l'autoroute, qu'on appelle la modernisation de la rue Notre-Dame.

3230 C'est que, moi, je suis résidant depuis au-delà de 60 ans dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve et puis je trouve déplorable qu'est-ce qui s'est passé depuis les 30 dernières années, avoir exproprié les maisons, surtout les gens qui y demeuraient. Et puis les commerces, il y a des commerces qui ont fermé. La plupart des commerces de la rue Sainte-Catherine ont fermé. Et puis, je ne vois pas l'autoroute venir. Pourquoi? Parce que ça
3235 n'apporte rien sur le sens commercial et pour la qualité de vie des gens, non plus.

Et puis – excusez mon émotion – en somme, c'est une bataille qu'on fait en ce moment contre cette autoroute-là et j'espère que le gouvernement va comprendre qu'est-ce que c'est que les gens du quartier perçoivent de cette autoroute-là.

3240 Ce que je peux comprendre du gouvernement, c'est qu'ils veulent décongestionner le centre-ville au détriment de la population de Hochelaga-Maisonneuve. On dit souvent: *Le silence dit tout.*

3245 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous, monsieur Lippé, vous êtes commerçant, je crois?

3250 **M. GÉRALD LIPPÉ :**

Oui, je suis commerçant sur la rue Sainte-Catherine. Moi, j'ai pris la relève de mon père, il y a 27 ans. Et puis, c'est ça. Ce n'est pas seulement pour moi quand je viens ici pour discuter de ça. C'est pour l'ensemble des commerçants et des résidents du quartier. S'il n'y en a pas qui sont venus à l'audience, c'est que la plupart ils sont mal informés, ils ne savent pas
3255 qu'est-ce que c'est qui va se produire, ils ne sont pas au courant, en somme. Puis on ne les informe pas non plus. C'est déplorable. Je ne comprends pas qu'un gouvernement... puis, ça, c'est quel que soit le gouvernement, c'est toujours la même chose. On leurre le peuple.

LA PRÉSIDENTE :

3260

Mais, vous nous dites que vous n'êtes pas d'accord avec la construction d'une autoroute, mais est-ce que vous acceptez la situation actuelle ou vous pensez qu'il y a lieu d'améliorer la situation actuelle?

3265

M. GÉRALD LIPPÉ :

3270

La situation actuelle n'est pas plus rose. C'est une autoroute, en somme, aujourd'hui, quand même. Parce qu'on voit, le moindrement qu'il arrive un accident, quel que soit l'accident, c'est embourbé. On prend les rues secondaires, et puis c'est une autoroute, en somme. On veut juste mettre, je ne sais pas, moi, la cerise sur le gâteau en disant: *Bien, là, on va vous faire des espaces verts, on va vous faire ci, on va vous faire ça+, mais ça n'amène rien pour le quartier. Le quartier, il me semble qu'il a assez souffert depuis ces années-là, on devrait au moins prendre en considération de faire quelque chose de mieux qu'une autoroute.

3275

Moi, je vois, comme mes prédécesseurs qui ont passé, ceux qui ont parlé d'un boulevard urbain, je vois très bien ça, avec un terre-plein et puis un service de transport en commun. Mais pour le décongestionnement de l'automobile, bien, qu'on passe ça par une autre alternative, un tunnel quelconque, quelque chose de même. Mais je ne vois pas faire une autoroute aux abords de notre quartier.

3280

Je parle souvent à des personnes qui ne sont pas au courant puis, là, je les mets au courant. D'ailleurs, dans mon commerce, on a fait un genre de conférence pour informer les gens. On a eu au-delà de 150 personnes qui sont venues, dans l'espace d'une semaine. Il faut croire que les gens sont réellement opposés à ça. La plupart, ils ne voyaient pas ça venir.

3285

LA PRÉSIDENTE :

La plupart était en désaccord, de ceux que vous avez rencontrés?

3290

M. GÉRALD LIPPÉ :

Oui, la plupart était en désaccord, oui. Je ne peux pas rien ajouter de plus. Je pense que j'ai pas mal tout dit. Assez, c'est assez, puis c'est assez.

3295

LA PRÉSIDENTE :

3300 Qu'est-ce qui ferait en sorte, pour vous, d'améliorer justement l'activité? J'imagine que l'activité économique vous intéresse en tant que commerçant, qu'est-ce qui pourrait faire en sorte de revitaliser l'activité dans le secteur Hochelaga-Maisonneuve?

M. GÉRALD LIPPÉ :

3305 Bien, là, comme c'est là, les rues transversales sont toutes fermées ou presque. À ce moment-là, les gens ne peuvent pas venir sur l'artère commerciale. On a eu beau à nous dire: *Formez-vous une association.+ J'ai été un des fondateurs de l'association. Moi, je leur ai dit à un moment donné: *On va se former une association. On va faire venir des artistes, etc., etc.+, mais les trois jours qu'il va y avoir la vente trottoir ou quelle que soit la manifestation, on va avoir du monde. Mais après ça, plus personne.

