

**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 2

Séance tenue le 15 janvier 2002, à 13 h
Salle Dom Polski
1956, Frontenac
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 15 JANVIER 2002..... 1

MOT DE LA PRÉSIDENTE 1

LA PRÉSIDENTE:..... 1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE L'EST DE L'ÎLE DE MONTRÉAL :

MICHEL LESAGE, MANON LANDRY..... 1

DÉPUTÉE DE BOURGET :

DIANE LEMIEUX, DORIS MORRIS 9

CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT DE L'EST :

LAURENT BLANCHARD 15

SOCIÉTÉ DE PROMOTION ET DE CONCERTATION DE L'EST DE L'ÎLE DE MONTRÉAL :

DIANE SAINT-GERMAIN, CAROLE DROLET 24

REPRISE DE LA SÉANCE 27

CDEC ANJOU – MONTRÉAL-EST :

ANDRÉ CORDEAU 27

CORPORATION DE PROMOTION ET DE DÉVELOPPEMENT DU CROISSANT DE L'EST :

SYLVIANE DI FOLCO, CHRISTIAN CHARRON..... 32

DROIT DE RECTIFICATION PAR LE MTQ :

PAUL-ANDRÉ FOURNIER 38

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

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

10 Hier, la commission a reçu la présentation de 11 citoyens et organismes. Cet après-midi, nous avons 7 présentations de planifiées. Comme hier, nous allons accorder tout au plus 15 minutes pour la présentation et la commission, si elle le juge nécessaire et utile, aura des questions à vous adresser, les questions cherchant, bien entendu, soit à pousser un peu plus loin les points de vue que vous nous divulguez ou essayer de tester certaines hypothèses.

15 Je vous rappelle que je n'accepterai pas que l'on manifeste par des applaudissements ou autrement les présentations qui sont faites. On s'en tient à une présentation à la commission et la commission échange avec vous.

20 Alors, sans plus tarder, j'inviterais monsieur Michel Lesage et madame Manon Landry de la Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal. Monsieur, madame, bonjour!

Mme MANON LANDRY :

25 Bonjour!

M. MICHEL LESAGE :

30 Bonjour! Mon nom est Michel Lesage. Je suis président de la Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal. Je suis accompagné de madame Landry qui est notre directrice générale.

35 Madame, messieurs, la Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal est un organisme voué au développement et au rayonnement de la communauté d'affaires de l'est de l'île qui forme son *membership*, et ce faisant, voué au développement de l'économie régionale.

40 Son territoire se situe entre le boulevard Saint-Laurent et la pointe de l'île de Montréal à l'est. La Chambre regroupe plus de 850 entreprises de l'est de l'île de Montréal. Ces entreprises sont représentatives de la variété et de la multitude d'industries et de commerces sur le territoire.

 Le mémoire que nous vous présentons aujourd'hui a été approuvé par le conseil d'administration de la Chambre. En outre, plusieurs de nos membres ont manifesté leur appui

45 tangible en signant une lettre d'appui personnelle au mémoire. Vous avez d'ailleurs la liste en annexe de notre mémoire.

50 Nous sommes donc en mesure d'affirmer que la communauté d'affaires de l'est appuie massivement le projet de modernisation de la rue Notre-Dame présenté par le ministère des Transports.

55 Nous déposons aujourd'hui, d'ailleurs, la liste des appuis signifiés lors de la conférence de presse conjointe qui a eu lieu le 10 janvier 2002, à laquelle participaient l'Association des commerçants du Vieux-Pointe-aux-Trembles, l'Association des industriels d'Anjou, l'Association des industriels de l'Est de Montréal, Camco, le CLSC Hochelaga-Maisonneuve, le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve, le Conseil pour le développement local et communautaire, le Conseil régional de la FTQ de Montréal, la Corporation de développement de l'Est - CDEST, le Pavillon d'éducation communautaire, la promenade Ontario, la promenade Sainte-Catherine Est, le Réseau des gens d'affaires de l'Est, la Société de promotion et de concertation de l'Est de l'île de Montréal - PRO-EST, la Société d'habitation populaire de l'Est de
60 Montréal, Sucres Lantic, le Théâtre Denise Pelletier, le Théâtre sans fil et Tourisme Hochelaga-Maisonneuve.

65 Donc, tous ces organismes-là se sont joints à la Chambre de commerce pour appuyer le projet du ministère des Transports.

70 Nos intérêts dans le dossier, c'est simple: la rue Notre-Dame, c'est l'épine dorsale du développement de l'est de l'île de Montréal et la porte d'entrée du port de Montréal. C'est en quelque sorte notre entrée principale, notre vestibule. C'est aussi un corridor de transport de personnes et de marchandises majeur.

Le transport est l'un des enjeux majeurs dans l'est de Montréal et la Chambre en a fait une de ses priorités au même titre que l'aide à l'exportation.

75 En outre, nous avons un urgent besoin du projet, non seulement pour mieux desservir nos industries mais également pour les employés qui y travaillent.

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE).

80 Avec tout ce qui s'est dit hier, nous, on est d'accord à 100 % avec la variante CN, surtout qu'il y a beaucoup moins d'impacts lors de la réalisation de cette variante-là. Il est évident que ça aurait possiblement un impact sur un édifice qui est présentement utilisé comme CHSLD mais, déjà, les dirigeants de ce groupe voient d'un bon oeil la relocalisation de leurs opérations.

85 Donc, pour toutes ces raisons, la Chambre ne saurait trop insister sur la nécessité de réaliser le projet avec la variante CN de préférence à la variante CSF.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE).

Mesdames, messieurs, merci.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Lesage, merci. J'aimerais revenir sur votre première recommandation, où vous mentionnez que:

**... souhaite étudier la possibilité de mettre en place des mesures préférentielles afin de consacrer la vocation de route de camionnage et à limiter l'expansion du trafic automobile.+*

J'aimerais peut-être vous entendre un petit peu plus là-dessus, voir un peu ce que vous avez derrière la tête comme solution.

M. MICHEL LESAGE :

Bon, si on regarde le grand réseau routier de la région de Montréal, sur l'île de Montréal comme telle, il existe présentement seulement qu'un axe est-ouest qui est en continu, c'est la 40. On connaît la congestion de cet équipement-là à l'heure actuelle.

En ce qui concerne la partie sud de l'île de Montréal, le secteur est est vraiment dépourvu de voie rapide. La partie qui est devant nous, de la rue Notre-Dame, constitue un lien entre la 25 et la 720. Et, pour ce faire, on dit il faut absolument prioriser le transport de marchandises qui est quand même assez important. D'après le décompte, on parle de 16 000 véhicules par jour sur une soixantaine de mille. Donc, environ 20 à 25 %.

Hier, il a été mentionné que lorsqu'on parle béton, lorsqu'on parle asphalte, on attire l'automobile. En ayant des voies réservées pour le transport en commun comme il en a été fait la démonstration, hier, et en ayant des voies réservées suivant des plages horaires qui peuvent être définies, ce qu'on appelle la gestion d'un corridor routier, pour le camionnage, puisque c'est un atout important dans le secteur, on permet de limiter, si on veut, les transits automobiles qui seraient autres que du covoiturage ou transit automobile à haute densité, puisqu'il y a aussi une voie qui est réservée pour le camionnage.

Donc, on dit, prenons ces deux éléments-là, transport en commun et camionnage, et faisons de cette artère-là une expérience où on a déjà tous les éléments pour être capable de mettre en place des voies réservées pour le camionnage également.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que je vous comprends bien si je vous interprète comme ceci, c'est-à-dire, dédions une des voies au transport lourd, au transport de marchandises et une autre voie au transport en commun?

M. MICHEL LESAGE :

Effectivement.

135 **LA PRÉSIDENTE :**

Et, la voie qu'il restera sera utilisée par le transport automobile?

140 **M. MICHEL LESAGE :**

Oui. Mais, suivant des plages horaires. Effectivement, ça peut être à l'extérieur des heures de pointe, où il y a certainement moyen d'accommoder le camionnage dans des heures qui sont hors des heures de pointe.

145 Si on regarde, il y a quand même un embryon de ce système-là qui est utilisé dans le pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, où on réserve la voie du centre aux camions, non pas exclusivement, mais on force les camions à utiliser la voie du centre. Donc, en majorité, on s'aperçoit que la voie du centre est utilisée par le camionnage.

150 Sur le pont Champlain, vous avez la voie complètement à droite qui est utilisée par le camionnage. D'abord, pour deux raisons. La première, c'est à l'occasion, ces trafics-là sont un peu plus lents et, deuxièmement, pour l'éloigner de la voie réservée d'autobus lorsqu'on est en voie réservée en sens inverse de la circulation. Donc, on éloigne le camion des autobus en sens inverse. Mais on favorise et, finalement, le camion n'a pas le droit d'aller dans d'autres
155 voies que celle-là. Donc, on favorise l'utilisation d'une voie pour le camionnage.

La même chose dans la question de la rue Notre-Dame. Et, à partir de là, c'est qu'on permet une fluidité de la circulation des biens et des personnes par des transports de masse. Le reste étant utilisé, le résiduel étant utilisé pour le transport automobile.

160 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

165

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Monsieur Lesage, madame Landry, vous parlez de 850 membres. J'aimerais savoir tout d'abord si vous avez du *membership* dans le quartier résidentiel Hochelaga-Maisonneuve, dans le secteur proche. Ça comprend également des gens du secteur?

M. MICHEL LESAGE :

Oui. En fait, nous, comme j'ai mentionné tantôt, notre limite est le boulevard Saint-Laurent entre le fleuve et la rivière des Prairies jusqu'à la pointe de l'île. Donc, c'est les quartiers Centre-Sud, Mercier, Hochelaga-Maisonneuve, Anjou, Saint-Léonard et tout ça.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Ma question, maintenant, c'est à l'égard de vos membres. Je voudrais savoir si vous avez un point de vue à l'égard suivant. On a entendu hier, et on va l'entendre d'abondance cette semaine, des gens qui souhaitent que soit favorisé le transport par train et que soit diminué le transport par camion. On peut déduire facilement que le commercial, c'est moins évident, disons, à prime abord, mais dans le cas de l'industrie que vous couvrez également, croyez-vous que c'est quelque chose qui est envisageable, possible, souhaitable?

M. MICHEL LESAGE :

Si vous regardez l'est de l'île de Montréal, qui était un territoire occupé par des industries lourdes, surtout des pétrolières, des raffineries et tout ça, toutes ces industries-là étaient desservies par des embranchements sur le chemin de fer, puisque la majorité des matières premières ou des matières raffinées utilisaient le chemin de fer.

Donc, à ce niveau-là, l'est est quand même très choyé en termes de desserte ferroviaire. Si vous regardez encore la carte, vous allez voir qu'il y a une ligne du Canadien National au sud jusqu'à la pointe de l'île et, de même, une ligne du Canadien National qui contourne et qui s'en va au nord le long de la rivière des Prairies pour aller rejoindre les cours de triage qui sont situées dans l'ouest de l'île, les cours de Longue-Pointe et de Côte Saint-Luc. Donc, l'est est très, très bien desservi. La majorité des industries étaient desservies par, disons, le chemin de fer.

