

**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 3

Séance tenue le 15 janvier 2002, à 19 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 :

ROBERT BEAULIEU 1

MONIQUE DÉSY-PROULX 4

FRANÇOIS GAGNON 10

CHEF DE L’OPPOSITION OFFICIELLE DE LA VILLE DE MONTRÉAL :

PIERRE BOURQUE, NOUSHIG ELOYAN 16

CONSEIL RÉGIONAL DE L’ENVIRONNEMENT DE MONTRÉAL :

ROBERT PERREAULT, ANDRÉ PORLIER 24

REPRISE DE LA SÉANCE 38

VIVRE EN VILLE :

PASCAL LALIBERTÉ, ALEXANDRE TURGEON 38

MOUVEMENT AU COURANT :

JOHN BURCOMBE 50

BENOÎT COUTURIER..... 55

COMITÉ ZIP JACQUES-CARTIER :

MARC GARON 57

CLSC HOCHELAGA-MAISONNEUVE :

CLAUDE CHAMPAGNE, JEAN-VIANNEY JUTRAS..... 59

ÉRIC ST-PIERRE 69

DROIT DE RECTIFICATION PAR LE MTQ :

PAUL-ANDRÉ FOURNIER, JEAN-MICHEL BOISVERT 70

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Bonsoir! Bienvenue à cette troisième séance de la deuxième partie de l'audience publique sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame entre les rues Amherst et l'autoroute 25.

10 Nous en sommes, comme je le disais, à notre troisième séance. Nous avons, ce soir, de planifiées dix présentations. Je rappelle à ceux qui se présenteront devant la commission que vous disposez de quinze minutes pour faire votre présentation. Après quoi la commission, si elle le juge nécessaire, pourra vous adresser quelques questions pour améliorer la compréhension de certains points ou tester certaines hypothèses avec vous.

15 Je vous rappelle également que nous vous invitons à vous retenir quant aux manifestations, applaudissements ou toute autre forme de manifestation. La commission rencontre les gens et on essaie d'éviter toute forme de manifestation. Alors, voici pour les instructions de l'entrée en matière.

20 Alors, sans plus tarder, j'inviterais le premier participant, monsieur Robert Beaulieu.

25 Je vous informe aussi, peut-être avant que monsieur Beaulieu prenne la parole, qu'il est possible de rectifier des faits. Le droit de rectification est un droit qui permet au citoyen qui considère qu'une information qui a été transmise par un citoyen ou un participant dans son mémoire est erronée et qu'il veut la corriger, alors vous avez la possibilité d'user de ce droit de rectification. Pour ce faire, vous devez vous inscrire au registre à l'arrière. Ce droit de rectification n'est pas un droit qui vous permet de donner une contre-opinion ou votre opinion sur le projet, c'est vraiment un droit qui vous permet de venir corriger des faits que vous jugez inexactes.

30 Alors, monsieur Beaulieu, bonsoir.

M. ROBERT BEAULIEU :

35 Bonsoir, madame la présidente. Bonsoir, messieurs les commissaires. Je dois dire que le texte que j'ai rédigé, je l'ai fait passablement à vapeur, au moment où j'avais à le faire et, depuis ce temps-là, ma réflexion s'est continuée. Mais je vais quand même vous lire mon texte et autre chose ensuite.

40 Je voulais parler de l'insertion du projet de la rue Notre-Dame en tranchée dans les quartiers Sainte-Marie et surtout Hochelaga-Maisonneuve.

(L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

45 Dans les impacts du projet du promoteur, en y réfléchissant encore, je me suis rendu
compte que l'intersection de la rue Alphonse-D.-Roy, qui est située environ 400 mètres à l'est de
la rue Frontenac, actuellement, plusieurs automobilistes montent le soir en quittant Notre-Dame,
montent Frontenac et prennent Sherbrooke, Rachel pour se rendre vers le nord et vers l'est.
50 Dans le projet du promoteur, une fois qu'ils auront fait ce 400 mètres vers l'est, ils vont se
retrouver à Sainte-Catherine.

Est-ce qu'ils vont refaire 400 mètres vers l'ouest, vers Frontenac, monter Frontenac,
retourner faire leurs 400 mètres vers l'est, sur Sherbrooke ou Rachel, pour monter, par
exemple, Saint-Michel? Ils vont plutôt utiliser la rue Préfontaine pour monter vers le nord et
55 tranquillement vers l'est. Ils ne retourneront pas vers l'ouest. Ce qui veut dire que la rue
Préfontaine, parce que c'est la première qui monte vers le nord, va se retrouver une rue de
transit pour cette circulation-là. Et la rue Préfontaine n'est pas une rue qui est prévue pour du
transit, c'est une rue résidentielle tranquille. C'est l'un des impacts qui n'a pas été abordé par le
promoteur.

60 L'autre chose qui m'est venue à l'esprit, c'est que le transport en commun en surface,
en bordure de la tranchée, va avoir de la difficulté à circuler. Madame Junca-Adenot a
mentionné qu'elle installerait, enfin, elle prévoit faire installer à cet endroit un Viabus, un service
de Viabus. Cependant, pendant la construction de la rue Notre-Dame, ce qui va arriver, c'est
65 beaucoup de congestion, y compris pour les autobus. Les gens qui sont pris dans les autobus
dans le transport en commun lors de la construction vont haïr les transports en commun; ils sont
pris dans la congestion, tout autant que les automobilistes.

Au moment où la rue Notre-Dame en tranchée est terminée, qu'est-ce qui va se
70 produire? Une belle autoroute, on a juste à prendre le char puis on se rend directement au
centre-ville. Il va, à mon avis, avoir un transfert modal du transport en commun vers
l'automobile, alors qu'on aimerait avoir l'inverse.

Comment procéder? Je suggère beaucoup plus de mettre en place un service, un SLR,
75 de Repentigny vers le centre-ville. Puis ensuite, on fait les travaux sur la rue Notre-Dame.
Comme il y a de la congestion, tout le monde va être bien content d'avoir une alternative
confortable et pertinente, et qui va être le SLR. Ça va assurer le succès immédiatement au
SLR, puis on va avoir la paix pour pouvoir faire les travaux sur la rue Notre-Dame.

80 Et tant qu'à moi, la rue Notre-Dame, ce qui est proposé, c'est 10 voies de circulation, 6
en bas, 4 chaque côté, on devrait garder ça en surface, avoir 2 voies de circulation pour le
transport lourd et garder le reste pour le transport local, y compris un SLR. Ça réglerait
beaucoup plus, à mon avis, les problèmes.

85 J'ai terminé.

LA PRÉSIDENTE :

90

Merci, monsieur Beaulieu. Un instant, mon collègue, Louis Dériger, a une question pour vous.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

95

Une question concernant la piste cyclable. Le souhait que vous avez, c'est que la piste sur Notre-Dame puisse se poursuivre tout le long jusqu'à, par exemple, la promenade Bellerive.

M. ROBERT BEAULIEU :

100

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

105

Maintenant, pour ce qui est de la piste Souigny, donc l'axe Souigny actuel qui s'arrête à la rue Haig, actuellement le projet s'arrête à la rue Haig, est-ce que ce serait intéressant qu'il y ait un lien entre le quartier, mettons, Mercier-Est, en poursuivant Souigny, se rendre jusqu'au site du Marché Maisonneuve et de là, rejoindre le pôle du Stade olympique avec la piste Rachel?

M. ROBERT BEAULIEU :

110

C'est sûr que l'axe Souigny est très intéressant. Mais l'axe Souigny est plutôt situé au nord du quartier Hochelaga-Maisonneuve et le dessert très bien, et ça réunit le nord du quartier Hochelaga-Maisonneuve avec le nord de Mercier.

115

D'autre part, beaucoup de gens veulent utiliser la rue Notre-Dame parce qu'ils habitent beaucoup plus au sud du quartier. Pour quelqu'un qui demeure dans le secteur de la rue Ontario ou même plus bas, c'est beaucoup plus logique de passer par Notre-Dame pour se rendre à la promenade Bellerive, par exemple, ou encore aux emplois qui auront lieu dans la Cité de la logistique. Sinon, on demande aux véhicules X peut-être le plus efficace, mais avec le moteur le moins fort, l'humain X de faire un grand, grand détour pour passer par Souigny et redescendre par Haig, ça fait un sacré détour. Alors que s'il y a un trottoir même de 12 mètre, les cyclistes vont passer là.

120

125

Au départ, je pensais, je le redis, je n'avais pas vu ce trottoir parce qu'il est vraiment très fin dans les cartes du proposeur et c'est sûr que les cyclistes vont passer à cet endroit-là, sauf que 12 mètre pour accommoder des piétons et des cyclistes, c'est très, très étroit. Normalement, selon Vélo-Québec, les normes, c'est 42 mètres que ça prend. Ça prend 3 mètres de piste cyclable, plus 12 mètre de trottoir.

130 D'autant plus que ce trottoir, si on circule vers l'est, on va avoir la circulation qui va venir vers nous parce qu'elle circule vers l'ouest. Et s'il n'y a de protection pour les cyclistes à cet endroit que le dénivelé du trottoir, les automobilistes à cet endroit-là vont filer assez rapidement.

135 C'est un milieu industriel, il n'y a pas vraiment d'intersection, ça va filer 80-90 kilomètres/heure, tel que je peux le voir. Puis dès qu'on aura dépassé l'Assomption, les vitesses vont encore croître. Et ça prendrait, à mon avis, une véritable piste cyclable à cet endroit-là, d'autant plus que c'est un lien qui est identifié au réseau cyclable métropolitain. Et à mon avis, elle a beaucoup d'importance. Elle a de l'importance, encore une fois, pas juste pour le paysage; le paysage, il n'y en a pas. C'est une piste cyclable utilitaire et elle est importante.

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

Je reviens juste à ma question. Est-ce que les deux seraient souhaitables, à ce moment-là?

145 **M. ROBERT BEAULIEU :**

Les deux seraient souhaitables.

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

D'accord, merci.

LA PRÉSIDENTE :

155 Monsieur Beaulieu, merci.

Madame Désy-Proulx, s'il vous plaît. Bonsoir, madame.

160 **Mme MONIQUE DÉSY-PROULX :**

Bonsoir! Alors, je suis venue pour vous dire que moi, j'ai acheté un appartement dans le quartier Maisonneuve en 92 et si je me suis installée dans le quartier Maisonneuve, c'est que je suis tombée en amour avec ce quartier.

165 Je ne suis pas originaire de Montréal, je suis originaire de Québec et quand je suis arrivée à Montréal, j'ai découvert ce quartier, que j'ai beaucoup aimé, parce que j'ai trouvé que les maisons y étaient très belles, les rues larges, les arbres matures et j'ai trouvé des immeubles qui avaient du panache, ainsi qu'une piste cyclable et un marché public, devant lequel il y a une magnifique fontaine surmontée d'une splendide sculpture signée Alfred Laliberté.

170

Alors, j'ai trouvé que ce quartier était plein de magnificences. Je suis tombée
amoureuse d'une maison que j'ai achetée. Et j'ai parfois l'impression que -- je ne suis pas sûre
que tout le monde voit ce quartier-là comme un quartier qui est plein de magnificences comme je
le dis. Parce que souvent quand j'entends parler de mon quartier, que ce soit dans les médias
ou par les groupes de pression qui en parlent, ce dont j'entends parler, c'est de la pauvreté,
point à la ligne. Je n'entends jamais parler des trésors qu'il y a dans ce coin, que moi, je
considère qui sont des trésors dont la ville de Montréal entière devrait être fière.

Je vais en sauter des bouts parce que je me rends compte que mon texte est trop long.

Enfin, évidemment, ce quartier-là vit des problèmes et je pense qu'un des problèmes
qu'il a, c'est l'accès au fleuve et l'accès au centre-ville de Montréal, les facilités de transport en
quelque sorte. Et là, bien, évidemment j'entends parler des travaux qui s'annoncent pour le
boulevard Notre-Dame, et je m'inquiète évidemment, d'autant plus que moi, j'habite entre
Sainte-Catherine et Notre-Dame, dans ces jolies rues en fer-à-cheval qu'il y a un peu partout
entre Sainte-Catherine et Notre-Dame.

Et je me demande s'il est vraiment absolument essentiel que le boulevard Notre-Dame
devienne une autoroute. Parce qu'à mon avis, à ce moment-là, mon quartier, que j'habite et
que je trouve si beau, devra tourner le dos au fleuve pour pas voir cet enfer autoroutier qui
s'annonce. Et je me dis que s'il faut absolument faire des modifications à Notre-Dame pour
satisfaire la circulation automobile, il faudra en contrepartie qu'on mise dans la même proportion
sur le transport en commun.

Et moi, ce dont je rêverais, ce que j'aimerais, c'est qu'il y ait un train, un train qui longe
le boulevard Notre-Dame, un moyen de transport qui soit sur rail. Les rails, ça glisse, ça va
vite, ça ne coûte pas cher et on peut se servir de l'énergie électrique qui, il me semble, devrait
être développée au Québec étant donné la situation qui est la nôtre. Avec notre force
hydroélectrique, je trouve que quand on développe quelque chose, on devrait toujours
développer quelque chose d'électrique.

L'autobus, bien, il n'en passe pas beaucoup dans mon coin. Puis l'autobus, c'est
bruyant, ça pollue et ce n'est pas une solution d'avenir, à mon avis. C'est inconfortable en plus
de ça par rapport à un train.

Ensuite, je pense que le problème du trafic, qui est le problème de la pollution, est un
problème réel et que le fait d'envisager des solutions d'avenir avec des autoroutes qui favorisent
l'automobile, il me semble que ce n'est pas pertinent à notre époque où est-ce qu'on est
conscients que la pollution, c'est un vrai problème, ce n'est pas une vue de l'esprit.

Ensuite, moi, j'habite dans ce quartier-là. Et évidemment, mon point de vue est tout
petit, il n'engage que moi, c'est mon point de vue. Mais j'ai, par ailleurs, une automobile et je
ne veux pas être bloquée par une autoroute, par un système de bretelles puis d'échangeurs
d'entrées et de sorties, qui soit tellement complexe que ça m'empêche de circuler librement,

que je sois obligée de faire un mille à l'encontre de la direction où je m'en vais parce que je sors de la ville. Et je trouve qu'une ville moderne, ça doit être facile d'y circuler aussi. D'autant plus que Montréal est une île, ça me paraît encore plus important de pouvoir assurer une libre circulation.

Ça, c'est pour ce qui est de l'autoroute et de mon idée que je trouve que ça devrait être compensé tous ces travaux-là par un train.

Par ailleurs, pour ce qui est de la piste cyclable, je voudrais, je souhaiterais que la piste cyclable, qui va être installée, soit une piste qui ressemble à celle qui existe déjà dans certains tronçons, c'est-à-dire une piste qui est courbe, qui est à l'abri des arbres et qui a l'air d'un sentier naturel et non pas d'une autoroute pour le vélo.

Et je trouve qu'on devrait absolument miser aussi, c'est-à-dire imaginer que l'avenir pourrait laisser beaucoup de place à tout ce qui est de trottinette à moteur qui sont en train d'arriver sur le marché, de patins à roulettes, de vélo en tout genre. Je pense qu'au rayon écologique, le réseau routier risque de se développer et de devenir important, puis que ça devrait pris en compte dans les développements de plan des promoteurs actuellement.

Pour ce qui est du parc Morgan, le projet de réunifier le parc Morgan avec le parc Champêtre au-dessus, qui est un projet qui me séduit énormément, j'aimerais que ce parc ne soit pas développé comme ce que je vois dans les plans, c'est-à-dire comme un grand parc monumental qui est bien épatant à voir sur les plans, puis à bord d'un avion, mais que quand on est dedans, on ne trouve pas de petits coins pour s'isoler. Parce que je pense que quand on habite en ville, on a besoin d'avoir des coins pour respirer, pour s'isoler, pour aller lire, pour aller méditer, entendre les oiseaux et j'aimerais bien que ce soit un parc avec des coins, un étang, des canards, un petit coin de campagne à la ville, plutôt sur le mode du parc Lafontaine puis du carré Saint-Louis ou des Plaines d'Abraham, plutôt qu'une grande surface monumentale.

J'aimerais aussi que les rues qu'on voit qui étaient liées, qui liaient avant le sud et le nord dans le quartier, c'est-à-dire la rue Létourneux, entre autres, et la rue Sicard, j'aimerais qu'elles retraversent à nouveau le boulevard Notre-Dame pour créer un lien entre le sud et le nord, entre le fleuve et le quartier, et recréer ce lien-là qui existait déjà et qui contribuait, j'imagine, à la vie de quartier dans ce coin-là.

Ensuite, une dernière petite remarque, j'aimerais que X et probablement que ça n'a rien à voir avec le développement du boulevard Notre-Dame, mais je veux en parler X j'aimerais que le quartier où j'habite s'appelle le quartier Maisonneuve et non pas Hochelaga-Maisonneuve, qui, à mon avis, est une appellation qui ne veut rien dire, qui est une appellation de papier. On n'a pas appelé la nouvelle Ville de Montréal, Montréal-Outremont, etc., que ça n'en finirait plus. On n'a pas appelé la nouvelle Ville de Gatineau, Hull-Gatineau, on l'a appelée Gatineau. Je trouve que Maisonneuve, ça devrait porter son nom et Hochelaga son nom. C'est deux entités

260 géographiquement différentes, culturellement différentes. J'aimerais qu'elles aient chacune leur nom.

Voilà, c'était mon propos.

265 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie. Monsieur Cloutier a une question pour vous.

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

Bonsoir, madame. Madame Proulx, vous faites une description presque poétique de votre secteur, où est-ce que vous habitez. Vous l'avez dit tantôt, je pense que c'est un secteur que vous aimez beaucoup.

275 Vous mentionnez que ce qu'il manque, c'est les transports. Vous parlez particulièrement des transports en commun.

Mme MONIQUE DÉSY-PROULX :

280 Ah! bien, il manque bien d'autres choses, c'est sûr.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

285 Oui, mais particulièrement ma question va porter sur les transports, le transport en commun. Vous avez dit que vous avez une auto. Est-ce que vous êtes aussi une utilisatrice des transports en commun?

Mme MONIQUE DÉSY-PROULX :

290 Oui, oui, ça m'arrive, puis je reçois de la visite aussi.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

295 Et quand vous dites qu'il y a des difficultés, il y a des problèmes, vous avez parlé par rapport à l'autobus, du fait qu'il n'y en avait pas beaucoup. Je dois comprendre que c'est la fréquence.

300 Comment vous vivez ça quotidiennement? Est-ce que vous utilisez des moyens de transport en commun pour vous rendre, mettons, au centre-ville quand vous en avez l'occasion?

Mme MONIQUE DÉSY-PROULX :

305 Bien, disons, moi, j'ai serré mon auto pendant un an. Alors, j'y ai goûté au service du transport en commun pendant cette année-là. Et puis sinon, bien, c'est surtout quand j'invite des gens à venir ou quand je vois les gens partir de chez nous, moi, je prends tout le temps mon auto pour aller les reconduire au métro. Parce que ça n'a pas de bon sens, l'autobus sur Sainte-Catherine, ça passe au demi-heure.

310

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Donc, c'est vraiment la fréquence? Pas nécessairement les destinations, mais plus la fréquence?

315

Mme MONIQUE DÉSY-PROULX :

C'est la fréquence. C'est la fréquence, mais je trouve que... il me paraît, en tout cas, évident qu'on n'est pas dans une société dans laquelle on a décidé de miser sur le transport en commun de façon prioritaire.

320

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

325 Quand vous parlez d'une option préférable qui serait avec des rails, vous avez mentionné quelque chose, un train avec des rails...

Mme MONIQUE DÉSY-PROULX :

Oui.

330

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

... est-ce que ce serait un incitatif pour vous davantage?

335

Mme MONIQUE DÉSY-PROULX :

Absolument. À laisser mon auto?

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Oui.

Mme MONIQUE DÉSY-PROULX :

Certainement.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Pourquoi?

Mme MONIQUE DÉSY-PROULX :

Bien, parce que j'haïs ça aller au centre-ville en auto, comme n'importe qui. C'est un cauchemar, aller au centre-ville en auto. C'est un cauchemar, aller presque partout en auto à Montréal.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Est-ce que c'est un choix de moyen de transport entre le train sur rail et des autobus avec une fréquence supérieure ou si c'est vraiment le train que vous affectionnez?

Mme MONIQUE DÉSY-PROULX :

Ah! oui. Le train, je trouve que c'est incomparable avec l'autobus. Disons, on peut prendre un train habillé en belle toilette. On peut lire tranquillement. Un train, ça glisse, ça va vite, ça ne fait pas de bruit. C'est très agréable d'être en train, comparativement à un autobus. Un autobus, c'est bruyant. Ce n'est pas confortable, ça a des soubresauts. C'est incomparable, à mon avis.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Merci, madame.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

Monsieur François Gagnon et madame Patricia Clermont. Bonsoir!

M. FRANÇOIS GAGNON :

Bonsoir! Juste en aparté, avant de commencer mon petit projet que j'ai devant moi, je voulais dire que je suis un des trois cofondateurs de l'Association Habitat Montréal qui va présenter un mémoire un peu plus tard dans la semaine.

J'ai décidé, par ailleurs, de présenter un mémoire à mon compte parce que j'avais des préoccupations qui touchaient à mon projet de recherche dans le cadre de mon doctorat, qui porte plus particulièrement sur les formes, les pratiques de discours, et donc dans le domaine de la gestion des espaces urbains, et donc qui est concerné beaucoup par les formes d'autorité, légitimité qui sont distribuées dans ce système-là.

Donc, j'appuie aussi le mémoire que va déposer l'Association Habitat Montréal un peu plus tard.

Mais aujourd'hui, bon, j'ai eu beaucoup d'hésitation à savoir de quoi je vais parler, parce que j'avais la chance de parler de tout et de rien en même temps, parce que mon mémoire, bon, il était quand même assez large, puis il touchait à beaucoup d'aspects. J'ai choisi de me concentrer sur l'aspect économique ou la question économique des choix qu'on est en train de faire, parce que je me suis senti interpellé la semaine dernière, puis hier: la semaine dernière via les médias et les différentes conférences de presse qui ont eu lieu à Montréal pour supporter le projet; et aussi hier, parce qu'il y a certains intervenants qui nous ont dit que c'est un choix économique, un choix de développement économique.

Donc, je m'attarde à ça, parce qu'il s'agit donc d'une rationalité économique qui organise et justifie ce projet-là.

