

**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 4

Séance tenue le 16 janvier 2002, à 13 h
Salle Dom Polski
1956, Frontenac
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 16 JANVIER 2002..... 1

MOT DE LA PRÉSIDENTE 1

LA PRÉSIDENTE:..... 1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

CENTRE DE SOINS PROLONGÉS GRACE DART :

ALPHONSE GIARD, CAROLINE BARBIR, JACQUES BÉLANGER 1

DIRECTION DE SANTÉ PUBLIQUE DE MONTRÉAL-CENTRE :

MONIQUE BEAUSOLEIL, RICHARD LESSARD, LOUIS DROUIN..... 10

SOCIÉTÉ D'HABITATION POPULAIRE DE L'EST DE MONTRÉAL :

JEAN-PIERRE RACETTE..... 19

ATELIER B.R.I.C. :

CÉCILE BAIRD, FRANÇOIS RACINE 29

REPRISE DE LA SÉANCE 40

TABLE D'AMÉNAGEMENT DU CENTRE-SUD :

JEAN-FRANÇOIS HALLÉ..... 40

SYNDICAT CANADIEN DES COMMUNICATIONS, DE L'ÉNERGIE ET DU PAPIER, SECTION LOCALE 501 DE L'USINE DE CAMCO MONTRÉAL :

ALAIN LEDUC..... 41

DROIT DE RECTIFICATION PAR LE MTQ :

PAUL ANDRÉ-FOURNIER, JEAN-MICHEL BOISVERT 50

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

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

10 Alors, la commission poursuit ses travaux. Cet après-midi, nous avons huit présentations d'inscrites. Je rappelle, à ceux qui ont à faire des présentations, que vous disposez de quinze minutes pour le faire. Après quoi la commission, si elle le juge nécessaire, vous adressera quelques questions, soit pour bien comprendre l'opinion que vous lui présentez ou soit pour tester quelques hypothèses.

15 Je demande également à ce qu'on évite toute manifestation par des applaudissements ou autrement, afin de garder une neutralité.

20 Alors, sans plus tarder, j'inviterais le Centre de soins prolongés Grace Dart et ses représentants, monsieur Alphonse Giard, madame Caroline Barbir et monsieur Jacques Bélanger. Madame et messieurs, bonjour.

M. ALPHONSE GIARD :

25 Bonjour! Madame la présidente, messieurs les commissaires, mon nom est Alphonse Giard. Je suis président du conseil d'administration du Centre de soins prolongés. J'ai avec moi madame Caroline Barbir, qui est directrice exécutive du centre, et monsieur Jacques Bélanger, directeur de CIM, une firme de consultants.

30 Nous n'allons pas vous imposer évidemment la lecture de notre mémoire que vous avez reçu. Nous aimerions cependant mettre l'accent sur d'autres facteurs. Mais cependant, au début, afin peut-être de bien situer notre présentation, je vais demander à monsieur Bélanger d'indiquer sur un plan où nous sommes situés présentement et ce qui arriverait avec les deux variantes.

35 **M. JACQUES BÉLANGER :**

40 Le Centre de soins prolongés se trouve près de la rue Vimont juste à côté des voies ferrées du CN, la cour de triage, ici, à la fin de la rue Sainte-Catherine près de la rue Notre-Dame. On voit encore mieux, ici, sur cette diapositive l'endroit, ici à la fin.

 Et pour présenter par rapport au projet, alors on a ici la variante CSF, et on peut voir que la tranchée passe dans un tunnel juste en face du Centre de soins prolongés et continue sous les voies ferrées, pour sortir ici en surface à l'est du Centre de soins prolongés.

45 Et si on prend la variante CN, à ce moment-là, vous avez juste à tasser à l'ouest le tracé, de manière à ce que ça passe directement sur le Centre de soins prolongés avec à peu près la même courbe. Alors, ça situe le Centre de soins prolongés dans le projet.

50 **M. ALPHONSE GIARD :**

Merci, monsieur Bélanger. Je vais demander maintenant à Caroline de vous expliquer un peu ce que nous sommes et ce que nous faisons.

55 **Mme CAROLINE BARBIR :**

Alors, madame la présidente, messieurs les commissaires, qui sommes-nous? Qui sont ces adultes et ces personnes âgées qui sont hébergés chez nous? Qui sont nos employés, nos bénévoles? Et quels sont nos devoirs et obligations, eu égard à notre mission de CHSLD?

60 Ce qu'on voudrait vous expliquer, c'est qu'on n'opère pas une petite maison de retraite pour personnes qui ont 65 ans et plus. Nous sommes un centre d'hébergement et de soins de longue durée. On a 381 lits, qui sont répartis sur deux installations. On a une installation de 101 lits qui est un projet et une installation de 280 lits au coeur du projet, comme vous avez pu le voir sur les diapositives.

65 Notre établissement est un établissement où il se fait plus de 200 admissions par année, c'est-à-dire, 200 nouvelles personnes par année entrent chez nous pour une courte ou pour une longue période, pour une raison ou pour une autre. Cela veut dire aussi que nous avons 200 départs par année de personnes, qui sont des congés, des transferts et des décès. C'est énormément de monde.

70 20 % de notre clientèle a moins de 64 ans, donc, ce sont des jeunes adultes; 20 % de notre clientèle a plus de 85 ans et 60 % de notre clientèle se situe entre ces deux tranches d'âge. Ce sont des personnes qui requièrent en moyenne plus de 4.3 heures soins infirmiers par période de 24 heures. On est le troisième CHSLD le plus lourd de Montréal. 98 % de notre clientèle est en chaise roulante et tous ont besoin d'aide totale ou partielle pour les soins d'hygiène et d'alimentation.

80 La majorité des personnes hébergées chez nous ont des problèmes de santé physique multiples: des problèmes respiratoires, cardiaques et autres. La majorité des patients chez nous souffrent d'une perte d'autonomie physique sévère. Plusieurs sont chez nous à cause de déficits cognitifs qui vont de légers à sévères et plusieurs ont des troubles de comportement et souffrent de problèmes d'errance.