Les représentants du port, hier, ont fait mention qu'il existe 100 kilomètres de voie ferrée pour desservir le port de Montréal. Donc, c'est aussi un mode de transport qui est excessivement bien -- qui est utilisé dans tout l'est de Montréal, si on parle de transport de marchandises.

Il faut aussi se rappeler qu'avec le *juste-à-temps*, les inventaires des entreprises sont sur le navire, sur le train et sur le camion. Il n'y a plus vraiment d'entrepôt qui contient des stocks pour alimenter ces entreprises-là. Donc, c'est toujours une question de rapidité de livraison et

210 c'est les modes de transport qui entrent en ligne de compte, puisque maintenant l'inventaire est sur ces modes de transport-là.

215 Pour ce qui est du transport en commun, la démonstration, hier, je pense, par l'AMT, est éloquente. Et on voit déjà des réalisations qui se sont faites le long du pont Champlain sur la Rive-Sud avec des stationnements incitatifs, voie réservée sur le pont Champlain jusqu'au centre-ville, la même chose dans l'est avec les voies réservées qui se dessinent.

220 Nous, ce qu'on dit, et c'est souvent ce que nos entreprises disent dans l'est, on a de la difficulté à justifier un quart de travail de soir ou de nuit parce qu'on n'a pas de transport en commun. Avec un transport de masse qui pourrait se développer dans ces axes-là et le rabattement dont parlait madame Adenot, hier, on a beaucoup d'espoir que nos entreprises puissent être desservies en dehors des heures de pointe.

225 Le parc d'affaires d'Anjou est obligé d'avoir un transport en commun privé pour desservir ses entreprises à l'extérieur des heures de travail de jour. Et, c'est la même chose pour certains parcs d'affaires dans l'ouest de l'île.

230 Donc, il faudrait peut-être sensibiliser davantage nos gens pour qu'on puisse aussi véhiculer nos travailleurs, non pas de leur lieu de résidence vers le centre-ville uniquement mais bien de leur lieu de résidence vers des industries et les commerces qui s'installent dans le territoire de l'est de l'île de Montréal, qui est un territoire en développement.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

235 Je reviens sur un point, monsieur Lesage, si vous permettez. Compte tenu de votre position par rapport à un milieu industriel et commercial, croyez-vous qu'il y a des gains à obtenir davantage dans les années à venir à l'égard d'une utilisation accrue des services de transport par train, au niveau industriel particulièrement?

240 **M. MICHEL LESAGE :**

245 Je suis persuadé. D'abord, c'est une question économique souvent, dépendamment des distances et de la valeur des matières qui sont transportées par le chemin de fer. On connaît la concurrence féroce qu'il y a entre le camion et le chemin de fer.

250 Le chemin de fer doit être un service qui est efficace et rapide pour pouvoir compétitionner le camionnage. Souvent, les gens sont prêts à payer plus pour avoir la marchandise à temps, plus rapidement. Par contre, quand on a des masses, des volumes, des très grands volumes à transporter, à ce moment-là, le chemin de fer entre en ligne de compte. Ou si on a à transporter de la matière au-delà de 400 kilomètres, à ce moment-là, on commence à utiliser le chemin de fer de plus en plus.

255 À mon avis, tout est là pour qu'il y ait une bonne mixité et, la preuve, je vous le mentionne encore, ça a été dit hier et c'est dans notre rapport, c'est que 60 % déjà de la marchandise du port de Montréal transite par chemin de fer, ce qui est, à mon avis, énorme, comparativement à des ports américains où 10 %, 10-12 % seulement est utilisé -- le chemin de fer est utilisé pour 10-12 % de ces volumes-là, le reste étant strictement du camion.

260 Donc, déjà, il y a un effort de fait. Et, comme mentionnaient les gens du CN, si on pouvait aller à 100 % ou 95 % de transport ferroviaire, ça serait l'idéal. Maintenant, on travaille toujours pour améliorer...

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

265 Venant du CN ou du CP, on le comprend. C'est facile.

M. MICHEL LESAGE :

270 Oui.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

275 La question du port, c'était clair également avec monsieur Taddeo, puis on l'a entendu aussi en première partie de l'audience publique, mais c'était vraiment en ce qui concerne l'ensemble des industries autres que le port, le port est un joueur important, certes, mais l'ensemble des autres. Puis je pense que à cet égard-là...

M. MICHEL LESAGE :

280 Oui, il y a Camco aussi qui a fait référence, hier, disons à un besoin. Ils utilisent déjà le chemin de fer. Et plusieurs entreprises, que ce soit dans le manufacturier ou dans le vrac liquide ou tous ces produits-là, peuvent utiliser également le ferroviaire.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

285 Merci, monsieur Lesage.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Juste une petite question concernant le transport en commun. Vous dites qu'il y a un problème dans l'est de venir desservir l'est à partir du centre-ville. C'est-à-dire, les gens qui viennent de l'ouest, aller vers Pointe-aux-Trembles entre autres, c'est difficile d'accéder dans ce quartier-là.

Actuellement, donc, les voies réservées qui sont prévues sont dans le sens de la pointe. Est-ce que avec votre solution, votre proposition, ce que vous préférez, c'est d'avoir une voie réservée en tout temps, dans les deux sens?

M. MICHEL LESAGE :

Disons qu'au niveau des heures de pointe, la voie réservée est là. Mais comme disait madame Adenot, hier, lorsqu'on met en place un mode de transport et que les gens l'utilisent, il va y avoir même à l'extérieur des heures de pointe et même à l'extérieur d'une voie réservée, qui habituellement est utilisée en heure de pointe, une demande qui va se faire pour le transport en commun.

Le meilleur exemple de ça, c'est encore, je me ramène sur le rabattement qu'il y a sur la Rive-Sud au pont Champlain. Les stationnements incitatifs, ce n'est pas seulement qu'aux périodes d'heures de pointe où vous avez du transport qui est utilisé. C'est sûr qu'à l'heure de pointe, vous avez les voies réservées sur le pont Champlain, mais en dehors des heures de pointe, le transport en commun continue, les stationnements incitatifs sont utilisés pour les personnes qui ont soit des horaires flexibles ou qui ont du magasinage ou des déplacements à faire dans le cours de la journée. Et, même en soirée.

Donc, à partir de là, c'est d'avoir au moins l'infrastructure qui sert pour régler 80 % des problèmes de déplacement durant les heures de pointe mais qui peut être aussi utilisé, compte tenu que c'est en place, en dehors de ces heures de pointe-là pour le transport en commun.

Donc, pour nous, c'est une solution. Et, quand on parle d rabattement, c'est encore aussi un élément essentiel de pouvoir se greffer à un transport qui a prouvé qui était valable, pour pouvoir desservir tout le secteur de l'est de l'île de Montréal qui, à ce niveau-là, est très pauvre.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, monsieur Lesage et madame Landry, je vous remercie.

330 **M. MICHEL LESAGE :**

Merci.

335 **LA PRÉSIDENTE :**

Madame Diane Lemieux. Madame Lemieux, bonjour!

Mme DIANE LEMIEUX :

340 Bonjour!

LA PRÉSIDENTE :

Je vois que vous êtes accompagnée.

345

Mme DIANE LEMIEUX :

Oui. Je suis accompagnée de Doris Morris.

350 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour!

Mme DIANE LEMIEUX :

355

Alors, je suis prête.

LA PRÉSIDENTE :

360 Je vous écoute. Nous vous écoutons.

Mme DIANE LEMIEUX :

365 Merci. Madame, messieurs les commissaires, je sais que vous faites un exercice qui est très important. Je voyais votre affiche *Votre participation est essentielle*. Alors, voilà, nous y sommes. Et, je suis heureuse d'être ici aujourd'hui en tant que représentante d'une circonscription électorale qui s'appelle Bourget, qui est véritablement au coeur de l'est de Montréal, qui est composée de 35 000 citoyens. Il y a dans cette circonscription plus de 900 entreprises de 100 employés et moins, une bonne quarantaine de 100 employés et plus.

370 Donc, des entreprises qui sont bien établies dans ce coin de l'est. C'est 23 000 emplois minimum. C'est donc un coin de l'est où il y a une cohabitation claire et évidente et incontournable entre des gens qui y habitent et des gens qui y travaillent.

375 Pour préparer cette intervention, d'abord, évidemment, on a pris connaissance de l'ensemble des documents qui ont été fournis au sujet de ce projet de modernisation de la rue Notre-Dame, mais j'ai demandé à mes collaborateurs d'aller voir les citoyens. Et je vais vous déposer une pétition très modeste de gens, de gens qui restent notamment majoritairement, qui sont de la rue Dickson, et on sait que la rue Dickson est une rue qui est passablement perturbée par les problèmes de la non-fluidité et le côté non adéquat de la rue Notre-Dame telle qu'elle est maintenant.

380 Donc, on est allé, mes collaborateurs ont donc visité à peu près 160 résidences au cours de l'automne pour discuter avec eux, à partir de la documentation qui était disponible de ce projet-là, parce qu'on savait bien que ce projet suscite à la fois beaucoup d'espoir, un certain nombre de questions qui sont fort légitimes. On a pris soin également d'avoir un certain nombre de rencontres avec des entreprises clés qui sont soit géographiquement au coeur de la tourmente de Notre-Dame, je pense notamment à Camco qui sont venus vous rencontrer, d'ailleurs, hier soir.

390 On a également contribué à l'organisation de séances d'information avec les gens du ministère des Transports, destinées donc à la population, si bien que ma conclusion est la suivante: les citoyens sont plutôt, et pour ne pas dire très favorables à ce projet. Oui, il y a un certain nombre de questions auxquelles il faudra collectivement répondre au fur et à mesure de ce processus, mais il y a un appui favorable. Et, en ce sens-là, comme j'ai à représenter mes citoyens, je veux donc apporter mon appui comme députée de Bourget au projet de modernisation de la rue Notre-Dame.

400 Deuxième élément que je voudrais aborder avec vous, enfin, je vais partir d'un point de vue qui est peut-être différent de ce qu'on a exprimé jusqu'à maintenant. Un des premiers dossiers, comme députée, qui a été porté à mon attention lorsque j'ai été élue en 98, c'est le dossier de la rue Notre-Dame.

405 Évidemment, c'est une plaie. Le fait qu'on n'a pas complété notamment l'autoroute Ville-Marie avec tout ce que ça a pu comporter à l'époque, il y a une blessure qui est extrêmement importante. Et, je peux comprendre que les gens ne voudraient pas qu'on répète ces erreurs, parce qu'il y a eu, je crois, il y a des bénéfices à l'autoroute Notre-Dame mais disons qu'en termes de processus, ce n'est peut-être pas le modèle à suivre et, heureusement, on a appris au fil des années.

410 Donc, j'ai constaté à quel point ce dossier-là, il était sensible à cause de l'histoire, mais ma plus belle surprise, c'est de réaliser à quel point on ne développe plus des projets de cette envergure, de la même manière, comme on a pu le faire il y a 20 ou 30 ans.

415 Je crois qu'à une certaine époque, et je ne veux pas faire de raccourci trop injurieux, mais à une certaine époque, on ne se posait pas trop de questions. On décidait que le tracé

était là, puis les *bulls* sortaient, puis ça finissait là. On est ailleurs, comme on peut le dire, comme le dit l'expression populaire, et on a appris, y compris le ministère des Transports.