(L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

Je ne veux pas continuer bien longtemps, mais ajouterai simplement et assez schématiquement que, un, depuis la période d'expropriation des années 1970 en vue de la construction de cette autoroute, la Ville de Montréal a perdu des sommes considérables en revenus fonciers et elle continuera d'en perdre si l'on ne construit pas d'habitations le long de la rue Notre-Dame. Ce qui sera impossible si on y construit une autoroute

Deux, que les artères commerciales des quartiers limitrophes, comme la rue Saint-Catherine dans Hochelaga-Maisonneuve, ressemblent aujourd'hui à des zones bombardées, en bonne partie à cause des milliers de consommateurs qui ont été expropriés à ce moment, ce qui a aussi fait perdre des sommes considérables à la Ville de Montréal, et qu'elles continueront de ressembler à ça si on ne repeuple pas les abords de la rue Notre-Dame. Repeuplement qui sera encore impossible si on y construit une autoroute.

Trois, que plusieurs terrains en bordure du fleuve présentent un énorme potentiel de développement résidentiel étant donné la proximité du centre-ville, la beauté du fleuve à cet

endroit, des terrains fort peu attrayants pour les activités et le développement du port, le
déménagement envisageable de plusieurs activités du port à Contrecoeur ou Varennes.
425 L'appropriation de ces terrains-là peut sembler impossible, mais comme vous le savez parce
que vous avez déposé un document à cet effet-là, le port de Paris a quand même fait des
ajustements et puis il y a quand même eu une réappropriation de certains terrains à des endroits
comme ça.

430 Ce développement-là aussi sera rendu impossible par la construction d'une autoroute et
ça va aussi empêcher la levée d'impôts fonciers importants pour la Ville de Montréal, étant
donné la valeur des terrains en bordure de l'eau partout à travers le monde.

435 Quatre, que des projets semblables à celui qui nous est présenté ont coûté ailleurs au
moins trois ou quatre fois plus cher que l'évaluation qui nous a été faite par le MTQ.

Cinq, que le MTQ dépense à lui seul déjà plus de un milliard, si ma mémoire est bonne,
par année pour construire et entretenir des routes, fardeau financier qui ne cessera
d'augmenter étant donné la quantité de routes et ponts qu'il projette construire dans les
440 prochaines années.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

445 En addendum à ma présentation, j'aimerais déposer le rapport, le mémoire qui a été
déposé par le CLSC Hochelaga-Maisonneuve aux audiences publiques locales, qui ont eu lieu il
y a deux ans maintenant.

LA PRÉSIDENTE :

450 Merci, monsieur Gagnon.

M. FRANÇOIS GAGNON :

455 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, je céderais la parole à monsieur Cloutier.

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

465 Merci, madame la présidente. Monsieur Gagnon, dans un premier temps, j'aimerais
revenir sur une proposition que vous faites, que vous n'avez pas abordée dans votre
présentation verbale mais que vous donnez plus en détail dans votre mémoire, pour bien la
comprendre. C'est un projet de boulevard urbain tel que vous le voyez et s'attaquant
particulièrement à la notion de fluidité.

Dès ce soir, on va entendre d'autres propositions qui vont dans ce sens-là, mais la vôtre a certaines particularités, puis j'aimerais ça vous entretenir là-dessus, que vous nous expliquiez comme il faut qu'est-ce qu'il en est.

Vous présentez ça avec un 6 voies avec une vitesse très réduite de ces 50 kilomètres à l'heure, si je me rappelle bien?

M. FRANÇOIS GAGNON :

Oui, comme une rue en ville.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Comme une rue?

M. FRANÇOIS GAGNON :

Comme toute rue en ville, en fait.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Et vous faites 2 voies réservées, qui seraient à la fois pour le transport en commun et pour le camionnage en dehors des heures de pointe. Est-ce que c'est bien ça?

M. FRANÇOIS GAGNON :

C'est des propositions qui sont acceptées par l'AMT. Il y a des documents de l'AMT qui disent que ce genre de solution-là est envisageable. En dehors des pointes, on pourrait permettre l'accès aux voies réservées aux camions sans problème.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Pour vous, est-ce que c'est le modèle -- on doit comprendre, j'imagine que pour vous, après avoir analysé la situation, c'est le modèle qui conviendrait le plus, si vous le présentez?

M. FRANÇOIS GAGNON :

Si je le présente, c'est parce qu'évidemment je pense que c'est celui qui devrait être retenu. Mais bon, puisque je ne suis pas seul à évaluer ces choses-là, les critères que j'ai essayés d'identifier, qui permettraient de construire une forme acceptable, n'étaient pas les miens. Je ne me suis pas posé dans ce sens-là en tant que détenteur d'une vérité. J'ai essayé de voir dans les discours de gens qui avaient produit ou qui avaient pris des positions dans ce domaine-là, dans le domaine des transports ou dans le domaine plus particulièrement de la rue

Notre-Dame, qu'est-ce qu'on en avait dit, puis qu'on avait dit que devait donner comme résultat cette forme-là.

Aux audiences locales dans Hochelaga-Maisonneuve, c'est clairement écrit dans le rapport du CAUHM que les gens, les organismes comme les citoyens sont tout à fait -- il y a un consensus là-dessus: on ne veut pas d'augmentation du volume de circulation.

Donc, une forme urbaine qui ne permet pas -- il n'y en a pas des tonnes de formes urbaines, de formes d'infrastructures qui permettent ça. Il ne faut pas augmenter le nombre de voies et la fluidité de la circulation si on ne veut pas augmenter le nombre de véhicules sur la terre.

L'idée de la circulation à vitesse réduite, c'est qu'une des causes du bruit, une des causes importantes du bruit, c'est la vitesse de la circulation. Si les camions, aujourd'hui, ne circulaient pas à 70 ou 80, 90, 110 kilomètres/heure sur Notre-Dame actuelle, il n'y aurait pas vraiment de problème de bruit. Avec une vitesse contrôlée, le freinage est beaucoup moins bruyant, ils sont moins violents; les vibrations sont aussi moins violentes. C'est un peu l'idée de la proposition.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Et comment vous conciliez ça avec un autre de vos objets de préoccupation, qui concerne la desserte locale au niveau des quartiers résidentiels, en termes de transport en commun, bien entendu?

M. FRANÇOIS GAGNON :

Évidemment, sur cette affaire-là, il faudrait qu'il y ait des systèmes de transport en commun X comme la dame qui parlait avant moi l'a dit X qui soient beaucoup plus acceptables pour le quartier.

J'ai des horaires de travail qui sont assez atypiques, je travaille à peu près aux heures que je veux. Pour me rendre à l'Université de Montréal, ça me prend une demi-heure en vélo, l'été. Ça me prend une heure, une heure et dix, des fois une heure et vingt, quand je suis malchanceux, en transport en commun.

Je veux dire, il y a une desserte locale qu'on nous présente comme étant satisfaisante à la fois de la part des représentants de la STCUM ou de la part de l'AMT, mais cette desserte locale là a été très mal pensée. Il y a des erreurs qui ont été faites avec lesquelles les dirigeants actuels de la STCUM et de l'AMT doivent pallier. Le métro à côté du Stade Olympique, ce n'était peut-être pas la meilleure idée, en termes de densité et en termes de situation dans le quartier. Bon, aujourd'hui, on doit faire avec ces choses-là. Mais la desserte locale a été grandement diminuée parce qu'on a été obligé de couper dans les services locaux. La

fréquence des autobus a descendu, est beaucoup moins fréquente aujourd'hui qu'elle l'était il y
a quelques années.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Merci, monsieur Gagnon.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Juste pour poursuivre sur la question du boulevard urbain, dans votre mémoire, vous amenez souvent la notion de requalification. Est-ce que pour vous, le boulevard urbain, ce serait un élément qui pourrait justement faire en sorte que le secteur pourrait être requalifié?

M. FRANÇOIS GAGNON :

L'idée d'un boulevard urbain, c'est de pouvoir intégrer la rue. J'ai parlé de ça cette semaine ou la semaine dernière.

Je suis allé rencontrer monsieur Sénécal, qui est urbaniste à l'INRS-Urbanisation, Culture et Société, ici à Montréal, et on a parlé un peu de ce projet-là. Puis dans sa forme actuelle, ce qu'il me disait, je ne suis pas urbaniste, mais ce qu'il me disait, lui, il a travaillé sur la requalification d'espaces qu'il disait sacrifiés, ces espaces-là sont sacrifiés aujourd'hui à l'automobile, à la fois sur la rue Notre-Dame et, bon, vous pensez à Décarie ou à Métropolitain, mais c'est des espaces qu'il a identifiés comme étant sacrifiés dans la ville de Montréal.

Une requalification doit intégrer les infrastructures autoroutières ou routières aux quartiers qui sont adjacents. La seule façon de faire ça, c'est de limiter le nombre de véhicules qui circulent sur ces artères-là, puis de faire en sorte que le réseau routier soit connecté avec les quartiers, pas déconnecté pour faciliter le transit.

585 **LA PRÉSIDENTE :**

Comment conciliez-vous le fait que cette artère-là, c'est une artère où il y a beaucoup de camions qui y passent? Comment conciliez-vous ça?

590 **M. FRANÇOIS GAGNON :**

Oui, le problème des camions est un peu étrange. Parce que ce qu'on nous dit, c'est que le camionnage venant du port n'est pas tellement élevé. Il n'y a pas tant de camions que ça dans le port, qui sortent du port ou qui entrent. Je pense que c'est 1 000 camions par jour, si j'ai bien compris, dans ce secteur-là. Il me semble qu'en prenant des mesures pour faire en sorte que le camionnage qui vient de l'est sorte de l'île carrément...

On pense au prolongement de la 30, d'ailleurs. Je fais une parenthèse. À la Commission Nicolet, les gens qui ont parlé à la journée du camionnage, qui était consacrée au transport des marchandises, ont dit qu'il fallait prioriser la finition de la 30, si on veut, pour faciliter le contournement de Montréal.

Il me semble qu'en faisant ça, en faisant des systèmes de distribution efficaces, qui font en sorte qu'il y a moins de camions qui se retrouvent dans les rues de Montréal, il y a moyen d'imaginer certains systèmes de distribution, qui font en sorte qu'il n'y a plus de camions ou que la moyenne des camions ne circule pas avec 30 % de marchandises. C'est à peu près la moyenne, selon les chiffres que des gens qui connaissent ça m'ont donnés, c'est à peu près la moyenne de chargement des camions, aujourd'hui. Il y a à peu près 25 % des camions en plus qui circulent à vide.

Il me semble qu'on est capables d'imaginer des solutions pour faire en sorte qu'il y en ait moins de camions, d'une part; puis d'autre part, qui contournent les artères. Puis en limitant la vitesse des camions, je pense qu'on règle en bonne partie le problème de côtoiement des quartiers limitrophes.

615 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais il n'en demeure pas moins que les quartiers, le secteur qui est touché par le projet est un secteur où il y a plusieurs entreprises. Donc, qui dit production dit possiblement transport. La nature même des entreprises qui y sont présentes requiert qu'il y ait du transport de marchandises. Il y a le port. Alors, c'est quand même une réalité, le fait que les camions doivent circuler dans ce secteur de la ville.

M. FRANÇOIS GAGNON :

On a quand même beaucoup d'imagination, on est capables d'imaginer des solutions qui isoleraient le bruit ou qui diminueraient le bruit des camions.

Le problème du volume de camions est un problème important mais, à long terme, on peut penser le diminuer par des solutions qui dirigeraient les marchandises vers le train, par des systèmes de distribution plus efficaces. Donc, on diminue, d'une part, on fait des efforts importants pour diminuer le nombre de camions dans les rues de Montréal, la rue Notre-Dame étant une de celles-là. On fait en sorte que les camions circulent vers l'extérieur de Montréal, pas vers le centre de Montréal.

Même, à la Commission Nicolet, les gens du camionnage même, les associations de camionneurs ont dit qu'ils ne voulaient pas se retrouver vers le centre-ville. Ils voulaient contourner Montréal parce qu'il y avait plus grande fluidité à l'extérieur, bien entendu, de l'agglomération montréalaise.

Puis justement, en réduisant le volume, en réduisant la vitesse des camions, je pense qu'on règle en grande partie, en attendant de faire en sorte qu'on puisse l'éliminer graduellement, ce transport de marchandises-là qui doit circuler par la ville actuellement. Enfin, il me semble qu'on est capables d'imaginer des solutions. Il y a d'autres villes qui l'ont fait dans le monde. Je pense qu'à Montréal, on serait capables de relever un défi comme ça.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

M. FRANÇOIS GAGNON :

Merci. Je laisse ça à l'arrière encore?

LA PRÉSIDENTE :

S'il vous plaît.

Maintenant, j'accueillerais monsieur Pierre Bourque. Bonsoir!

M. PIERRE BOURQUE :

Bonsoir! Je m'excuse de ma voix un peu éraillée. J'aimerais vous présenter madame Eloyan, qui a été responsable des travaux publics à la Ville de Montréal comme vice-présidente du Comité exécutif et qui s'occupe étroitement de tous les dossiers de transport, et qui m'accompagne.

LA PRÉSIDENTE :

670 Bonsoir, madame.

M. PIERRE BOURQUE :

675 Alors, je voudrais naturellement vous présenter, au nom du parti que je dirige et comme ancien maire de Montréal pendant sept ans qui avons participé au nom de l'administration à ce projet, une philosophie qui sous-tend à la réalisation de ce projet, dont nous sommes au départ favorables à ce projet, et dans une perspective de développement durable.

680 Je suis venu en politique pour la renaissance de Montréal, de ses quartiers traditionnels. Je suis un résidant de l'est, résidant tout près de Rosemont, et qui est directement touché par ce projet de modernisation. Donc, c'est avec beaucoup de plaisir que je viens ici, ce soir, pour présenter au fond le mémoire du parti que je dirige et qui, comme vous le savez, a obtenu à peu près 75 % des votes dans tous les quartiers traversés par ce projet de modernisation de la rue Notre-Dame.

685 En guise de préambule X et je pense que c'est important pour les gens qui nous écoutent et aussi pour vous comme commissaires X en 97, un autre projet important a eu lieu à Montréal, dans le sud-ouest cette fois-ci, entre la Ville et le gouvernement du Canada, qui concernait la réouverture du canal de Lachine sur une longueur de 13 kilomètres et qui mettait fin à sa façon dans le sud-ouest de la ville, quartier aussi défavorisé, quartier à ancienne vocation industrielle, en transformation, qui mettait fin à 30 ans de discussions et de tergiversations et qui créait les conditions de développement harmonieux dans le sud-ouest de Montréal. Le projet qui sera inauguré bientôt a été un élément unificateur, au fond, unificateur de toute la démarche de planification urbaine et de relance économique et sociale du sud-ouest.

695 Comme dans le cas de la rue Notre-Dame, parce qu'il y a un parallèle à faire entre ces deux cas-là, c'est un projet complexe, parce que ça touche à la fois des quartiers traditionnels en phase de tradition comme, ici, dans Sainte-Marie, Hochelaga-Maisonneuve, et aussi à la recherche d'une nouvelle vocation dans la ville. Parce que cette renaissance de ville doit partir par ses quartiers traditionnels.

700 Alors, ce projet donc qui a été payé par Québec, par le fédéral et la Ville a déjà apporté des bénéfices considérables. Et, au fond, déjà la nature industrielle, commerciale, résidentielle, environnementale a été améliorée et façonne déjà une partie de ce paysage de ces anciens quartiers. Pensons à la Cité du Multimédia, pensons au bassin Peel, pensons aux anciens complexes industriels du Nordelec, de la Redpath, le réaménagement de parcs, etc., l'aménagement du pont Monk, le désenclavement de secteurs, la rue Notre-Dame, de Pointe-Saint-Charles et de Ville Émard, etc. Donc, ça a été ce projet qui a été l'initiateur de la renaissance de quartiers comme Saint-Henri, Petite-Bourgogne, Pointe-Sainte-Charles, Côte-Saint-Paul, etc.

710

J'arrive à Notre-Dame. Quel est le parallèle entre ces deux? Parce que c'est ça que vous allez me demander. Notre administration, que j'ai eu le privilège de diriger pendant sept ans, de 94 à 2001, jusqu'à il y a un mois ou trois semaines, a mis beaucoup d'emphase pour sortir l'est de Montréal de son sous-développement chronique, pour redonner aux quartiers populaires, comme Saint-Jacques, Sainte-Marie, Hochelaga-Maisonneuve, Mercier, un nouvel élan avec une vocation nouvelle basée sur le 21e siècle.

Le développement de l'est, ça a été une priorité constante et de multiples programmes ont été mis en oeuvre, surtout avec le gouvernement du Québec. Parce que c'est avec le gouvernement du Québec que nous avons travaillé dans tous ces quartiers, en concertation avec toutes les forces vives du milieu, que ce soit les chambres de commerce, Pro-Est et les milieux communautaires, aussi avec le Port de Montréal, qui est un peu le coeur, au fond, du développement industriel du sud-est de Montréal.

Donc, pour moi, je considère ce projet de modernisation de Notre-Dame présenté par le ministère comme l'élément unificateur stratégique pour assurer un développement harmonieux des quartiers de tout l'est de Montréal. Je vais expliquer pourquoi. Ça fait aussi trente ans qu'on en parle. Ce n'est pas d'hier que ce projet-là est venu. On a vu que c'était carrément une autoroute, parce qu'on a évolué beaucoup. On a vu les horreurs de Décarie, l'autoroute Métropolitain des années 50, 60. Ce n'est pas ça dont il s'agit.

Donc, on a besoin quand même d'un lien rapide pour relier le centre-ville. Le centre-ville, c'est le coeur de l'agglomération. Il y a à peu près 400 000 emplois X il y a 1.7 millions d'emplois sur l'île X 400-500 000 emplois. Il y a toutes les activités culturelles. Et le coeur, au fond, c'est le poumon d'une ville. Donc, les gens de l'est ont besoin de venir au coeur, au centre-ville. Et l'axe qui était le seul utilisé, au fond, ça a tout le temps été Notre-Dame.

On a vu parallèlement le déclin des quartiers à cause de la désindustrialisation, l'abandon de beaucoup de manufactures, de vocations industrielles, Hochelaga-Maisonneuve, Sainte-Marie, l'appauvrissement social, environnemental de ces quartiers.

On a maintenant une phase de relance de ces quartiers, qui est évidente et qui est efficace. Et depuis au moins les cinq, dix dernières années, par l'espèce d'alliance qui a été faite avec le gouvernement, les forces vives, on a vu beaucoup de programmes de décontamination, de support à l'habitation, de renaissance de ces quartiers.

Je vous en donne un peu quelques exemples. Dans Sainte-Marie, par exemple, tout le bas, l'entrée, la fameuse entrée du pont Jacques-Cartier, vous savez que tout ça est en train d'être démolit et on est en train d'en faire un immense parc. Parce que l'image qu'on avait de l'est de Montréal, c'était ça, l'entrée de Montréal, c'était la pauvreté, c'était ces quartiers délabrés, c'était ces magasins, etc., qui marquaient l'est de Montréal. On est en train d'en faire un immense parc qui va amener, au fond, une beauté, une richesse dans ce quartier. Tous les terrains autour de Radio-Canada qui ont été abandonnés X et ça, ça a été une erreur grave X

on est en train de les reconstruire, les terrains le long de Delorimier, tous les terrains, au fond, de cette partie de Sainte-Marie.

Et il y a eu des améliorations sensibles au niveau de l'habitation, au niveau du résidentiel, au niveau des équipements sociaux, communautaires de l'ensemble de ces quartiers. Il y a eu aussi une consolidation. Il y a un petit bout industriel important, l'agroalimentaire sur Bercy, qui a été consolidé, pensez à Jean-Claude Malépart, pensez au Centre sportif du sud-est qui est maintenant terminé, de nouveaux espaces verts qui ont été aménagés.

Dans Hochelaga-Maisonneuve, ça a été la même chose. Le transfert des industries Lavo qui empoisonnaient le quartier, l'enlèvement de la voie ferrée au centre du quartier. Tout ça était des entraves énormes à la renaissance d'Hochelaga. On a aussi assisté à des nouveaux parcs. On a assisté à une renaissance économique et dont la place Valois qui s'en vient, la rue Ontario, la rue commerciale. Donc, on essaie de redonner à ces quartiers.

Ça a été pareil à Maisonneuve: pensez à tous les abords du marché Maisonneuve, pensez à, par exemple, l'ancienne American Can qui a été fermée, Vidéotron, le CLSC qui est arrivé, l'axe Morgan, etc., maintenant jusqu'à Sainte-Catherine, les efforts de la rue Ontario, les efforts aussi sur le plan culturel pour redynamiser ce quartier. Pensez à ce qui va se faire à côté de Notre-Dame justement, le Théâtre sans fil, l'ancienne caserne Létourneux.

Dans Mercier, plus à l'est, il y a des immenses terrains abandonnés, d'immenses terrains industriels le long de Dickson que, jusqu'à maintenant, au fond X l'ancienne fonderie X qui étaient des terrains inoccupés. Il y a eu quand même des efforts énormes. Pensez, on a enlevé, on a exproprié Caty-Bruneau pour laisser la possibilité au port de jouer son rôle plus vaste. Il y a eu aussi l'arrivée de la Canadian Gypson. On a sauvé aussi Sucres Lantic. Donc, la partie sud de Notre-Dame a été vraiment consacrée à l'industrie. Une bonne partie est aussi, autour de la rue des Futailles, tout un parc industriel qui est là, qu'on a développé avec des entreprises de plasticulture, etc., déjà des embryons de société de logistique.

Pensez aussi à ce qui a été fait à l'est de la 25, l'extraordinaire promenade Bellerive. Donc, on a vraiment donné à la partie Mercier, rénové aussi la rue Hochelaga pour enlever les camions sur Hochelaga. Parce que la rue Hochelaga, c'est une rue qui était dans un état lamentable. Maintenant, c'est devenu une rue commerciale, un peu à l'instar de Masson ou Mont-Royal où on a des activités plutôt de nature commerciale.

Ça, c'est un peu le portrait des quartiers qui étaient en difficulté, qui perdaient leur population, qui étaient appauvris. Et on voit déjà l'arrivée d'une nouvelle classe, l'arrivée d'une classe moyenne qui enrichit ces quartiers, le support aux groupes communautaires, le support aux coopératives. Donc, il y a une convergence, au fond, d'actions qui a été faite.