85 Notre clientèle est une clientèle vulnérable, malade, fragilisée et captive. À mesure que l'on vieillit, notre univers se restreint, notre univers physique et notre univers de contact. L'univers de notre clientèle est le suivant. C'est une chambre qui est, dans 80 % des cas, partagée avec d'autres. C'est son unité de vie, l'étage où il habite, ce sont les salles d'activités.

90

Et cinq mois par année, c'est l'extérieur: ce sont les balcons, les terrasses, les jardins et les activités que nous organisons à l'extérieur.

95

De quoi ces personnes ont-elles besoin? D'abord, ils sont chez nous parce qu'ils sont en perte d'autonomie physique ou mentale et parce qu'ils sont aussi malades. La question que nous devons nous poser est la suivante: veut-on contribuer à aggraver leur condition déjà précaire?

100

De quoi ces gens-là ont-ils besoin? Ils ont besoin de soins médicaux, de soins infirmiers, de services pharmaceutiques, de réadaptation. Ils ont besoin de calme, de sérénité et ils ont besoin de pouvoir respirer un air qui n'est pas plus pollué qu'il l'est déjà.

105

Nous avons aussi des employés. Et vous n'êtes pas sans savoir que dans le secteur de la santé, comme dans d'autres secteurs, nous vivons actuellement et pour les prochaines années des conditions d'attraction, de rétention de personnel qui sont très précaires parce qu'il y a une pénurie de personnel. Il y a une pénurie de médecins, une pénurie d'infirmières et une pénurie de professionnels de réadaptation.

110

On a des médecins chez nous, des infirmières, des infirmières auxiliaires, des pharmaciens, des physiothérapeutes, des ergothérapeutes, toute une gamme de professionnels, de travailleurs sociaux, d'aumôniers et de techniciens. On a aussi du personnel de soutien, des préposés aux bénéficiaires, en alimentation, en entretien ménager, en buanderie et lingerie. On a du personnel clérical et du personnel de sécurité. Et nous avons, comme la plupart des établissements du réseau, des difficultés d'attraction et de rétention, compte tenu des problèmes que nous vivons actuellement. Nous avons aussi des bénévoles. Nous avons 140 bénévoles qui travaillent chez nous et la majorité ont plus de 65 ans.

115

120

On a des opérations énormes. On offre des soins et des services 24 heures par jour, 7 jours par semaine, 365 jours par année. Quotidiennement, nous avons la présence de bénéficiaires, de familles, de personnel et de bénévoles. Cela représente environ, le jour, 450 personnes sur place; le soir, 350 personnes sur place; la nuit, 300 personnes sur place. Quotidiennement, notre centre génère entre 600 et 700 déplacements de véhicules par jour au 5155, Sainte-Catherine Est. Cela représente en une heure, aux périodes de pointe, de 40 à 60 déplacements de véhicules. C'est énorme.

125

Pourquoi autant de déplacements? D'abord, on a les employés qui rentrent et qui sortent. On a les transports ambulanciers d'urgence, les transferts d'urgence, le transport médical pour consultation spécialisée en courte durée, les transports de spécimens de laboratoire et le retour de résultats. On a du transport de literie et de lingerie souillées, des kilos par semaine de lingerie et de literie souillées, de lingerie et de literie propres. On a les livraisons en approvisionnement; que ce soit l'alimentation, les fournitures médicales, les médicaments et tous les autres services.

130

Quels sont donc nos devoirs et obligations, eu égard à notre mission de CHSLD? D'abord, on doit répondre adéquatement aux besoins de soins et de services de notre clientèle en fonction des soins que leur état de santé requiert. Nous devons permettre à ces personnes de développer ou de maintenir tout au moins leur autonomie physique, psychosociale et spirituelle. Nous devons offrir aux bénéficiaires, à leur famille, aux employés un milieu de vie X et j'insiste sur le milieu de vie, la notion de milieu de vie X un milieu de soins et un milieu de travail sécuritaire et d'un stimulant.

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, et particulièrement la variante CSF, va engendrer pendant la période des travaux et après une situation que nous pouvons qualifier d'intolérable et même de catastrophique, eu égard au rôle que nous avons à jouer dans le réseau de la santé. Effectivement, ce qui nous préoccupe le plus, c'est la détérioration de la qualité du milieu de vie.

Pendant les travaux qui nous concernent, le chantier de construction sera sur la partie sud du terrain en bordure de Notre-Dame. Ils seront dans notre cour et dans notre stationnement. La construction d'un tunnel va entraîner du dynamitage à proximité de l'institution. On va creuser. Il y aura un bruit infernal constant, une poussière considérable et une déviation certaine de la circulation dans le voisinage du centre.

Pendant la durée des travaux, il y a une logistique très complexe de circulation et d'accès qui nous implique, particulièrement pour l'accès et le transport de véhicules d'urgence. Il y aura des conditions de chantier insupportables pour des patients déjà fragiles. Il y aura des conditions de travail presque impossibles pour les employés. Nous vivrons aussi des bris de services: des bris de conduite d'eau, donc des difficultés en alimentation d'eau potable; des bris d'égout, des refoulements d'égout; des bris de service d'électricité.

Pour nous, il est donc inconcevable d'assujettir une communauté de vie et de travail comme la nôtre à de pareilles conditions pendant une période qui va varier de 12 à 18 mois et presque 24 heures par jour.

Après les travaux, la situation n'est guère plus reluisante; nous serons en bordure d'une autoroute. Il y aura une augmentation de la pollution atmosphérique, qui aura des conséquences certaines sur des personnes souffrant de maladies respiratoires et cardiaques, qui sont chez nous 24 heures sur 24. Il y aura indéniablement une augmentation du niveau de bruit intérieur et extérieur, malgré les mesures d'atténuation prévues qui auront peu d'effets. Les conditions de vie et de travail qui contribueront à augmenter le niveau de stress des patients et du personnel, parce que ça va être difficile de travailler et de vivre dans des conditions pareilles. Et il y aura une incapacité de profiter de l'extérieur d'avril à octobre, compte tenu de ce qui précède.