Je rappelais, je sais que vous avez accueilli, hier, Louise Harel qui, elle-même, a une histoire à raconter par rapport à Ville-Marie. On a l'autoroute 25, aussi, qui est une autoroute formidable, mais ça a été aussi l'objet de rupture de quartiers terrible et, aujourd'hui, ce serait inacceptable qu'on puisse aborder des projets de la manière dont on l'a fait, il y a 20 ou 30 ans. Et, ça a été ça ma plus belle découverte, c'est l'intelligence avec laquelle le projet a été développé, la pertinence, ce côté un peu interactif.

Je me souviens d'avoir eu plusieurs discussions avec des responsables du ministère des Transports qui nous disaient dans une même phrase: *Oui, on avait pensé à telle et telle alternatives, mais il a fallu travailler ça autrement, étant donné qu'on nous a fait valoir que+. Alors, il y a eu quelque chose depuis cinq ans, parce que ça fait au moins cinq ans que des gens bûchent sur ce projet-là, quelque chose de très interactif, très créatif dans l'établissement de ce projet.

Je crois que nous avons collectivement appris et réalisé qu'une route, quelle que soit son statut, une rue, un boulevard ou une autoroute, ce n'est pas désincarné. Il y a autour des gens qui y habitent, des gens qui gagnent leur vie, des gens qui opèrent des petites ou des grandes entreprises, des gens qui circulent à pied, à bicyclette, des jeunes qui vont à l'école, d'autres qui vont faire leurs courses, d'autres qui font des livraisons. C'est autour de ça, autour de ces réalités qu'on doit donc concevoir nos infrastructures routières pour les années 2000.

Et, toutes ces réalités doivent maintenant cohabiter le plus harmonieusement possible, ensemble, et c'est particulièrement vrai en milieu urbain.

Je dirais également qu'une des belles illustrations de ça, il faut regarder, on dit souvent: *Le passé est garant de l'avenir*. Il y a une expérience dans un passé tout de même assez récent, qui est la construction de l'avenue Souigny. J'ai amené avec moi d'ailleurs l'évaluation qui a été faite, parce qu'il y a eu une recherche de rétro information auprès des citoyens de ce quartier. C'est un projet qui a été soigneusement élaboré, où il y a eu beaucoup d'informations auprès des citoyens, beaucoup d'ajustements de ce projet au fur et à mesure où le projet se développait.

Et, je me permettrais de déposer cette évaluation-là qui témoigne d'abord de la satisfaction des citoyens, de la satisfaction des citoyens également quant au processus. Et, autant les résultats sont importants quand on a à développer des projets comme celui de l'autoroute Notre-Dame, autant le processus nous donne de meilleures garanties quant au résultat.

Le troisième élément que je voudrais aborder et le dire avec le plus de sincérité, le statu quo est inacceptable. Et, moi, je veux bien qu'on exprime des réserves, qu'on ait des

questions, qu'on essaie de bonifier le projet, mais si cela a pour objet de nous laisser là où nous sommes, de laisser la rue Notre-Dame dans l'état où elle est, c'est inacceptable.

Nous avons les connaissances, nous avons une volonté politique, et ça c'est drôlement important, une volonté clairement exprimée par le ministre des Transports que la rue Notre-Dame se devait d'être modernisée et d'offrir une circulation adéquate. Le statu quo est inacceptable. Et, quant à moi, vous avez, le Bureau d'audiences publiques, comme responsabilité de nous aider à dépasser les résistances pour faire en sorte que nous ne soyons pas dans un scénario de statu quo.

Je ne crois pas que j'ai besoin de faire la démonstration ce pourquoi, des raisons qui feraient en sorte que le statu quo serait tout à fait invivable, mais je me permettrais de rappeler que la circulation sur Notre-Dame, elle est difficile. Nous sommes en situation de congestion presque permanente. C'est cahoteux. Je ne sais pas si certains d'entre vous ont déjà essayé de traverser à pied à certains bouts de la rue Notre-Dame. C'est d'un danger terrible. En bicyclette, on n'en parle pas.

Comme Notre-Dame n'est pas fluide, ça cause évidemment des problèmes de qualité de vie, puisque la circulation s'étend et se retrouve là où elle ne devrait pas être. Le transport en commun n'est pas maximisé, parce qu'on n'a pas les conditions pour le maximiser. Et, il y a également des problèmes de sécurité. Je pense que ça nous est tous arrivé de circuler sur Notre-Dame et de se retrouver face à un camion qui prend au moins 3 voies parce qu'il veut s'engager dans l'entrée d'une entreprise. Alors, il y a également des problèmes de sécurité. La population le sait, le voit et veut savoir quand nous allons résoudre ces problèmes.

Un des derniers éléments que je voudrais aborder avec vous, et je ne voudrais pas faire de concours entre le nord, le sud, l'est et l'ouest, mais il faut se le dire: l'est est moins bien doté en termes d'infrastructures routières que l'ouest de l'île de Montréal. Et j'ai avec moi, j'aurais dû le faire agrandir et me permettre même de le colorer personnellement, un tableau donc du réseau autoroutier de la région de Montréal.

Ce n'est pas difficile à voir où est-ce qu'il y a un trou. Du nord au sud, on a des belles, larges, épaisses bleues. De l'est à l'ouest mais plus au nord de l'île, on est plutôt bien doté. Il y a un certain nombre de problèmes à régler, notamment sur Métropolitain, mais des problèmes qui vont se résoudre avec un certain nombre d'investissements qui ont été annoncés. Mais il y a un énorme trou, un énorme trou qui est dans l'est et particulièrement au sud-est de Montréal. Et l'est a autant besoin d'infrastructures routières de qualité, adéquates, pertinentes, que l'ouest. Et, le développement de ces infrastructures passe par le développement de la rue Notre-Dame.

L'est a un passé – et je pense qu'on en a fait allusion à plusieurs reprises au moment de ces consultations – a un passé économique difficile depuis, je crois, une décennie. On peut dire que l'est, économiquement, est en train de se restructurer. On est en train de se redonner une vocation de reconvertir des espaces industriels à autre chose. Les gens de l'est sont mobilisés. Il y en a plein aujourd'hui: la Chambre de commerce, PRO-EST, la CDEC, les gens

se sont retroussé les manches. Il y a une volonté très, très forte dans l'est pour essayer de changer le cours des choses.

505

Donc, l'est a un passé. L'est a également un avenir. Mais pour faire en sorte que cet avenir puisse se concrétiser, il faut entre autres – ce n'est pas le seul ingrédient – mais il faut entre autres se donner une infrastructure d'est en ouest beaucoup plus adéquate.

510

Et, je crois que le défi, c'est de se donner donc un axe est-ouest beaucoup plus convenable et que ce projet déposé par le ministère des Transports y répond.

515

Je vais revenir un peu en arrière pour vous dire que dans notre mémoire écrit, on a pris soin de dégager un certain nombre de recommandations et plusieurs de ces recommandations sont venues – elles ne sont pas tombées du ciel – elles sont venues des échanges qu'on a eus avec nos concitoyens. Il y a plusieurs remarques peut-être qui vont un peu vous étonner, mais qui sont clairement le fruit d'échanges, de préoccupations avec les citoyens.

520

Alors, ce que je dis, c'est que le projet a tous les ingrédients qu'il faut. Bien sûr, il y a un certain nombre de choses pour lesquelles il faut être vigilant. Bien sûr, on a un certain nombre de demandes. Bon, par exemple, je vous rappellerai qu'au niveau du réseau de pistes cyclables, nous avons une belle occasion de le compléter correctement. Le projet actuel fait un bon bout de chemin mais je crois qu'on pourrait aller plus loin. Mais les fondements du projet sont des fondements qui sont solides et qui font en sorte de réconcilier la vie de quartier, mais la vie économique également de ces quartiers qui sont touchés.

525

530

Alors, en terminant, j'ajouterai – parce que, dans mes temps libres, je suis également ministre d'État à la culture, à temps partiel – j'ajouterai qu'un des intérêts également de ce projet, c'est de non seulement tenter de régler les problèmes de circulation, de cohabitation de la voiture et du camionnage, mais l'intérêt du projet, c'est d'avoir également abordé un certain nombre d'autres problématiques.

535

Et, il y a des efforts de mise en valeur d'abord d'agrandissement de parcs, de mise en valeur du patrimoine qui sont extrêmement intéressants. Tout à l'heure, le représentant de la Chambre de commerce disait que le concept de porte était très porteur, effectivement, sans faire de mauvais jeu de mot. L'est a souvent eu mauvaise réputation. On n'a pas une belle fenêtre sur Montréal lorsqu'on arrive de l'est, comparativement à lorsqu'on rentre, par exemple, sur Champlain. Il y a moyen d'avoir des fenêtres sur Montréal mais, pour ça, il faut maximiser sur nos espaces récréo-touristiques. Nous avons également un fleuve. Le projet nous permet des ouvertures visuelles sur le fleuve extrêmement intéressantes, alors qu'on a tourné le dos au fleuve pendant plusieurs décennies.

540

545

Alors, en ce sens-là, le projet, il est très structurant, non seulement du point de vue des problèmes de circulation, mais du point de vue environnemental en ce sens le plus large et le plus noble.

Je termine en disant que, moi, j'ai le sentiment, comme députée de l'est – mon prédécesseur, Camille Laurin, a fait un bout de chemin avec le boulevard Souigny – j'ai le sentiment que nous avons une occasion en or de travailler à partir d'un projet qui est bien documenté, qui est bien appuyé, qui est pertinent, qui a bien cherché à cerner les problèmes et qui a été imaginatif en termes de solution. Et, c'est une occasion que, j'espère, collectivement, nous ne raterons pas.

Alors, voilà, c'était les principales préoccupations que je voulais vous exprimer.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, madame Lemieux. J'aurais peut-être une question. Vous nous avez indiqué au tout début que votre personnel avait fait le tour, avec fait du porte-à-porte à aller rencontrer les citoyens et les consulter sur le projet. Est-ce qu'il y a des inquiétudes qui ont été manifestées par vos concitoyens au regard du projet de modernisation de la rue Notre-Dame?

Mme DIANE LEMIEUX :

Si j'avais à regrouper ces inquiétudes, je le ferais sous deux thèmes. D'abord, les gens sont un peu sceptiques, parce que là ils nous voient nous bagarrer, parce qu'il y en a quelques-uns qui bagarrent, puis ils se disent: *Ça n'arrivera pas, cette fois-là, non plus.+ Alors, moi, j'espère qu'on va poser les gestes qu'il faut pour régler les problèmes de Notre-Dame.

Je dirais qu'il y a des préoccupations sur le cours des travaux, parce qu'on sait que ça va s'échelonner sur un certain nombre de temps. Ça ne se fait pas en criant ciseaux. C'est assez complexe comme projet. Alors, comment ça va se gérer? Quel effet ça va avoir sur le quotidien, le niveau de bruit, la poussière, la circulation? Alors, il y a donc un certain nombre de préoccupations à ce niveau-là.