D'autre part, il reste quand même qu'on a le port de Montréal. Le port de Montréal est là pour rester. Il part du pont Jacques-Cartier, il va jusqu'à Pointe-aux-Trembles et même un petit

peu à l'ouest de Jacques-Cartier. Et on a beaucoup insisté pour que le port, au fond, se dynamise. C'est devenu le premier port à conteneurs, un million de conteneurs. Et donc, sa vocation a changé. Les parties qui étaient les amoncellements de vrac ont été transférées plus vers l'est, la partie de Montréal-Est, et de sorte qu'aujourd'hui, on a refait des terminaux. Et le Port a enclenché des mécanismes, des investissements de 200 M\$ pour mettre le port au diapason des grands ports du monde, en compétition avec les ports internationaux.

Et ce port-là, qui est la base de l'industrie aussi du sud-est, doit rester vivant, dynamique. Il a accès à des routes avec le CN qui est là, le CP qui est là. Donc, l'intermodalité est essentielle pour le port. Et on arrive à la valeur ajoutée d'un port comme Montréal avec la Cité de la logistique. Et c'est pour ça qu'actuellement, il y a un projet très important dans ces terrains de Dickson qui sont abandonnés, à côté du port, juste traversé Notre-Dame, de faire en sorte qu'il y ait une plus value à tous les produits, matériaux transités dans ces conteneurs, créer de l'emploi dans l'est de Montréal, parce qu'il y a toujours ce sous-développement de l'est comparé à l'ouest de Montréal.

Vous savez très bien, les vocations technoparc de Saint-Laurent, l'aéroport, les biotechnologies, les grandes industries de pointe de l'île sont à l'ouest, alors qu'à l'est, au fond, il y a tout le temps cette difficulté de créer vraiment un momentum au niveau économique et industriel.

Donc, ce sont les composantes. Et quand on a accès à un projet comme ça, c'est un projet, au fond, à la fois qui préserve les quartiers, qui les consolide. Donc, les quartiers, à cause de ce projet de modernisation, il y a tous les avantages qui ont été faits.

Je vous rappelle que le projet initial était de 150 M\$, que la Ville a approuvé dans ses orientations en 99, mais qu'on a dit au gouvernement: *Retournez sur vos planches à dessin. On veut qu'il y ait accès au fleuve pour la population de Hochelaga, de Sainte-Marie, de Maisonneuve. On veut que la piste cyclable soit là. On veut qu'il y ait aussi une voie de transport en commun.+ Et vous savez que ce projet intègre ça.

Si ce n'est pas précisé, il faudrait, je voudrais que le gouvernement sans faute fasse en site propre le Viabus qui part de Pointe-aux-Trembles, de l'est, par Souigny tout le long, pourrait emprunter, au fond, la rue Notre-Dame jusqu'au centre-ville par René-Lévesque. Et ça permettrait aux gens de tout l'est de Montréal et même de Repentigny, qui pourraient laisser leur voiture à Pointe-aux-Trembles ou à Repentigny plutôt, traverser le pont, parce que le pont est en train d'être refait, et ça permettrait, au fond, un développement extraordinaire, un rapprochement de l'est, non seulement de l'est proche mais de l'est éloigné, au centre-ville de Montréal, toutes les industries que vous connaissez, aux commerces que vous connaissez, à la vie culturelle que vous connaissez.

Donc, le projet de modernisation a fait l'objet de tellement d'études par tous nos services de la Ville, économique, urbain, parcs, loisirs, espaces verts, travaux publics, environnement, et on arrive maintenant avec un projet qui se tient. C'est un projet donc qui a été aussi mis en

consultation des mois de temps, qui a été exposé au public. On a amélioré le projet. Donc, il a été peaufiné.

845

C'est un projet qui est donc fort complexe parce qu'il intègre l'ensemble des composantes d'une vie urbaine. Vivre en ville, c'est vivre avec certains compromis. Alors, donc, le projet consolide le tissu résidentiel des quartiers traditionnels et la qualité de vie.

850

Pourquoi? Parce qu'il permet aux citoyens d'avoir accès à des pistes cyclables, à des parcs, un accès à des vues, à des belvédères du côté du fleuve, ce qui n'est pas le cas actuellement. Parce qu'actuellement, c'en est un boulevard urbain. C'est vraiment la pire des situations. Et ça, ça permet, au fond, de densifier la résidence du côté nord de Notre-Dame, dans tous ces quartiers, comme c'est déjà commencé dans Sainte-Marie, dans Hochelaga, dans Maisonneuve, éventuellement dans Mercier.

855

Mais pour moi, la qualité numéro 1 de ce projet, c'est celle-là. Au fond, c'est sa qualité parce qu'elle permet un développement durable des quartiers traditionnels, au fond, de ces quartiers ouvriers traditionnels. Elle donne aussi une fluidité à la circulation tant sur le réseau des autos, le réseau du camionnage.

860

Le camionnage est là, c'est une nécessité. On me dit que 16 % sont des camions. Imaginez que ça, ça va diminuer, au fond, ça va faciliter la fluidité de ces camions-là. C'est des camions qui desservent le port, qui desservent des industries, qui desservent Montréal.

865

Encore une fois, ce n'est pas des camions de transit qui vont emprunter la 30, c'est des camions qui assurent un développement cohérent et qui n'iront pas sur la rue Sainte-Catherine, sur les rues comme Hochelaga ou les rues comme Ontario, qui vont demeurer sur Notre-Dame. Donc, ils ne vont pas faire comme ils font maintenant dès qu'il y a un bouchon, puis il y en a presque tout le temps. Et c'est ça l'inconvénient d'un boulevard urbain, c'est que les camions sortent et s'en vont un peu partout.

870

L'amélioration notable du transport collectif. Et ça, ça a été précisé dans l'AMT. Ils ont ce projet magnifique qu'il faut mettre en marche, de relier l'est par Souigny, par les voies du CN et par la voie du boulevard Notre-Dame jusqu'au centre-ville.

875

De nouveaux réseaux cyclables pour faire découvrir, au fond, à la fois le lien avec le Jardin botanique, avec le parc Maisonneuve, avec l'est, avec Bellerive, avec le centre-ville.

880

Des liens piétonniers pour permettre aux gens de sortir de chez eux, d'aller jusqu'au bord du fleuve voir les activités industrielles, portuaires, voir le fleuve, voir les belvédères, voir le Mont-Royal.

885

Et au fond, ça permet aussi, avec des outils appropriés, on a préservé les sites à caractère patrimonial, ce n'était pas le cas au départ, que ce soit la caserne Letourneux, que ce soit la place Delorimier avec le site des patriotes, que ce soit l'ancienne station de pompage,

etc., historiques. Et ça a permis, au fond, ça donne aux citoyens une chance d'aller voir les feux d'artifice d'une façon normale, de faire des parcs, des festivités parce qu'il y a un immense espace vert dans le quartier Sainte-Marie.

Rappelez-vous que pendant des années, tout ce que les gens demandaient, c'était une passerelle. Je me souviens très bien, on demandait une passerelle. Les gens se seraient contentés d'une passerelle. On leur donne un parc de plusieurs hectares; on leur donne des belvédères. C'est ça que le gouvernement a compris. Et pour la première fois, les citoyens défavorisés seront comparés avec d'autres milieux de Montréal ou des banlieues, puis on ramène les gens à Montréal. Oubliez pas qu'au niveau environnemental, l'écologie, plus on densifie le coeur, moins on contribue à l'éparpillement urbain, au fond plus on contribue à l'environnement.

Donc, le projet a été tellement modifié, qu'il est passé de 150 M\$ à, aujourd'hui, 263 M\$, 265 M\$. Pourquoi? Parce qu'il a répondu justement à la demande des citoyens d'Hochelaga-Maisonneuve, de Sainte-Marie, de Mercier, parce qu'il répond à une préoccupation, pas nécessairement économique au départ X ça, je m'insurge contre ça X une préoccupation de retour à la ville, de densité de la ville, de qualité de vie de la ville dans ces quartiers qui ont été tellement négligés.

Et pour une fois que les gouvernements municipal, provincial et fédéral par le Port marchent ensemble, avec l'aide des intervenants du milieu, je pense que maintenant, comme conclusion, le moment est donc venu aujourd'hui d'agir.

C'est pourquoi, au nom du parti que je dirige, des conseillers municipaux de tous ces arrondissements-là, de Sainte-Marie, unanimement dans Ville-Marie, unanimement dans Rosemont, Petite-Patrie, unanimement dans Hochelaga, Mercier, Maisonneuve, au fond, ça me fait plaisir de demander d'approuver le projet dans les meilleurs délais et, au fond, je demande sa mise en oeuvre. L'est ne peut plus attendre plus longtemps. On a attendu trop longtemps. Le développement social, économique, environnemental est tributaire de ce projet. Les études ont été faites avec beaucoup de justesse.

C'est pour ça que je trouverais malheureux qu'une nouvelle administration élue -- vous savez, dans les circonstances que vous connaissez, pas par les gens de l'est, ça causerait un tort énorme encore une fois à l'est, toujours perpétuer cet énorme décalage entre l'est et l'ouest si on mettait un holà à ce projet. Alors, c'est pour ça, avec notre parti et celui qui vous parle, on va se battre farouchement pour que ce projet voit le jour.

Je vous rappelle aussi que les conseils d'arrondissement de trois arrondissement totalisant 300 000 personnes unanimement ont approuvé ce projet de modernisation, soit Ville-Marie, centre-ville, soit Hochelaga-Maisonneuve, Mercier, soit Rosemont, Petite Patrie.

Alors, je demande donc que ce projet se fasse dans les meilleurs délais. Et je vous remercie.

Le seul hic que je vous dirais, c'est de s'assurer que le Viabus soit en site propre, le matin et le soir, jusqu'au centre-ville pour ramener plus de gens dans le transport en commun. Ça, c'est essentiel. Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Bourque, je vous remercie. J'aurais peut-être une question à vous adresser. Le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal prévoit sur l'artère Notre-Dame la construction d'un boulevard urbain. Je comprends que, depuis quelques années, on travaille à ce projet.

Est-ce qu'il était prévu ou déjà du travail a été fait pour modifier le Plan d'urbanisme et le rendre davantage conforme au projet dont on parle ce soir?

M. PIERRE BOURQUE :

Madame Eloyan va répondre.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

Mme NOUSHIG ELOYAN :

Le Plan d'urbanisme actuel de la Ville a été adopté en 1995, et c'était déjà prévu qu'à tous les cinq ans, on réviserait pour justement s'ajuster à ces nouvelles réalités, n'est-ce pas, puisque la vie avance à grands pas. Donc, il est temps. C'était prévu qu'en 2001 ou très prochainement, que ce serait révisé.

Mais dans cette nouvelle réalité maintenant des arrondissements, on s'attend à ce que le Plan d'urbanisme d'abord soit éclaté en 27 arrondissements, donc 9 arrondissements pour l'ancienne ville de Montréal et les 18 autres qui sont déjà en marche, pour que les arrondissements puissent se pencher là-dessus au niveau de la modernisation du Plan d'urbanisme ou de la révision.

Donc, en principe, on doit le faire très prochainement. Mais le projet de modernisation devance le projet de révision du Plan général d'urbanisme de la Ville.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. C'est tout en ce qui me concerne.

M. PIERRE BOURQUE :

975 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

980 Je vous remercie beaucoup pour votre témoignage. Bonsoir.

 J'appelle maintenant monsieur Robert Perreault et monsieur André Porlier. On avait prévu une pause entre la présentation de monsieur Bourque et celle de messieurs Perreault et Porlier, mais le programme a été modifié. Vous pouvez commencer.

985 **M. ROBERT PERREAULT :**

 Alors, bonsoir. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

990 Merci.

M. ROBERT PERREAULT :

995 Alors, rapidement, le Conseil régional de l'environnement de Montréal regroupe 80 organismes, qui d'ailleurs pour la plupart d'entre eux, avec l'appui de plusieurs autres, ont conjointement publié dans un journal de Montréal une déclaration, dont le titre était *Les ponts et les autoroutes ne sont pas des solutions pour une métropole viable*. Je vais vous laisser la liste de ces 80 organismes, madame la présidente, qui évidemment ne feront pas tous de
1000 présentation de mémoire.

 Cette préoccupation du CRE à l'égard des questions de transport, ça ne date pas d'hier. Nous sommes intervenus depuis plusieurs années dans ces questions pour une simple raison. C'est que c'est probablement l'enjeu environnemental le plus fondamental de l'île de Montréal, puisqu'il a trait à toute la question de la place de l'automobile dans l'économie générale des
1005 transports et l'émission des gaz à effet de serre et donc, finalement, tout l'avenir commun qui est le nôtre, et l'avenir de notre planète.

 Je voudrais aussi dire un autre commentaire en guise d'introduction. Tout en comprenant très, très bien que les gens des quartiers traversés aient des préoccupations, il faut dire que l'enjeu de la construction de cette autoroute est un enjeu métropolitain, est un enjeu régional. Il n'est pas d'abord un enjeu local ou un enjeu de comté ou un enjeu d'arrondissement. Les impacts sur l'avenir de Montréal sont considérables. On est en train de poser l'un des
1010 gestes les plus structurants ou les plus déstructurants pour l'avenir de Montréal, et je souhaite
1015 que vous puissiez aussi aborder l'analyse de ce dossier dans cette perspective.

 Vous comprendrez conséquemment que nous allons nous attacher davantage à cet aspect des choses qu'à divers aspects qu'on aurait pu aborder. On aurait beaucoup de choses à

1020

dire sur le trafic du port, la façon d'organiser la route dans le port, l'intersection d'Iberville, mais on va se concentrer sur le reste dans le temps que nous avons.

1025

La situation sur Notre-Dame évidemment est inacceptable. Tout le monde s'entend là-dessus. Et malgré tout ce qu'on nous en dit, ce qu'on nous propose va ressembler à ce que nous voyons, madame la présidente, actuellement sur le tableau.

1030

Ceux qui utilisent l'autoroute Décarie X c'est ce qu'on voit là X savent très bien qu'à certains endroits de l'autoroute Décarie, il y a le genre de plate-forme qui recouvre l'autoroute, notamment devant Villa Maria, que l'on nous propose comme façon d'agrandir des parcs. Et au total, l'image que nous avons tous comme Montréalais de ce qu'est le boulevard Décarie, de ce que nous en retenons comme son impact dans la ville, ce n'est pas ces parcs qui s'avancent au-dessus de l'autoroute, mais c'est bel et bien cette image.

1035

C'est une autoroute. Ce n'est pas un vain débat de l'établir. Je pense que ça a été établi dans les audiences précédentes. Selon les critères même du ministère des Transports, les intersections se font par des échangeurs; il n'y a pas de feux de circulation; pas d'accès aux propriétés riveraines; les vitesses de circulation seront élevées; la fonction de l'infrastructure est d'offrir une mobilité maximale; il n'y a pas d'accès aux autobus locaux; les débits de circulation sont de type autoroutier. Donc, je crois même que le ministère des Transports l'a reconnu publiquement, et c'est important de l'établir, puisqu'il s'agit d'une autoroute, c'est un projet qui est en contradiction avec le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.

1040

1045

Il est exact que ce plan doit être revu tous les cinq ans. Il a quand même fait l'objet de larges consultations lorsqu'il a été élaboré, et on ne peut, me semble-t-il, l'écarter d'un revers de la main sans y penser à deux fois. Alors, madame la présidente, d'autre part, c'est un projet qui est donc en contradiction avec le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.

1050

Maintenant, ce projet, à notre avis, ne tient pas compte des autres projets du MTQ. C'est un projet à caractère régional. Bon, il est clair, déjà le ministère l'a annoncé, qu'il veut prolonger la route 25 vers Laval. Il y a actuellement la Commission Nicolet qui discute d'un pont ou d'un lien supplémentaire vers la Rive-Sud et on veut construire cette autoroute entre la 25 et relier le centre-ville. Dans le fond, il faut analyser les impacts du projet de Notre-Dame dans le contexte de tout ce réseau.

1055

Et notre principale constatation, quant à nous, c'est que les débits de circulation sont clairement sous-estimés. Et donc, toutes les conséquences de ce projet, à partir du moment où les débits de circulation sont sous-estimés, sont à réévaluer.

1060

D'abord, la demande induite n'a pas été prise en compte par le ministère. Deuxièmement, le délestage de l'ensemble du réseau sur cette artère n'a pas été vraiment pris en compte. Ensuite de ça, l'augmentation du volume du parc automobile dans l'ensemble de l'agglomération montréalaise au cours des prochaines années n'est pas non plus prise en compte dans les analyses du ministère. Et enfin, la construction de la 25 et les tendances

démographiques qui prévoient que, même si l'ensemble de l'agglomération de Montréal ne verra pas sa population augmenter de façon significative, il y aura des déplacements vers le nord-est.

1065

De l'avis même du ministère, si j'ai bien compris, tout ça se traduirait par à peu près 25 ou 50 voitures de plus à l'heure de pointe le matin. À notre avis, ce sont des débits qui ont été clairement sous-estimés.

1070

Je donne un exemple. Pour ce qui est de la demande induite, il y a des études, notre mémoire y fait référence. Toutes les études le démontrent X à la page 10 de notre mémoire, des études internationales X qu'en général, il y a une demande induite d'au moins 10 % qui est provoquée chaque fois que se développe ce genre d'équipement, ne fusse que par le changement des habitudes des automobilistes. C'est clairement établi, cet élément-là.

1075

Il y a un délestage également qui est à prévoir, parce qu'à partir du moment où on constate le réseau tel qu'il sera, bien, délestage de la Métropolitaine, délestage venant de la 25, délestage lorsque les ponts seront congestionnés. Il faut se rappeler que la rue Notre-Dame ne sera pas cette artère locale à partir du moment où elle sera construite de la façon dont on la prévoit, mais qu'elle fera partie d'un réseau autoroutier, qui sera un réseau autoroutier montréalais, et qui ont des liens les uns sur les autres.

1080

De fait, dans le Cadre de l'aménagement et d'orientation gouvernementale pour la région métropolitaine de Montréal, le gouvernement du Québec prévoit que c'est la couronne nord qui doit connaître la plus forte croissance démographique, près de 36 % de population entre 2001 et 2021. Donc, la construction de la 25 dans ce contexte-là est difficile d'imaginer qu'elle n'aura pas d'impact, en termes de mouvement de circulation automobile, d'autant plus qu'en même temps, on prévoit une augmentation très significative du nombre de véhicules automobiles dans la région de Montréal au cours des prochaines années.

1085

1090

De fait, les chiffres indiquent que d'après l'Agence métropolitaine, il y aurait, si les tendances actuelles se maintiennent, plus de 300 000 voitures de plus en 2007 dans la région de Montréal. Le ministère des Transports évalue, quant à lui, à 25 %, d'ici 2016, l'augmentation du nombre de déplacements dans la région de Montréal.

1095

Donc, à notre avis, les chiffres du ministère sont sous-estimés. Et de fait, quand on regarde ce qu'est l'expérience du ministère X et le tableau le démontre bien X l'expérience de planification du ministère, quand on regarde les débits qui avaient été projetés pour l'autoroute Décarie et l'autoroute Métropolitaine, on se retrouve presque à chaque fois du simple au double. Et on voit mal, malgré les explications des changements de modèles mathématiques qu'on nous a parlé la dernière fois, on voit mal pourquoi cette fois-ci, avec l'ensemble des tendances lourdes, il n'en serait pas de même dans le cas de la rue Notre-Dame.

1100

C'est important de statuer sur ces questions, parce que si les chiffres qu'on nous présente ne sont pas exacts, à ce moment-là c'est toute l'évaluation des impacts qui sont sous-évalués.

1105

1110 Évidemment, une de nos préoccupations quant à nous, la principale, c'est les effets concernant la pollution atmosphérique de l'ensemble de cet ajout de voitures sur le total sur l'île de Montréal. Pour nous, c'est clair, c'est un projet qui est en contradiction avec les engagements du Québec sur le Protocole de Kyoto.

1115 Il y a une étude canadienne qui compare l'évolution des émissions de gaz à effet de serre, qui sont attribuables au transport des personnes dans les trois grandes villes canadiennes, Vancouver, Toronto, Montréal, et qui conclut qu'au rythme où les émissions progressent, il faudrait, en 2010, un objectif de réduction de 17 % dans la région de Montréal pour atteindre l'objectif de Kyoto.

1120 Or, si nous avons bien compris ce qu'on nous a présenté, il n'y a aucun objectif de réduction du nombre de voitures dans le projet présenté par le ministère. Aucun. On voit mal dans ce contexte-là comment le gouvernement du Québec entend atteindre les objectifs auxquels il a souscrit. De fait, on double, à toutes fins pratiques, la capacité de la rue Notre-Dame: 2 800 véhicules/heure actuellement sur 2 voies par direction, on va passer maintenant à 3 voies par direction, à une capacité de 6 000 véhicules/heure par direction.

1125 Donc, quand on regarde tout ça, on se rend compte que, par exemple, un autobus équivalant à 40 véhicules, ça peut nous permettre à toutes fins pratiques de sauver quelque chose comme 175 tonnes de gaz à effet de serre par année. On est loin de là. Là, on va rajouter des automobiles. On est loin d'aller dans le sens des objectifs qu'on s'est fixés.

1130 Puis on a beaucoup parlé de la pollution sonore, puis des camions. Il est exact qu'à partir du moment où il y a moins d'arrêts, il y a une partie des bruits qui vont disparaître. Mais à notre avis, s'il y a accroissement du volume automobile, volume de camionnage également, il y a une autre sorte de bruit qui va survenir dans le quartier qui est lié à la vitesse de circulation, l'état des pavés.

1140 Et le ministère des Transports lui-même indiquait que même si des améliorations technologiques ont amené une baisse marquée des niveaux sonores de bruit produit par les automobiles, le bruit en bordure des autoroutes au Québec a augmenté, principalement à cause de l'accroissement des débits de circulation, de l'augmentation du nombre de camions lourds, de l'augmentation des vitesses de circulation des véhicules et de l'état des revêtements routiers.

1145 Alors, donc, ceux qui pensent qu'un tel projet risque de diminuer la pollution sonore, à notre avis, risquent malheureusement de se tromper.

1150 La faiblesse de l'infrastructure du point de vue du transport en commun. Quand on regarde le concept qui est développé là, dans le fond, les autobus vont devoir parfois être en site propre, c'est vrai, mais pénétrer, descendre en bas, prendre des fois les voies d'accotement. Si l'hiver on fait du déneigement, s'il y a des voitures en panne, à toutes fins

pratiques on immobilise la voie réservée, on la rend inefficace et inopportune. C'est donc une très faible offre de transport public dans le projet, sans parler que le transport local est à toutes fins pratiques absent du projet.