Alors, on se demande: est-ce qu'on accepterait, nous, qu'un être qui nous est cher, qui est contraint à être hébergé pour le restant de ses jours, est-ce qu'on aimerait ça que cette personne vive dans des conditions pareilles? Et on pense tous que non. Est-ce là le sort que

nous voulons réserver à nos personnes âgées, malades, vulnérables et fragiles à la fin de leur vie? Et je pense que la réponse est non. Et où est le respect et la dignité de ces personnes dans tout cela? Est-ce cela les conditions de travail que nous voulons imposer quotidiennement à nos employés et bénévoles dans des conditions de pénurie de main-d'oeuvre professionnelle?

Compte tenu de ce qui précède et compte tenu du mémoire que nous avons déposé, nous sommes d'avis que la seule alternative acceptable pour nous serait d'être relocalisés rapidement, si le projet va de l'avant. Donc, on ne s'oppose pas au projet de modernisation de la rue Notre-Dame. D'ailleurs, cette relocalisation est prévue dans la variante CN. Et, par conséquent, nous ne pouvons que privilégier cette variante par rapport à la variante CSF.

Mais quelle que soit la variante choisit, madame la présidente, messieurs les commissaires, il est certain que si le projet doit aller de l'avant, une relocalisation permanente de nos activités est essentielle et doit faire partie intégrante de tout scénario choisit.

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

M. ALPHONSE GIARD :

Vous avez pris connaissance de notre présentation, madame la présidente, messieurs les commissaires. J'ajouterais un seul mot. Nous comprenons qu'il soit devenu nécessaire, pour les fins que nous connaissons tous, de rénover l'artère Notre-Dame.

Cependant, compte tenu des circonstances que nous venons d'expliquer, il est bien entendu, quel que soit les scénarios retenus, que nous ne pouvons plus demeurer sur les lieux. Nous ne voulons pas que nos bénéficiaires en quelque sorte, même si des mesures pour atténuer le bruit ou la poussière étaient adoptées, nous ne voulons pas que nos bénéficiaires vivent en quelque sorte, pour employer cette expression, dans un aquarium au-dessus d'une autoroute.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie. Mes collègues auraient quelques questions à vous adresser.
Monsieur Cloutier.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Oui. Tout d'abord, vous avez mentionné que vous êtes un établissement public. Donc, vous êtes dans le réseau public de santé du Québec. Votre préoccupation d'un déménagement que vous justifiez, peu importe la solution, que ce soit l'option CN ou l'option CSF, nous amène à s'interroger sur les rapports aussi avec le ministère de la Santé. On aimerait connaître où vous en êtes dans les étapes avec le ministère de la Santé. J'imagine X et vous me corrigerez si je me trompe X que vous avez besoin de certaines autorisations des autorités supérieures. Est-ce que c'est le cas?

M. ALPHONSE GIARD :

Oui. Évidemment, nous sommes et nous avons constamment été en pourparlers avec la Régie régionale, avec laquelle nous collaborons. Et par le fait même, je présume qu'ils ont également le contact avec le ministère. Mais ce que nous faisons présentement et ce que nous disons résulte de discussions que nous avons eues avec la Régie régionale; nous travaillons de pair. Et, bien sûr, ça va demander des autorisations.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Si je reviens un peu en arrière, on a vu dans la documentation déposée par le promoteur qu'il y a déjà eu des échanges, cette option-là avait déjà été envisagée avant que le ministère des Transports retienne et propose pour les audiences publiques l'option du CSF. Dès ce moment-là, est-ce qu'au niveau de la Régie régionale, à votre connaissance, le déménagement est quelque chose qui est vu positivement?

Parce que si on se rappelle bien, il y avait déjà une option, par rapport à vous, qui était une relocalisation qui existait, qui était dans l'air. Est-ce que c'est encore le même dossier que vous avez, qui est réactivé avec la question de l'option du CN?

Mme CAROLINE BARBIR :

Alors, je peux peut-être répondre à cette question.

M. ALPHONSE GIARD :

Oui.

250

Mme CAROLINE BARBIR :

Effectivement, en 96, on nous avait contactés pour savoir si on était ouvert à une expropriation et à un déménagement potentiel de nos installations. Et nous autres ainsi que les intervenants de la Régie régionale étions favorables à cette alternative.

255

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Et la raison à ce moment-là, est-ce que ça pourrait être à cause de la vétusté des installations?

260

Mme CAROLINE BARBIR :

Pas nécessairement à cause de la vétusté des installations. On a des installations qui, comme tous les établissements du réseau, sont vétustes. Mais essentiellement parce que, si justement un projet de cette nature va de l'avant, on ne peut pas imaginer comment on pourrait rester sur place.

265

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Donc, c'est vraiment à cause du projet, peu importe l'option retenue.

270

Mme CAROLINE BARBIR :

C'est ça.

275

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Que votre option à vous, ce serait d'être relocalisés.

280

Mme CAROLINE BARBIR :

Effectivement.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

285

Très bien, merci.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Vous nous avez bien expliqué les motifs, les raisons pour lesquelles vous voulez que votre clientèle puisse se relocaliser ailleurs que le projet actuel. Est-ce que vous vous êtes penchés sur la question des résidants de la rue Vimont? Est-ce que pour vous, ce serait la même situation?

Mme CAROLINE BARBIR :

Je n'ai pas très bien entendu votre question.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

C'est-à-dire que vous nous soulevez les questions d'impact sur la qualité de vie de votre clientèle...

Mme CAROLINE BARBIR :

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

... qui sera à proximité des travaux autant avant qu'après. Est-ce que pour les citoyens qui résident sur la rue Vimont, ce serait la même problématique, pensez-vous, selon vous?

Mme CAROLINE BARBIR :

Je peux répondre à cette question. Non, je ne pense pas que ce serait la même chose, parce que les personnes qui sont dans les habitations avoisinantes sont des personnes qui sont en bonne santé. Ce sont des personnes qui ne souffrent pas de maladies. Ce sont des personnes qui sont ambulatoires, qui sortent de chez eux. Et ce sont des personnes aussi qui sont moins proches que nous autres des travaux. Et nous, ce qu'on perçoit, et je pense que c'est très évident avec les acétates, c'est qu'on serait un genre de tampon entre le secteur résidentiel et le chantier de construction et aussi l'autoroute finale.