3310 Parce que déjà, au départ, on part avec une... comment je pourrais bien dire ça, donc. Il y a eu une expropriation, il y a des gens qui sont partis. Déjà, on part avec un volume de population disparu. Puis on a une artère commerciale qui est tout près de nous autres, l'artère Ontario. Ça fait qu'on se fait concurrence. Sans se faire concurrence, on n'est même pas capable de...

3315 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accroître votre clientèle.

3320 **M. GÉRALD LIPPÉ :**

Pardon?

3325 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accroître votre clientèle.

3330 **M. GÉRALD LIPPÉ :**

D'accroître notre clientèle, justement. Ça fait que, on a la vie dure, comme on dit.

LA PRÉSIDENTE :

3335 Monsieur Lippé, je vous remercie pour votre témoignage.

M. GÉRALD LIPPÉ :

3340 De rien. Je vous remercie, moi.

LA PRÉSIDENTE :

3345 J'appelle maintenant messieurs Réal Bergeron, Martin Sirois, Claude Bernard de Solidarité Mercier-Est. Bonsoir!

M. RÉAL BERGERON :

3350 Bonsoir! On va être deux personnes seulement.

LA PRÉSIDENTE :

Pourriez-vous vous présenter, s'il vous plaît?

3355 **M. RÉAL BERGERON :**

Moi, je suis Réal Bergeron, membre du comité de travail en environnement et aménagement de Solidarité Mercier-Est.

3360 **M. MARTIN SIROIS :**

3365 Martin Sirois, agent de développement au comité environnement et aménagement Solidarité Mercier-Est. Je présenterai les critiques qu'on a formulées au sein du comité et monsieur Bergeron présentera, lui, ensuite les principales recommandations.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

3370 **M. MARTIN SIROIS :**

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE).

M. RÉAL BERGERON :

3375 (L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DU MÉMOIRE).

LA PRÉSIDENTE :

3380

Merci. Mon collègue Dériger a une question pour vous.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3385

J'aimerais connaître votre préoccupation vis-à-vis le débordement que vous parliez, le fait que possiblement les voitures arrivant de Souigny vont poursuivre leur route dans le quartier Mercier-Est.

M. RÉAL BERGERON :

3390

Ce phénomène-là pourrait se produire aussi en cas de congestion. En cas de congestion, les automobilistes seraient portés à dévier de l'autoroute 25, à emprunter des voies parallèles dans les quartiers, comme ça se voit un peu partout ailleurs à Montréal.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3395

C'est-à-dire, est-ce qu'ils iraient, par exemple, jusqu'à Georges V pour venir chercher Notre-Dame?

M. RÉAL BERGERON :

3400

Possiblement. Il y a différentes voies qu'ils pourraient emprunter mais, vraiment, qui aurait un impact dans le quartier, sur la tranquillité des gens dans le quartier.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3405

Je me souviens que le promoteur avait parlé peut-être d'une possibilité que, bon, en fait, la rue Notre-Dame, actuellement, il y a moyen de continuer, pas nécessairement de tourner pour aller chercher Souigny. Donc, ce qui était disons suggéré, c'est qu'en cas de congestion, les gens avaient le choix toujours de poursuivre leur chemin sur Notre-Dame. Vous ne croyez pas que c'est suffisant comme mesure?

3410

M. RÉAL BERGERON :

Bien, la congestion, ça pourrait être dû aux gens qui, par exemple, s'il y a une éventuelle construction du pont vers Laval, ça pourrait aussi emmener un déplacement de la circulation dans le quartier.

3415

3420 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Donc, c'est la congestion sur la 25, en fait, qui ferait qu'il y aurait une poursuite sur...

3425 **M. RÉAL BERGERON :**

Oui. Oui, effectivement. Entre autres. Ça pourrait être aussi un facteur de congestion.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3430 Maintenant, j'avais une autre question. C'est par rapport aux pistes cyclables. Vous, pour vous, est-ce que c'est important qu'il y ait un lien avec Mercier-Est et le pôle, disons, Marché Maisonneuve?

3435 **M. RÉAL BERGERON :**

Tout à fait. Qu'il y ait une continuité.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3440 Est-ce que vous avez des solutions? Est-ce que vous avez pensé à des solutions pour traverser l'échangeur Souigny?