D'où l'importance – on l'a dit dans notre mémoire, j'ai entendu d'autres l'exprimer – qu'il y ait des mécanismes de suivi très au quotidien, pour qu'il y ait un corridor de communication pour que les gens puissent exprimer les inconvénients. Il y en aura des inconvénients, c'est sûr. Mais si on a un corridor de communication ouvert avec les autorités, je pense qu'il y a des choses qu'on peut – peut-être un problème sur deux – en cours de travaux qu'on pourra régler. Alors, ça, c'est une préoccupation.

L'autre préoccupation, qui est aussi fort légitime, c'est l'effet sur le bruit, la pollution. Je pense que c'est ce genre de questions que les gens ont. Quand j'entends, bon, je vois que ces derniers jours, certains se sont avancés sur l'idée d'un boulevard. Moi, j'entends boulevard au sens de boulevard Saint-Joseph ou Saint-Michel, je n'en connais pas beaucoup d'autres sortes de boulevards. Je crois qu'il faut bien peser nos mots lorsqu'on choisit ce genre de scénario parce qu'un boulevard comme on en connaît plusieurs à Montréal, considérant la nature et le volume de circulation sur Notre-Dame, serait un projet beaucoup plus polluant au sens sonore et dans tous les sens du mot.

Alors, je dirais que c'est ces deux groupes de préoccupations-là: pendant les travaux et l'effet sur le quotidien.

595 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça va. Alors, je vous remercie pour votre témoignage.

600 **Mme DIANE LEMIEUX :**

Bonne chance! J'espère que vous serez des sages.

LA PRÉSIDENTE :

605 Vous le saurez le jour où vous nous lirez. Vous pourrez porter votre jugement à ce moment-là. Merci.

Alors, maintenant, c'est monsieur Laurent Blanchard de la Corporation de développement de l'Est. Monsieur Blanchard, bonjour!

610 **M. LAURENT BLANCHARD :**

Bonjour, madame la présidente!

615 **LA PRÉSIDENTE :**

Nous vous écoutons.

M. LAURENT BLANCHARD :

Merci. Alors, madame la présidente, messieurs les commissaires, je vous remercie de nous entendre. Je veux d'abord vous situer ce qu'est la Corporation de développement de l'Est. La CDEST a été créée en 1985 dans Hochelaga-Maisonneuve d'abord pour combattre la dégradation socio-économique de ce quartier. En 1990, notre intervention a été concentrée dans Mercier/Hochelaga-Maisonneuve, alors que se créait le principe des arrondissements à Montréal et nous nous sommes donné comme mission de soutenir la revitalisation économique et sociale de l'arrondissement.

Par la suite, d'autres mandats nous ont été dévolus, par exemple le mandat de Carrefour Jeunesse Emploi et, ensuite, en 98, le mandat de Centre local de développement pour le territoire de l'arrondissement. Et, c'est pour ça que c'est sous l'angle de l'économie et de l'emploi, dans une perspective de développement local, que la proposition du ministère a été analysée chez nous.

En mai 2000, vous avez reçu, hier soir, le rapport du Collectif en aménagement urbain sur ce sujet, à l'occasion des audiences publiques locales, nous avons présenté un mémoire qui était favorable à l'avis de projet présenté par le ministère des Transports. Les nouvelles consultations que vous tenez aujourd'hui nous ont donné l'occasion d'actualiser notre analyse du projet à la lumière des nouvelles informations.

D'une manière générale la CDEST se réjouit de ce projet, parce qu'il nous paraît une solution au problème de transport dans une approche dite de projet urbain qui vise à intégrer des aménagements complémentaires à l'infrastructure routière en tant que telle. Nous croyons que c'est guidé par une perspective d'équité sociale et que ce projet, ainsi, devrait se traduire non seulement par des avantages pour les utilisateurs de l'infrastructure routière mais aussi par des gains importants en équipements et en aménagements qui devraient – qui devront, devrais-je dire – améliorer la qualité de vie de la communauté locale. Et, c'est en ce sens-là que ce projet nous apparaît favoriser un développement à la fois global et durable pour l'est de Montréal.

Notre analyse a porté sur différents aspects du projet qui sont liés à la mission de la CDEST et il nous apparaît utile de souligner ici, aujourd'hui, les principaux éléments de cette position-là telle qu'exprimée en mai 2000 avec l'actualisation qui en a découlé de notre nouvelle analyse.

Le premier élément, c'est que ce projet est d'abord une solution à un problème de transport. Je me fais l'écho, je pense, de la majorité, sinon de l'unanimité pour dire que le statu quo est considéré comme tout à fait inacceptable aujourd'hui.

En mai 2000, nous estimions qu'il était nécessaire de réaliser les travaux de raccordement et le projet nous apparaît toujours comme une réponse adéquate à ce besoin de raccordement des autoroutes 720 et 25 pour la vitalité et le développement de l'est de Montréal.

Un sous-élément qui a déjà été souligné par d'autres intervenants avant moi, entre les variantes ou les options de tracé envisagées initialement, nous favorisons en mai l'option CN.

On sait que l'étude d'impact du MTQ a retenu la variante dite CSF. Ce tracé, selon l'analyse qu'on en a faite, permet toujours une certaine valorisation foncière parce que la prolongation du boulevard de l'Assomption est réalisée, il y a des accès prévus à la porte Viau.

Cependant, des intervenants plus spécialisés ont, notamment hier soir, fait avant moi la liste des contraintes supposées. Nous ajoutons l'élimination du parc linéaire qui était prévu dans l'option CN qui est aboli, donc une perte au niveau des espaces verts, l'abandon des aménagements cyclables qui y étaient associés en site propre. Et, donc, en ce sens-là, l'alternative proposée ne nous apparaît pas de qualité comparable, et c'est pour ça qu'on pense que dans le cas de la variante du CN, elle nous apparaît en définitive celle qui offre le plus d'avantages.

Deuxième élément lié à la question du transport, c'est l'amélioration des facteurs de localisation. Nous disions déjà en mai 2000 que le raccordement aurait des effets positifs sur les facteurs de localisation des activités industrielles et commerciales. C'est-à-dire, meilleures conditions de circulation routière, autant pour le transport des marchandises que le déplacement des personnes et, de ce fait, un plus grand attrait pour les terrains vacants ou sous-utilisés qui présentent actuellement un potentiel de développement.

Je pense particulièrement au Centre d'affaires Dickson, au parc industriel Moreau et à l'aire dite de Rouen. Pour nous, cet attrait devrait se traduire par l'implantation d'entreprises qui vont générer des emplois et devrait également favoriser la rétention et le développement d'entreprises existantes et, de ce fait, évidemment, maintien et création d'emplois chez nous.

Autre élément de l'amélioration des facteurs de localisation, c'est le développement de la fonction divertissement prévue pour le parc olympique et qui est déjà amorcée depuis l'ouverture du cinéma Star Cité. Nous croyons toujours que tel que présenté, le projet va permettre une plus grande accessibilité du parc olympique et nous demandons cependant au ministère des Transports de veiller à réduire les impacts négatifs pour toute la durée des travaux, par tous les moyens qui sont possibles. Et, nous disons également que les avantages de ce projet ne devraient pas être réduits par des mesures réglementaires qui pourraient restreindre les types de marchandises autorisées: les matières dangereuses, par exemple.

Troisième élément de la question du transport, l'amélioration des accès pour les activités du port de Montréal. D'autres intervenants, notamment monsieur Taddeo, hier soir, et monsieur Lesage un peu plus tôt, ont dit – et ça nous paraît significatif – que les aménagements proposés par le ministère des Transports vont améliorer la desserte du port.

Je pense qu'il faut souligner, moi comme d'autres, que la construction de lien direct et sans intersection va vraiment être une valeur ajoutée par rapport à la situation existante. De plus, ce qui est prévu aux aménagements, ce qu'on appelle la porte Viau, et le prolongement

du corridor Souigny et l'Assomption, devrait canaliser les camions et réduire la circulation lourde sur les rues dites de desserte locale.

Quatrième élément, finalement, de la question du transport, c'est tout ce qui est lié à la circulation et la revitalisation d'Hochelaga-Maisonneuve. Reconnaissons que contrairement à l'avis de projet, la proposition du ministère n'est plus celle d'un boulevard urbain mais celle d'une autoroute encaissée. Mais les aménagements routiers proposés nous paraissent, du point de vue de la Corporation, pouvoir assurer une bonne intégration du quartier Hochelaga-Maisonneuve, également du quartier Mercier ou du comté de Bourget au reste de la grande ville de Montréal.

Un certain nombre de considérations qui figurent dans notre rapport écrit parle de reconfiguration qui devrait permettre notamment une diminution de la circulation sur Sherbrooke, Hochelaga, Pie IX, Saint-Clément. On pense que ça va contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des résidants du territoire. De même, la question des aménagements prévus pour le transport en commun, il y a à la fois des voies réservées et des baies pour les arrêts. Ça va accroître l'accessibilité, pas seulement pour les gens des banlieues, mais également pour les gens qui habitent le territoire et qui voudraient se déplacer rapidement vers le centre-ville, ou ça va également favoriser de meilleurs transferts vers le métro qui passe un peu plus au nord.

De même, je trouve important de souligner que les importants aménagements qui sont réalisés dans la perspective dont je parlais plus tôt, qui est celle d'un projet urbain, ça va contribuer grandement à la mise en valeur du quartier et à l'amélioration de son image.

Nous avons quelque bémols. Notamment, la question de la volonté de rétablir plusieurs accès vers la nouvelle infrastructure à partir de rues actuellement en tourne-bridés, ça nous soulève des questions sur l'impact de la circulation à la fois sur la fonction résidentielle et la sécurité des cyclistes qui vont côtoyer les rues en question. On veut aussi noter que les dalles prévues aux portes Hochelaga, Maisonneuve et Viau pourraient être optimisées pour maximiser les espaces verts et les aménagements récréatifs prévus à ces endroits.

Donc, le premier élément dont je parlais, c'est la question du transport. Le second, c'est celui des aménagements complémentaires dont j'ai vaguement parlé qui vont stimuler la vocation récréo-touristique. Le récréo-tourisme, on peut penser, on a parlé du parc olympique, il y a le Jardin botanique, le Biodôme, le Château Dufresne, je pourrais en citer plusieurs, c'est donc une importante avenue de développement local chez nous et c'est important pour l'économie et l'emploi local.

Et, on pense que les aménagements complémentaires qui sont associés dans cette perspective de projet urbain vont contribuer fortement à la consolidation de cette vocation.

Premièrement, il y a la consolidation des liens cyclables avec l'implantation de la Route Verte, sous réserve des problèmes que j'ai évoqués. Les propositions d'aménagement cyclables vont améliorer sensiblement la situation actuelle. Le fait que ça fasse partie de la

Route Verte, il y a une désignation prévue en conséquence qui devrait améliorer les choses. On veut aussi porter à l'attention du ministère la question des demandes des milieux locaux, notamment la promenade Bellerive dans Mercier et Tourisme Hochelaga-Maisonneuve dans Hochelaga-Maisonneuve, pour être associés à ce qu'on appelle en latin le *fine tuning* des différents équipements qui sont prévus et des différents trajets qui devraient être prévus.