Nous, on est d'avis que nous avons une clientèle qui est fragilisée, qui est malade, qui est vulnérable. Ce n'est pas une clientèle en santé. C'est une clientèle qui ne supporte pas le stress, qui ne supporte pas le bruit. Les employés aussi travaillent dans des conditions qui sont quand même très exigeantes. Et ces personnes-là ne vont pas ailleurs, ne sortent pas de leur résidence, ne s'en vont pas travailler. Elles sont là 24 heures sur 24.

Je ne sais pas si mon président a d'autre chose à rajouter?

M. ALPHONSE GIARD :

335

Il faut dire également aussi que c'est sûr qu'on doit vivre avec toujours les inconvénients des grandes artères de transport, mais cependant, comme Caroline le mentionnait, on a une clientèle particulièrement spéciale. Par exemple, en expropriant le Centre, nous avons une réserve faunique assez extraordinaire qui peut être mise en valeur et qui, à ce moment-là, se trouverait à améliorer la qualité de vie des citoyens.

340

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais ma question, ce n'est pas sur vos besoins à vous. Je pense que ça, c'est clair, vous l'avez bien exprimé.

345

C'est que vous soulevez des questions qui sont sur la qualité de vie du secteur suite aux travaux. Et la commission, la question qu'on a vis-à-vis ça, il existe aussi des gens, vous dites des gens qui sont en santé, mais il y a quand même des gens qui ne sont pas nécessairement en santé, ils ne sont pas tous en institution ou dans des institutions hospitalières, il y a des gens aussi qui ont des besoins, qui ne sont pas nécessairement en pleine forme, qui habitent dans le secteur, est-ce que vous croyez qu'il pourrait y avoir un impact sur ces gens-là aussi?

350

M. ALPHONSE GIARD :

355

Écoutez, évidemment, c'est sûr que si à un moment donné... écoutez, un impact entre ce qui existe présentement... d'abord, il y a des besoins auxquels on ne peut plus refuser. La circulation augmente. C'est évident qu'à ce moment-là, il faut faire quelque chose, il faut accéder à ces besoins-là.

360

Évidemment, les gens qui sont en bordure, je pense que le projet présenté par le ministère tâche de prévoir des mécanismes pour atténuer les impacts négatifs sur la population qui est autour. Et comme je le mentionnais tantôt, avec probablement la disparition de notre centre, on pourrait à ce moment-là, à cet endroit-là en particulier, profiter de la réserve qui est là et construire peut-être des parcs, qui ferait en sorte que ce serait plus agréable pour les gens de vivre dans le secteur.

365

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

370

Mme CAROLINE BARBIR :

Je pourrai compléter en disant que les mesures d'atténuation qui sont prévues vont être plus efficaces pour les résidants du quartier que nos bénéficiaires à nous qui vivent en hauteur. Et on sait que des mesures d'atténuation, surtout des murs antibruit, ne sont pas très efficaces à partir du 2e étage. Et on ne peut pas non plus envisager que 24 heures par jour, 365 jours par année, nos personnes soient enfermées dans un environnement étanche où on ne peut pas ouvrir des fenêtres, on ne peut pas sortir. Alors, ça, c'est essentiellement notre point de vue là-dessus.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, madame et messieurs, je vous remercie.

M. ALPHONSE GIARD :

Merci de nous avoir entendus.

LA PRÉSIDENTE :

J'inviterais maintenant madame Monique Beausoleil, monsieur Richard Lessard et monsieur Louis Drouin de la Direction de la santé publique de Montréal-Centre. Madame, messieurs, bonjour!

M. RICHARD LESSARD :

Bonjour, madame la présidente, messieurs les commissaires. Je suis Richard Lessard. Je suis le directeur de la Santé publique à la Régie régionale de Montréal-Centre. Je suis avec le docteur Louis Drouin, qui est médecin spécialiste en santé communautaire et responsable de notre unité de santé au travail et santé environnementale; et madame Monique Beausoleil, qui est toxicologue en santé environnementale à la Direction de santé publique.

Si vous le permettez, on va faire une présentation en trois parties: le docteur Drouin va vous présenter un portrait global du transport et ses impacts environnementaux sur la santé; madame Beausoleil va parler des constats du point de vue de la Santé publique, des impacts locaux du projet; et je conclurai, si vous le permettez.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord, nous vous écoutons.

M. LOUIS DROUIN :

Bonjour! Ça me fait plaisir d'être parmi vous pour présenter le premier aspect du mémoire, qui couvre les huit premières pages du mémoire.

En fait, ce que nous observons au niveau du transport à Montréal, d'abord, c'est une croissance démographique d'environ 10 % de 87 à 98. Et elle a été beaucoup plus importante dans les couronnes nord et sud de la région montréalaise, jusqu'à près de 34 % surtout dans le nord-est de Montréal.

On a observé aussi pendant cette période une augmentation significative du parc automobile de 24 %. Et nos déplacements quotidiens en véhicule privé ont augmenté, pendant la même période, de 34 %, soit 5 546 000 déplacements quotidiens. En même temps, on a observé une chute des déplacements en transport en commun de 13 % et de sa part modale de 24 % à 17 %. Ça, c'est pendant la période 87-98.

En fait, les principaux facteurs explicatifs, je pense que vous les connaissez: socio-démographiques liés au vieillissement de la population; la femme au travail; les facteurs liés aussi aux politiques gouvernementales d'habitation qui a beaucoup favorisé la vie en banlieue; l'absence d'un cadre d'aménagement qui privilégie la densification urbaine; l'investissement massif dans le développement de réseaux autoroutiers dans la grande région montréalaise; et le désinvestissement grandissant dans les réseaux de transport en commun. Des conséquences évidemment de l'utilisation accrue de la voiture privée dans notre région métropolitaine. Et ce constat-là est fait dans tous les grands ensembles urbains de la planète.

C'est qu'on a, au niveau local, je pense qu'on vous a déjà résumé les études: pollution atmosphérique locale, près de 70 % de l'ensemble des émissions qui sont émises dans la grande région métropolitaine, surtout pour le monoxyde de carbone, les oxydes d'azote, les composés organiques volatils, les particules, sont en association avec le trafic routier. Nous avons encore des dépassements fréquents d'ozone durant l'été à Montréal.