M. RÉAL BERGERON :

3445 On ne s'est pas penché vraiment là-dessus.

M. MARTIN SIROIS :

3450 Vous parliez de l'échangeur Souigny?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3455 En fait, pour traverser, pour connecter la piste cyclable Souigny, de l'autre côté de la 25. Du côté est. Parce que dans le projet, actuellement, on a le tronçon Notre-Dame, mais il y a aussi la piste Souigny qui va s'arrêter à la rue Haig, si je ne me trompe pas. Et, c'est sûr que si jamais on veut faire une connexion entre les deux quartiers, il y aurait aussi cet axe-là qui serait intéressant en traversant l'autoroute 25 et en se connectant sur le Marché Maisonneuve et le pôle, ici, plus au nord du Stade olympique et la piste Rachel et tout ça.

3460

M. RÉAL BERGERON :

3465 On ne s'est pas vraiment branché là-dessus sur les solutions envisageables, sauf que ça serait important qu'il y ait une continuité pour la piste cyclable. Il y a aussi toute la promenade Bellerive, aussi, qui serait un lieu, une destination aussi intéressante pour les cyclistes.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3470 Dans votre quartier, la promenade Bellerive, par quelle artère -- est-ce qu'on prend Honoré-Beaugrand pour la rejoindre? De quelle façon que c'est fait?

M. RÉAL BERGERON :

3475 En venant de l'ouest, évidemment, il y a la rue Notre-Dame, oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais des axes nord-sud?

3480 **M. RÉAL BERGERON :**

Oui, par Honoré-Beaugrand, c'est possible.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3485 Mais, est-ce que ça existe actuellement? Est-ce que c'est fait actuellement?

M. RÉAL BERGERON :

3490 Par piste cyclable?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3495 Oui?

M. RÉAL BERGERON :

Non, pas du tout.

3500 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Pas du tout.

M. RÉAL BERGERON :

3505

Ça aussi, le lien nord-sud, ça serait important qu'il y en ait un aussi, parce qu'il y a le parc Thomas-Chapais aussi dans notre quartier qui est un parc intéressant, qui pourrait être relié aussi au parc Bellerive, éventuellement.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

3510

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3515

Messieurs, on vous remercie pour votre témoignage

M. RÉAL BERGERON :

3520

Ça nous a fait plaisir. Merci à vous.

LA PRÉSIDENTE :

3525

Alors, nous en sommes à notre dernière intervention. Monsieur Sylvain Rodrigue de Camco inc. Bonsoir, monsieur Rodrigue!

M. RENÉ LECOURS :

3530

Bonsoir! Je vais vous présenter tout ce beau monde-là.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

3535

M. RENÉ LECOURS :

Je m'appelle René Lecours, je suis le vice-président des opérations pour l'usine de Montréal de Camco. À ma droite, monsieur Louis Gilbert, directeur ingénierie bâtiments et terrains, et monsieur Sylvain Rodrigue, directeur des ressources humaines.

3540

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir, messieurs!

3545

M. RENÉ LECOURS :

3550

J'aimerais prendre quelques minutes pour donner un petit peu d'information sur Camco, qui est Camco. Camco est une entreprise privée où 51 % de nos actions sont détenues par Générale électrique du Canada. L'usine de Montréal de Camco produit des électroménagers depuis 1948 à l'angle de Notre-Dame et Dickson. Nous avons environ 900 employés qui travaillent actuellement chez Camco. Ceci fait de l'usine de Montréal l'un des plus importants employeurs industriels de l'est de Montréal. Une part importante de nos employés réside dans l'est de Montréal ainsi que dans la région de Repentigny.

3555

Camco opère également un centre de distribution situé au 2625, rue Viau. Les effectifs du centre de distribution est composé de 17 employés.

3560

J'aimerais passer la parole à monsieur Gilbert qui va expliquer un petit peu la problématique que l'usine de Montréal vit présentement avec la situation sur le boulevard Dickson.

M. LOUIS GILBERT :

3565

Bonjour! Ce qu'il faut expliquer, c'est que l'usine est située au coin Notre-Dame et Dickson. La rue Dickson est celle qui effectue le lien entre Notre-Dame et la rue Souigny. Donc, il y a énormément de circulation qui, actuellement, passe là à tous les jours.

3570

Une des problématiques qu'on a, c'est que le stationnement des employés est à l'ouest de Dickson et l'usine est à l'est de Dickson. Ça, ça implique que chaque employé, à chaque jour, doit traverser cette congestion-là, ce qui amène beaucoup de risques au niveau des employés.

3575

Le matin, entre autres, il y a une congestion importante et puis, malgré le fait qu'il y a un feu piétonnier, la plupart du temps, à chaque matin, ce qui se passe, c'est que les autos restent comme prises dans le carrefour et les piétons doivent traverser malgré qu'il y ait une présence de voitures. Alors, souvent, ça amène des confrontations ou des risques inutiles.

3580

Et puis c'est une situation, en fait, qui est déplorée aussi par les dirigeants du Poste 47 de la SPCUM.