1155 C'est un projet qui est en contradiction avec le Cadre d'aménagement de la métropole. C'est important de s'en rappeler. Le Cadre d'aménagement de la métropole propose de consolider les zones urbaines existantes; de susciter en ce qui a trait au transport des personnes une utilisation accrue du transport en commun ainsi que des modes non motorisés et
1160 une réduction de l'utilisation de l'automobile; et finalement, favoriser un accroissement de l'accès du public aux berges, aux plans d'eau, etc.

Il y a un petit papier que je vais vous laisser. C'est quand même un peu étonnant de voir que le gouvernement d'une part propose aux élus de la région de Montréal, dans l'élaboration de leur projet, des attentes, qu'on appelle les attentes gouvernementales à l'égard de la
1165 Communauté métropolitaine de Montréal. C'est à la page 93 du Cadre d'aménagement et d'orientation. Et parmi ces attentes, on demande aux élus de la région d'intégrer dans le cadre des actions en transport des cibles précises de réduction de l'usage de l'automobile, et qu'on ne retrouve aucun de ces éléments dans les projets du ministère des Transports.

1170 C'est un projet qu'on a soulevé. On a parlé tantôt du développement de l'est de Montréal. Avant de parler de notre proposition, je vais simplement souligner qu'à 30 \$ en moyenne le pied carré, et même de 30 \$ à 44 \$ dans l'est de Montréal pour les terrains industriels, et à 3,60 \$ le pied carré dans la MRC des Moulins, ceux qui s'imaginent que cette
1175 autoroute va entraîner les entreprises vers l'est de Montréal, à notre avis se trompent. Parce qu'avec la construction de la 25, et les deux projets sont indissociablement liés, au contraire, les entreprises, pour qui le prix d'achat des terrains est important, vont choisir évidemment la solution de loin la moins coûteuse.

Quand on regarde le prix également des terrains vacants en secteur résidentiel, on est
1180 en moyenne à 7 \$ à 9 \$ le pied carré dans l'est de Montréal, pour 1 \$ le pied carré dans la MRC des Moulins, couronne nord. Ceux qui pensent encore une fois qu'on va favoriser le développement de l'est de Montréal dans ce contexte-là, à notre avis se trompent, malheureusement.

1185 Alors, notre proposition, notre solution, c'est un boulevard urbain conformément au Plan d'aménagement et au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. C'est un boulevard urbain, 2 voies dans chaque direction. Nous pensons que la rue Notre-Dame est d'abord une artère locale, subsidiairement un axe de pénétration de l'est vers le centre-ville.

1190 Donc, on pense que ce boulevard urbain devrait permettre d'abord d'être conforme au Plan d'aménagement de la Ville, conforme aux grandes orientations d'aménagement de la région, 2 voies dans chaque direction, prévoir en son centre, dans un terre-plein très large, des voies dédiées pour le transport public, à court terme par autobus, à moyen terme

1195

éventuellement par SLR. Bien sûr, on peut maintenir en bordure piste cyclable et réseau piétonnier, préservant ainsi la possibilité d'accès au fleuve pour l'avenir.

1200

On pourrait longuement discuter des projets du Port de Montréal et des projets de développement, des problèmes de transport routier. Je pense qu'il faut préserver l'avenir. Je vais le dire de cette façon-là. Pour avoir un débat, j'en aurai un tantôt peut-être avec monsieur Thériault à la télévision, mais il faut préserver l'avenir. Il ne faut pas créer une fois pour toutes une tranchée qui sera infranchissable. Ce n'est pas vrai qu'il n'y aura pas d'évolution du port de Montréal. Ce n'est pas vrai. Il faut donc préserver cet avenir.

1205

Et dans ce contexte-là, à notre avis, il y aurait moyen de régler une partie importante du trafic du camionnage d'une part par les voies d'évitement de Montréal, c'est la 30; d'autre part, par la réorganisation du transport du port à l'intérieur du port. Il faudrait fouiller cette question beaucoup plus qu'on l'a fait jusqu'à maintenant puisqu'il y a, entre Papineau et Pie-IX, à l'intérieur du port, la possibilité de déplacer une partie du camionnage.

1210

Je termine en disant ceci, la plupart des grandes villes du monde aujourd'hui, Londres, Paris et d'autres, ne s'engagent pas dans la voie dans laquelle on s'apprête à s'engager. Au contraire, ils défont ces choses-là. On a ici un exemple d'un des boulevards sur le bord de la mer à San Francisco. Ils ne s'engagent pas dans cette voie-là.

1215

Ce projet était dans les cartons du ministère des Transports au siècle dernier, dans les années 50. Ça ne peut pas être une solution d'avenir pour Montréal.

1220

Et en terminant, je souhaite que le BAPE se préoccupe aussi dans ses commentaires et réflexions sur la démarche gouvernementale. Il y a quelque chose de profondément frustrant à solliciter un milieu sur des projets et amener un milieu à faire des exercices compartimentés pour finalement des questions qui sont interreliées. Actuellement, la Commission Nicolet va entendre des gens. Bientôt, on va sans doute convoquer du monde à des audiences sur le projet sur l'autoroute 25. Il y a là un exercice, à notre avis, qui ne rend pas justice à l'intelligence des personnes.

1225

LA PRÉSIDENTE :

1230

Merci. Alors, je vais demander à mon collègue, monsieur Dériger, de vous adresser les premières questions.

1235

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Ma question, ça concerne principalement les quatre éléments fondamentaux que vous avez mis dans votre option de boulevard urbain. Le premier dont vous dites que vous voulez que ce soit plutôt une artère locale, est-ce que vous vous êtes penchés sur la question du raccordement à l'autoroute 25?

M. ROBERT PERREAULT :

1240 Nous, le Conseil régional de l'environnement, le conseil d'administration a approuvé
une position qui s'aligne sur le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal et qui distingue
nettement le type de développement qu'on doit faire en rive avec le fleuve du type de projet qui
peut être fait du point de vue de son raccordement avec l'autoroute 25. On a moins de
problèmes.

1245 Il y aurait des commentaires à faire plus pointus sur tout ce qui tourne autour de Souigny
mais, essentiellement, notre préoccupation est à l'égard de ce qui est en rive du fleuve. La
façon dont, après ça, Notre-Dame se raccorde à la 25 nous pose moins de problèmes. Ça ne
veut pas dire qu'on trouve le projet à 100 % parfait, mais nous pose moins de problèmes.

1250

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1255 Est-ce que le fait que ce soit une artère urbaine, ça va impliquer une rétrocession de l'emprise, selon vous?

M. ROBERT PERREAULT :

1260 Une rétrocession?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1265 Oui.

M. ROBERT PERREAULT :

1270 Vous voulez dire du ministère à la Ville?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1275 Par exemple, des terrains qui vont rester en...

M. ROBERT PERREAULT :

1275 Nous, ce qu'on dit, c'est que c'est d'abord une artère qui dessert les quartiers qu'elle traverse et c'est aussi une artère qui a une portée régionale. On ne dit pas qu'elle n'a aucune dimension régionale.

1280 Je veux dire, Notre-Dame demeurera toujours une artère importante, mais on pense que le projet qu'on met de l'avant peut accommoder la circulation pour peu qu'on règle les problèmes de camionnage en amont, à savoir d'une part qu'est-ce qu'on fait avec la 30, comment on règle les problèmes du port à l'intérieur du port.

1285 D'autre part, tantôt, un des intervenants parlait du fait qu'il y a des villes dans le monde qui ont aussi, et de plus en plus ça se développe, des mécanismes pour le transport des marchandises. Ils ont des lieux de débarquement et de transbordement de la marchandise, et nécessairement les vans de 40 pieds ne passent pas dans toutes les rues résidentielles de toutes les villes du monde. Il y a d'autres façons de gérer ça. Alors, si on est capables de bien cerner cette question et de libérer une partie des voies en pointe par un système de transport public efficace, à notre avis, on va avoir un équilibre satisfaisant.

1290 Mais notre position n'est pas que ce n'est qu'une artère locale. On est conscients. Mais on ne pense que parce que... écoutez, à Montréal, il y a plein d'artères qui ne sont pas que des artères locales et qui ne sont pour autant des autoroutes Décarie.

1295

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Monsieur Perreault, j'aimerais vous entendre sur la question du camionnage. C'est un élément important du dossier. C'est un élément pour lequel vous vous appuyez également dans votre proposition de boulevard, c'est le quatrième de vos éléments fondamentaux, et je vous cite:

La solution au problème du transport des marchandises réside dans le réaménagement de la voie de circulation sur le site du port de Montréal.

Or, on a entendu hier le président même du Port de Montréal, que vous connaissez bien, nous dire que le trafic originant ou se déplaçant vers le port de Montréal correspond environ à 15 % de ce qui circule, en termes de camions, sur la rue Notre-Dame.

Et vous nous avez dit en préambule, au tout début, que vous aviez réfléchi également sur les façons de faire, mais que vous manquiez de temps. C'est peut-être l'occasion de nous expliquer comment vous voyez la façon de faire pour l'ensemble du camionnage par rapport au port de Montréal.

M. ROBERT PERREAUULT :

D'abord, il y a une question. Le Port nous dit: *Écoutez, construisez l'autoroute tout de suite. Moi, c'est dans quatre, cinq ans que je vais discuter de la façon dont j'entrevois l'avenir.+ Bon, il y a quelque chose d'un peu discutable là-dedans, parce que ce n'est pas un détail construire une autoroute en tranchée pour une ville comme Montréal. Je pense que ça vaudrait la peine de rapprocher un peu le calendrier de réflexion sur l'avenir du port, d'une part.

Bon, on dit: 85 % des marchandises transbordées dans le port de Montréal par conteneurs sont pour servir de port au Mid-West américain. Je comprends que ça crée aussi des emplois à Montréal. Il faudrait bien évaluer ce que ça veut dire.

Mais au-delà de ça, il y a actuellement dans le port de Montréal X et je ne suis pas un spécialiste de ces questions, il faut fouiller ces choses-là, ce n'était pas le travail du Conseil régional de l'environnement X mais il y a actuellement une voie de desserte interne au port de Montréal. J'imagine qu'elle pourrait davantage servir, à certaines conditions, au trafic du camionnage du port entre la rue Papineau et la rue Pie-IX essentiellement.

Alors, à partir du moment où on aurait une voie de sortie de Notre-Dame par Souigny efficace, à partir du moment où on rouvrirait une partie de la sortie vers Papineau, bien, peut-être qu'au total, on réglerait une partie, je dis bien, des problèmes de circulation de camionnage sur Notre-Dame.

1340

L'autre élément, c'est: ou bien le camionnage est là pour des raisons locales, et dans ce cas-là, il faudrait faire attention de ne pas couper les liens entre la rue Notre-Dame et le quartier que ce camionnage dessert, ou bien il est là pour des fins de transit, mises à part les questions du port. Or, pour des fins de transit, ce que je comprends, c'est que le ministère a parmi ses projets le projet de compléter, via la 30, une espèce de voie de contournement. Alors, je pense qu'il faut essayer de hiérarchiser les fonctions. Il ne faut pas que chaque projet puisse remplir toutes les fonctions.

1345

Troisième élément, c'est ce que je disais tantôt, beaucoup de villes développent ce qu'on appelle des ports de transbordement qui sont à l'extérieur de la ville, où le camionnage lourd arrive et il y a une opération. Il y a plein de choses qui pourraient être faites.

1350

C'est parce qu'on prend pour acquis qu'on doit obligatoirement et toujours se soumettre aux diktats des entreprises quant à la livraison dans le *juste-in-time*, n'importe comment, au nom de, encore une fois, une vision de l'économie. Mais il y a de plus en plus de villes qui développent des mécanismes en ce qui concerne la gestion du camionnage, le *in and out* du camionnage de l'extérieur de la ville pour la livraison à l'intérieur avec des techniques, soit des livraisons de nuit, des livraisons en dehors d'heures de pointe, des choses semblables, qui fait que finalement il y a un équilibre qui peut s'établir et qui n'oblige pas toujours à rajouter des infrastructures, avec le coût qu'elles représentent.

1355

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1360

Je reviens, pour bien comprendre, sur une partie de votre réponse. Est-ce que pour vous, l'utilisation de la desserte interne au port de Montréal va au-delà d'une meilleure gestion du trafic de camions sur le site du port de Montréal? Est-ce que ça comprendrait également une partie du trafic de la rue Notre-Dame, si c'était possible de le faire?

1365

M. ROBERT PERREAULT :

1370

Pour l'instant, dans notre esprit, puis on n'a pas fouillé la question en détail, essentiellement, on dit au Port: *Il y a sûrement moyen qu'une partie de ses besoins soit mieux assumée par ses propres équipements, sans que pour autant on ait besoin de construire une autoroute pour le port.+

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1375

À ce moment-là, est-ce que vous avez envisagé ou examiné la possibilité -- bien qu'on comprend les réserves sur les limites de l'analyse que vous pouvez faire comme organisme, malgré qu'en la comprenant comme il faut, on veut tout simplement savoir si votre réflexion a porté également sur quoi faire avec les nombreux camions sur la rue Notre-Dame. Est-ce que, pour vous, il y a une solution autre que le passage sur la rue Notre-Dame?

1380

M. ROBERT PERREAULT :

D'abord, il y a des camions qui vont -- il y a une partie du camionnage qui est là pour des raisons locales. Tantôt, quelqu'un disait: *On vit en ville.+ Il va falloir qu'on continue à desservir des entreprises du quartier. Il va falloir qu'on continue à faire de la livraison dans les commerces, les épiceries. Il y a une partie de ce camionnage qui est là pour des raisons locales. Alors, qu'on le mette en tranchée ou en surface, ce camionnage-là devra rester. Ça me semble évident. Et je ne suis pas sûr qu'en le mettant en tranchée, on lui facilite la vie.

1390

Deuxièmement, la partie qui est pour le port de Montréal, les chiffres semblent dire que c'est à peu près, quoi, 2 % du volume total de la circulation. C'est à peu près, quoi, ça représente 1 800 mouvements par jour, à peu près, 1 900 mouvements par jour, au total, de véhicules. Alors, on dit qu'une partie, peut-être pas la totalité de ces déplacements, mais une partie importante de ces déplacements pourrait être mieux servie par le port lui-même, par la voie interne. Ça, c'est la deuxième chose qu'on dit.

1395

Alors, de deux choses l'une, ou bien le reste, c'est des camionnages de transit. Alors, ça dépend où est-ce qu'ils transitent. Est-ce qu'ils transitent uniquement pour Montréal? Mais si c'est un transit à l'extérieur de Montréal, bien, à notre avis, la solution va passer par la voie de contournement de Montréal et non pas à l'intérieur. On ne peut pas organiser le contournement à l'intérieur même de l'agglomération.

1400

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Très bien. J'aurais une deuxième question, si vous me permettez. Dans le modèle que vous avez proposé, on a vu tantôt la représentation de la forme que ça prendrait avec la voie réservée au centre, avec les arbres. Dans ce modèle-là, pour vous, de voie réservée au centre, j'essaie de faire le rapprochement comme on l'a déjà fait avec d'autres représentations, par rapport à la collecte locale, qui est également un des éléments pour lequel vous avez des préoccupations, est-ce que c'est un modèle qui vous paraît facilement conciliable avec les arrêts dans un moment où il y a un flux, je dirais, assez grand de trafic sur Notre-Dame?

1410

1415 **M. ROBERT PERREAULT :**

1420 Mais regardez l'exemple, vous avez un exemple d'un boulevard 3 voies - 3 voies. Vous avez un large palier central où vous avez des voies réservées pour... dans le cas présent, c'est le tramway. Les piétons, comme dans beaucoup de grandes villes européennes ne traversent jamais plus de 3 voies à la fois, se retrouvent après ça en zone prioritaire, sécurisée. C'est tout à fait accessible.

1425 À notre avis, celle-là favoriserait davantage une intégration entre le transport régional et le transport local que la formule présentée actuellement. Parce que la formule présentée actuellement, puisque c'est une tranchée, rendrait difficile... pour ce qui est de la partie nord, c'est plus facile, mais pour ce qui est de la partie sud, compte tenu de la tranchée à franchir, les détours qu'il faut faire va rendre très difficile toute organisation de dessertes locales, alors qu'un projet comme celui-là permet la desserte aux intersections qu'on choisit de faire.

1430 Quant à la préservation du quartier, on peut choisir les endroits où les rues sont accessibles au boulevard de surface. Ils ne sont pas obligés d'être accessibles à chaque coin de rue. On peut en faire pas plus que maintenant dans le projet du ministère ou on peut en faire plus, dépendamment des choix. Mais le concept est beaucoup plus convivial, beaucoup plus intégré, préserve mieux l'avenir.

1435 Bon, l'inconvénient qu'il a, d'un point de vue de certains, c'est qu'il réduit la vitesse par rapport à une autoroute. C'est le seul inconvénient. Mais on pourrait se poser la question si, vu d'un autre point de vue, ce n'est pas ses avantages. Parce qu'en réduisant la vitesse, ce n'est pas certain qu'il ne réduit pas en partie le bruit, la perception qu'on a du bruit en vivant en ville, par rapport à vivre à côté d'une autoroute où les gens circulent à grande vitesse.

1445 Et deuxièmement, je pense qu'on réduit surtout l'appel d'aires de voitures supplémentaires vers le centre-ville. On n'a pas abordé ces questions-là, on n'a pas eu le temps, je veux dire ce soir, mais dans notre mémoire on en parle. Je veux dire, il y aura des impacts pour le centre-ville de Montréal de l'afflux de voitures, des impacts sur le stationnement, des impacts pour les autres quartiers du centre-ville de Montréal par le fait qu'on rajoute, fondamentalement comme option de régler des problèmes de circulation, qu'on rajoute des automobiles plutôt que de choisir d'autres solutions.

1450 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Merci, monsieur.

1455 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous proposez d'ailleurs, monsieur Perreault, dans votre mémoire, certains désincitatifs à l'utilisation de l'automobile, surtout en direction du centre-ville, en suggérant l'imposition d'une taxe sur le stationnement. Est-ce que vous pourriez...

1460 **M. ROBERT PERREAULT :**

On n'a pas parlé de ça dans notre mémoire, mais...

1465 **LA PRÉSIDENTE :**

Il me semble que...

1470 **M. ROBERT PERREAULT :**

Je ne crois pas qu'on en ait parlé.

LA PRÉSIDENTE :

1475 Non? Il me semble que je l'ai vu dans...

M. ROBERT PERREAULT :

1480 Non, je ne pense pas qu'on en ait parlé. Mais pour nous, ce qui est important, c'est la chose suivante, c'est ce qu'on disait au début. Regardez, tout projet routier a des implications locales. À chaque fois, il faut se poser la question du gabarit des intersections, ce sont toutes des questions pertinentes. Et on comprend très bien que les gens qui résident à côté d'un tel ouvrage soient préoccupés par ces questions-là.

1485 Mais nous, ce qu'on soulève plus globalement, c'est la pertinence de la réalisation de ce projet. On pense que c'est une solution qui est une solution du passé, qui ne correspond pas à nos besoins. Et si on la présente au nom du développement de l'est de Montréal, on pense qu'on fait erreur.

1490 Et qu'en ce qui concerne le problème du camionnage, parce qu'on est conscients que les marchandises ne peuvent pas prendre le métro ou le transport en commun, on croit qu'à partir du moment où on fait une meilleure utilisation des infrastructures qu'on a, qu'on les organise comme du monde et qu'on organise la circulation, qu'on la gère mieux, qu'on gère mieux l'heure de pointe, qu'on fait des choix, bien, on pense qu'on peut aussi régler une bonne
1495 partie du camionnage.

Et je suis de ceux qui croient, et on est de ceux-là aussi avec d'autres d'intervenants qui sont venus tantôt, qui disent que des problèmes de congestion routière ne peuvent se régler uniquement que par l'ajout d'offre de voies de service.

LA PRÉSIDENTE :

Une dernière question. Et ceci est dans votre mémoire. Et je suis pas mal sûre de l'avoir vu, probablement dans une parenthèse.

M. ROBERT PERREAULT :

Peut-être dans une parenthèse.

LA PRÉSIDENTE :

Vous faites une évaluation des coûts de votre alternative, de votre façon de voir les choses. Sur quoi sont basés ces coûts-là? Est-ce que ce sont des coûts approximatifs ou si --

M. ROBERT PERREAULT :

Bien, d'abord, il y a les coûts présentés par le ministère comme tels. On n'a pas réussi à faire un petit tableau des prévisions du ministère de coûts et des résultats de coûts pour les divers projets, mais tant mieux si ça ne dépasse pas les coûts estimés. On a quelques doutes, quant à nous, que ça ne pourrait pas dépasser ces coûts-là. Il reste quand même que de façon générale, un boulevard urbain, un aménagement de boulevard urbain ordinaire, en surface, c'est à peu près autour de 2 M\$ à 3 M\$ du kilomètre.

Et dans le cas présent, puisque nous proposons de maintenir et de préserver X j'ai oublié de le dire tantôt X une partie des mesures de mitigation qui ont été imaginées tout simplement en plongeant aux endroits des deux ou trois parcs, en plongeant sous le parc, alors on a estimé qu'à ce moment-là, à 15 M\$ du kilomètre, la marge de manoeuvre était amplement suffisante.

LA PRÉSIDENTE :

C'est beau. Je vous remercie beaucoup.

M. ROBERT PERREAULT :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1540

Bonne fin de soirée.

Alors, nous allons maintenant faire une pause de quinze minutes. Après quoi, nous revenons avec nos prochains intervenants.

1545

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

(REPRISE DE LA SÉANCE)

1550

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Pascal Laliberté et monsieur Alexandre Turgeon de Vivre en Ville. Alors, pour le bénéfice de madame Maisonneuve, notre sténotypiste, et pour le nôtre également, j'aimerais que vous vous présentiez.

1555

M. PASCAL LALIBERTÉ :

Donc, mon nom est Pascal Laliberté. Je suis de l'organisme Vivre en Ville. Vivre en Ville est un organisme national qui oeuvre pour le développement viable des collectivités. Donc, on a pour mission l'amélioration de la qualité de l'environnement et des milieux de vie urbains. On fait de la recherche. On veut qu'il y ait un aménagement urbain qui soit optimal, ceci contribuant au bien-être physique et psychologique des citoyens et citoyennes.