Nous observons, avec toutes les études qui ont été réalisées à Montréal par Delfino, Goldberg et plusieurs chercheurs, lors de ces *peaks* de pollution, une augmentation des hospitalisations pour maladie cardio-respiratoire. Et comme on le mentionnait tout à l'heure, les personnes les plus sensibles sont toujours les gens qui ont des problèmes d'asthme et les personnes âgées qui sont atteintes de maladie cardio-respiratoire.

Nous avons aussi observé dans une certaine littérature que les gens qui vivent le long des axes routiers à haute densité pourraient expérimenter des problèmes respiratoires plus fréquents, mais ce sont encore des études pour lesquelles on ne peut pas encore conclure. Il faut plus de recherche, compte tenu que ces devis-là n'étaient pas parfaits, surtout au niveau de la caractérisation, de l'exposition spécifique de ces populations-là aux différents polluants du trafic.

460 Au niveau plus global, le secteur des transports explique pour la grande région
métropolitaine près de 50 % de l'ensemble des gaz à effet de serre et, avec l'augmentation
continue des déplacements, cette tendance-là pour les dix, quinze prochaines années est à la
hausse, ce qui nous met en déficit par rapport aux accords de Kyoto sur le contrôle des gaz à
effet de serre. Et les impacts sanitaires reliés au réchauffement du climat sont de mieux en
mieux connus, qu'on ne parle que de l'augmentation des épisodes de chaleur accablante. Je
pense que l'été dernier a été un bon exemple. Et ce sont toujours nos personnes les plus
vulnérables, soient les personnes âgées, qui sont les plus susceptibles d'être importunées par
465 ces problèmes-là. Sachant que la population à Montréal est vieillissante et on s'attend à un
doublement du nombre de personnes âgées de 65 ans et plus d'ici les dix, quinze prochaines
années.

470 Donc, par rapport à cet état de situation là, la Santé publique épouse l'orientation de
l'OMS Europe concernant la charte sur le transport durable. Et ce concept-là a été développé
par les ministres de l'Environnement, du Transport, ministre de la Santé de la Communauté
économique européenne. Et cet aspect-là du transport durable vise comme principal objectif de
diminuer le nombre de véhicules en circulation dans les grands ensembles urbains, ce qui a
pour conséquence de réduire les conséquences environnementales ou sanitaires appréhendées.

475 Et cette politique-là vise quatre grandes stratégies: un financement adéquat des
infrastructures de transport en commun et de pistes cyclables;

480 la mise en place de mesures rendant le transport par automobile vers la ville-centre
moins attrayant; on pense à la réduction du nombre de places de stationnement, l'imposition de
taxes sur le stationnement, l'instauration de péage et le contrôle du développement autoroutier
vers la ville-centre;

485 un aménagement du territoire qui diminue l'étalement urbain, et on pense
immédiatement aux mesures de densification le long des axes de transport en commun;

 et la promotion de moyens de transport commercial alternatifs pour le transport des
marchandises.

490 Les villes qui ont commencé à implanter de telles politiques, on pense beaucoup aux
villes de l'Europe du Nord: Copenhague, Amsterdam, Stockholm. Ce qu'on a observé, c'est
que la part modale du transport routier diminue et ce qui augmente, c'est le transport en
commun, métro, autobus, et le transport actif. Quand on pense le transport actif, c'est le vélo
et la marche.

495 Le meilleur exemple, c'est l'étude de Copenhague qui a démontré que quand les gens
utilisent leur bicyclette X 40 % des citoyens de Copenhague se rendent au travail par le mode
bicyclette X on a une réduction significative des maladies cardio-vasculaires. Les gens sont plus
physiquement actifs et, en conséquence, ça aide au niveau de cet aspect-là. Et on sait qu'au

500 Québec, on a 45 % de notre population qui est inactive et on a un problème d'obésité qui devient de plus en plus à l'état épidémique.

Donc, c'est la raison pour laquelle notre cadre de référence dans l'analyse de ce projet-
là va vers cet aspect du transport actif.

505 Je laisserai maintenant la parole à madame Beausoleil pour parler plus spécifiquement du dossier qui nous intéresse.

Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :

510 Merci. Alors, dans notre analyse du projet du MTQ, la Direction en santé publique a considéré un certain nombre d'enjeux de santé publique locaux et régionaux.

515 Au niveau local, d'abord, nous avons considéré les augmentations de débit de circulation. Selon les estimations du MTQ, il y aurait une augmentation de 22 % à 28 % des débits de circulation prévus par le projet, en 2001 et 2011, comparativement à la situation actuelle. Nous ne sommes pas des experts en la matière; par contre, nous avons été étonnés de ces faibles augmentations de circulation, compte tenu qu'il y aura une voie de plus désignée aux véhicules et qu'il n'y aura plus de feux de circulation. Mais surtout, nous croyons que
520 d'autres projets de transport routier qui sont actuellement en discussion, on pense à un éventuel pont entre la Rive-Sud et Montréal qui pourrait aboutir sur la rue Notre-Dame, on pense au prolongement de l'autoroute 25 à Laval, et ces projets, nous croyons qu'ils auraient des impacts non négligeables sur les débits de circulation de l'autoroute Notre-Dame, ce qui n'a pas été pris en compte dans le document.

525 Deuxième aspect, les niveaux sonores. Alors, il faut d'abord souligner que dans la région, il y a actuellement des niveaux sonores très élevés dans plusieurs secteurs en bordure de la rue Notre-Dame. Selon les estimations du MTQ, le projet permettrait de réduire le bruit pour plusieurs résidents qui vivent en bordure de la rue Notre-Dame. Et ça, ça nous apparaît
530 très intéressant.

Par contre, comme les niveaux sonores vont demeurer très élevés à différents endroits X on parle de niveaux sonores de l'ordre de 70 dBA X à notre avis, il y aurait lieu de voir s'il n'y aurait pas d'autres modifications qui pourraient être apportées afin de réduire ces niveaux de
535 bruit pour les résidents.