3585

Au niveau des périodes hors pointe, le danger est un peu différent. Là, c'est la vitesse. La limite de vitesse n'est pas vraiment respectée dans cette zone-là et puis les feux rouges qui assurent en principe la protection des piétons, il y a beaucoup d'automobilistes qui ne semblent pas les voir ou qui en font fi. Alors, ça amène beaucoup de danger à ce niveau-là.

Il suffit d'avoir circulé un peu dans ce coin-là, finalement, quand on va au Tim Horton à côté, ça fait toujours peur finalement de traverser la rue. On traverse en courant. On a toujours peur de se faire frapper par un camion ou quoi que ce soit. C'est quand même dangereux.

3590 Jusqu'à date, il y a eu deux accidents, dont un a impliqué deux piétons qui ont été fauchés par une automobile. Il n'y a pas eu de fatalité mais jusqu'à maintenant, on compte quand même beaucoup de quasi accidents, aussi. Beaucoup d'employés ont eux-mêmes vécu des situations de *near miss* comme on appelle.

3595 Une autre problématique qu'on a, les gens qui empruntent Notre-Dame en direction est, lorsqu'ils arrivent pour accéder à Dickson nord, il y a seulement une voie pour tourner sur Dickson nord. Beaucoup d'automobilistes tournent en double. Et, en réalité, le SPCUM donne des contraventions régulièrement pour cette situation-là. Ce qui amène un autre problème, compte tenu que la traverse piétonnière est quand même proche de l'intersection.

3600 Une autre problématique que les employés vivent à chaque jour, et puis les camions aussi qui doivent... parce que dans le stationnement, on a aussi les camions qui sont stationnés là pour les activités de l'usine, c'est que l'accès au stationnement est pratiquement impossible lors de la congestion, parce que les autos attendent finalement sur la voie. Alors, soit que les
3605 employés doivent couper les automobiles ou qu'ils passent carrément sur la rouge pour avoir accès au stationnement, compte tenu qu'il n'y a pas de flèche qui donne accès au stationnement en tant que tel.

3610 La Ville de Montréal a été avisée à plusieurs reprises quand même des différentes situations, problématiques, à ce niveau-là. Il n'y a pratiquement pas d'amélioration significative qui a été faite, que ce soit au niveau des feux de circulation ou de la signalisation routière pour essayer de diminuer les risques.

3615 Par contre, on doit souligner quand même l'appui du Poste 47 du SPCUM qui nous a quand même fait plusieurs recommandations, autant pour nous que pour la Ville de Montréal en tant que telle.

3620 En ce qui concerne les activités de réception et d'expédition de marchandise, la majorité de cette activité-là se fait sur la rue Notre-Dame, limitrophe à notre usine. Pour ce qui est de la rue Dickson, on effectue à ce niveau-là de la réception de l'acier et de l'expédition de matières recyclées.

3625 Notre usine en tant que telle n'a aucun entrepôt en ses murs, ce qui fait que toute la production quotidienne est à expédier aux clients ou à notre entrepôt sur la rue Viau. Et, on a aussi un entrepôt dans la Ville de Hamilton.

3630 Quotidiennement, il y a environ 75 camions qui entrent et qui sortent des limites de l'usine et puis ce qui fait en sorte que, finalement, on est très préoccupé par la fluidité de la circulation aux abords de l'usine, d'autant plus qu'on fonctionne en *juste-à-temps*. Alors, la fluidité en tant que telle, c'est extrêmement important pour les opérations de l'usine de Montréal en tant que telle.

3635

Pour ce qui est de la réception d'acier, une des particularités qu'on a, c'est que pour pouvoir faire la réception de l'acier, on doit bloquer la rue Dickson dans les deux voies, car l'accès se fait via Dickson. Alors, ça, c'est une problématique qui est importante et qui présente des risques quand même. Malgré le fait qu'on essaie de faire ces activités-là de nuit, des fois on reçoit de la marchandise en pleine journée et ce n'est pas évident au niveau de la sécurité.

3640

On a un entrepôt aussi sur la rue Viau. On expédie environ 20 camions par jour sur la rue Viau à notre entrepôt. Donc, la circulation à ce niveau-là, c'est important que ce soit quand même efficace pour assurer une bonne efficacité de production et de transport.

3645

Finalement, certains de nos produits sont envoyés par voie ferroviaire. C'est un moyen qui est de plus en plus utilisé parce que ça représente quand même des économies importantes au niveau du transport. Actuellement, ces expéditions-là sont effectuées par une tierce partie pour nos installations.

3650

Je vais passer la parole à monsieur Rodrigue.