1560

Ainsi, Vivre en Ville travaille principalement à la mise en oeuvre du développement durable des agglomérations par l'intégration des réseaux et modes de transport en commun alternatifs, l'efficacité énergétique, la mixité des personnes et des fonctions, la protection et la revitalisation du patrimoine bâti et naturel, l'accroissement de la présence des végétaux et des espaces verts en milieu urbain. Donc, on a plusieurs façons de faire ça, des colloques, des représentations, des outils éducatifs.

1565

Donc, au niveau du projet, on a plusieurs points pour lesquels on s'oppose, on se questionne sur ce que le ministère des Transports présente comme projet. Vous allez voir, il y a beaucoup, beaucoup de similitude aussi avec ce que monsieur Perreault a présenté. Donc, je vais essayer de ne pas répéter ou peut-être de répéter pour enfoncer le clou un peu plus profond.

1570

Donc, si on s'oppose au projet, premièrement, c'est surtout au niveau des analyses qui ont été faites lors de l'étude d'impact: l'effet de synergie qui serait créé justement par la construction de l'autoroute 25, l'optimisation générale du réseau autoroutier. On pense au Métropolitain; on pense à l'autoroute Ville-Marie; à tout le développement urbain que ça créerait. Donc, il y a des impacts qui sont sous-évalués. Donc, nous, on se questionne sur ça.

1580

1585

Aussi, parce que le projet ne cadre plus dans le Cadre d'aménagement de la métropole. Aussi, parce que des vraies alternatives n'ont pas été étudiées. Quand je parle d'alternatives, ce n'est pas seulement de mettre le boulevard un petit peu plus à gauche ou un petit peu plus à droite, c'est des vraies alternatives au niveau du transport, au niveau de l'aménagement du territoire, qui n'ont pas été étudiées. On va proposer des alternatives en ce sens-là plus tard.

1590

Aussi, comme il a été mentionné tout à l'heure, parce qu'il s'agit d'une autoroute, il n'y a pas de doute là-dessus, on propose un projet qui s'apparente à l'autoroute Décarie. Tout le monde s'entend... moi, je viens de Québec. À chaque fois que je viens à Montréal et que je prends l'autoroute Décarie ou j'en entends parler, c'est tout le temps en mal. Même les gens, je pense, qui l'ont faite, s'entendent pour dire que ça n'aurait pas dû être fait. Puis ce que le ministère propose, c'est quelque chose qui s'apparente à ça. Donc, nous, on pense qu'il y a un petit problème à ce niveau-là.

1595

Si c'est une autoroute, évidemment, les effets néfastes au niveau environnemental et socio-économiques vont être plus grands. Donc, à ce niveau-là, on a les coûts pas seulement au niveau de la construction de l'autoroute comme telle, mais aussi au niveau des coûts indirects. Je vais y revenir plus tard.

1600

Au niveau de la hausse du trafic et de la congestion à moyen terme, la hausse de la pollution tous types confondus, donc on parle de monoxyde de carbone, on parle de gaz à effet de serre, particulièrement le dioxyde de carbone, les oxydes d'azote, le bruit, la pollution visuelle, la pollution sonore, ça, c'est des choses qui risquent d'augmenter avec l'autoroute. Donc, à ce niveau-là, il y a une baisse de qualité de vie des résidents. Il y a de l'étalement urbain associé à ça, aussi l'effet de coupure par l'autoroute.

1605

Donc, au niveau de la congestion routière, bon, ça a été soulevé, je suis certain, dans de nombreux mémoires. La création d'une autoroute ne règle en rien les problèmes de congestion; puis même, elle en crée de nouveaux. Donc, ce qu'on appelle la demande induite, on crée une autoroute, celle-ci attire les gens encore plus, les déplacements sont facilités, donc les gens vont vivre plus loin. Plus de gens vont vivre parce que l'autoroute améliore les déplacements, donc, à moyen et à long termes, l'autoroute se reconggestionne et on est obligé d'ajouter une nouvelle voie ou d'en construire une nouvelle. Donc, le problème congestion n'est pas nécessairement réglé par la solution autoroute.

1610

1615

Aussi, au niveau des coûts, bon, il y a quelqu'un qui mentionnait tantôt les coûts liés à l'automobile. Bon, on parle environ 8 000 \$ par année, selon le CAA. Ça, c'est les coûts directs, donc les coûts d'entretien et les coûts de fonctionnement annuellement. Par contre, ce qui n'est souvent pas comptabilisé dans ce genre d'étude-là, ce sont les coûts indirects d'un pareil projet, donc les coûts cachés. On parle d'entretien des routes, du déneigement, du contrôle de la circulation, des services d'urgence.

1620

Quelque chose qui est intéressant aussi, c'est la perte d'impôt foncier sur les terres qui deviennent des routes et des espaces de stationnement, les stationnements des entreprises,

1625

1630

les parcs de stationnement, les accidents, les décès, les soins médicaux, les coûts de décontamination des sols et de l'eau, le remisage des carcasses automobiles et des pneus, etc. Donc, souvent, tout ce que je viens de nommer ici, ce n'est pas comptabilisé dans le montant global de l'infrastructure. Donc, souvent ça minimise un petit peu les coûts.

1635

Par exemple, si on parle ici d'un 263 M\$ pour une infrastructure pareille, si on comptabilise tous les coûts que je viens de nommer, souvent c'est sujet à débat par contre. Mais si on peut chiffrer ces choses-là un petit peu mieux, puis ajouter ça à l'infrastructure, on verrait que ça dépasserait sûrement le milliard. Puis si on met ça à long terme, bien, ça monte à chaque année.

1640

Donc, nous aussi, on pense que l'autoroute n'encouragera pas la consolidation et la revitalisation des quartiers centraux. La construction d'une autoroute en milieu urbain augmentera le nombre de voitures au centre-ville de Montréal. Cela aura pour conséquence de diminuer la sécurité, d'augmenter les niveaux de bruit, de pollution et de surtout diminuer l'intérêt d'aller vivre en ville. La modernisation ne profitera aucunement aux résidants et commerçants du quartier. L'accessibilité à l'autoroute sera considérablement réduite par rapport à maintenant, donc surtout à cause de la diminution du nombre d'accès, la réduction pour faire des bretelles et diminuer les rues perpendiculaires qui donneraient accès directement au boulevard Notre-Dame.

1645

1650

Une autoroute peut accentuer l'état d'affaiblissement des quartiers plus défavorisés en créant un effet de pompe par l'augmentation de la fluidité, qui aboutit à concentrer plus encore la population et les entreprises dans les banlieues. En augmentant la fluidité du réseau avec ce projet, il y a un risque réel que les entreprises se localisent là où la valeur des terrains est moins élevée, soit en banlieue. Parce que le temps de déplacement de l'entreprise, des déplacements de ses camions, par l'arrivée de l'autoroute, les temps vont être sensiblement les mêmes si elle va s'installer en banlieue que si elle demeure en ville, à cause de l'autoroute, parce que la valeur des terrains est moins élevée en banlieue.

1655

1660

Ça aussi, monsieur Perreault l'a expliqué tout à l'heure. Par exemple, si une entreprise veut s'agrandir, l'autoroute est là, les terrains sont moins chers en banlieue, le temps de déplacement est le même, l'entreprise va être beaucoup plus incitée à aller en banlieue pour faire ses activités au lieu de rester en ville.

1665

Aussi, au niveau de l'offre du transport en commun, nous, on pense que parce que le boulevard n'inclut pas une voie réservée en site propre, du moins pas sur le tronçon en entier, les autobus vont être soumis aux mêmes aléas que la circulation, donc une diminution de la vitesse, ça va être une alternative moins attrayante qu'est l'automobile présentement, donc qui ne sera pas en mesure de concurrencer les déplacements automobiles.

1670

Donc, comme je le mentionnais aussi, dans le projet du MTQ, les voies réservées ne sont pas configurées pour accueillir la venue éventuelle d'un système léger sur rail s'il y a un accroissement de la demande suite à l'installation du Viabus.

1675

Bon, la construction de l'autoroute limitera aussi l'accès au fleuve Saint-Laurent. L'autoroute en tranchée va accentuer l'effet de coupure qui existe déjà entre les quartiers riverains, la rue Notre-Dame et le fleuve Saint-Laurent. Aussi, la conception de l'autoroute ne permettra pas son recouvrement, donc les chances que l'accès soit plus aisé au fleuve sont enlevées, sont diminuées grandement.

1680

Il y a aussi beaucoup d'incohérence avec les politiques gouvernementales. Je pense au Cadre d'aménagement de la région métropolitaine. Il y a plusieurs orientations. Nous, on en a ressorti quatre qui sont en contradiction complète avec un projet autoroutier, de même que les enjeux et les attentes gouvernementales qui s'y rattachent.

1685

Je ne vous les mentionnerai pas toutes mais, en gros, ces orientations-là concernent l'aménagement efficient du territoire; la consolidation des pôles économiques; l'utilisation accrue des modes de transport collectifs et alternatifs à l'automobile; la protection des espaces verts et agricoles. Donc, nous, on pense qu'avec un projet autoroutier de cette ampleur-là, les orientations qui sont inspirées du développement durable sont complètement évacuées.

1690

Aussi, il y a une incohérence avec les efforts gouvernementaux et ministériels de lutte aux gaz à effet de serre. Donc, au Québec, le secteur des transports, c'est le plus gros émetteur de gaz à effet de serre avec 37 %. Selon les évaluations du ministère des Ressources naturelles, ils vont augmenter autour de 45 % sur la période de Kyoto, soit 2008-2012. Donc, si on fait ce projet-là, ça va augmenter le nombre de gaz à effet de serre produits par le secteur des transports, donc ça va coûter encore plus cher dans un horizon à moyen terme pour réduire ces gaz-là.

1695

1700

Donc, il y a trois incohérences: une incohérence avec le Plan d'action québécois sur les changements climatiques, une avec le Plan stratégique du ministère des Transports et une avec la politique environnementale du ministère des Transports aussi. Donc, deux documents du ministère des Transports qui veut lutter contre les gaz à effet de serre. Puis une autoroute, c'est complètement incohérent avec ces efforts-là de réduire les gaz à effet de serre.

1705

Aussi, la motorisation au Québec entraîne une balance commerciale négative dans le secteur des transports. Tantôt, quelqu'un le mentionnait, c'est 7 milliards \$ par année qui sortent du Québec pour que les Québécois aient des autos, qu'ils puissent mettre de l'essence. Donc, la motorisation, ça a un coût.

1710

Mais si on mettait l'emphase sur les transports collectifs... on a une grande expertise au Québec avec Bombardier, avec Alstom, Nova Bus, Hydro-Québec. Donc, au niveau des énergies alternatives, au niveau des modes de transport, au niveau urbanistique aussi, on a une grande expertise. Donc, ça aussi, ça crée de l'emploi, pas seulement de faire des autoroutes.

1715

Donc, comme alternatives et propositions, nous, on pense qu'il n'y a pas une seule solution à ce problème-là. Évidemment, il y en a plusieurs. Il faut intervenir tant en amont que sur le problème comme tel. Nous, on croit que le statu quo n'est pas acceptable non plus. Par contre, il faut intervenir aussi en amont pour qu'il y ait un véritable transfert modal de l'automobile vers le transport en commun, puis aussi que la ville redevienne un milieu de vie intéressant pour les citoyens de la région de Montréal.

1720

Donc, ce qui est important aussi, c'est que la planification en transport soit intimement liée à la planification en aménagement du territoire. Ce n'est pas un secret de Polichinelle, plus les gens demeurent près du transport en commun, plus ils l'utilisent. Donc, il faut favoriser justement des lieux d'habitation près des stations de transport en commun pour justement augmenter le taux d'utilisation, faire venir les gens en ville, leur créer des espaces de vie plus conviviaux, plus intéressants, plus sécuritaires, où la dépendance à l'automobile est grandement diminuée.

1725

1730

Donc, les investissements doivent s'articuler selon un axe transport et un axe aménagement du territoire, l'un intégré dans l'autre. Autrement dit, il faut investir dans l'amélioration du transport en commun et des transports alternatifs, favoriser le développement des espaces vacants en zone urbaine et encourager la densification des zones déjà viabilisées, particulièrement le long des corridors de transport en commun. L'application d'une telle stratégie intégratrice s'avère très rentable quant à la fiscalité et l'économie publique.

1735

1740

Donc, surtout ces modèles-là ont été appliqués dans plusieurs villes en Europe, dans plusieurs villes sur la côte ouest américaine. Je pense à Portland, Seattle, qui va avoir un projet aussi de système léger sur rail qui va être mis en service d'ici cinq ans. Mais le transport en commun, l'aménagement du territoire, les deux sont imbriqués. Donc, à ce niveau-là, on a des gains économiques très importants, tant au niveau individuel par la réduction des déplacements automobiles, et au niveau collectif parce qu'on diminue beaucoup la motorisation et tous ses effets.

1745

Donc, nous, on propose deux alternatives. La proposition 1, qui est sensiblement comparable à celle du CRE Montréal, donc je vais la passer rapidement.

1750

Par contre, la proposition 2 vient appuyer ce que j'explique depuis tout à l'heure. Donc, c'est également un boulevard urbain. À la différence de la première proposition, nous, on propose quatre voies, une voie de stationnement sur chaque côté qui pourrait possiblement devenir une voie de circulation lors des heures de pointe. Aussi, la voie pourrait devenir des voies réservées pour la circulation des camions.

1755

La construction de nouveaux logements X donc qu'on voit à gauche X des bâtiments commerciaux, institutionnels faisant face à la rue, redynamisera le quartier par une vitalité économique et socio-culturelle soutenue par cette mixité des fonctions urbaines. Ça, c'est très important de ne pas seulement mettre du résidentiel dans un secteur, du commercial dans

l'autre, de l'industriel léger séparé aussi. On a vu ce que la ségrégation des fonctions a donné depuis les 50 dernières années. On voit que ce n'est pas viable.

1760 Donc, nous, on propose que ces fonctions-là soient réunies dans les mêmes secteurs pour éviter que les gens utilisent leur automobile dans le moindre de leurs déplacements, qu'ils puissent marcher, qu'ils puissent prendre leur vélo pour aller travailler, pour aller faire leurs commissions. Que ce soit des milieux de vie. C'est ça.

1765 Au niveau du transport en commun, évidemment, nous, on propose une voie réservée aux autobus qui pourrait éventuellement servir pour un système léger sur rail. Que la voie réservée soit située au centre ou sur le côté, ça, c'est plus à titre indicatif. Nous, ce qu'on veut, c'est que la voie réservée soit en site propre pour accélérer les déplacements, rendre justement le transport en commun compétitif à l'automobile.

1770 Au niveau, je dirais, en amont de tout ça, le ministère des Transports doit mettre en oeuvre ses mesures de transport en commun et transport alternatif, qui sont présents dans le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine. De plus, le Plan stratégique de l'Agence métropolitaine de transport, la mise en oeuvre doit être accélérée et soutenue.

1775 Il y a beaucoup de bonnes idées qui méritent juste d'être mises en oeuvre. Donc, aller en amont pour ne pas créer des déplacements automobiles par la construction de l'autoroute, mais justement, enfin, mettre en oeuvre le transfert modal, qu'il commence là. Là, le transport en commun à Montréal, il est sur une montée. Une autoroute, ça va juste diminuer les chances
1780 que le transport en commun retrouve ses lettres de noblesse et que le taux d'utilisation augmente.

 Au niveau du vélo aussi, on a placé deux pistes cyclables. On ne les pas mises côte-à-côte pour des raisons de sécurité. Que la bande soit unidirectionnelle, ça augmente beaucoup
1785 la sécurité des cyclistes.

 Aussi, encore en amont au niveau du vélo, il y a beaucoup de choses qui peuvent être faites pour augmenter la pratique du vélo. Donc, on pense à l'installation à destination, qui est souvent le lieu de travail, de supports à vélos sécuritaires, des casiers, des douches, des
1790 supports à vélos sur les autobus comme ça se voit à peu près partout sur la côte ouest américaine. Ça ne coûterait pas nécessairement très cher équiper la flotte d'autobus de ça.

 Donc, ces mesures-là, les mesures transport doivent être intégrées, comme je le mentionne depuis tout à l'heure, à l'aménagement du territoire. Nous, ce qu'on veut, c'est que
1795 des villages urbains, dont le principal mode de transport des résidants doit être le transport en commun, il faut que ce soit mis en oeuvre dès maintenant. L'emprise du boulevard Notre-Dame pourrait accueillir ce genre de développement-là.

 Donc, pour ce faire, bon, il faut favoriser la densification près des stations de métro, des trains de banlieue, d'autobus à grande capacité et celles du futur SLR selon les cibles de
1800

densité résidentielle nette. Ça, c'est dans le Cadre d'aménagement de la région métropolitaine de Montréal. Donc, plus on est près d'une station de métro, d'une station de train de banlieue, d'un autobus à grande capacité, plus la densité est forte; plus on s'éloigne, moins c'est élevé. Donc, plus il y a de gens qui restent près de la station de métro, plus le taux d'utilisation risque d'être élevé.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Laliberté...

M. PASCAL LALIBERTÉ :

J'ai dépassé mon temps déjà?

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Si vous pouviez ramasser vos dernières idées en une ou deux minutes et on passera au questionnement.

M. PASCAL LALIBERTÉ :

Oui, désolé. Je voulais simplement présenter des modélisations qui ont été faites par un groupe, je pense que c'est en Californie, qui s'appellent *Urban Advantage*. Donc, on a ici ce qui est à peu près présentement la rue Notre-Dame; puis après modélisation, ce qui pourrait advenir de ça. Ça, je crois que c'est une rue à Oakland, près de San Francisco, en Californie.

Donc, on voit, on prend un boulevard, on applique les choses dont je parle depuis tout à l'heure, puis ça peut donner ce genre de chose-là. Même chose pour ça, ici.

Donc, nous, au niveau économique, on voit qu'il y a des liens qui sont à faire à ce niveau-là. Il y a un potentiel de développement résidentiel et commercial et même industriel qui est assez énorme. Puis nous, ce qu'on souhaite, moi X bien, moi, je parle pour moi mais aussi pour mon organisme X nous, on pense qu'une véritable modernisation, c'est ça, et non une autoroute. C'est un projet dépassé. C'est des solutions des années 50 que même les Américains n'utilisent plus. Donc, nous, on pense que c'est ça qu'il faut mettre en oeuvre et non pas une autoroute. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Laliberté, cette image-là tout de suite me fait penser à la question que je vais vous poser. Quelle place vous faites aux camions dans votre projet?

M. PASCAL LALIBERTÉ :

1845 Je m'y attendais.

LA PRÉSIDENTE :

1850 Je ne vois pas des trains routiers ou des gros camions sur...

M. PASCAL LALIBERTÉ :

1855 Bien, au niveau du transport des marchandises, nous, il faut d'abord travailler en amont, donc au niveau du transfert modal, du camion vers le rail, vers le transport maritime.

Aussi, bon, monsieur Perreault le mentionnait tout à l'heure, il y a des villes dans le monde qui changent leur façon de faire. Je pense à Stockholm, entre autres, qui ont des centres de transbordement, qui ont une politique de camionnage qui utilise des carburants alternatifs. Donc, ce genre de choses-là peuvent être mises en oeuvre.

1860 Si je prends notre boulevard ici, il y a de la place pour le camionnage. Les deux exemples de la fin, c'était plutôt à titre indicatif, pour montrer que si on a un petit peu d'imagination, on peut faire des belles choses. Au niveau du transport du camionnage, nous, on l'évacue aucunement. Un projet comme ça, ça rend le camionnage possible. Puis on peut même mettre des voies réservées dans le coin du port de Montréal pour le camionnage. Le transit est possible. Évidemment, s'il y a une réduction de la vitesse, aussi il y a une réduction du bruit.

1870 Il y a des solutions. Il faut juste les mettre en oeuvre. Comme je le mentionne, ailleurs dans le monde, on a eu une volonté de changer les modes de transport des marchandises. Pourquoi on ne le ferait pas ici? Moi, ça me dépasse à chaque fois. Je trouve qu'on manque d'imagination. Qu'on arrête de penser qu'une autoroute, c'est l'économie, c'est la survie économie assurée. À long terme, ça va devenir un boulevard Décarie et tout le monde va le regretter, je suis certain.

1875 Donc, au niveau du transport par camionnage, c'est la même chose: il faut offrir des alternatives. Je suis certain que si elles sont aussi financées que le transport autoroutier l'est, les entreprises embarqueraient. Puis si on incite les entreprises justement, je dirais, à rendre leurs pratiques un peu plus vertes, un peu plus efficaces au niveau énergétique, au niveau du transbordement, ça va marcher.

1880 Je suis peut-être un peu naïf là, mais je pense qu'il y a des solutions qu'il faut mettre dès maintenant en oeuvre, qui coûtent beaucoup moins cher à long terme qu'une solution qui coûte moins cher là mais qui, à long terme, les impacts négatifs sont nombreux.

1885 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

1890

Une question de précision, monsieur Laliberté ou monsieur Turgeon, selon les éléments de réponse qui sont nécessaires.

1895

Vous affirmez dans votre mémoire qu'aucun lien de cause à effet, au sens d'une corrélation, n'existe entre la construction d'une route et le dynamisme économique d'une ville ou d'un quartier, donc en termes, j'imagine, de revitalisation. Vous continuez un peu plus loin en précisant au niveau des autoroutes.

1900

Quand vous dites: *d'une route et le dynamisme économique+, voulez-vous qualifier davantage? Est-ce que c'est toutes les routes ou si c'est lié strictement aux autoroutes?

M. PASCAL LALIBERTÉ :

À une autoroute, oui. Moi, je pense qu'il y a...

1905

Dans le projet présenté par le ministère des Transports, un des arguments, c'est de dire qu'au niveau de la vitalité économique, ça va avoir des effets incroyables, que la survie de l'île de Montréal passe par cette autoroute-là. Mais nous, c'est complètement faux.

1910

La preuve, partout aux États-Unis on enlève des autoroutes, puis les villes sont... à Portland, on a enlevé trois autoroutes, puis c'est une des villes qui va le mieux aux États-Unis. Donc, en ce sens-là, l'autoroute n'amène pas nécessairement une meilleure santé économique à une ville. Puis c'est souvent le contraire.

Mais la question...

1915

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Oui, je termine là-dessus.

1920

M. ALEXANDRE TURGEON :

Si vous me permettez?

1925

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Monsieur Turgeon, oui.