Troisième aspect au niveau local, la pollution atmosphérique locale. À l'échelle locale, les estimations du MTQ prévoient une réduction ou une légère augmentation des émissions de polluants traditionnels: monoxyde de carbone, NO_x, et aucune estimation n'a été réalisée par le
540 MTQ en ce qui concerne les particules. On a un poste d'échantillonnage qui a été installé et qui nous indique qu'actuellement, les concentrations de particules mesurées à proximité de la rue Notre-Dame sont du même ordre de grandeur que les concentrations mesurées ailleurs sur l'île Notre-Dame en bordure d'autoroute.

545 Quatrième aspect, le transport des marchandises. Lors des audiences publiques, on a pu constater que la rue Notre-Dame est une voie importante pour le transport par camion, entre autres. Et ça, c'est une réalité dont il faut tenir compte pour le projet.

550 Cinq, au niveau des aménagements pour les loisirs, le projet prévoit une augmentation de la superficie des parcs et un meilleur accès aux parcs dans les quartiers qui sont concernés. À notre avis, il serait important que la Ville de Montréal, qui sera responsable des infrastructures, s'assure de la sécurité dans les parcs et s'assure aussi de mettre en place des moyens pour inciter les citoyens à fréquenter ces parcs.

555 On est satisfait également de l'amélioration de la piste cyclable prévue par le projet qui va pouvoir favoriser les déplacements, entre autres, pour le travail.

560 Sixièmement, au niveau des sols contaminés, il est prévu que les sols seront traités selon la Politique du ministère de l'Environnement. Et c'est une attitude que nous avons toujours privilégiée.

565 Au niveau de la sécurité, nous croyons que le projet devrait permettre d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes. De plus, actuellement, il passe déjà un bon nombre de camions et de wagons qui transportent des matières dangereuses sur ce tronçon de route et ça devrait être également le cas avec le projet. Il nous apparaît important qu'un plan de mesures d'urgence spécifiques aux différents types de risque que posent ces matières dangereuses soit développé et harmonisé entre les différents partenaires et aussi connu de la population.

570 Enfin, trois aspects que nous avons regardé au niveau régional: d'abord, le transport en commun. Le projet du Viabus entre Repentigny et le centre-ville nous apparaît intéressant parce qu'il va permettre une augmentation de la part modale du transport en commun.

575 Au niveau de la pollution atmosphérique régionale X et je fais surtout référence aux gaz à effet de serre X le MTQ a estimé une légère diminution des gaz à effet de serre si l'autoroute Notre-Dame était construite par rapport à la situation actuelle et ce, en tenant compte d'une approche asphalte zéro qui a déjà été expliquée.

580 À notre avis, cette estimation nous apparaît optimiste. Nous croyons plutôt que les émissions de gaz à effet de serre seront augmentées et cette augmentation, bien qu'elle soit faible comparativement aux émissions québécoises de gaz à effet de serre, irait à l'encontre de l'engagement que le Québec a pris dans ce dossier.

585 Finalement, au niveau du transport actif, mais de point de vue plus régional, on souhaiterait que le lien cyclable sur la rue Notre-Dame entre Dickson et le pont Lafontaine soit maintenu afin de favoriser l'utilisation du vélo comme transport actif pour plusieurs travailleurs de cette région.

Docteur Lessard.

590 **M. RICHARD LESSARD :**

Au niveau local et vu tel que présenté dans le projet du MTQ, le projet comporte plusieurs avantages: il diminue les nuisances sonores; il peut diminuer le niveau de pollution atmosphérique locale, selon les estimés du MTQ; il offre une meilleure desserte de transport des marchandises pour le pôle économique est-ouest; et il offre un certain réaménagement des parcs.

Donc, compte tenu que le statu quo est inacceptable localement, nous comprenons que la population locale puisse être d'accord avec le projet. Mais lorsqu'on fait l'analyse d'un point de vue plus global, en considérant qu'il ne s'agit pas simplement d'une amélioration du transport local mais bien d'un lien autoroutier entre le pont tunnel et l'autoroute Ville-Marie, en tenant compte aussi que d'autres projets pourraient venir se greffer sur ce projet-là pour en augmenter l'utilisation, on s'aperçoit que ce type de développement constitue un incitatif à l'utilisation de la voiture privée et à l'étalement urbain. Et cette proposition va donc à l'encontre des principes défendus par la Santé publique, qui vise plutôt le déploiement d'un réseau de transport durable ainsi que la protection de la santé publique.

Pour réduire les impacts environnementaux, pollution, nuisance sonore et gaz à effet de serre, et pour réduire les conséquences sanitaires associées à la circulation automobile, et en particulier les maladies cardio-vasculaires et les traumatismes, ce qu'il faut, c'est de diminuer l'utilisation des véhicules privés. Il faut augmenter la promotion du transport en commun et du transport actif. Or, le projet qui nous est proposé, une autoroute à trois voies dans les deux sens, c'est un projet qui va à l'encontre des incitatifs qui pourraient permettre une diminution de l'utilisation des voitures privées.

L'atteinte des objectifs doit être en lien avec des décisions politiques. Donc, ce qu'il faut faire, c'est, au niveau politique, de prendre les décisions qui vont dans le sens qui vont favoriser l'augmentation du transport en commun et du transport actif. Et je pense que le projet qui est sur la table va à l'encontre de cet objectif-là.

En conséquence, nous, nous souhaitons que le ministère des Transports cherche, en collaboration avec les autorités municipales, d'autres alternatives qui s'inscriraient dans le cadre du développement d'un réseau de transport durable, afin de régler les problèmes actuels de circulation dans la région de Montréal.