M. SYLVAIN RODRIGUE :

3655

Comme vous pouvez le constater, on a une problématique de sécurité piétonnière, de sécurité routière, ce qui fait que Camco appuie le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, comme une très grande majorité de ses employés. La réalisation de ce projet va solutionner une bonne partie de notre problématique qui est associée à la rue Dickson. D'autre part, elle va faciliter également ou, à tout le moins, elle n'augmentera pas nos problèmes ou nos difficultés qu'on pouvait rencontrer au niveau de l'expédition du million d'appareils électroménagers qu'on fabrique annuellement à l'usine de Montréal, qui se fait par la rue Notre-Dame principalement.

3660

Par ailleurs, l'approche visant à intégrer des espaces verts, d'assurer un meilleur accès aux équipements récréatifs au sud de la rue Notre-Dame et de la piste cyclable, s'accorde avec les valeurs de Camco qui est d'offrir aux employés ainsi qu'au milieu de travail un meilleur milieu général ou un meilleur environnement.

3665

Par rapport à nos recommandations que vous voyez au point 4, Camco appuie l'option dite du Canadien National. Actuellement, un tiers effectue pour nous l'expédition par voie ferroviaire mais un projet est actuellement mis en place pour l'effectuer directement de notre centre de distribution de la rue Viau. Donc, pour nous, il est important de maintenir le lien qui serait normalement coupé ou interrompu pour une période. On parlait de 5 à 7 mois par les représentants du ministère lors d'une rencontre.

3670

3675

Évidemment, d'assurer l'accessibilité à l'usine et au centre de distribution est primordial pour nous lors des travaux, donc lors des différentes phases de travaux. Par ailleurs, le maintien de feux de circulation au coin de Dickson et de Notre-Dame, même si Dickson devient une rue strictement locale, est important pour nous, essentiellement pour préserver la sécurité routière des usagers, parce qu'une bonne partie de nos gens vont venir de l'ouest. Donc, pour

tourner à gauche sur la rue Dickson, c'est important pour nous d'avoir un virage protégé par le feu de circulation.

3680 Comme noté par les gens du CN un peu plus tôt en soirée, le passage à niveau qui est prévu sur la rue de l'Assomption, tout près de Souigny, n'est peut-être pas favorable encore à maintenir une sécurité routière optimale et un flot de circulation relativement acceptable. On préférerait de loin que ce soit un viaduc.

3685 Et, le dernier point qui est peut-être plus un *wish list*, c'est l'établissement ou la réalisation, dans le cadre de ce projet, de l'extension de la rue Ontario entre le boulevard de l'Assomption et la rue Dickson, qui est déjà dans les plans de la Ville de Montréal, puis qui nous permettrait à nous de l'usine d'avoir un accès plus rapide à l'usine, sans passer nécessairement par la rue Notre-Dame à ce moment-là. Merci beaucoup.

3690

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que ça complète?

3695

M. RENÉ LECOURS :

En conclusion, Camco appuie fortement le projet présenté par le ministère. Nous y voyons une solution permanente à nos problèmes quotidiens de sécurité routière et pour l'efficacité de l'usine. De plus, ce projet avec l'option CN représente une solution à long terme pour réaménager le corridor de la rue Notre-Dame et de donner à ce quartier un levier additionnel pour assurer son développement et son identité. Merci.

3700

LA PRÉSIDENTE :

3705

Merci. Je reviendrais peut-être sur le point dont a fait part monsieur Rodrigue dans sa présentation. Vous parlez de l'extension de la rue Ontario. J'aimerais bien comprendre pourquoi vous demandez ce lien entre la rue Dickson et la rue l'Assomption, au niveau d'Ontario.

3710 **M. RENÉ LECOURS :**

Actuellement, on a l'avantage et les inconvénients de la situation. On a un accès direct à Souigny. Avec le projet actuel, Dickson devient une rue locale. L'accès pour atteindre Souigny ou pour atteindre les voies rapides, ce serait de passer par Notre-Dame, ensuite, 3715 boulevard l'Assomption ou Notre-Dame directement vers le corridor nord-sud. Ce lien-là, qui est déjà dans les livres pour entre autres la Cité de la logistique, nous permettrait d'avoir un lien direct sur l'Assomption, sans passer par la rue Notre-Dame.

3720 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, ça éviterait à vos camions de...

3725 **M. RENÉ LECOURS :**

C'est de la commodité. C'est de la commodité pure et simple.

LA PRÉSIDENTE :

Et, simplement pour vous rendre à votre entrepôt? Ou pour toutes vos expéditions? 3730

M. RENÉ LECOURS :

Pour nous rendre à notre entrepôt, ça faciliterait les choses également.

3735 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui. Mais, ça serait pour l'ensemble de vos expéditions?

3740 **M. RENÉ LECOURS :**

Oui.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

3745 J'aurais une question sur la question du choix du mode de transport entre le train ou le camion. Comment sont acheminés vos produits entre votre centre de production? Vous avez aussi un centre de distribution sur la rue Viau. Vous en avez un également à Hamilton en Ontario. Comment c'est expédié en Ontario? Par train ou par camion?