On veut souligner, autre bémol, la question que le lien cyclable va traverser plusieurs artères importantes dont Viau, Pie IX et Bourbonnière, ce qui nous paraît poser des problèmes de sécurité. Et, on souhaiterait que des passages souterrains soient aménagés là où la circulation routière le justifie.

Deuxième élément sur la question des aménagements. C'est l'unification des parcs Champêtre et Morgan. Je ne pourrai pas en parler avec autant d'éloquence que madame Harel l'a fait, hier soir, mais il est clair que pour nous, les aménagements qui sont proposés vont offrir une véritable solution de continuité pour cet axe récréo-touristique, qui actuellement part de la place du Marché Maisonneuve et arrête au parc Morgan, qui pourrait ainsi être prolongé jusqu'au belvédère donnant pour une vue sur le fleuve.

On pense également que le déplacement des fonctions sportives sur les terrains à l'est du parc Champêtre vont offrir une bonne solution pour que cohabitent à la fois les fonctions récréo-touristiques et les fonctions sportives.

D'autres éléments sont aussi notés dans notre rapport, comme la mise en valeur de la caserne Létourneux, les propositions d'aménagement, la question du programme de surveillance archéologique et on souhaite que le ministère et les autorités municipales travaillent de façon harmonieuse avec le milieu pour que le tout soit conçu d'une façon cohérente.

Après la question du transport, la question des aménagements, je veux maintenant parler d'un troisième élément qui est tout aussi important chez nous, c'est la question de la qualité de vie de la population locale.

C'est sûr que notre mission de développement local, ça nous conduit à envisager ce projet d'abord sous l'angle de l'économie et de l'emploi. Mais c'est évident qu'une corporation qui est implantée dans son milieu ne peut pas demeurer insensible aux effets d'une intervention aussi majeure en milieu urbain, sur la qualité de vie de la population locale.

En tant qu'aborigène de la troisième génération et résidant moi-même de la rue Dézéry aux abords de la rue Notre-Dame, j'y suis personnellement fort sensible. Et, c'est pourquoi les indéniables avantages du projet ne peuvent être pour nous les seules considérations à retenir dans cette proposition.

Considérons donc que sous l'angle de la qualité de vie, il y a d'abord la réduction d'un déficit en espaces verts; c'est-à-dire qu'au plan quantitatif, il y a une réduction des espaces verts totale de l'ordre de 22 000 mètres carrés. Cependant, cette réduction-là, c'est d'abord une

795 réduction des bandes gazonnées de 60 000 mètres carrés mais une augmentation de la superficie des parcs et la création de places actuellement inexistantes. Et, c'est pourquoi dans l'ensemble, ce projet nous apparaît comme une nette amélioration à l'égard des espaces verts, tant en termes de qualité d'aménagement que de leur distribution le long de l'infrastructure routière.

800 Enfin, toujours sur la question de la qualité de vie de la population, nous sommes d'avis qu'il est indispensable que le ministère cherche à minimiser les nuisances associées au passage en milieu urbain d'une infrastructure de transport aussi importante.

805 Il nous apparaît aujourd'hui que le choix de construire une infrastructure en dépression devrait améliorer la qualité de vie par rapport à la situation actuelle. Nous estimons important que les habitations qui sont au voisinage immédiat soient protégées durant toute la durée des travaux et que les écrans temporaires qui sont actuellement conditionnels dans la proposition du ministère devraient être intégrés de façon formelle aux devis.

810 Nous saluons la création de comité de *résolution de problèmes* et nous voulons que soit assurée la présence sur ces comités de représentants des résidants et d'organismes existants déjà reconnus dans la communauté.

815 Nous voulons aussi que le programme de suivi puisse intégrer les éventuelles mesures d'atténuation, notamment suite aux conclusions de l'étude en cours sur les matières particulières.

820 Nous ne cachons pas notre préoccupation par l'augmentation anticipée de contaminants. Dans l'étude d'impact, il y avait plein de mots sales, comme monoxyde, ozone troposphérique, composés organiques volatils. Quand le ministère utilise les termes *négligeables*, *faibles dépassements* ou *n'augmenteront probablement pas*, nous croyons que ça devrait être plus formel que ça et que la nécessité des programmes de surveillance et de suivi devrait être extrêmement importante. Et, d'ailleurs, on a constaté que le budget actuel ne nous permettait pas de juger de l'importance des programmes de surveillance et nous invitons le Bureau à de la

825 vigilance à cet effet.

830 En conclusion, nous croyons que ce projet est un projet majeur d'intervention qui contribuera au développement local de l'arrondissement Mercier/Hochelaga-Maisonneuve. Il nous paraît porteur d'améliorations concrètes qui vont au-delà de la seule question du transport. Quand on pense à l'accessibilité routière accrue, aux aménagements complémentaires, pour nous, on pense que ça va stimuler l'économie locale et que ça aura un impact important sur l'amélioration du niveau de vie.

835 Le fait que le réseau pédestre, le réseau cyclable, l'augmentation de la superficie en espaces verts, une intégration aux parcs existants, tout ça, ça signifie une amélioration du cadre de vie. Et, la synergie entre ces différents éléments, la question de la création ou de la rétention d'emplois, de la revitalisation urbaine, pour nous, ça produit une amélioration du

milieu de vie. Donc, tant aux termes du niveau du cadre que du milieu de vie, ce projet nous apparaît une amélioration à tous égards par rapport à la situation actuelle.

Et, c'est pourquoi – je termine là-dessus – la CDEST voit toujours dans ce projet une occasion unique pour consolider les efforts de revitalisation de l'est de Montréal et, en particulier, dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve. Nous estimons cependant le projet perfectible, d'où le mémoire que nous venons de présenter et les préoccupations qui continuent de nous animer.

Je veux, en conclusion, profiter de cette occasion pour souligner la solidarité qui anime l'ensemble des intervenants tant sociaux, communautaires que économiques au plan local. À travers la démarche qu'a conduite le Collectif en aménagement urbain depuis plus de deux ans, je pense pouvoir affirmer, madame la présidente, que c'est l'ensemble des forces vives du territoire qui exprime ainsi sa volonté de se mettre au diapason du développement de Montréal et l'urgence qu'il y a d'agir. Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Blanchard, merci. J'aimerais revenir sur les facteurs de localisation. Vous avez indiqué dans votre mémoire que le projet de construction de la rue Notre-Dame ou de l'autoroute Notre-Dame, appelons-le comme on veut, serait un facteur de localisation important pour les entreprises.

Que dites-vous à ceux qui prétendent plutôt l'inverse? C'est-à-dire qu'en construisant une voie rapide, on incite les gens à quitter, à aller s'installer là où les terrains sont moins chers. Ça peut être le cas de particuliers, mais ça peut être le cas aussi d'entreprises qui voient un avantage à aller s'installer sur des terrains moins chers.

M. LAURENT BLANCHARD :

Que je sache, le développement au cours de la dernière décennie de nombreuses entreprises et de nombreux commerces, notamment dans la croix de la 25 et de la 40, est directement attribuable au développement de l'infrastructure routière en question. Je regarde le parc industriel d'Anjou qui s'est formidablement peuplé au cours des dernières années. Sans être un spécialiste de la question, il m'apparaît évident qu'il y a un lien entre l'un et l'autre.

Je regarde, quand je vais dans l'ouest de la ville, le long de la 40, quelque part entre Saint-Laurent et le pont de l'Île-aux-Tourtes, toutes les entreprises installées à proximité y sont notamment allées à cause des facilités d'accès qui y sont. Quelqu'un qui me dirait qu'une voie rapide éloigne la clientèle me semblerait tenir un discours qui n'a pas rapport du moins avec la réalité que je connais dans le développement des agglomérations urbaines existantes. Et, pour moi, ça me semble clair que l'est de Montréal est objectivement défavorisé par rapport à l'ouest à cet égard.

LA PRÉSIDENTE :

885 Mais dans la mesure où un axe routier qui diminuerait les temps de déplacement permettrait, je ne sais pas, à des entreprises d'aller s'installer là où le terrain est moins cher, parce que c'est un autre facteur de localisation aussi, j'imagine, le coût d'un terrain?

M. LAURENT BLANCHARD :

890 L'est de Montréal offre des possibilités objectives, notamment en termes de proximité des grands axes, en termes de proximité du centre-ville, proximité des marchés. Et, un des éléments négatifs, c'est la question du lien rapide entre l'est et l'ouest ou entre l'est et le centre-ville. Mais je pense que si on considère les autres facteurs, si on considère la qualité de la main-d'oeuvre, si on considère le bassin à proximité et tout, je pense que c'est un des éléments majeurs qui nous manque à l'est.

895 Et que si votre raisonnement ne tenait qu'à la question du transport, le développement ne se ferait que dans des régions lourdement périphériques. Mais je pense que c'est toute une question de bassin de personnes.

900 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

905 Une question concernant votre préoccupation par rapport à la piste cyclable. Vous suggérez qu'il y ait des tunnels à certaines intersections. Est-ce que c'est pour toutes les intersections qui sont prévues sur le projet ou si c'est seulement pour certaines qui semblent plus problématiques, comme Pie IX, entre autres?

M. LAURENT BLANCHARD :

915 Selon l'analyse que nous avons faite, elle était évidemment sommaire parce que nous ne sommes pas spécialistes du deux roues, mais il nous est apparu que de ne pas prévoir de tunnel à certaines rues importantes, je pense notamment à Pie IX, pourrait être un problème. Est-ce que c'est souterrains-là sont utiles à quelques-uns, certains ou plusieurs endroits? Je ne saurais dire. Et, en ce sens-là, moi, ce que je ferais, je répète l'invitation qui est présente dans notre mémoire, que le ministère fasse appel soit aux organismes locaux, soit aux organismes sectoriels spécialisés pour juger de la pertinence d'installer des souterrains là où requis.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

925 Maintenant, par rapport au square Dézéry, je pense, tantôt j'ai pu comprendre que vous étiez un résident.

M. LAURENT BLANCHARD :

930 J'habite au 556, Dézéry depuis 1985. J'y ai élevé mes deux enfants.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

935 Bon, parfait. À ce moment-là, donc, vous pouvez peut-être me dire, le parc actuel, c'est un parc qui dessert plutôt les gens, je dirais les familles du quartier, c'est un parc pour les enfants, qui est tout petit.

M. LAURENT BLANCHARD :

940 C'est un parc de proximité, oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

945 Est-ce que le fait de l'ouvrir sur Notre-Dame, comme il est proposé, est-ce que ça va changer son caractère, pensez-vous?

M. LAURENT BLANCHARD :

950 Ce qui m'inquiéterait plus, c'est la question que ce soit la rue ouverte pour les véhicules d'urgence, pour donner accès à la voie rapide, à cause de la proximité de la...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

De la caserne.