Dans la conception de cet autre modèle ou d'autres alternatives, il y a certains objectifs dont il faudrait tenir compte à notre point de vue, le premier étant toujours de réduire les impacts pour la population locale. Nous comprenons qu'il faut augmenter la fluidité de la circulation des camions, mais il ne faut pas dans le même coup augmenter l'utilisation des voitures, car il faudrait aussi augmenter de façon beaucoup plus importante le transport en commun et le transport actif. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

635 Je vous remercie. J'ai très bien compris votre point de vue, mais ce que j'aimerais
savoir, c'est est-ce que, selon vous, on doit attendre que des solutions soient trouvées en
matière de transport en commun ou des solutions soient trouvées en matière de transport actif,
on doit attendre qu'il y ait des solutions qui soient trouvées en cette matière-là avant d'aller de
l'avant avec un projet, ou on pourrait aller avec une modernisation de la rue Notre-Dame, tout
640 en faisant les efforts nécessaires pour développer des moyens alternatifs, qui feraient en sorte
de désinciter les gens à utiliser l'automobile et à utiliser la rue Notre-Dame, par exemple.

M. RICHARD LESSARD :

645 Je pense que toute transformation de la rue Notre-Dame, qui va permettre
l'augmentation de l'utilisation de la voiture, crée une compétition à l'utilisation du transport en
commun. Plus ça va devenir facile de rentrer au centre-ville en auto, moins il va y avoir de
tendance à utiliser le transport en commun.

650 Alors, je ne vois pas comment on pourrait séparer les deux projets. Je pense qu'en
même temps, on doit considérer dans la proposition l'augmentation de l'utilisation du transport
en commun, la diminution de l'utilisation de l'automobile, tout en considérant le camionnage qui
est important pour le développement économique de la région et l'impact sur la population locale.
Je pense que c'est autour de ces quatre objectifs-là qu'il faut recentrer la solution.

655 Et si on crée une autoroute et, dans deux ans, on pense que les gens vont utiliser le
transport en commun, je pense que ce n'est pas une orientation que je favoriserais, parce qu'on
se crée de la compétition directe avec une solution qui est plus exigeante pour les personnes.

660

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

665 **M. LOUIS DROUIN :**

Enfin, ce qu'il faut comprendre, madame Boucher, c'est que le projet actuel, qui est une autoroute à six voies, complète l'autoroute Ville-Marie, se rend jusqu'au pont Louis-Hippolyte Lafontaine, risque de déborder sur le pont de l'autoroute 25 parce que c'est déjà un projet qui est actuellement à l'étude, et il y a toujours l'hypothèse, mais elle est là, d'un futur lien entre Rive-Sud et Montréal.

Donc, ce que nous, nous voyons dans le carnet, c'est le développement intégré d'un réseau autoroutier qui va nettement favoriser la venue de véhicules des couronnes vers le centre-ville. Et ça, là-dessus, si on prend la charte de l'OMS en matière de transport durable, ces solutions-là ne sont plus dans l'agenda de favoriser, par le moyen autoroutier, la venue de nouveaux véhicules vers la ville-centre.

Donc, ce qu'on demande, vu que le statu quo est inacceptable, mais on n'est pas des ingénieurs pour inventer les solutions, on est des gens de santé publique, et on comprend les gens localement qu'il y a des intérêts économiques, je pense qu'il faut régler le problème du camionnage dans tout ce secteur-là, mais il faut également s'assurer qu'il y ait une solution qui évite qu'on complète un tel réseau autoroutier pour tout ce secteur-là.

685 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie.

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

J'aurais une question concernant l'aménagement des parcs. Vous dites dans votre mémoire que les parcs seraient un élément, disons, intéressant pour les citoyens, mais vous nous mentionnez deux réserves: une première qui concerne la sécurité des parcs et une deuxième qui concerne l'utilisation. Est-ce que vous pourriez élaborer un peu plus sur cet aspect?

Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :

Certainement. Il faut dire que selon la situation qui existe actuellement, il y a déjà des problèmes de parcs qui sont éloignés de la population: le parc Bellerive et le parc Champêtre, qui sont déjà loin.

Au niveau de la santé publique, on s'est rendu compte que la fréquentation -- pour que les gens soient actifs et fassent du sport, il faut que les lieux où ils peuvent faire ce sport-là soit

705 d'une part sécuritaire et d'autre part qu'il soit près de leur résidence. C'est plus facile. Et on se rend compte avec les années que ce sont deux impératifs pour que les gens fassent du sport dans ces endroits-là.

710 Alors, c'est sûr qu'il nous apparaissait, lors des audiences, très important que la sécurité -- s'il y a quelque chose, je ne pourrais pas vous dire quelle méthode qui pourrait être utilisée, mais des parcs comme le parc Morgan qui va s'en aller tout près du port, le soir, il faudra que la Ville de Montréal mette en place des moyens pour s'assurer que ce ne soit pas un lieu qui devienne non sécuritaire.

715 D'autre part, pour amener les gens qui sont dans le quartier, les jeunes, que les familles aillent dans ce parc-là, il va falloir mettre en place des méthodes ou des activités qui favorisent la fréquentation des parcs. Et dans ce sens-là, il existe à l'est du pont-tunnel dans le parc Bellerive, un parc qui longe le fleuve et qui est quand même situé en retrait des quartiers résidentiels, il est à l'extrémité un peu comme ce qu'on vit, et il y a en ce moment, depuis
720 quelques années, une société d'animation de ce parc-là, qui fait en sorte qu'ils mettent en place des activités qui attirent les familles, des fêtes champêtres, du cinéma en plein air. On peut penser à des patinoires.

Et c'est dans ce sens-là que notre recommandation était qu'il faudra que la Ville de
725 Montréal, même si ce n'est pas le ministère des Transports qui va en être responsable, mais ça va être la Ville de Montréal, il faudra qu'elle pense également à tenir compte de ces aspects-là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

730 Est-ce qu'il y a des parcs, pour vous, qui sont plus problématiques? Je pense que vous avez nommé Bellerive et le parc Morgan-Champêtre. Est-ce que, par exemple, le parc Viau qui est tout près du Centre de soins prolongés ou le square Dézéry, à ce moment-là eux sont plus favorables à une appropriation par les résidents?

735 **Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :**

Probablement. Le parc Dézéry, effectivement, il est déjà un parc. Il a déjà des aménagements, bien que modestes, des aménagements pour les enfants. C'est plus facile parce qu'il est tout près et il y a des gens, des résidences qui l'entourent. Donc, les gens ont
740 comme un oeil sur ce parc-là. C'est peut-être moins problématique à ce niveau-là.