1930

M. ALEXANDRE TURGEON :

Une autoroute, surtout en milieu urbain, c'est synonyme de détérioration de la qualité de vie. Puis c'est la qualité de vie qui est le principal moteur du dynamisme économique des villes aux États-Unis. C'est pour ça que X l'exemple que Pascal vient de donner X c'est pour ça que

Portland a pris le choix, il y a 30 ans, de commencer à démanteler certaines de ses autoroutes, de prioriser les transports en commun dans tous ses développements résidentiels. Et c'est ça qui fait que le moteur économique --

1935 Une autoroute, ça ne fait pas de développement. Les marchandises vont se transporter de toute façon. Une autoroute, dans le cas de Notre-Dame, tout ce que ça va venir faire, c'est quoi? Désengorger la 40 et faire que les camions vont transiter de l'est vers l'ouest, à partir de la 40 ou de la 20, en s'en allant vers l'ouest de Montréal? Ça va devenir un endroit plus attrayant, une alternative au transport des marchandises, mais ces marchandises-là, ces camions-là se seraient déplacés de toute façon. Et si on crée de nouvelles opportunités au

1940 niveau des transports routiers, on n'aide pas à la relance du ferroviaire qui est souhaité par le même ministère des Transports.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1945 Toujours sur le même point, pour terminer, je dirais, compte tenu que vous usez de plusieurs références biographiques, à des études particulières tout au long de votre mémoire, dans ce cas précis, au niveau de l'absence de corrélation, est-ce que c'est le fruit d'une observation au niveau de votre groupe, de vos membres, ou ça s'appuie également sur de

1950 l'information scientifique?

M. PASCAL LALIBERTÉ :

Ça s'appuie sur, je dirais, des choses apprises à l'école, mais ça peut se vérifier avec une petite recherche. Si vous désirez, je peux...

1955

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Ce serait intéressant.

1960

M. PASCAL LALIBERTÉ :

Oui, vous avez raison, ça aurait dû être cité.

1965 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Merci, messieurs.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1970 Une question concernant le développement commercial et mixte, habitation et commerce. Est-ce que vous avez tenu compte du fait qu'il y a déjà la rue Sainte-Catherine et la promenade Ontario dans le secteur? Quelle est la compétition de ces différents axes, au niveau commercial?

1975

M. PASCAL LALIBERTÉ :

Moi, je pense qu'il y a une complémentarité qui peut être mise en oeuvre, soit en développant un petit peu plus le résidentiel et un petit peu moins le commercial.

1980

Aussi, au niveau des stations de transport en commun qui vont servir de catalyseur au développement, l'incitatif de venir vivre en ville qui va être créé par ça va simplement créer une nouvelle rue commerciale, au même titre que Sainte-Catherine ou Ontario. Moi, je ne vois pas...

1985

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais ils sont quand même rapprochés. Là, on a trois axes qui sont très très près. J'ai de la difficulté un peu à voir comment, quel genre de commerces, quelle est la différence qu'il va y avoir entre Sainte-Catherine, Notre-Dame et, juste un peu plus au nord, Ontario. Quel genre de commerces? C'est quoi qui va faire la différence?

1990

M. ALEXANDRE TURGEON :

1995

Je pense que s'il y a des nouveaux lieux de résidence, des nouveaux lieux de travail, ça va prendre aussi quel type de commerce? Des commerces de proximité, des nouveaux lieux de commerce de proximité.

2000

J'ai fait cette observation-là à Pascal quand on a révisé le mémoire au mois de décembre, j'ai dit: *Écoute, ça dépend des endroits. Il ne faut pas que ces nouveaux commerces-là, ce soit des lieux qui entrent nécessairement en compétition avec des commerces existants.+ Mais sur l'ensemble du tronçon, il y a des endroits où Notre-Dame est passablement éloignée d'autres lieux de commerce et où ça va prendre des commerces de proximité pour les nouveaux lieux d'habitation.

2005

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2010

L'autre question, c'est concernant les dalles-parcs. Dans l'option du ministère, il y a des parcs qui viennent recouvrir des sections de la partie encaissée. Quel est votre avis là-dessus? Est-ce que vous vous êtes penchés sur cet aspect?

2015

M. PASCAL LALIBERTÉ :

Nous, c'est sûr que des parcs comme ça X moi, je reviens un petit peu à une dame qui a parlé tantôt X des parcs situés sur une autoroute, je ne crois pas que ça... comment je dirais ça. Au niveau de l'intérêt, c'est sûr que les gens vont l'utiliser.

2020

Mais moi, je considère que l'accès au fleuve, qui est sous-tendu par ça, et pour avoir regardé un petit peu le projet, on voit le fleuve mais on n'a pas accès au fleuve. Les espaces verts ont peu d'arbres. Il y a une autoroute située à côté. Au bout de chaque tronçon du parc, c'est l'autoroute qui tombe. Je ne sais pas, au niveau de la sécurité, s'il va y avoir des mesures pour ça. Ça risque d'être un petit peu dangereux. Mais on ne peut pas être contre les parcs en milieu urbain. Ça, dès le départ...

2025

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais comment vous allez concilier --

2030

M. ALEXANDRE TURGEON :

Ce qui fait le succès d'un parc, c'est ce qu'il y a autour, en termes d'habitation. Si on a une autoroute qui est une source de pollution, de bruit, il y a peu de chance qu'il y ait des gens qui viennent s'installer à cet endroit-là. Donc, il y a peu de chance, un peu comme l'exemple en face de la gare Viger, que ce parc-là sur une dalle soit, lui aussi, pas utilisé éventuellement.

2035

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2040 Mais est-ce que vous pensez à une solution comme tout à l'heure ça a été soulevé par le CRE, de faire tantôt en dépression, tantôt en surface, pour justement conserver le lien des parcs qui sont prévus?

M. ALEXANDRE TURGEON :

2045 On ne s'est pas penché sur cette question-là. Nous, principalement, notre proposition était à l'effet de proposer un boulevard urbain.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2050 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2055 Messieurs, je vous remercie.

M. PASCAL LALIBERTÉ :

Merci.

2060 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur John Burcombe, s'il vous plaît. Bonsoir!

M. JOHN BURCOMBE :

2065 Bonsoir, madame la présidente. Mon nom, c'est John Burcombe, membre du groupe Mouvement Au Courant. Le Mouvement Au Courant est un groupe de bénévoles formé en 1989 avec deux grands buts: premièrement, de veiller à l'utilisation rationnelle des ressources naturelles; et deuxièmement, de promouvoir la participation publique dans les processus décisionnels. Entre autres, les membres du groupe ont participé à une trentaine d'audiences publiques du BAPE à travers la province.

2070

Je vais commencer avec quelques commentaires préalables et c'est concernant le processus.

2075 Je me demande pourquoi cette commission traite son horaire comme presque de l'information confidentielle. On n'a même pas droit à une copie de l'horaire pour la session en cours. Je trouve que ça va un peu à l'encontre des principes de transparence et d'ouverture vantés par le BAPE. De plus, si on visite le site Internet de cette commission, on y indique bien

2080 que les audiences commencent hier, mais on ne donne pas les heures pour les séances successives. De surcroît, le dernier communiqué émis date du 30 novembre 2001.

2085 Ceci étant dit, je reviens au projet sous étude. Quoi faire pour le mieux avec la rue Notre-Dame dans l'est de l'île est un vrai casse-tête. Ma position évolue toujours, au fur et à mesure que mon appréciation des enjeux avance et que des nouvelles informations arrivent.

2090 Le travail n'est pas aidé par l'attitude du promoteur qui n'a répondu que partiellement à la première série de questions écrites de la commission et, jusqu'ici, a refusé de répondre à la deuxième série de 20 questions qui lui étaient adressées le 12 décembre. Mes propos à ce stade-ci seront donc d'ordre général et préliminaires.

2095 Ce projet concerne qu'une dizaine de kilomètres de rue dans le réseau de transport de la région métropolitaine. Le réaménagement de ces quelques kilomètres est maintenant le sujet d'une étude d'impact environnementale et des audiences publiques. Cependant, le Plan de transport régional, duquel le projet relève, n'a pas bénéficié d'un traitement semblable. On tente maintenant d'examiner le contexte d'insertion de ce projet particulier sans avoir fait l'étape préalable d'évaluation environnementale d'un plan de transport régional qui, à son tour, découle d'une politique de transport qui n'était pas évaluée publiquement non plus.

2100 Le rapport Lacoste de 1989 recommandait qu'on procède à l'évaluation environnementale de politiques, de plans et de programmes. Le Mouvement Au Courant a toujours poussé pour l'instauration de ce qu'on appelle maintenant l'évaluation environnementale stratégique. Il faut impliquer l'Environnement et le public le plus tôt possible dans toutes les décisions gouvernementales. Et ce n'est pas le cas présentement.

2105 Pour moi, un des piliers d'une politique de transport devrait être la réduction des gaz à effet de serre afin de rencontrer nos obligations du Protocole de Kyoto. Le réaménagement de la rue Notre-Dame devrait viser le même objectif: réduction des émissions de bioxyde de carbone, le CO₂, un des gaz à effet de serre. De prime abord, je ne vois pas comment l'augmentation de la capacité et de la fluidité de la rue Notre-Dame pourrait réduire les gaz à effet de serre. Ces améliorations auraient plutôt l'effet d'attirer plus de gens à utiliser leur automobile. L'expérience démontre que des nouvelles voies rapides urbaines deviennent saturées à très courte échéance.

2115 L'Agence métropolitaine de transport, l'AMT, sous l'égide du promoteur, tente de nous convaincre que sa proposition de Viabus va persuader des automobilistes d'abandonner leur voiture. Pour un, je ne suis pas convaincu. Le gain de temps de parcours sur l'autoroute Notre-Dame de quelque 8 minutes s'appliquerait aussi bien aux voitures qu'au Viabus. Vu que l'AMT considère que le facteur temps du parcours est le critère principal dans le choix du mode de transport, l'automobiliste ne changerait pas ses habitudes.

2120 Le Viabus ne saurait pas rivaliser un train de banlieue. Ces trains existent maintenant vers l'est, le sud, l'ouest, le nord-ouest et le nord. Il manque un lien nord-est et l'AMT a examiné la possibilité d'un train de banlieue dans ce corridor. Il existe bel et bien une ligne du

2125

Canadien National entre Repentigny et la cour de triage Longue-Pointe, mais, malheureusement, il n'y a pas de connexion directe au centre-ville. Une connexion pourrait être difficilement réalisée à la station de métro Viau ou l'Assomption, soit à une dizaine d'arrêts du métro du centre-ville. L'autre ligne ferroviaire de Repentigny est plus au nord avec une connexion possible à la station de métro Sauvé, soit à une douzaine d'arrêts du centre-ville.

2130

Pour moi, il serait dommage de laisser tomber l'option de train de banlieue. L'attrait et le succès de ce mode de transport sont maintenant bien établis. Et ça a été souligné par un intervenant, ce soir, que le train est plus attrayant que l'autobus. En sus du confort supérieur offert par le train, il a l'avantage d'être complètement indépendant du réseau routier.

2135

Je suggère donc qu'on revoie les possibilités dans ce sens avant d'implanter le Viabus. Si finalement on opte pour ce dernier, il faut s'assurer que l'emprise est d'ores et déjà choisie afin d'accommoder éventuellement un SLR. Avec l'option autoroute, je me demande si la hauteur libre sous les dalles serait suffisante pour un SLR.

2140

De toute façon, comme mentionnent d'autres intervenants, dans la mesure du possible, il faut mettre en place les améliorations du transport en commun avant le commencement des travaux sur la rue Notre-Dame.

2145

Un autre élément qui affecterait le choix du mode de transport de l'automobiliste, c'est le stationnement. Et le stationnement représente une mesure importante de contrôler l'utilisation de l'automobile. En effet, l'automobiliste utilise sa voiture seulement s'il est assez confiant qu'il trouvera du stationnement à sa destination.

2150

Bien que la politique de transport de la Ville de Montréal priorise, en théorie au moins, le transport en commun, le stationnement n'est pas vu comme moyen d'accroître l'utilisation de ce transport en commun. Même si les nouveaux grands projets au centre-ville ont un accès direct aux stations de métro, chacun est assorti à de grands stationnements souterrains. De cette façon, on est en train d'ajouter plus de 2 000 places de stationnement au centre-ville. De plus, la Ville permet volontairement le tassement de voitures dans les stationnements de surface au-delà de leur capacité légale. J'espère que la nouvelle administration va revoir sa politique de transport et surtout va regarder l'aspect stationnement.

2155

2160

L'autre moyen de réduire l'afflux d'automobiles serait d'attirer les gens à s'installer près de leur lieu de travail. Et c'est un aspect qui sera traité par d'autres, notamment l'Association humanité Montréal.

2165

Maintenant, je veux aborder le volet camionnage. Du fait que le transport de substances dangereuses est interdit dans le tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine, grand nombre de camions sont obligés de prendre Notre-Dame et le pont Jacques-Cartier pour atteindre la Rive-Sud. Des camions-citernes de produits pétroliers représentent une grande partie de ce trafic.

2170

On peut toujours réduire notre consommation globale de pétrole et ainsi réduire le nombre de camions. Mais il y avait d'autres suggestions et j'espère que la commission va explorer la possibilité que certains produits pétroliers pourraient être expédiés à des terminaux sur la Rive-Sud par pipeline sous-fluvial.

2175

Apparemment, il y a très peu présentement de circulation de transit sur Notre-Dame à cause présumément que l'axe métropolitain est plus vite. La situation pourrait changer beaucoup s'il n'y a plus de feux de circulation, et le gain de temps de 8 minutes entre l'autoroute 25 et le centre-ville se réalise. Le promoteur aurait atteint son objectif d'enlever tous les feux de circulation sur l'autoroute 20-720 sur l'île de Montréal.

2180

Depuis quelques années, le dernier feu de circulation sur le tronçon ouest a été enlevé suite à plusieurs accidents qui ont réclamé plus de huit vies dans trois ans. Je remarque déjà une grande augmentation du nombre de camions qui prennent l'autoroute 20 comme alternative à l'autoroute 40 dans l'ouest de l'île. On peut prévoir que l'affluence accroîtra beaucoup plus avec Notre-Dame en forme d'autoroute. Et une fois que le boulevard Métropolitain est en rénovation, l'axe 20-720 deviendra la route de choix.

2185

À cet égard, la réponse du promoteur à la question 1 de la commission, en date du 12 novembre X la réponse qui est toujours en attente X cette réponse devrait être assez intéressante parce que la commission veut savoir, entre autres, le patron général de la circulation de camions actuelle et projetée pour la rue Notre-Dame.

2190

Par ailleurs, le promoteur a déposé, en 2001, un avis de projet visant l'élimination de la dernière poignée de feux de circulation sur l'autoroute 20, à l'ouest de l'île de Montréal. Il y a tout juste des feux de circulation situés à l'île Perrot et à Dorion-Vaudreuil. Une fois ces feux enlevés, il n'y aura pas de feux jusqu'en Ontario.

2195

Alors, comme utilisateur de la piste cyclable actuelle, j'aurais des commentaires sur le transport par vélo à faire plus tard. Entre-temps, j'appuie les propos de monsieur Beaulieu ce soir, vu que c'est important. Alors, on aura les deux pistes cyclables: une qui suit Notre-Dame et l'autre plus au nord sur Souigny. Et le groupe Vivre en Ville vient aussi de faire des points pour encourager l'utilisation du vélo par des aménagements aux points d'arrivée des gens.

2200

Alors, ça, c'est mes points que j'aimerais faire ce soir.

LA PRÉSIDENTE :

2205

Merci, monsieur Burcombe. D'abord, peut-être en guise de réaction à vos premiers propos, j'aimerais peut-être dire que l'horaire général de l'audience publique est sur le site Internet de la commission depuis mercredi ou jeudi dernier, l'horaire général qui informe que l'audience commence à 19 h 30 le lundi 14, et qu'elle se poursuit à 13 h et à 19 h les jours

2210

M. JOHN BURCOMBE :

Je ne l'ai pas trouvé. Ce n'est pas sur la page d'accueil, de toute façon.

2215

LA PRÉSIDENTE :

C'est l'information qu'on me donne mais je vais quand même faire une vérification ultérieure. J'aimerais savoir, est-ce qu'il s'agissait de ce calendrier de présentation là ou vous parliez d'un calendrier plus étayé, où on donne le nom des participants et...

2220

M. JOHN BURCOMBE :

Les deux, oui.

2225

LA PRÉSIDENTE :

Alors, dans le cas d'un horaire plus précis, il est de mon habitude, en tout cas, moi, dans les commissions que j'ai présidées, de ne jamais divulguer le nom des participants tant qu'ils ne se présentent au micro.

2230

Cette fois-ci, compte tenu de la quantité de présentations, j'ai autorisé qu'on ait sur la table à l'arrière le nom des organismes qui présentaient les mémoires, en taisant, bien sûr, le nom des citoyens. Parce que tant que le citoyen n'est pas devant moi, je n'ai pas l'autorisation de mentionner son intention de mémoire.

2235

Alors, c'est la façon dont j'ai toujours procédé et c'est la première fois qu'on me fait un commentaire de la sorte depuis que je préside des commissions.

2240

M. JOHN BURCOMBE :

Ce n'est pas l'habitude d'autres commissions, par exemple.

2245 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais dans le cas des commissions que j'ai présidées, en tout cas, ça a toujours fonctionné comme ça. Je n'ai jamais divulgué. Et ceci pour la raison suivante. C'est qu'il peut arriver qu'un organisme ou même un citoyen décide de retirer son mémoire pour toutes sortes de raisons, et c'est son droit. Alors, en divulguant son nom, je l'aurai placé dans une situation inconfortable.

Ceci étant dit, je prends bonne note de vos commentaires et vous verrez par la suite comment je procéderai. D'accord?

2255 **M. JOHN BURCOMBE :**

D'accord.

2260 **LA PRÉSIDENTE :**

Mais j'aimerais en discuter, parce que ce n'est pas simplement une décision d'une présidente de commission, c'est une décision de toutes les présidences de commission.

2265 Par ailleurs, par rapport aux réponses du ministère des Transports, je sais que le ministère nous a remis aujourd'hui ses réponses, mais on n'a pas eu le temps d'en prendre connaissance du tout, mais elles seront disponibles très rapidement. Je déplore comme vous le temps qui a été mis pour répondre à ces questions. Mais on les a reçues, et je vous informe de ça, on les a reçues aujourd'hui. Alors, elles devraient être disponibles le plus rapidement possible.

2270 Alors, je vous remercie pour votre présentation. Merci.

M. JOHN BURCOMBE :

2275 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2280 Monsieur Benoît Couturier. Bonsoir!

M. BENOÎT COUTURIER :

2285 Bonsoir, madame, messieurs. Je vous présente un mémoire à titre d'un citoyen qui a une formation en architecture, plus particulièrement un Bac et une maîtrise. Mes études m'ont amené à prendre conscience de l'importance politique sociale symbolique des espaces publics de la ville.

2290

De plus, mon travail de recherche m'a amené à constater, comme beaucoup d'autres chercheurs, que l'espace public, en tant que lieu de rencontre au quotidien et lieu de rassemblement à l'occasion, est en train de disparaître de la ville occidentale. Enfin, outre le problème écologique immense que représente le modèle d'aménagement du territoire basé sur la voiture individuelle, on réalise que la voiture est montrée de plus en plus du doigt comme un des grands responsables de la disparition de l'espace public urbain.

2295

Ma formation en aménagement m'a amené à m'intéresser à ce qu'il est convenu d'appeler les mesures d'apaisement de la circulation, qui sont en anglais *traffic calming*, comme moyen efficace de restreindre en général l'importance de la voiture dans nos villes et en particulier la diminution de la circulation de transit.

2300

(L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

LA PRÉSIDENTE :

2305

Merci. Monsieur Dériger a une question à vous adresser.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2310

Dans son projet, le ministère a prévu certaines interventions qui seraient éventuellement faites par la municipalité, mais qui concernent, par exemple, certains étranglements à des intersections. Je pense, entre autres, à Frontenac, d'Orléans, Jeanne-d'Arc, Desjardins, de LaSalle et Létourneux.

2315

Aussi, il y a d'autres mesures comme, par exemple, les voies de service qui sont normalement sur les abords des autoroutes, qui sont en continu. Cette fois-ci, c'est des voies de desserte qui sont discontinues, donc qui ne permettent pas de longer complètement la future voie rapide.

2320

Que pensez-vous de ces mesures-là? Pensez-vous que c'est efficace dans le cas actuel?

M. BENOÎT COUTURIER :

2325

Bien entendu, c'est sûr que ça aurait théoriquement un effet. Parce que dans ce sens-là, c'est effectivement la nuance sur laquelle le ministère insiste pour différencier son projet d'autoroute de celui de l'autoroute Décarie. Mais sûrement que cela aura un effet, mais jamais, au grand jamais, on pourra diminuer de façon significative, avec de telles mesures, l'impact de l'autoroute sur le quartier. Je conçois très bien que cela ait un effet, mais il m'apparaît négligeable.

2330

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Selon vous, donc, la mesure la plus efficace, c'est vraiment l'abaissement de la vitesse.

2335 **M. BENOÎT COUTURIER :**

Oui.

2340 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2345 Merci, monsieur.

Monsieur Marc Garon du Comité ZIP Jacques-Cartier. Bonsoir!

M. MARC GARON :

2350 Bonsoir! C'est un bref mémoire qui se penche juste sur certains points du projet.

(L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

LA PRÉSIDENTE :

2355

Merci. Monsieur Cloutier va vous adresser des questions.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

2360 Monsieur Garon, dans votre mémoire, vous faites référence à deux propositions du projet du ministère des Transports, qui sont le réaménagement des parcs. Vous dites que deux de ces parcs-là proposés font partie de votre plan d'action et de réhabilitation du Comité ZIP. C'est lesquels?

2365 **M. MARC GARON :**

2370 C'est l'aménagement du parc Bellerive, qui est une des fiches de notre part, et le parc Champêtre-Morgan, le réaménagement du parc Champêtre, qui sont déjà des fiches qui avaient été ressorties en consultation publique en 97, qui sont une des treize priorités de notre part.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

2375 C'était ma seconde question. Vos fiches correspondent aux priorités du comité?

M. MARC GARON :

C'est ça.

2380 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Très bien. Est-ce que vous aviez fixé des échéanciers par rapport à ces priorités-là, au niveau du conseil?