955 **M. LAURENT BLANCHARD :**

... de la caserne. Moi, c'est la préoccupation que j'ai. Il y a six maisons qui font face à un parc. Le fait que ça serve de route de dégagement risque de créer un effet d'entraînement. Mais le fait qu'il y ait une esplanade, au fond, ça va ajouter au caractère, je n'irais pas jusqu'à
960 dire bucolique, mais il reste que comme résidant de l'est de Montréal, quand je prends ma douche le matin, j'ai une cour de 30 mètres à l'arrière, j'ai une piste cyclable à côté, j'ai un parc en face et je regarde les banlieusards sur le pont Jacques-Cartier. Je préfère ma situation.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

965
Merci.

LA PRÉSIDENTE :

970 Monsieur Blanchard, je vous remercie pour votre témoignage.

M. LAURENT BLANCHARD :

Merci.
975

LA PRÉSIDENTE :

Alors, maintenant, j'inviterais mesdames Diane Saint-Germain et Carole Drolet de la Société de promotion et de concertation de l'Est de l'île de Montréal. Bonjour, mesdames!

980
Mme DIANE SAINT-GERMAIN :

Bonjour, madame la présidente, messieurs les commissaires! Je suis Diane Saint-Germain, présidente de Pro-Est. Je suis accompagnée de madame Carole Drolet, directrice générale.
985

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour!
990

Mme DIANE SAINT-GERMAIN :

(L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE).

995

LA PRÉSIDENTE :

Madame Saint-Germain, je vous remercie. Monsieur Cloutier a quelques questions à vous adresser.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Bonjour! Une première question. En fait, ça va être la seule. Vous avez dit clairement qu'un des principaux objectifs du groupe que vous représentez, c'était l'emploi, l'emploi en termes de maintenir ceux existants mais également rechercher le développement d'emplois.

Vous avez abordé également la question que vous appelez le centre de distribution de logistique dont on a entendu parler un peu en première partie de l'audience publique à la commission. C'était appelé la Cité de logistique. Est-ce que pour vous, ça constitue le projet numéro 1? Est-ce le plus important des projets, à votre connaissance?

Mme DIANE SAINT-GERMAIN :

C'est un des projets, ce n'est pas le seul, mais c'est un des projets qu'on veut avantager.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Quand vous dites que c'en est un, est-ce qu'il y a d'autres projets d'envergure comparables dans lesquels vous êtes impliqués?

Mme DIANE SAINT-GERMAIN :

Pour l'est?

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Oui?

Mme DIANE SAINT-GERMAIN :

On travaille beaucoup sur d'autres projets aussi, que ce soit Coastal qui vient de s'installer, que ce soit au niveau des installations olympiques où il y a des développements qui s'en viennent là. On travaille d'autres projets que je ne peux pas tout les dévoiler parce que c'est toujours en phase -- ce n'est pas annoncé encore, mais il y a d'autres projets qui s'en viennent là-bas, puis c'est important que le transport soit bien adapté, qu'on puisse desservir l'est, parce qu'on est pénalisé dans l'est, pas à peu près.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1040

Sans connaître, ce n'est pas le but de la question de savoir quels sont les projets qui vont être, je dirais, sur le point d'aboutir ou pas, c'est plus en termes d'intérêt général, en termes de développement économique. Est-ce qu'on doit comprendre de ce que vous dites, l'optimiste dont vous nous faites preuve, c'est qu'il y aurait d'autres projets de nature économique importante?

1045

Mme DIANE SAINT-GERMAIN :

1050

Sûr. C'est certain qu'il y en a d'autres projets qui s'en viennent, d'autres très importants. La SGF travaille beaucoup, beaucoup pour développer l'est. Avec le Fonds de solidarité, il y a beaucoup de projets qui veulent investir dans l'est. Mais par rapport au transport, ça devient de plus en plus compliqué, de plus en plus difficile, ça fait qu'on veut au niveau de la main-d'oeuvre aussi leur donner une accessibilité à ce transport-là.

1055

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Tant pour les employés que pour la marchandise.

1060

Mme DIANE SAINT-GERMAIN :

Autant pour les employés que pour la marchandise.

1065

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Merci, madame.

1070

LA PRÉSIDENTE :

Alors, mesdames, je vous remercie. Nous allons faire une pause de dix minutes et nous poursuivons avec les trois dernières présentations.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

1075 (REPRISE DE LA SÉANCE)

LA PRÉSIDENTE :

1080 Je demanderais à monsieur André Cordeau de CDEC Anjou/Montréal-Est de s'avancer.
Monsieur Cordeau, bonjour!

M. ANDRÉ CORDEAU :

1085 Bonjour, madame Boucher! Bonjour, monsieur Dériger! Bonjour, monsieur Cloutier!
La Corporation de développement économique Anjou/Montréal-Est a été créée en 1995 et a
comme mission le développement économique et communautaire dans les territoires de ce
qu'étaient les villes d'Anjou et de Montréal-Est.

1090 Je suis résidant de Montréal, mais de l'ancien Montréal également. Je demeure dans le
quartier Tétraultville, un peu après le pont-tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine.

1095 Je vais tenter d'y aller un peu plus avec mon coeur qu'avec le texte. La nécessité de
moderniser la rue Notre-Dame, je vous dirais candidement, ça fait 30 ans que les gens dans
l'est l'attendent. Et, ça c'est une question de qualité de vie. La qualité de vie, c'est de pouvoir
se véhiculer du centre-ville vers l'est et vice versa, et de ne pas être stressé, soir après soir,
parce que c'est congestionné. Ça paraît bien bête de le dire comme ça mais, dans le fond,
c'est ça la vraie vie.

1100 C'est également pour l'entrepreneur de pouvoir véhiculer les biens et de pouvoir avoir la
conviction que son personnel va pouvoir se rendre facilement à son entreprise, peu importe
l'endroit, pas seulement Anjou/Montréal-Est mais partout à travers l'est de l'île de Montréal.

1105 Indépendamment de l'est, du nord, du sud et de l'ouest, et malgré le fait que ce soit vrai
que l'ouest a été favorisé, je vous dirais que c'est un besoin, c'est une nécessité que de la
moderniser, de faciliter l'accès, qu'il y ait une fluidité.

Je ne suis pas un spécialiste en urbanisme. Je ne suis pas un spécialiste en transport
routier. Je vous dirais que je suis un simple citoyen qui le vit matin et soir.

1110 Relativement aux deux concepts et, pour moi, le postulat de base, la nécessité de
moderniser la rue Notre-Dame, ça ne se discute pas tellement c'est évident. Mais relativement
aux deux concepts qui vous sont présentés quant à une autoroute ou un boulevard urbain, je
vous dirais, oui, il y a des spécialistes qui peuvent se battre devant vous durant des heures pour
vous présenter les avantages, les désavantages.

1115 Moi, ce que je retiens plus particulièrement, c'est l'aspect fluidité. Il faut que la
circulation soit fluide et je vous soumets que vous aurez à regarder: est-ce que le concept

d'autoroute permet une plus grande fluidité? Je suis porté à croire que oui. Et, si tel est le cas, il devrait être favorisé.

1120

Si on investit 260 millions \$, puis avec ce qui va s'ajouter comme extras, 300 ou peut-être plus, pour revenir à une fluidité identique à celle qu'on a aujourd'hui, on aura manqué le bateau puis ça va coûter cher.

1125

L'autre aspect qui m'aurait peut-être incité à regarder un peu plus le concept de boulevard urbain, c'est s'il y avait eu une possibilité d'accès au fleuve, s'il y avait eu une volonté politique d'un gouvernement de dire, oui, nous donnons accès aux berges. Ce qui n'est pas le cas. Et, je respecte beaucoup monsieur Taddeo quand il dit que la mission principale du port, c'est de donner des services, que ce soit à des compagnies de transport maritime ou de transport de conteneurs, et qu'il respecte cette mission qui lui est donnée. Il n'est pas là pour donner des accès au fleuve pour des activités ludiques, tout ça. Il a le mérite de le dire, je pense, assez clairement lorsqu'on lui parle.

1130

Et, à partir de ce moment-là, je dis, le boulevard urbain aurait peut-être été un concept plus intéressant s'il y avait un accès aux berges, mais comme ça ne semble pas être le cas, assurons-nous d'atteindre notre objectif de la fluidité de la circulation.

1135

Je n'ai pas été présent à toutes les présentations. Je me suis laissé dire entre les branches que, bon, il y avait peut-être une question d'aménager un peu plus adéquatement la fluidité Notre-Dame/Delormier. Je me dis, comme commissaires, vous avez le pouvoir de demander, que ce soit au ministère des Transports ou à la Ville de Montréal, de s'asseoir ensemble et de se pencher un peu sur les plans pour regarder, aménager tout ça de façon encore plus adéquate. Et, c'est ce qu'on avait mis dans notre mémoire.

1140

Le fait d'avoir une autoroute qui croise Centre-Sud, qui traverse Centre-Sud de Hochelaga-Maisonneuve, dans la partie sud, qui ne la coupe pas, en fait, je ne vois pas ça comme étant quelque chose de négatif. Je suis dans le sens des représentations qui ont été faites avant par madame Lemieux, par la CDEST, par Pro-Est, par la Chambre de commerce et d'industrie.

1145

J'ai plutôt l'idée de me dire chaque quartier peut se développer, peut faire ressortir ses bons côtés. Cessons d'avoir peur. Cessons d'avoir peur de l'étalement urbain, aussi. Pourquoi? Faisons valoir nos points locaux, nos points forts, valorisons ces points-là et on va garder nos gens à Montréal. Ils n'iront pas en banlieue. Sincèrement, je ne crois pas qu'un pont ou qu'une autoroute, c'est ça qui va être déterminant pour quelqu'un d'aller ou non en banlieue. Si c'était ça, il n'y aurait pas personne à Repentigny, c'est bloqué à tous les matins et à tous les soirs. Les gens n'iraient pas. Et pourtant, ils y vont.

1150

Moi, je tente de le voir d'une façon plus positive. Ce n'est pas en nuisant aux autres que notre situation va être meilleure. Alors, chacun dans notre petit coin de quartier, puis globalement dans l'est, organisons-nous pour avoir une meilleure qualité de vie, faire valoir nos

1155

1160

1165

forces, convaincre les gens qu'à Montréal, on est bien, qu'on a plein d'avantages, et c'est vrai qu'on en a plein d'avantages. Et, à partir de ce moment-là, je pense que la question d'un pont au nord entre Laval et Rivière-des-Prairies, ça sera un faux débat. Je pense qu'on fera que c'est mauvaise chose.

1170

Moi, je crois que le fait d'avoir une autoroute urbaine va faciliter beaucoup la vie des citoyens, va améliorer la mienne. Donc, je crois qu'elle va améliorer celle de mes voisins et de ceux qui m'entourent, que ce soit dans Hochelaga-Maisonneuve, que ce soit dans Tétraultville, que ce soit dans Anjou, que ce soit dans Montréal-Est, que ce soit dans Pointe-aux-Trembles, partout dans l'est.

1175

Ça va permettre aussi, et ça je suis d'accord avec ceux qui le prétendent, d'éliminer que lorsqu'on est sur Notre-Dame et que c'est bloqué, bien, on passe dans les petites rues. Hé! oui, je le fais. Je le fais parce que c'est bloqué, puis je n'ai pas le choix, puis il faut que je m'en aille à la maison. Je fais quoi? Je suis bloqué sur Notre-Dame, j'essaie par Sainte-Catherine, je suis bloqué sur Sainte-Catherine. Je suis bloqué sur Ontario, je monte sur Hochelaga. Je suis bloqué sur Hochelaga, je monte sur Sherbrooke. Je suis bloqué sur Sherbrooke, je redescends sur Hochelaga. C'est ça, la réalité. Alors, c'est vrai. Si on a une fluidité, on va arrêter de *bizouner* dans les petites rues pour essayer de s'en sauver. Surtout en période hivernale.