3750

M. SYLVAIN RODRIGUE :

Toujours par camion.

3755 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Par camion.

M. SYLVAIN RODRIGUE :

3760

Nos expéditions ferroviaires sont principalement orientées vers les États-Unis.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

3765

Qu'est-ce qui détermine le critère, outre le coût? Est-ce que c'est la distance?

M. SYLVAIN RODRIGUE :

3770

Actuellement, en fait, notre centre de distribution à Hamilton n'est pas desservi par voie ferroviaire actuellement.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

3775

Si c'était le cas, est-ce que vous favoriserez le transport par train?

M. SYLVAIN RODRIGUE :

Oui. Parce que c'est plus économique, tout simplement.

3780

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Plus économique?

M. SYLVAIN RODRIGUE :

3785

Oui.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

3790

Est-ce que ça serait plus facile pour vous, pour vos installations de Montréal?

M. SYLVAIN RODRIGUE :

3795 Actuellement, à partir de l'usine, on n'a pas accès aux voies ferroviaires. On le fait par le centre de distribution. Donc, on met de toute façon toutes les pièces, les unités dans un camion. C'est une double manipulation, qu'elle soit faite à Montréal ou à Hamilton. C'est plus une question d'économie qu'on pourrait faire, à ce moment-là.

3800 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

 Un dernier élément comme sous-question. Vous dites dans votre mémoire que vous avez un projet que vous êtes en train d'élaborer du côté américain. En gros, c'est quoi?

3805 **M. SYLVAIN RODRIGUE :**

 C'est que actuellement, c'est un tiers qui s'occupe de notre transport ferroviaire. Qui, lui, va perdre son accès à la voie du CN, entre autres à cause du passage de l'extension du boulevard Souigny, de la rue Souigny vers l'ouest. Et, à ce moment-là, on le ferait directement
3810 de notre centre de distribution à Montréal, qui est sur la rue Viau.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

 Merci.

3815 **LA PRÉSIDENTE :**

 Messieurs, je vous remercie pour votre témoignage.

3820 **M. SYLVAIN RODRIGUE :**

 Merci beaucoup, madame.

3825 **LA PRÉSIDENTE :**

 Il reste un petit point à régler. Le ministère des Transports a demandé un droit de rectification. Alors, je demanderais à monsieur Fournier de se présenter au micro. Je rappelle que le droit de rectification ne sert qu'à rectifier des faits qui ont été mentionnés par des intervenants et non pas à donner une contre-opinion. Bonsoir, monsieur Fournier!

3830

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3835 Bonsoir, madame la présidente! Alors je pense qu'on va être assez bref, je vais m'en tenir effectivement à des rectifications, les principales. Il y en a quand même plusieurs, alors si vous me permettez?

3840 On a mentionné la possibilité de pratiquer des vitesses de 130 kilomètres/heure sur la rue Notre-Dame modernisée. Je veux juste mentionner qu'avec un rayon de courbure de 350 mètres dans les secteurs Souigny nord et sud, la vitesse confortable, maximale est de l'ordre de 80 kilomètres/heure. Donc, il y a au moins toute une portion de cette rue-là qui ne permettra pas des vitesses de 130 kilomètres/heure.

3845 Arrêts physiques pour les autobus le long de la rue Notre-Dame. Il y en a au moins 4 qui sont possibles, des liens avec le réseau routier et la voie réservée. Actuellement, tel qu'on les prévoit: Iberville, Alphonse - D.-Roy, Pie IX et Viau. Et, je dois dire qu'on a une complète collaboration de la STM, l'ancienne STCUM et de l'AMT, bien sûr. On travaille ensemble à l'élaboration de ces solutions-là.

3850 Les gains de temps de parcours, je pense que madame Adenot a bien couvert ce dossier-là.

3855 Axe central, c'est-à-dire voie réservée centrale pour le transport en commun. Difficulté de desserte. Évidemment, vous avez, je pense, mentionné un peu les problèmes d'accès. Ce sont des problèmes réels, particulièrement c'est les problèmes d'accès pour les piétons d'accéder aux voies réservées centrales, bien sûr. D'avoir des voies réservées centrales rend l'accès à des autobus locaux, des lignes locales qu'on voudrait rabattre sur les voies réservées extrêmement difficile. Ils vont devoir traverser toutes les voies banales, si vous voulez.

3860 L'autre élément, c'est les intersections. Je parle à ce moment-ci d'un boulevard urbain, de l'option d'un boulevard urbain avec voie réservée au centre, voie banale à l'extérieur, trottoir à l'extérieur de tout ça.

3865 Quand vous arrivez aux intersections, vous avez trois voies de circulation par direction. Vous devez prévoir aussi des voies de refuge ou des baies de virage pour les virages à gauche et à droite, et il faut gérer, à l'intersection, des temps de vert pour les mouvements conflictuels que seront les virages à gauche et les virages à droite dans certains cas, avec les véhicules qui utilisent les voies réservées.