2385 **M. MARC GARON :**

2390 Comme on est un organisme à peu de budget, étant donné que depuis plusieurs années, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame faisait que, du côté de la Ville de Montréal, il n'était pas question d'investir dans le réaménagement de ces parcs-là, donc on pourrait dire qu'on n'a pas mis beaucoup d'énergie à faire progresser la réalisation de ces priorités-là.

2395 Il y a d'autres priorités. On a priorisé nos priorités, on pourrait dire. Donc, on s'est attaqué à d'autres priorités, en attendant de voir le projet du ministère des Transports. Donc, on a pris connaissance cet automne. Et malheureusement que l'échéancier relativement serré des audiences publiques, on a pris la voie extrêmement rapide. Parce qu'habituellement, on a un peu plus de temps pour y réfléchir et soumettre.

2400 Comme je vous dis, on est une table de concertation, et travailler avec nos membres, ce n'est pas si simple d'arriver à des consensus ou même à simplement consulter nos membres, avec le temps des Fêtes et, comme je vous dis, le délai qui respecte la norme minimale des délais entre les différentes étapes du processus d'audience publique du Bureau.

2405 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Merci, monsieur.

LA PRÉSIDENTE :

2410 Je vous remercie.

M. MARC GARON :

Merci.

2415

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Claude Champagne et monsieur Jean-Vianney Jutras du CLSC Hochelaga-Maisonneuve.

2420

M. CLAUDE CHAMPAGNE :

Bonsoir, madame la présidente. Bonsoir, messieurs les commissaires.

2425

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir!

2430

M. CLAUDE CHAMPAGNE :

Vous remarquerez qu'on n'a pas déposé de mémoire. Étant l'un des partenaires du Collectif en aménagement urbain d'Hochelaga-Maisonneuve, il y a des positions dans lesquelles on se reconnaît.

2435

C'est à titre de président donc du CLSC Hochelaga-Maisonneuve. Et monsieur Vianney Jutras en fait partie aussi. Et depuis le débat sur ce projet autoroutier, nous avons formé un comité de santé environnementale, dont monsieur Jutras est le président. Rappelons également que nous sommes des citoyens résidants du quartier.

2440

Nous n'avons pas la prétention, et on vous communiquera, en passant, par écrit les propositions qu'on amène de plus, parce que nous n'avons peut-être pas la prétention d'être des spécialistes en aménagement urbain ou même de santé publique. C'est humblement que nous faisons cette intervention-là avec une lunette santé, dans la mesure où le quartier est déjà fragilisé par beaucoup de problèmes de bruit, d'asthme, de poussière. Et à cet égard, nous jugeons que le statu quo actuel est inacceptable.

2445

Que ce soit une autoroute encaissée, on parle de plus en plus aussi d'un boulevard urbain, il y a des conditions de base que nous, on juge comme non négociables et préalables à tout réaménagement de la rue Notre-Dame, des conditions qui seraient améliorées de toute façon que vous recommandiez la faisabilité du projet ou non.

2450

Nous croyons que le projet du MTQ, tel qu'il est présenté X on verra de quel projet on parle X bonifié par les demandes, les pressions, les consultations, peut faire partie de la solution aux problèmes de santé qu'on a en autant que, effectivement, les propositions qui ont été présentées, ça va vite. L'actualité va de plus en plus vite. On a des projets lors des audiences. On a une présentation de maquette au Collectif en aménagement urbain.

2455

2460

Dernièrement, j'assistais à une présentation des fonctionnaires, pour pas dire lundi dernier, lors d'une séance des clubs optimistes par des fonctionnaires qui ajoutaient encore des éléments nouveaux. Donc, vous comprenez un peu notre scepticisme à dire: *Écoute donc, c'est-tu des affaires de dernière minute pour taire certaines oppositions ou si c'est vraiment attaché?+

2465 Donc, à notre égard, il y a un respect des conditions préalables et non négociables que
sont, par exemple, d'offrir une voie de transport en commun compétitive, que ce soit par la voie
réservée telle qu'elle est là, avec un corridor, des services d'urgence, qui n'est pas à dédaigner,
parce que c'est prévu, que ce soit pour les incendies et pour les ambulances. Sauf que cette
voie réservée là, il ne faudrait pas qu'elle soit marginalisée. Et il se peut qu'au début, les
2470 gouvernements en place doivent investir dans le déficit. Ce n'est pas du jour au lendemain qu'on
va changer les habitudes des automobilistes. Il ne faudrait pas qu'après un an, on dise: *Bon,
ça ne marche pas, puis *let's go*, on ouvre les voies aux automobiles.+

2475 Maintenant, il faut rappeler qu'il y a déjà une voie, un service d'autobus rapide qui
dessert bien les Repentinois et les Pointeliens. Et à cet égard, on voudrait que ça desserve
également les gens d'Hochelaga-Maisonneuve, parce qu'il y a eu une nette diminution du
transport en commun dans le quartier, avec des délais d'attente qui sont passés en dix ans de
15 minutes à 30 minutes. À cet égard, on souhaiterait que dans la voie réservée prévue par le
ministère, il y ait au moins un arrêt de prévu à Pie-IX; s'il le faut, à Frontenac. Parce qu'on sait
2480 déjà aussi qu'il y a l'autobus Pie-IX voie rapide où les gens pourraient y aller.

2485 Maintenant, on tient à ce qu'il y ait encore les sorties pour l'accès aux quartiers vers le
nord, à partir de Pie-IX, l'Assomption, Alphonse-D.-Roy. Nous trouvons intéressantes les
nouvelles propositions du MTQ par rapport à des voies réservées surtout pour le camionnage,
notamment à l'Assomption, Alphonse-D.-Roy, ce qui viendrait désengorger et empêcher la
circulation de camions lourds sur la rue Viau, Saint-Clément, donc des voies résidentielles.

2490 Pour le camionnage, il y a des choses qui sont prévues pour la sortie des camions au
boulevard l'Assomption à partir du port de Montréal. Il y a un développement industriel qui est
prévu avec le parc industriel voisin, situé entre Viau et l'Assomption. Il faudrait être cohérent. Si
c'est pour attirer des nouvelles industries, des nouveaux travailleurs, effectivement si c'est pour
attirer des travailleurs qui risquent de venir des banlieues en automobile, l'offre compétitive de
transport en public X je pense qu'il y en a déjà, je ne veux pas dire des choses erronées X c'est
de prévoir dans le parc industriel même un service d'autobus. Je crois qu'il a déjà cours à partir
du métro l'Assomption. On pourrait envisager aussi à partir du métro Viau. Tout ça pour pas
2495 être, dans le fond, en contradiction avec les réductions de l'AMT aussi de la circulation
automobile.

2500 Maintenant, souvent, certains disent: *On fait dos au fleuve avec ce projet-là.+ Moi, je
vous dirais: *Ça fait trente ans que je reste dans le quartier. On ne sait même pas qu'il y a un
fleuve à côté de chez nous.+ Donc, nous sommes très heureux des trois accès au fleuve qui
sont prévus, avec les belvédères, l'agrandissement des espaces verts, la réunification des
parcs, les dalles prévues et l'encaissement, en autant qu'elles soient bien larges, ça dépend du
point de vue où on se place, soit du parc, ou bien longues si on se place du point de vue de
l'automobiliste qui passe en dessous.

2505

2510

On pense que ce serait intéressant d'exiger aussi du MTQ de faire un exercice de simulation dans l'éventuelle hypothèse où il y a le pont à Laval et l'autoroute 25. On a beau nous dire que ça va être bouchonné à la voie Dickson par deux voies seulement, que ça devrait décourager les gens, mais nulle part on parle dans ce projet-là de cette éventualité-là et de l'impact dans les prévisions que ça peut avoir au niveau de la circulation automobile.

2515

On nous mentionne également qu'il va y avoir des études de bruit qui vont être faites. Nous insistons auprès de vous pour qu'elles soient scrupuleuses, notamment surtout au sud de la rue Sainte-Catherine, et qu'elles ne se fassent pas à partir juste du 1er étage des résidences autour, qui est beaucoup plus sensible aux vibrations attenantes, mais en hauteur aussi, on peut avoir des bruits, des émanations de poussière.

2520

Évidemment, l'hypothèse retenue à l'heure actuelle est que les automobiles vont rouler à 70 kilomètres/heure. Je ne sais pas jusqu'où on peut éventuellement regarder, étudier, faire des études, dans l'éventualité où c'est du 100 kilomètres/heure quand on regarde ce qui se passe sur le boulevard Métropolitain. Est-ce qu'il faudra mettre plus de caméras de surveillance? Plus de policiers pour le respect des limites de vitesse? Mais on pense qu'il ne faut pas être naïf là-dessus si on fait des études dans ce cas-là.

2525

Deux autres choses. Il a été demandé dans le Collectif X et nous réitérons cette demande X de mettre sur pied un comité de vigilance, incluant des citoyens, lors de la réalisation des travaux et dès maintenant, avant la réalisation des travaux, pas juste pour informer les citoyens mais également les consulter par rapport aux problèmes qui pourraient se présenter.

2530

2535

Et finalement, au niveau de l'échéancier des travaux, si les services d'ingénierie le permettent, actuellement on voit que le calendrier de réalisation des travaux se fait plus aux embouchures, je le sais, où c'est plus facile déjà de désengorger, est-ce qu'il ne serait pas possible d'envisager dans l'échéancier de commencer, puis ce n'est pas juste égoïste, par la partie Hochelaga-Maisonneuve, en plus, au préalable, d'avoir la voie réservée d'autobus déjà améliorée, notamment pas juste pour faire taire les critiques qui diraient: *C'est des promesses que vous nous avez mises juste pour nous faire avaler le nanan+, mais pour pas se retrouver dans l'échéancier où le gouvernement dit: *Je n'ai plus d'argent et donc, là, je ne peux plus réaliser ma réunification des parcs. Je ne plus donner accès au fleuve+ et, dans le fond, Hochelaga-Maisonneuve se trouve à être devant le fait accompli des deux autres embouchures réalisées et, là, on est déjà pris avec déjà un trop-plein de circulation automobile.

2540

2545

Donc, compte tenu de la démarche de consultation, d'audience, on reconnaît que le projet présenté, dans son ensemble, répond à beaucoup des demandes qui ont été manifestées. Encore faut-il que ce projet soit réalisé tel que présenté avec tous ses éléments d'aménagement et qu'il soit bien attaché entre, notamment, la Ville de Montréal, entre le gouvernement provincial, puis qui a aussi à faire une tête commune entre son ministre de l'Environnement et son ministre des Transports, et le gouvernement fédéral.

2550 Quand on dit ça, c'est parce qu'il y a eu des présentations du MTQ à la fin qui visaient à
bonifier le projet, sauf qu'on sait pertinemment que les engagements pris, il y a un acteur
important qui s'appelle la Ville de Montréal. Alors, quand on nous dit qu'on souhaite
qu'éventuellement, la rue Hochelaga, il y ait des mesures d'atténuation de trafic ou de *traffic*
2555 *calming* dans le bout de Frontenac, on sait très bien que c'est tout des coûts, ça, qui relèvent
de la Ville et que ce n'est pas encore tout à fait attaché.

 En conclusion, un gouvernement responsable doit prévoir avec une vision à moyen
terme, donc une vision de 15 à 20 ans et pas juste de 10 ans. Donc, si les prévisions s'avèrent
justes, il faut faire attention à la fluidité recherchée, qu'on ne se retrouve pas avec le même
2560 problème dans 10 ans.

 C'est ça, rapidement.

2565 **LA PRÉSIDENTE :**

 Merci.

M. CLAUDE CHAMPAGNE :

2570 Il y a peut-être monsieur Vianney Jutras. Gênez-vous pas pour les questions.

LA PRÉSIDENTE :

2575 Monsieur Cloutier a une question pour vous.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

2580

Une seule question, si vous permettez. Compte tenu du rôle de votre organisme, de votre institution, est-ce que vous avez fait l'examen des impacts particulièrement du projet sur la santé publique?

M. CLAUDE CHAMPAGNE :

2585

Comme je vous disais, nous ne sommes pas des spécialistes de la santé publique. Les études qui nous démontraient, il y en a eu peu de faites récemment, on constate déjà des problèmes respiratoires et autres, notamment des données de la Direction de la santé publique.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

2590

Si je reviens sur la question...

M. CLAUDE CHAMPAGNE :

2595

Nous, on n'a pas les moyens de les faire ces études-là.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

2600

Peut-être nous l'expliquer. Parce que quand on parle d'un CLSC, pour la moyenne des ours...

M. CLAUDE CHAMPAGNE :

2605

Oui, absolument.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

2610

... on va là pour des raisons de santé publique. Ce n'est pas dans votre mandat à ce moment-là?

M. CLAUDE CHAMPAGNE :

2615

Ce que je vous dirais, c'est qu'on a déjà été assez original de mettre sur pied un comité en santé environnementale, d'être membre du Conseil régional en environnement, ce que peu d'autres CLSC font et qu'ils devraient faire, sauf que déjà dans le mandat très large qu'on a dans les CLSC, souvent les personnes équipées en personnes-ressources, en possibilité de faire des études, malheureusement les CLSC ne peuvent pas disposer de ça, c'est la Direction de la santé publique.

2620 Ce qui n'empêche pas que le CLSC, à maints égards, s'est occupé de la santé de ses citoyens en mettant sur pied, il y a quelques années, et en s'impliquant dans le Collectif en aménagement urbain, en travaillant, dans le fond, sur à la fois des mesures en aval, préventives et sur d'autres aspects de la vie du quartier.

2625 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Si c'est le cas, juste avant de passer à vous, monsieur, si c'est le cas, il n'y a pas de coordination ou s'il y a de la coordination qui est effectuée avec des directions de santé publique?

2630 **M. CLAUDE CHAMPAGNE :**

Écoutez, je vous dirais qu'il y a déjà un projet de loi du gouvernement pour revaloriser la santé publique. Il est en train de penser que juste la santé publique, ça se fait avec des directions de santé publique et ça ne se fait pas avec les CLSC.

2640 Je ne vous ramènerai pas tous les problèmes déjà de la santé, avec manque de budget pour la santé mentale, les services jeunesse. Mais je vous le dis en toute honnêteté, malheureusement, on ne peut... même, on nous a trouvés aventureux de s'embarquer dans une démarche comme celle-là et on tenait à ce que les citoyens également soient entendus. C'est pour ça qu'on a joué un rôle actif pour les audiences populaires.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

2645 Très bien. Monsieur?

M. JEAN-VIANNEY JUTRAS :

2650 Je dirais deux choses par rapport à votre question. C'est qu'au niveau du quartier Hochelaga-Maisonneuve, on sait que c'est un quartier qui est fragile. C'est un quartier où il y a des problèmes de santé, d'asthme. Il y a aussi une grande pauvreté. Ce qui fait qu'on a demandé qu'il y ait un comité de vigilance dès le début, pas seulement des travaux mais de la conception des travaux d'ingénierie, justement pour que ce comité-là puisse susciter des études sur la pollution, sur le bruit, sur les effets de résonnance qui peuvent se passer dans le quartier.

2655 C'est pour ça que de cette façon-là, le quartier étant impliqué dans ce comité de vigilance, il pourra plus facilement demander des études, de pouvoir regarder de façon plus pointue tel ou tel type d'effet.

2660 Parce que c'est bien sûr que là, on a un projet, mais il va évoluer au fur et à mesure qu'il y aura des contraintes qui vont se découvrir, qu'il va y avoir telle ou telle difficulté ou des raretés d'argent qui vont se produire. Donc, il va y avoir des aménagements. Et le comité de vigilance doit toujours être là pour, dans le fond, aider à maximiser les fonds publics et, à ce moment-là, de faire en sorte que la santé publique dans notre secteur soit améliorée. Ce n'est pas

2665

simplement au CLSC d'intervenir, mais c'est également au niveau des ingénieurs qui doivent intervenir sur la santé.

M. CLAUDE CHAMPAGNE :

2670

Si vous permettez, monsieur Cloutier, écoutez, si on arrive là à s'approprier une expertise au fur et à mesure que le dossier se développe, c'est pour ça qu'on met même aux conditions préalables des voies réservées pour le transport en commun.

2675

Maintenant, il y a des éléments nouveaux. Est-ce qu'on le fait au centre ou pas? Je ne suis pas un spécialiste d'aménagement urbain. Ça peut être intéressant de penser à une offre compétitive. Il y en a qui parlent de train léger sur rail. Il faut regarder la faisabilité du projet.

2680

Moi, j'ai déjà pu savoir qu'on a une technologie, qui a été arrêtée malheureusement par le gouvernement, notamment à Québec, d'autobus électriques. Est-ce qu'on est plus avancé avec le niveau d'eau qui baisse, avec les effets de serre et tu n'as plus de bassin pour faire ton électricité? Je ne suis pas capable de me prononcer là-dessus.

2685

Maintenant, ce que je sais aussi, c'est qu'on ne peut pas faire abstraction aussi d'un quartier qui a vécu depuis le début de son existence une cohabitation aussi avec les industries et avec les résidants. Moi, j'ai appris, après coup, parce qu'on avait un grand absent qui s'appelle le Port de Montréal, on a eu toutes sortes d'hypothèses, on essaie de vérifier, où finalement il y en a, j'ai vu dans les journaux dernièrement, qui rêvaient de déménager le port à Contrecoeur. On peut bien le faire à Contrecoeur, mais ce qu'on apprend des éléments, c'est qu'il n'y a pas de cour de triage.

2690

Donc, à un moment donné, si le gouvernement n'est pas prêt à faire ces investissements-là et que 20 % des marchandises sont déjà sur rail, nous en sommes d'accord.

2695

Il y a des histoires, des vents. Je ne suis pas sûr qu'on avance plus avec le transport des marchandises, si on n'accentuerait pas le problème de transport des marchandises si on mettait ça plus à Contrecoeur avec tous les quartiers industriels à Pointe-aux-Trembles, Montréal-Est. Là, il y a des éléments qu'on trouve intéressants, en tout cas, dans la cohabitation possible.

2700

Maintenant, ce qu'on met en garde, c'est que même s'il y a un développement industriel à côté, on n'est plus à l'époque des années 70 où les trois-quarts des travailleurs débarquaient avec leur boîte à lunch de leur autobus pour travailler à Vickers, à Steel Wheel, à Foundries. Et c'est pour ça qu'on dit aussi d'être vigilant par rapport à cette offre de service-là d'un minimum d'autobus dans le parc industriel, pour que les travailleurs qui viennent de l'extérieur du quartier ne viennent pas plus prendre l'auto et circuler à l'intérieur du quartier, alors qu'on a tenté de le désengorger avant. Donc, c'est à l'état...

2705

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Pour vous rassurer, il y a déjà des éléments d'information dans ce sens-là qui ont été dits cet après-midi, ce soir, et même hier avec le président lui-même du Port de Montréal, l'administration portuaire.

2710

M. CLAUDE CHAMPAGNE :

Merci.

2715

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Concernant les parcs, tantôt, vous étiez un peu favorable au fait qu'il y avait des nouveaux parcs qui venaient s'installer. Selon vous, ces parcs-là sont quand même assez éloignés des résidences, ce n'est pas des parcs de quartier qu'on pourrait dire, c'est des parcs plutôt à caractère soit municipal ou plus à vocation régionale. Selon vous, quel genre de clientèle pensez-vous que ces parcs-là vont attirer dans le secteur?

2720

M. CLAUDE CHAMPAGNE :

Votre question est bonne, puis on a toujours un point de vue biaisé. Celui qui va parler devant vous, c'est quelqu'un qui a grandi dans l'est depuis à peu près trente ans. La seule fois que j'ai eu accès au fleuve, c'est dans Mercier-Est où, jeune enfant, je m'étais fait un radeau de fortune sur le fleuve; on a rasé de se noyer. Pour le reste, pour bien des résidants, on ne sait même pas qu'il y a un fleuve, à part la promenade Bellerive complètement à l'est.

2730

Je me dis, l'est de Montréal a longtemps souffert de promesses de prolongement de transport en commun, de métro, depuis trente ans. On n'a jamais eu accès au fleuve.

Les fenêtres qu'on propose là, c'est que c'est très dangereux au niveau de la sécurité publique de traverser, à l'heure actuelle. Les passerelles qu'ils nous proposent avec les dalles me semblent déjà un gros plus. Et à un moment donné, je disais: *Est-ce que c'est des fenêtres sur le fleuve ou des lucarnes?+ Il y en a qui amènent des éléments nouveaux que j'aimerais bien débattre, mais à l'étape où j'en suis dans ma compréhension de la chose, c'est qu'il faut viser une démocratisation de l'accès au fleuve. Et dans les éléments qui sont amenés, ça peut être discuté.

2735

2740

Moi, je me pose des questions sur le réalisme de construire des condos ou des résidences sur Notre-Dame, entre Viau et Pie-IX, dans la mesure où si on construisait des édifices en hauteur, il faut avoir l'accès aussi avec la vue. Je sais bien qu'il y a des industries. Mais si on faisait ça, si on faisait des HLM, on accuserait de mettre les pauvres là en disant: *On sait bien, c'est bien bruyant.+ Si on faisait ça pour des condos de luxe, on dirait: *On sait bien, c'est les riches qui ont accès de leurs fenêtres du 10e étage.+ Il ne faudrait quand même pas des résidences non plus dans le genre qu'on connaît sur le bord de la rivière des Prairies au boulevard Gouin.

2745

2750

Donc, je vous dis, je ne suis pas un spécialiste en aménagement urbain, mais pour moi, déjà la réunification des parcs -- on n'y va pas passé le parc Champêtre, le boulevard Morgan l'autre bord, Dézéry. C'est très dangereux. Là, ça me semble présenter des objectifs quand même de sécurité et d'intérêt. Le Théâtre sans fil et tout. Je me dis: tant qu'à ne pas

2755 avoir du tout accès, pour moi, ce n'est pas juste des nanans là. Il y a comme trois fenêtres importantes.

M. JEAN-VIANNEY JUTRAS :

2760

Vous avez devant vous l'ancien directeur du Service des loisirs, des parcs et du développement communautaire de la Ville de Montréal. Alors, je sais pertinemment, à moins que la situation soit bien changée, c'est que dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve et pour l'ensemble de la ville, on a un déficit de parcs. Il faut le plus possible utiliser des espaces et créer des parcs. Ça peut être des parcs récréatifs, ça peut être des parcs sportifs, il peut y avoir

2765 une multitude de vocation dans chacun des parcs.