1180

1185

Ce qui est le plus fondamental cependant pour moi, par rapport à l'autoroute urbaine vis-à-vis le boulevard urbain, et là, ce n'est pas une question de fond, c'est plus une question de réalisation puis de crainte d'un citoyen, c'est que, selon ma compréhension, les plans et devis pour une autoroute urbaine, c'est fait par le ministère. Si c'est l'autre concept qui est accepté, on retourne sur les planches à dessin. Pour combien de temps? Un an? Un an et demi? Ça fait 30 ans qu'on attend.

1190

Quand madame Lemieux disait qu'il y avait des citoyens qui avaient des craintes d'un dérapage, puis que ça ne se fasse pas, puis qu'on n'y croie pas, c'est vrai. Après 30 ans, permettez-nous d'en douter. Et, notre crainte, c'est que les audiences permettent d'amener un autre concept qui va favoriser le dérapage encore une fois, au détriment des gens de l'est.

1195

1200

Et, je vous dirais qu'il y a probablement une exaspération. Ce n'est pas un cas de *rage road*, mais je pense que quant à la Chambre de commerce, il y a des gens qui discutent, des gens d'affaires dire: *Bien, il faudrait peut-être faire une manifestation sur la rue Notre-Dame.+ La Chambre de commerce, ils ne sont pas habituellement forts pour se promener avec des pancartes, les professionnels. Est-ce que le niveau d'exaspération est suffisamment fort pour vous, à ce moment-là? Je pense qu'on en est là. Je pense qu'il faut que vous encouragiez une solution rapide, sans délai.

1205

Et je pense que, malheureusement, dans le cadre de votre appréciation des deux concepts, vous aurez la responsabilité morale de juger du critère de l'urgence pour l'est. Si, effectivement, vous avez dans la balance des inconvénients une autoroute urbaine qui n'est

peut-être pas parfaite mais qui peut se réaliser rapidement vis-à-vis un boulevard urbain où on est obligé d'attendre un an ou deux, avec un risque de dérapage, puis peut-être manquer le bateau, peut-être pas pour un autre 30 ans mais peut-être pour toujours, puis être des citoyens de seconde zone encore dans l'est, vous aurez cette responsabilité-là.

1210

Je ne m'étendrai pas sur la question de l'intérêt pour les gens d'affaires, mais je pense que particulièrement pour les entreprises d'Anjou et de Montréal-Est, d'avoir une capacité de faire circuler les biens, entre autres en direction du centre-ville, c'est important.

1215

C'est une drôle de comparaison mais j'étais déjà allé à un moment donné à Paris, puis il y avait une entreprise qui livrait des produits chimiques de peinture et le gars, je me rappelle, il pouvait faire quatre livraisons dans sa journée: deux le matin, puis deux le midi. Tu ne livres pas gros, gros, gros. Si on continue, on va s'en venir comme ça. Le livreur, au lieu de pouvoir livrer les biens aux entreprises de façon normale, bien, il s'en va mettre deux petites livraisons le matin, puis deux petites livraisons le midi. Est-ce que c'est ça qu'on veut? Avec les conséquences, évidemment, économiques, les conséquences au niveau de l'emploi.

1220

Ça peut faire peut-être plus mal de ne pas pouvoir avoir une voie qui circule rapidement vers le centre-ville pour les entreprises d'Anjou et de Montréal-Est que d'avoir un pont qui permet une circulation par rapport à la 25. Il faut peut-être évaluer la balance des inconvénients encore. Moi, je suis d'avis qu'on a plus intérêt à avoir une autoroute qui donne de la fluidité, qui permet le transport des biens rapidement, de façon à desservir et le centre-ville et l'est, dans un sens comme dans l'autre.

1225

Il y en a plusieurs qui vous ont dit qu'il est important que le ministère de l'Environnement fasse un suivi, parce que les travaux vont durer pendant plusieurs années. Je n'en avais pas parlé à personne, c'est dans notre mémoire. Ça ne doit pas être si fou que ça, il y en a une couple qui ont eu l'idée. Ça, ça m'apparaît important que, dans le but d'assurer une qualité de vie pour les citoyens, parce qu'il va peut-être y avoir beaucoup de poussière, il y ait un suivi de tout ça. Mais pas dans le but de retarder les travaux, par exemple. Dans le but de respecter l'échéancier, aussi, en faisant en sorte qu'on respecte la qualité de vie des citoyens.

1230

1235

Au niveau de l'étalement urbain, vous en entendez parler énormément au cours des derniers jours, je présume, la possibilité d'un pont, le prolongement de la 25. Ce qu'on a comme idée, je la soumets pour fins de réflexion, c'est effectivement – et, là, je ne mets pas en doute le concept d'autoroute Notre-Dame, mais les conséquences par rapport à un prolongement après – si on n'est pas prêt à envisager un pont parce qu'on a des craintes d'un étalement urbain, envisageons peut-être un tunnel qui soit réservé exclusivement au transport routier de biens et de marchandises et/ou transport collectif, comme, semble-t-il, je me suis laissé dire qu'il y en a en Europe, des genres de petits ponts-tunnels Louis-Hippolyte Lafontaine, une voie sud, une voie nord, un par-dessus l'autre, qui ne coûte pas une fortune, puis qui ne fait pas en sorte de laisser s'écouler énormément de résidants vers Laval-Est ou vers Terrebonne ou vers Lachenaie. Quoi que personnellement, je ne crois pas que ce soit un pont

1240

1245

1250

qui change l'étalement urbain dans la décision de gens, de conjoints d'aller s'établir, ou d'individus d'aller s'établir en périphérie de Montréal.

1255

Alors, je vous dirais construisons l'autoroute urbaine Notre-Dame le plus rapidement possible. Je vous en supplie, c'est de l'intérêt de la population. Si on ne le fait pas et si on ne le fait pas rapidement, je pense qu'on aura à se regarder dans le miroir relativement à cette chance manquée. Ça ne se reproduira peut-être pas. Ou si ça se reproduit, ça serait peut-être pendant 30 ans et je ne souhaite pas que mes enfants attendent 30 ans avant de pouvoir se véhiculer normalement.

1260

Alors, je vais arrêter à ce moment-ci. Si jamais vous avez des questions spécifiques, je suis à vous.

LA PRÉSIDENTE :

1265

On en aurait une. Vous avez parlé d'un problème de goulot de circulation, Notre-Dame/Delormier. J'aimerais un peu plus comprendre parce que vous l'abordez à peine.

M. ANDRÉ CORDEAU :

1270

Je me suis laissé dire qu'il y avait peut-être un problème de congestion encore possible dans ce qui étaient les plans présentés. Je ne sais pas si effectivement c'est quelque chose qui est ressorti. Peut-être pas. C'était peut-être une impression que la personne avait mais, moi, je me suis laissé dire que, bon, il y a peut-être une quantité de circulation où il faudrait regarder comment tout ça s'aménage à l'intersection, à Notre-Dame/Delormier.

1275

Alors, comme vous avez entendu tous ceux qui se sont présentés, si vous n'êtes pas capable de l'identifier, c'est qu'il n'y en a peut-être pas de problème. Peut-être vous repencher là-dessus pour voir si, effectivement, c'était vrai.

1280

LA PRÉSIDENTE :

Non, mais je voulais comprendre votre préoccupation à vous, à cet égard-là. Ça va.

1285

M. ANDRÉ CORDEAU :

C'est beau?

1290

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie beaucoup.

1295

M. ANDRÉ CORDEAU :

Merci beaucoup de votre attention.

LA PRÉSIDENTE :

Au revoir!

1300

J'appelle maintenant, monsieur Pierre Tremblay de Cascades, Division transit. Monsieur Tremblay n'est pas là.

1305

Alors, on va poursuivre avec la participante suivante, madame Sylviane Di Folco de Corporation de promotion et de développement du Croissant de l'Est.

Mme SYLVIANE DI FOLCO :

Bonjour!

1310

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour!

1315

Mme SYLVIANE DI FOLCO :

Je voudrais vous présenter Christian Charron, urbaniste au Croissant de l'Est, qui est responsable du plan d'aménagement du Croissant. Donc, s'il y a des points techniques, je laisserai plus à monsieur Charron le soin de répondre.

1320

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Bonjour!

1325 **Mme SYLVIANE DI FOLCO :**

1330 Rapidement, la Corporation du Croissant de l'Est est une corporation qui est
relativement récente, qui a été incorporée légalement en février 2000 et qui a tenu sa première
assemblée de fondation au mois de décembre, il y a un peu plus d'un an. C'est une corporation
dont le mandat est principalement la protection, la promotion et le développement du fleuve
Saint-Laurent. Notre territoire, il s'étend du pont Jacques-Cartier à l'ouest et il va jusqu'aux îles
de Contrecoeur. C'est donc un territoire qui est très grand, qui couvre trois grandes régions
administratives: la Rive-Sud, de la Ville de Longueuil jusqu'à la Ville de Contrecoeur; l'île de
Montréal dans sa partie est à l'est du pont Jacques-Cartier; et, la Rive-Nord, de Repentigny
jusqu'à Lanoraie.

1340 Quand on dit que le Croissant articule sa mission autour de la protection, la promotion et
le développement, pour nous, c'est une façon – la protection – c'est une ligne directrice qui
vient identifier le type de développement et d'aménagement qu'on souhaite, en bordure du
fleuve et sur ses îles; la promotion fait référence à des outils qui permettent de mieux
comprendre le fleuve, ses enjeux et son potentiel de développement; et, le développement fait
référence à des aménagements qui permettent l'accessibilité au fleuve.

1345 Pour réaliser son mandat, le Croissant dépose d'ici quelques jours un plan
d'aménagement, un plan directeur pour l'ensemble du territoire. C'est un plan qui vient proposer
à l'ensemble des partenaires municipaux, gouvernementaux, privés et des organismes locaux,
des outils qui vont permettre un développement harmonieux du fleuve Saint-Laurent, ses îles et
ses rives.

1350 Le plan est structuré autour de trois grands axes: le patrimoine, les liens cyclables et les
liens fluviaux.

1355 Quand on parle du patrimoine, on fait référence à une histoire où le fleuve était la seule
voie de communication et c'est par le fleuve que s'est développé l'ensemble de la vie sociale,
économique, tout le long de ses rives. Ce passé, cette façon que le fleuve avait de jouer un rôle
déterminant dans le développement des communautés a laissé des traces et des vestiges tout le
long, et dans le plan, le Croissant, on entend faire revivre et mettre en valeur ce patrimoine-là.

1360 L'autre élément patrimonial, c'est naturellement le fait que le fleuve en soi est un des
éléments patrimoniaux les plus importants au Québec. Et, pour nous, la découverte et
l'accessibilité du fleuve va permettre de faire revivre l'histoire et de remettre le fleuve au centre
des préoccupations des aménagements locaux.