3870 Donc, on va devoir ajouter des cycles pour gérer ces mouvements-là. Il n'y aura pas d'espace à l'intérieur de l'intersection pour accumuler des véhicules en mouvement de virage à gauche, par exemple, ce qui veut donc dire qu'on va devoir prévoir des temps, dans le cycle des feux, des temps de vert sur les virages à gauche protégés très longs, pour être sûr de vider complètement l'intersection, pour ne pas avoir de véhicule qui reste là. Ça ne veut pas dire que

3875 ça ne se fait pas, mais on va perdre énormément de performance des intersections signalisées avec des feux de circulation avec ce type d'aménagement-là.

3880 Quand on a mentionné tout à l'heure qu'on avait 10 à 14 000 camions qui composent l'achalandage de la rue Notre-Dame, plus les 65 000 véhicules automobiles au niveau de la rue Frontenac, il faut bien comprendre que ces 10 à 14 000 camions-là occupent l'espace de 20 à 30 000 véhicules ordinaires, de véhicules de promenade. Donc, ce qu'on a en termes d'occupation des voies, c'est extrêmement important sur la rue Notre-Dame actuellement, le trafic qui est là maintenant.

3885 Effectivement, un des intervenants a mentionné que le Ministère ne comptait que sur la direction des vents pour régler les problèmes de pollution. Je vous ramènerais à l'étude d'impact. Le fait de mettre l'autoroute en tranchée, le fait d'enlever les feux de circulation, d'éliminer les intersections sont aussi des actions importantes qui vont diminuer les émissions des véhicules, de même que l'amélioration des vitesses moyennes. Bien sûr, on se ramasse, 3890 à ce moment-là, dans des plages d'émissions inférieures.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3895 Peut-être un dernier point. Un intervenant a rappelé que les interventions autoroutières menaient à l'étranglement des villes-centres. Le ministère a déposé une carte qui illustre l'ensemble des investissements routiers dans la région de Montréal depuis 1961, pour montrer un peu qu'est-ce qui s'est passé comme investissements, qu'est-ce qu'il y a comme réseau réalisé et qu'est-ce qui s'est passé depuis 1971 dans l'est de Montréal.

3900 En fait, il n'y a eu que deux petits investissements, c'est-à-dire Souigny, entre autres. Donc, il n'y a aucun investissement depuis 1971 à l'est de la rue Papineau. Donc, le document va être déposé à la commission demain, en photocopie.

3905 Et également, pour terminer, des intervenants ont également rappelé ce qui se fait aux États-Unis, qu'on devrait adopter comme attitude. Une rectification peut-être à faire et deux tableaux vont être déposés à la commission.

3910 Un kilomètre de voie d'autoroute par 1 000 habitants, donc Montréal versus plusieurs villes américaines comparables, seulement qu'à titre d'exemple, Montréal a 33 % moins de voies autoroutières que Portland, qui est un exemple américain souvent cité. Montréal a également 35 % moins de voies autoroutières que la Ville de Milwaukee dont on parle d'un projet d'enlèvement d'une autoroute, de démolition d'une autoroute et je vais y revenir tantôt. Et, une ville moyenne qui ressemble très bien à Montréal, parce qu'elle compte 3,7 millions d'habitants – Montréal en compte près de 3,4 millions dans la région métropolitaine – la Ville de Dallas-Fortworth compte pour... 3915 Montréal a 64 % moins de voies autoroutières que Dallas-Fortworth.

Si on regarde de la même manière – je ne passerai pas en détail l'ensemble – mais si on regarde plutôt des kilomètres de voies d'autoroute par kilomètre carré de territoire à desservir,

3920

Montréal, si on compare à Seattle, qui est une autre ville américaine souvent citée pour ses mesures, Montréal compte pour 55 % de moins de voies autoroutières que la Ville de Seattle par kilomètre carré à desservir.

3925

Donc, je crois que Montréal, avec son moratoire qui a été mis en place depuis longtemps, n'a pas à couper dans le gras mais est en train de couper dans le maigre. Excusez-moi l'expression.

3930

Pour ce qui est de Milwaukee, le ministère pourra déposer également un autre document qui explique un peu de quoi il s'agit. Le Park East Freeway de Milwaukee qui a été cité comme exemple est, en fait, un petit tronçon de moins de 2 kilomètres, une autoroute qui est en cul-de-sac, qui ne menait nulle part, qui avait, en fait, ni début ni fin, qui desservait au total 3 intersections, 3 rues, qui ne fait pas du tout partie du réseau stratégique de la Ville de Milwaukee, et située au centre, ce qui ne dessert pas de grand pôle industriel non plus.