2765

Mais si on pense à Hochelaga-Maisonneuve, c'est bien sûr qu'à l'heure actuelle, les riverains ne peuvent pas y aller, c'est trop dangereux, c'est inaccessible et il n'y a pas de service dans l'environnement qui permet à des familles d'y aller, tout simplement. Actuellement, il est

2770 utilisé pour le sport, pour la balle et pour le soccer, c'est la grande majorité d'utilisation de ces terrains-là. Mais dans le futur, ils le seraient davantage.

2770

Tout comme le transport en commun et les parcs, il y a une habitude à créer chez les gens. Parce qu'actuellement, on n'y pense pas, on ne les voit peut-être même pas. Alors, si

2775 les automobilistes n'utilisent pas le service d'autobus, il va falloir créer des incitatifs pour qu'ils les prennent. Il faut créer une nouvelle habitude. C'est la même chose pour les parcs.

2775

Ensuite de ça, les parcs, il va y avoir un aménagement, il va y avoir des arbres. Ça va être à ce moment-là des éléments qui vont atténuer la pollution visuelle, la pollution sonore, la pollution des gaz, etc. On le sait, plus qu'on a d'arbres, ce sont les poumons de... je pense qu'il y a eu un prédécesseur tantôt qui a sûrement parlé du poumon de la ville qui se trouve être les parcs. Mais c'est très, très, très important que ça se fasse.

2780

Quand j'étais directeur du Service, souvent on me demandait: *On ne pourrait pas avoir des passerelles?+ Bien, les passerelles coûtent très cher et elles ne sont pas sécuritaires non plus à tous les points de vue. Alors, c'est un bon moment, à mon sens, de créer des liens et d'investir là-dedans, et je trouve que c'est primordial qu'on le fasse. Bien sûr, ça va demander une collaboration avec la Ville de Montréal parce que ces équipements-là, au plan de l'aménagement, relèvent de l'autorité municipale. Ce sont des terrains qui lui appartiennent.

2785

2790

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais vous souhaitez aussi, j'imagine, qu'il y ait une consultation avec les gens du milieu aussi?

2795

M. JEAN-VIANNEY JUTRAS :

Bon, si les habitudes sont encore actuelles, il y a toujours consultation dans l'aménagement d'un parc au début et il y a un comité habituellement qui existe pendant l'aménagement. Et après ça, bien, je ne sais pas, on lance le ballon ou on...

2800

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

On conserve l'habitude.

2805

M. JEAN-VIANNEY JUTRAS :

On fait quelque chose.

2810

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

On conserve l'habitude.

M. JEAN-VIANNEY JUTRAS :

2815

Oui. Maintenant, il y a un autre élément également. Les Montréalais français, si on peut dire, ont une certaine façon d'habiter les parcs. Mais aussi, il faut considérer que nous avons une population multiethnique maintenant qui utilise les parcs de façon différente. Et c'est certain que, par exemple pour le soccer, c'est un lieu très convivial pour la mixité des populations. Alors, ils sont magnifiques déjà les parcs qui se trouvent là, mais ils ne sont pas accessibles, il faut y aller en automobile.

2820

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

2825

LA PRÉSIDENTE :

2830 Je vous remercie, messieurs.

M. CLAUDE CHAMPAGNE :

2835 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

J'appelle maintenant monsieur Éric St-Pierre.

2840 **M. ÉRIC ST-PIERRE :**

Mon intervention sera très brève.

LA PRÉSIDENTE :

2845 Bonsoir, monsieur St-Pierre.

M. ÉRIC ST-PIERRE :

2850 Bonsoir! Pour revenir sur les derniers commentaires, je pense que quand une situation comme le boulevard Notre-Dame est aussi critique, détériorée, laide, toute intervention est vue par les citoyens, en général, comme une amélioration.

2855 Le problème dans le cadre de ce projet-là, c'est qu'on ne nous propose aucune autre alternative. Le ministère des Transports a des budgets colossaux et il ne propose qu'une solution à grand renfort de maquettes et de visualisation 3D.

2860 Ce que je veux dire, c'est que je vous demande si on peut s'attendre à ce que le BAPE X en trois points X avant d'avaliser le projet du MTQ pour des raisons de développement économique de l'est de Montréal, obtienne et rende publiques des données sérieuses faisant état des réels avantages que pourrait engendrer un projet autoroutier versus un boulevard urbain.

2865 En deuxième temps, peut-on s'attendre à ce que le BAPE exige des autorités portuaires une véritable étude montrant l'impossibilité pour le Port de faire fonctionner le camionnage et ses opérations à même son site d'exploitation, afin de soulager éventuellement la rue Notre-Dame des activités de camionnage?

2870 Et dans un troisième temps, est-ce que le BAPE pourrait obtenir et rendre publiques les options développées par le MTQ en collaboration avec la firme d'architecture et d'urbanisme

Cardinal & Hardy, que le MTQ a bien pris soin de cacher à la population, parce que les options en question s'orientaient davantage vers une solution de boulevard urbain que d'une autoroute en tranchée. Et je pense que des fonds publics ont été engagés envers cette firme de consultants, et il m'apparaît essentiel que les citoyens puissent voir d'autres côtés de la médaille de façon aussi intéressante graphiquement que celle qui a été retenue par le ministère des Transports, autant en maquettes qu'en visualisation 3D qui existent, parce que la firme les a faites.

C'était mon propos.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, pour ce qui est de votre troisième demande, le ministère des Transports a demandé un droit de rectification et je lui demanderais, au moment de ce droit de rectification, de nous informer de ladite étude et de nous dire ce qu'il en est.

Pour ce qui est des deux premières demandes, j'aimerais pouvoir en délibérer avec mes collègues. D'accord? Merci.

M. ÉRIC ST-PIERRE :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, maintenant, nous en sommes rendus au droit de rectification. Alors, j'inviterais monsieur Fournier à se présenter au micro.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Bonsoir, madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir!

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2910 Je vais vous demander votre patience, il y a vraiment beaucoup de matériel. On va essayer d'être expéditif, mais il y a quand même des éléments importants que l'on veut rectifier essentiellement au niveau des faits.

Je vous dirais, dans un premier temps, pour ce qui est de l'étude Cardinal & Hardy, c'est une étude qu'on a en une seule copie. On va la déposer. En fait, on va la rendre
2915 disponible au BAPE.

LA PRÉSIDENTE :

À la commission.
2920

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

À la commission. Cependant, on aurait besoin d'un certain temps pour la reproduire, c'est un document qu'on a en une seule copie.
2925

LA PRÉSIDENTE :

Mais si vous pouviez faire assez rapidement.
2930

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Bien sûr.

LA PRÉSIDENTE :

2935 Parce que sinon --

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2940 Le problème qu'on a, c'est que ce n'est pas un format standard, ce n'est pas nécessairement simple à reproduire, mais on va le faire rapidement.

LA PRÉSIDENTE :

2945 Mais je sais que vous allez trouver le moyen de --

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

On a beaucoup d'argent, c'est clair, on l'a entendu tout à l'heure.
2950

Je vais y aller à peu près dans l'ordre où ça a été cité. Notre-Dame à 10 voies, bon, je pense que c'est clair que ce n'est pas 10 voies, c'est 6 voies, 3 voies plus 3 voies, avec des voies de desserte discontinues et 2 voies réservées en site propre, sauf pour une petite portion.

2955 Solution rail pas chère. Je voudrais juste mettre deux exemples sur la table. La modernisation de la ligne Deux-Montagnes: 325 M\$, modernisation d'une ligne existante. On ne l'a pas construite, on l'a modernisée: 325 M\$. Ce n'est pas vraiment pas cher. Le projet de SLR sur l'estacade, c'est un projet qui est à l'étude actuellement, qui irait du stationnement Chevrier sur la Rive-Sud à Brossard jusque, grossièrement, à Place Bonaventure: 650 M\$. Ce
2960 n'est pas vraiment pas cher, madame la présidente.

En complément d'information, on a entendu des choix de mode basés sur l'attrait, sur le confort, je dois dire que quand on fait des choix de mode, on va un peu plus loin que ça. On regarde évidemment la demande, les caractéristiques de demande de chacun des modes et on
2965 essaie de faire une adéquation entre les caractéristiques des modes et la demande, bien sûr. Ce qui ne veut pas dire qu'on n'est pas sensibles à l'aspect confort et attrait et qualité de service.

Une affirmation à l'effet que les voies réservées telles que prévues par le ministère ne seraient pas accessibles aux autobus locaux, aux autobus de la STCUM, le choix qu'on a fait de
2970 localiser la voie réservée en périphérie permet, au contraire, aux autobus locaux de les desservir. Le ministère n'a pas élaboré sur ces dessertes-là parce que c'est de la responsabilité de la STCUM ou de la STM maintenant, mais la voie réservée est tout à fait accessible.

La demande induite. La demande induite, c'est simple, c'est 10 %, c'est connu. Je reprends un peu ce que j'ai dit hier soir. Si c'était si simple et si connu et si ça faisait l'objet d'un consensus chez les planificateurs en transport, ce serait déjà intégré dans le modèle EMME-2. Ce n'est pas le cas. C'est une situation extrêmement complexe, la demande induite, qui fait l'objet de beaucoup de débats entre spécialistes. Le modèle EMME-2 n'en tient pas compte, effectivement, mais ce n'est pas vrai qu'on peut dire que c'est 10 %, comme ça.
2980

Délestage du réseau non pris en compte par le ministère, c'est absolument faux. Le modèle EMME-2 est un modèle d'équilibre multimodal. C'est sa fonction même de prendre en compte l'équilibre, la répartition de la demande de transport sur l'ensemble du réseau. C'est comme ça qu'il fonctionne. C'est la base même du modèle EMME-2. Et le modèle EMME-2
2985 prend aussi en compte la croissance démographique, faut-il le préciser.

Je vous fais grâce des commentaires sur les modèles de prévision à l'époque de Décarie, Métropolitain, on en a parlé hier.

2990 On a mentionné que le projet du ministère présentait une très faible offre en matière de transport en commun. Alors, si on reprend les chiffres présentés par l'Agence métropolitaine de transport hier soir et qu'on les combine avec les données du ministère au niveau de la circulation des véhicules automobile, je rappelle qu'on a environ 6 800 usagers du transport en commun au niveau de Frontenac sur la voie réservée, durant la période de pointe du matin, versus 9 000

2995 véhicules, ce qui veut dire à peu près moins de 10 000 usagers de la route dans les voitures. Donc, on est une proportion de 35 % à 40 % des usagers de la rue Notre-Dame qui sont en transport en commun.

3000 Le fait qu'ils circulent sur l'accotement, ça ne pose pas vraiment de problèmes en matière de déneigement, contrairement à ce qu'on a entendu, sauf en cas de tempête. Mais à ce moment-là, c'est Notre-Dame au complet qui va être un problème, évidemment si on a une tempête assez importante pour causer des accumulations de neige significatives sur l'accotement. Donc, on a l'impression d'offrir un service de qualité au niveau du transport en commun.

3005 Le projet du ministère est un projet sans objectif de réduction du trafic automobile. Je reviens encore une fois au projet de Viabus de l'Agence métropolitaine de transport qui fait partie intégrante du projet du ministère et qui est financé à 75 % aussi par le ministère des Transports. On a entendu madame Adenot nous dire que Viabus visait une réduction de 2 400 véhicules à
3010 l'heure, ce qui représente l'équivalent d'à peu près 12 voie de circulation de réduction, ce qui est quand même considérable.

Les voies réservées non transformables pour un système léger sur rail. Alors, je reprends aussi les affirmations de madame Adenot hier soir, à l'effet que le projet tel que
3015 présenté par le ministère des Transports pourrait être transformé pour accepter un système léger sur rail éventuellement, évidemment sans discourir sur ce que seraient les transformations, mais c'est transformable.

On a vu rapidement X et ça, je réserverais la possibilité de peut-être finaliser des
3020 commentaires, le temps de prendre connaissance de ce qui était exactement du schéma des projets de boulevard urbain à 2 voies ou à 3 voies X ce qu'on peut voir rapidement, c'est que le projet tel que présenté là offre ou présente un risque, en matière de sécurité, extrêmement élevé. Les marges latérales entre les voies de circulation des véhicules, d'abord les marges
3025 latérales entre les voies réservées aux autobus et les voies banales pour les véhicules automobiles et les marges entre les voies pour les véhicules automobiles, les cyclistes sont beaucoup trop restreintes. S'il y a une perte de contrôle, il est évident qu'on va faucher des jambes, qu'on va frapper des véhicules. Il faut des marges latérales beaucoup plus larges que ça. Ce qui veut dire que le projet dans son ensemble risquerait de déborder l'emprise que le
ministère possède au niveau de la rue Notre-Dame. Je n'ai pas tous les chiffres, je n'ai pas les
3030 normes avec moi, mais manifestement ce projet-là ne rencontre pas les normes minimales en matière de sécurité, de dégagement.

Toute la problématique des intersections avec des voies réservées au centre est maintenue évidemment avec ce projet de boulevard urbain là. Il va falloir prévoir des cycles
3035 particuliers ou des temps de vert particuliers à l'intérieur des cycles aux intersections et s'assurer que les conducteurs de véhicules automobiles ne confrontent pas les voies réservées avec les voies banales et puissent vider l'intersection, d'une intersection qui va être extrêmement large dans ce cas-là évidemment, compte tenu du nombre de voies à traverser, plus le fait qu'il va

3040

falloir nécessairement prévoir des voies de virage à gauche et à droite, un peu comme Notre-Dame actuellement le fait. Donc, je pourrais revenir peut-être avec une analyse plus quantitative de ce projet-là.

3045

Le projet du ministère est non conforme au cadre d'aménagement. Je vous soumettrais que le projet du ministère est conforme aux orientations 4, 5, 6, 8 et 9 du cadre d'aménagement.

3050

La comparaison avec Décarie, je voudrais repréciser que contrairement à Décarie, qui a 6 voies de service en surface, et que la nuisance générée par Décarie, le bruit généré par Décarie vient davantage des voies de service continues en surface, Notre-Dame n'a pas de voies de service continues en surface. Donc, c'est une situation vraiment différente.

3055

Et finalement, le ministère a répondu X vous l'avez dit tout à l'heure X à la deuxième série de questions de la commission. Maintenant, je pense que monsieur Boisvert a aussi un certain nombre de précisions à apporter.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

3060

Oui, quelques précisions. Le ministère aimerait déposer à la commission un document qui a été produit dans le cadre d'un séminaire de doctorat organisé par l'Institut national de recherche scientifique, l'INRS, l'Université du Québec à Chicoutimi, l'UQAM et l'Université Laval, un séminaire de doctorat qui se penche sur la problématique de la formation des identités en milieu urbain, dont une partie du séminaire s'est penchée sur la problématique de la modernisation de la rue Notre-Dame l'année dernière.

3065

Donc, il serait intéressant de déposer ce document-là à la commission, parce qu'il s'adresse directement à une problématique qui a été soulevée un peu plus tôt en soirée en ce qui a trait au discours en termes d'autorité notamment. Donc, il sera déposé à la commission.

3070

Un autre élément. Il a été indiqué que la rue Notre-Dame ne sera plus jamais l'artère locale qu'elle est actuellement. Et on a référé au débit ou aux caractéristiques des autres artères à Montréal. Le ministère aimerait déposer, pour les artères à 4 voies ou 6 voies à Montréal, les débits actuels, tels qu'ils ont été mesurés dans un programme d'enquête des débits Ville de Montréal X ministère des Transports du Québec qui permet de mettre en perspective les débits sur les artères, par exemple, Pie-IX, Christophe-Colomb, Papineau, etc., comparativement à la situation actuelle sur la rue Notre-Dame.

3075

Une autre problématique. On a parlé qu'avec un boulevard, on pourrait toujours étager des parcs. Le ministère aimerait mettre en garde les discours ambigus qui sont donnés à l'ensemble des usagers de la route, c'est-à-dire des étagements suivis d'intersections.

3080

On rappellera une problématique, qui était celle des intersections Woodland et Morgan sur l'autoroute 20 dans l'ouest de l'île, où un message ambigu était donné aux usagers de la

route, qu'ils soient piétons, cyclistes, automobilistes, camionneurs et autres, où on retrouvait une intersection après plusieurs kilomètres de voies avec des étagements, où, à la demande de l'ensemble des partenaires et du ministère également, on est venu à étager de façon à avoir un discours uniforme ou un message uniforme donné à l'ensemble des usagers pour améliorer la sécurité routière.

Un message ambigu, c'est-à-dire par exemple un étagement suivi d'intersections, est un message par conséquent qui incite à un certain type de conduite et avec une surprise, on se retrouve dans un environnement qui n'est pas celui qui est annoncé. Donc, il y a une problématique associée à des messages ambigus.

Ça reprend un peu les commentaires et les documents qui ont été déposés suite à la période de rectification hier. On a parlé de Portland. Il faudrait rappeler que Montréal comporte 33 % moins de voies autoroutières par 1 000 habitants que Portland et que Montréal compte pour 55 % moins de voies autoroutières au kilomètre carré que la ville de Portland qui est citée en exemple. Le document a été déposé hier.

Pour ce qui est de la desserte du parc industriel DicksonXl'Assomption, le percement du boulevard de l'Assomption permet de desservir directement tout ce secteur industriel là à partir du métro l'Assomption. Actuellement, la station de Métro l'Assomption est juste au nord de l'intersection HochelagaXl'Assomption, station qui peut difficilement desservir la portion sud évidemment au sud d'Hochelaga parce que, bêtement, il n'y a pas d'artère qui dessert le sud. En ouvrant le boulevard l'Assomption, même à pied, on peut se rendre carrément, directement dans le parc industriel. Le réalignement évidemment des lignes qui actuellement sont au métro l'Assomption via la rue Dickson, le réalignement sur le boulevard l'Assomption permet de desservir l'ensemble du parc industriel à partir d'une station de métro.

Pour ce qui est des niveaux sonores, le ministère tient à rappeler que dans l'étude d'impact, déjà, il est indiqué que les niveaux sonores comprennent le 2e et le 3e étages et comprend également un paragraphe sur la problématique si la vitesse n'était pas respectée, c'est-à-dire avec une vitesse de 100 kilomètres/heure, quel serait l'impact sur les niveaux sonores simulés. Donc, c'est déjà dans l'étude d'impact.

Et un dernier point. L'abaissement de vitesse de 70 kilomètres/heure à 50 kilomètres/heure, dans l'hypothèse où il serait respecté par les automobilistes, permet des réductions d'à peine quelques décibels, de 2, peut-être 3 décibels dans les situations idéales, qui sont tout à fait annulés par l'élargissement de la voirie, c'est-à-dire le rapprochement des véhicules automobiles, évidemment l'élargissement du côté nord en se rapprochant des immeubles résidentiels. C'est-à-dire que finalement, il n'y a aucun gain à faire à ce niveau-là, au niveau carrément des bâtiments, c'est-à-dire c'est le statu quo en termes sonores.

Ça fait le tour finalement des points.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

Madame la présidente, si vous me permettez, j'ai deux ou trois observations supplémentaires, rectifications supplémentaires.

3130

Le fait que la volonté du milieu municipal soit fonction de réduire la vitesse sur les rues locales, soit fonction du bon vouloir du ministre, effectivement c'était le cas jusqu'à récemment. Cependant, le Code de la sécurité routière a été modifié, de mémoire, l'automne dernier pour permettre aux municipalités de fixer elles-mêmes sur leur territoire les vitesses sur le réseau local, dans le respect, bien sûr, d'un guide de bonne pratique édicté par le ministère et qui vise essentiellement à reconnaître la hiérarchie du réseau local. Mais le code a été modifié. Malheureusement, je n'ai pas avec moi l'article qui a été modifié, mais ce code-là est modifié et la modification devrait rentrer en vigueur à relativement court terme.

3135

3140

Je ne sais pas s'il y a eu d'ordonnance de réduction de vitesse sur le territoire de Montréal. Je suis trop récent à Montréal pour ça. Cependant, quand j'étais à Laval, j'en ai moi-même approuvé un certain nombre sur des municipalités à Laval. Donc, c'est un mode qui, quand il était prévu tel quel dans le Code de la sécurité routière, fonctionnait, pourvu qu'on en fasse la demande.

3145

Je rappelle l'existence d'un Plan d'action MontréalXQuébec, qui est une entente entre le ministère des Transports et la Ville de Montréal et qui met à la disposition de la Ville un certain nombre de millions pour faire des aménagements au niveau du réseau routier. Et ce projet-là est modifiable selon le bon vouloir des deux parties, notamment de la Ville, et pourrait servir à l'introduction de mesures de *traffic calming*, par exemple.

3150

Un des intervenants a précisé qu'il souhaitait que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame s'inscrive dans un programme plus vaste, favorisant notamment le transport en commun. Je rappelle que l'intervention sur Notre-Dame fait partie du Plan de gestion des déplacements, qui est un plan encore une fois de 3.8 Md\$ sur dix ans, dont au moins 40 % des investissements ou des fonds prévus vise des projets de transport en commun et ce 40 %-là exclut des éléments comme le SLR de 650 M\$. Alors, si on prend ça en compte, c'est bien au-delà de 50 %.

3155

3160

Et je pense qu'il y avait les eaux de ruissellement. Non, c'est couvert.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

Oui, il y a eu toute la problématique qui a été abordée par la ZIP Jacques-Cartier sur la problématique des débordements des eaux pluviales. L'ensemble des éléments qui ont été portés à votre attention ou des préoccupations sont déjà couverts dans l'étude d'impact.

3165

Il faut rappeler que l'usine d'épuration ne traite pas les types de polluants qui sont drainés, qui sont envoyés à l'usine d'épuration, au fleuve.

3170

3175

Enfin, l'ensemble de la préoccupation, notamment l'effet du rejet à l'égout unitaire, qui fait en sorte que l'égout unitaire se rejette au fleuve actuellement lorsqu'il y a des effets de débordement et qui nuit notamment à l'utilisation du fleuve à des fins récréatives devant le port de Montréal, toutes ces problématiques-là, les bassins de sédimentation, tout ça, ont été pris en compte. Ils sont tous indiqués en détail dans l'étude d'impact et rejoignent l'ensemble de ces préoccupations-là. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3180

Ça fait le tour de vos points de rectification?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

3185

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

3190

Merci. Alors, ceci met fin à la séance de ce soir. Je vous souhaite bonne nuit. Et nous reprenons nos travaux demain après-midi, à 13 h.

3195

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

3200

ET, J'AI SIGNÉ:

LISE MAISONNEUVE, s.o.