1365 On parle d'un réseau cyclable. Pour nous, l'idéal, et c'est proposé dans notre plan
directeur, c'est de pouvoir avoir tout le long, sur les îles et en rive, un réseau cyclable qui
permet la découverte du fleuve, qui serait ponctué de parcs et de haltes, de points de service
pour pouvoir observer, interpréter et, si possible, avoir un contact direct avec l'eau, là où c'est
possible.

1370 Pour les liens cyclables, on prend un peu l'exemple à l'ouest du territoire avec les îles de Boucherville, où de Montréal on peut traverser sur une île, et de l'île, on peut traverser à la Rive-Sud. Donc, un réseau cyclable complet, qui est bouclé, qui peut s'étendre comme ça de l'ouest jusqu'aux îles de Contrecoeur, avec un réseau complet.

1375 Le dernier élément de notre plan d'aménagement, les liens fluviaux. Naturellement, le fleuve, c'est avant tout de l'eau. Donc, dans notre plan, on recommande et on propose différents aménagements qui permettent de développer des croisières thématiques et des navettes, encore une fois qui permettent de faire le lien direct entre la Rive-Sud, les îles et la Rive-Nord. Donc, ça, c'est notre plan directeur. Et, c'est en fonction de notre plan directeur
1380 qu'on se prononce sur le projet qui est présenté par le ministère des Transports.

 Vous aurez compris dans notre mémoire qu'on ne se prononce pas sur l'axe routier mais sur l'ensemble des aménagements extra-routiers qui sont présents dans le projet du ministère.

1385 Le premier élément qui nous apparaît important dans le projet du ministère, c'est l'aménagement des parcs en rive. Au sud de la rue Notre-Dame, ce qui est proposé, c'est différent des parcs qui existent déjà mais le réaménagement et surtout de favoriser l'accès à ces parcs-là.

1390 Pour nous, au niveau du Croissant, les parcs en rive sont un des moyens privilégiés pour redonner accès au fleuve Saint-Laurent et recréer des liens entre le fleuve, les parcs en rive et les quartiers. À ce titre-là, l'exemple de la réunification du parc Morgan, Champêtre avec l'axe de développement de l'ancien village autour du Marché Maisonneuve dans Hochelaga-Maisonneuve, pour nous, ça c'est un exemple de réunification urbaine entre l'ancien village et
1395 les rives du fleuve.

 Le réseau cyclable. Dans le projet du MTQ, on retrouve donc l'aménagement d'une piste cyclable, ce qui est pour nous important et qui doit s'étendre à l'ensemble du territoire. Par ailleurs, le réseau cyclable dans le projet du ministère s'arrête au pont-tunnel Hippolyte.

1400 Ce que nous, on recommande, et ce qu'on propose, c'est que le lien cyclable soit maintenu pour maintenir, entre le quartier Hochelaga-Maisonneuve et l'est de l'île de Montréal, un tracé et un lien continu, ce qui permettrait entre autres un accès et donc de poursuivre la piste cyclable jusqu'à la promenade Bellerive qui est à l'est du pont-tunnel, et de la promenade
1405 Bellerive, c'est de là qu'il y a déjà des navettes qui permettent un accès aux îles de Boucherville et à la Rive-Sud, et de poursuivre ce tracé-là jusqu'à la pointe de l'île de Montréal. Et quand on parle du tracé du Chemin du Roy, il va jusqu'à Québec. Il y a donc possibilité d'envisager une piste cyclable, un lien cyclable qui fait le lien et qui continue sur la Rive-Nord pour aller rejoindre le lien cyclable à partir de Repentigny.

1410 Quand on parle de la thématique du Chemin du Roy dans le projet du ministère, nous, on pense que c'est important d'accompagner un réseau cyclable qui utiliserait cette thématique-

là de panneaux d'interprétation qui viennent expliquer ce qu'était le Chemin du Roy, c'est quoi son tracé et c'est quoi ses impacts dans le développement de la grande région de Montréal.

1415

La mise en valeur patrimoniale. Encore une fois, dans le projet du ministère, on retrouve la mise en valeur de certains éléments patrimoniaux, surtout le patrimoine bâti. Je ne vous les nommerai pas, vous les avez. Pour nous, c'est essentiel que tout ce qui concerne le patrimoine au Québec soit continuellement protégé et mis en valeur. On salue l'initiative du ministère qui tient compte du patrimoine bâti et qui l'inscrit dans son projet.

1420

On note cependant que la mise en valeur du patrimoine ne doit pas être la responsabilité du ministère des Transports mais doit relever de l'ensemble des ministères et que la mise en valeur d'un bâtiment patrimonial n'est pas uniquement son inscription dans un projet routier, mais fait automatiquement appel à d'autres programmes, que ce soit au niveau de la restauration, de l'animation, de l'accueil, de la signalisation et de l'information.

1425

En conclusion, le projet déposé par le ministère est surtout le résultat d'intenses négociations avec les quartiers qui ont le plus souffert d'aménagements qui concernaient toutes les clientèles, sauf les clientèles résidentes de ces quartiers-là. Il est impératif de poursuivre les efforts de concertation avec le milieu et les acteurs locaux pour assurer le respect des besoins des résidents et des usagers.

1430

Dans ce sens, le nouveau projet avec les éléments d'aménagement qui entourent le volet routier permet, à notre avis, de respecter les besoins de la qualité de vie des populations qui sont directement touchées par ces aménagements-là.

1435

Rappelons aussi que les installations industrielles et portuaires qui ont donné naissance à ces quartiers ont aussi imposé des barrières physiques étanches qui ne permettent pas aux citoyens de s'approprier le fleuve. Dans ce sens, les interventions proposées dans le plan de réaménagement de la rue Notre-Dame ont le mérite de désenclaver, à tout le moins de manière visuelle, le fleuve par le biais d'aménagement de parcs en rive.

1440

Il n'est pas dans la mission du Croissant de l'Est de se prononcer sur l'opportunité ou non d'un réaménagement de la rue Notre-Dame. Cependant, le conseil d'administration du Croissant de l'Est – et vous avez en annexe la liste des membres – est satisfait des orientations prises par le ministère dans ce projet, puisque celles-ci dépassent largement le simple cadre d'un aménagement routier.

1445

Soulignons que l'est de Montréal regorge de sites ayant un fort potentiel récréotouristique – et j'inclus donc toute la partie à l'est du pont-tunnel – que ce soit des espaces verts en rive, des éléments patrimoniaux et historiques importants ou des quartiers dynamiques et proactifs. Nous souhaitons que les aménagements extra-routiers proposés aient un effet d'entraînement afin que tout l'est de Montréal puisse en être doté: de parcs riverains, d'un réseau cyclable et d'un programme de mise en valeur du patrimoine.

1450

1455

1460

Les recommandations formulées par le Croissant de l'Est s'adressent au ministère des Transports du Québec mais aussi à l'ensemble des ministères pour que, dorénavant, tous les projets d'aménagement tiennent compte de la mise en valeur du patrimoine naturel, historique et culturel, ainsi que de la reconnaissance du fleuve Saint-Laurent comme patrimoine collectif à développer, à protéger et à faire connaître. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1465

Madame Di Folco, je vous remercie. Est-ce que j'ai bien compris que votre plan d'aménagement n'avait pas encore été approuvé et allait être sur le point de l'être? Je ne suis pas sûre d'avoir bien saisi.

Mme SYLVIANE DI FOLCO :

1470

C'est un processus qui est enclenché depuis un an, qui a donc eu différentes étapes avec différentes approbations à chacune des étapes. La version finale se doit d'être adoptée le 5 février par conseil d'administration. Mais l'ensemble des orientations et des projets a déjà fait l'objet d'adoption locale et à différentes étapes. Parce qu'il y a plusieurs autorités qui jouent sur notre territoire. Donc, dépendant des projets, les autorités ont chacune été consultées avant le dépôt final qui va se faire le 5 février. Les axes qu'on vous présentait sont des axes qui ont déjà fait l'objet d'adoption au conseil d'administration et par les partenaires.

1475

LA PRÉSIDENTE :

1480

D'accord. Est-ce que ce serait possible, une fois qu'il sera adopté, de le déposer à la commission?

Mme SYLVIANE DI FOLCO :

1485

Ça va nous faire plaisir.

LA PRÉSIDENTE :

1490

Je vous remercie.
Monsieur Cloutier?

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1495

Une petite question si vous me permettez. Toujours par rapport au plan directeur à déposer dont on va prendre connaissance un peu plus tard, sur l'aspect patrimonial, vous avez indiqué dans votre mémoire et vous avez identifié quelques sites patrimoniaux, je pense et je reprends votre texte, la station de pompage Craig, Maison des gouverneurs, caserne Létourneux, est-ce que ces sites-là font partie du plan directeur? J'imagine que oui?

1500

Mme SYLVIANE DI FOLCO :

Oui.

1505 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Est-ce que la tonnellerie fait partie du plan directeur?

1510

M. CHRISTIAN CHARRON :

Oui, la tonnellerie fait également partie du plan directeur, au sens où la porte où elle se situe est incluse comme étant un noeud au niveau de la circulation des réseaux verts et de la piste cyclable.

1515 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Qu'est-ce qui fait que vous ne l'avez pas indiquée? Est-ce juste un oubli banal?

1520

M. CHRISTIAN CHARRON :

Oui. Oui, tout à fait.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1525

Il n'y a pas de grande raison?

M. CHRISTIAN CHARRON :

Non, non. Elle est inscrite au plan directeur.

1530

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Merci.

1535

LA PRÉSIDENTE :

On vous remercie pour votre témoignage.

1540

Mme SYLVIANE DI FOLCO :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1545

Je ne sais pas si monsieur Tremblay de Cascades est là? Il n'est pas là.

1550

Alors, nous avons entendu tous ceux qui étaient inscrits cet après-midi. Le ministère des Transports a demandé un droit de rectification. Alors, j'inviterais monsieur Fournier à se présenter.

1555

Je rappelle aux citoyens que le droit de rectification est un droit qui est accordé aux citoyens et au promoteur ou aux personnes-ressources présentes dans la salle afin de corriger des faits qui ont été mentionnés. Alors, il ne s'agit pas de venir donner une contre-opinion à une opinion exprimée, mais bien de corriger des faits et de s'en limiter à cela. Monsieur Fournier?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Madame la présidente, bonjour!

1560

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour!

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1565

Alors, je serai bref. Une toute petite correction. Lors de la première présentation, je crois, il a été mentionné une crainte à l'effet que les voies réservées ne seraient disponibles que dans le sens de la pointe.

1570

C'est l'intention du ministère de faire des voies réservées en site propre accessibles 24 heures par jour. Il se peut que durant la première partie des audiences, on ait mentionné la possibilité de fermer l'accès aux voies réservées par des barrières, essentiellement pour en interdire l'accès quand il n'y a pas d'autobus qui y circule, mais c'est tout simplement un moyen de gestion et ce n'est pas intrinsèque au projet. Ces voies sont accessibles 24 heures par jour, 7 jours par semaine.

1575

LA PRÉSIDENTE :

1580

Merci. Alors, la commission ajourne ses travaux et les reprend à 19 h ce soir. Merci de votre participation.

1585

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.

ET J'AI SIGNÉ:

LISE MAISONNEUVE, s.o.

1590