3935

Donc, c'est une problématique qui n'a strictement rien à voir avec le projet Notre-Dame. Au contraire, quand on regarde les grand pôles de Milwaukee, son réseau de contournement, son réseau autoroutier est complet. Donc, c'est une situation qui n'est absolument pas comparable à la problématique de Montréal. Ce que vous pourrez constater à la lecture des documents qui proviennent de Milwaukee. Merci.

3940

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3945

Si vous me permettez, je vais continuer avec trois autres faits. Le fait que le ministère des Transports voudrait utiliser la rue Notre-Dame, une fois qu'elle sera modernisée, comme voie de contournement durant les travaux sur Métropolitain, d'abord, le ministère des Transports n'a pas l'intention de démolir Métropolitain, comme ça a été mentionné.

3950

D'autre part, je reviens sur le fait que le ministère des Transports à Montréal, compte tenu de l'état de saturation du réseau qu'il gère, a développé une expertise dans la gestion des travaux à l'intérieur de l'emprise de ses routes ou autoroutes. Alors, dans le cas de Métropolitain, notamment compte tenu de la nature locale du trafic, beaucoup de trafic sur Métropolitain vient des alentours de Métropolitain aussi, on va devoir le garder ouvert et on va devoir gérer la circulation durant les travaux à l'intérieur de l'emprise. Évidemment, la circulation étant ce qu'elle est, c'est sûr que les usagers vont trouver un équilibre, mais le ministère va garder Métropolitain ouvert durant ces travaux-là pour desservir les trafics habituels qu'on y trouve.

3955

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3960 Je vais enchaîner, je vais vous laisser le mot de la fin. On parle des projets américains, un projet très intéressant à Cincinnati où une autoroute séparait le centre-ville des abords de la rivière Ohio sur laquelle on retrouve deux stade nationaux et des développements récréo-touristiques. C'est peut-être un projet, une situation, bien qu'elle n'est pas identique, mais peut faire songer à Montréal, le projet de la rue Notre-Dame. Nous allons déposer également un rapport où on montre que le projet de la rue Notre-Dame est beaucoup plus *friendly* – excusez-moi l'expression – que des projets, des exemples américains. Donc, peut-être qu'on a un savoir-faire ici à Montréal.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3970 Je reviens sur une affirmation sur l'impact sur la santé publique. Alors, je vous rappelle le document que nous avons déposé après l'étude d'impact, le rapport du docteur Normandeau qui, lui, au contraire, conclut à un effet positif sur la santé publique.

3975 Le trafic induit. On a mentionné que le ministère des Transports n'utilisait pas cette notion-là. Je voudrais juste préciser deux éléments. La notion de trafic induit, d'abord, ne fait pas consensus dans le milieu des planificateurs en transport. C'est une notion qui est plus économique que transport. Ce qui ne veut pas dire que ça n'existe pas mais c'est une notion qui est mal cernée et qui, actuellement, ne fait généralement pas l'objet de modèle. Ou alors de discussions, de longues discussions entre les spécialistes sur la valeur du trafic induit.

3980 Par ailleurs – et je pense que c'est important de le préciser – la modélisation, le type de modèle utilisé par le service de modélisation du ministère des Transports est à la fine pointe de ce qui se fait maintenant en Amérique du Nord. Et, les bases de données qu'on a n'ont aucune commune mesure avec ce qu'on trouve ailleurs.

3985 Je rappelle que l'enquête origine-destination qu'on met à jour tous les 5 ans comporte environ 65 000 données origine-destination. Les villes américaines de taille comparable à Montréal, quand on parle avec leurs planificateurs, ils sont heureux quand ils ont 4 000 données origine-destination. Alors, on voit qu'il y a quand même une qualité de prévisions qu'on retrouve à Montréal, qui est importante.

3990 Je rappelle que l'enquête origine-destination qu'on met à jour tous les 5 ans comporte environ 65 000 données origine-destination. Les villes américaines de taille comparable à Montréal, quand on parle avec leurs planificateurs, ils sont heureux quand ils ont 4 000 données origine-destination. Alors, on voit qu'il y a quand même une qualité de prévisions qu'on retrouve à Montréal, qui est importante.

3995 Dégradation de la rue Notre-Dame causée par les fonctionnaires du ministère des Transports. Je rappellerais tout simplement que Notre-Dame est actuellement sous juridiction municipale et que les dernières interventions majeures, par exemple la synchronisation des feux sur Notre-Dame, le fait de transformer Notre-Dame en artère de camionnage sont des décisions de l'administration municipale.

4000 Et, je pense, madame la présidente, que je vais arrêter là.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, messieurs Boisvert et Fournier, merci pour ces rectifications. Nous ajournons nos travaux et nous reprenons demain à 13 h.

4005

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

4010

ET J'AI SIGNÉ:

4015

LISE MAISONNEUVE, s.o.