Quant au parc près du Centre de soins prolongés, bon, c'est sûr qu'il va être un peu en retrait. Il va se continuer dans le parc linéaire qui va aller vers l'ouest. Là aussi, un parc linéaire, c'est intéressant quand on a une piste cyclable, mais pour être fréquenté par des gens, il faut
745 souvent attirer les gens vers ce parc-là. Alors, c'est un endroit où les gens doivent passer pour se rendre de chez eux à un autre endroit, à ce moment-là ça attire la fréquentation.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

750 Une dernière question. Est-ce que ces parcs-là pourraient attirer une clientèle qui n'est pas la clientèle, je dirais, du quartier, une clientèle plutôt à caractère régional, je dirais? À cause de leurs dimensions, à cause de potentiel riverain, est-ce qu'il n'y aurait pas une fréquentation par des gens extérieurs du quartier?

755 **Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :**

 Bon, sans être une spécialiste des...

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

 Mais selon vous.

Mme MONIQUE BEAUSOLEIL :

765 Oui, selon moi, je pense que le parc Champêtre, qui est un parc d'activités actuellement et qui va garder la même vocation si le projet allait de l'avant, qui est une vocation de terrain de soccer, de terrain de baseball, attire actuellement sûrement les gens de l'extérieur. Il devrait aussi probablement continuer à attirer les équipes régionales pour faire du sport, mais sous toute réserve.

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

 Merci.

775 **LA PRÉSIDENTE :**

 Alors, madame et messieurs, je vous remercie de cette présentation.

780 Alors, maintenant, j'inviterais monsieur Jean-Pierre Racette de la Société d'habitation populaire de l'Est de Montréal.

M. JEAN-PIERRE RACETTE :

785 Bonjour madame et messieurs.

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour!

M. JEAN-PIERRE RACETTE :

Je vais essayer de faire une présentation, à la fois de suivre un peu le document, mais de sortir. Donc, je ne ferai pas une présentation linéaire. Je vais essayer aussi de ne pas trop lire le document, vous l'avez lu sûrement.

Donc, je suis le directeur général de la Société d'habitation populaire de l'est de Montréal. On est couramment appelés la SHAPEM, qui est l'abréviation. Qu'est-ce qu'on est exactement? On est un organisme communautaire sans but lucratif fondé en 1988.

Notre mission, c'est de participer à la revitalisation urbaine et sociale de l'est de Montréal, notamment dans Hochelaga-Maisonneuve. Comment on fait ça? On réalise des projets d'habitation et des projets immobiliers en collaboration avec des agents économiques et sociaux et communautaires pour la population locale, et plus particulièrement pour les ménages à faible et moyen revenus.

Qu'est-ce qu'on fait dans la pratique? On a trois activités: on achète des immeubles et on les rénove; on fait de la gestion de notre parc immobilier, mais également pour des tiers communautaires ou paramunicipaux et on fait aussi un peu de recherche-développement en favorisant la revitalisation urbaine et sociale de l'est de Montréal, dont notamment Hochelaga-Maisonneuve.

Concrètement, c'est quoi la SHAPEM? C'est 937 logements, donc c'est beaucoup pour un organisme sans but lucratif, dont 322 nous appartiennent. Les actifs totaux, pour vous donner un ordre de grandeur, c'est plus ou moins 35 M\$. Et ce qui est un actif propre pour la corporation et les apparentés, c'est environ 10 M\$.

Je vous parle beaucoup d'immobilier, mais il y a aussi une caractéristique particulière à notre action: on s'associe. On a un large partenariat à l'intérieur de notre parc, on est associé à plus ou moins 22 organismes spécialisés. Donc, on travaille en hébergement santé mentale, en hébergement jeunesse, désintoxication, personnes handicapées, mais également on a du logement au prix du marché favorisant la mixité sociale. Donc, on est un organisme qui est relativement hybride.

Pourquoi présentons-nous un mémoire? Pourquoi ce travail-là? Pourquoi énerver le directeur à venir faire une présentation? Il y a deux raisons. On est interpellés à deux niveaux: premièrement, notre mission de revitalisation urbaine et sociale; le deuxième élément, c'est la qualité de vie. Donc, d'une certaine façon, nos spécialités ou nos préoccupations sectorielles sont là.

Première préoccupation. Pourquoi le projet de modernisation de la rue Notre-Dame interpelle-t-il notre mission? Pour ça, je vais faire juste une petite digression, qui n'était pas dans le mémoire qui a été présenté. Je vais faire un petit historique, pourquoi revitalisation, pourquoi --

Donc, quand on a commencé, il y a 14 ans, à être actifs dans Hochelaga-Maisonneuve, au départ, on a été rapidement confronté à des routes de notre milieu. C'était vraiment le bordel. Et comme milieu, c'est Hochelaga-Maisonneuve, mais c'est aussi vrai pour la partie est de Centre-Sud. Donc, géographiquement, ça va du pont Jacques-Cartier jusqu'à la rue Viau ou Vimont, au sud de Sherbrooke.

On posait alors un diagnostic. Au départ, ce qu'on voulait faire, nous, c'était offrir du logement pas cher à des gens pour les aider, pour qu'ils deviennent des meilleurs citoyens. Et on s'est rendu vite compte que l'approche, je dirais, sectorielle de logement social, on était dépassé par la situation. Pourquoi? Il y avait cinq éléments, puis on a posé un diagnostic qui nous a interpellés fortement, puis on a interpellé notre milieu.

On constatait que le cadre bâti se dégradait. C'est-à-dire quoi? Il y avait des bâtiments très mal entretenus. Il y avait beaucoup de bâtiments barricadés. Il y avait un nombre élevé de logements vacants. Notre tissu social, donc les gens qui habitaient, était fortement attaqué. On a théorisé un petit peu notre pratique en disant il y avait des pathologies sociales: problèmes de toxicomanie importants, vente de stupéfiants, prostitution de rue, criminalité, piqueries.

Ce qui avait un impact sur la dynamique sociale, les ménages les mieux nantis quittaient le quartier et, bon, les pauvres ou les gens plus démunis... parce qu'il y a la pauvreté, mais la pauvreté, c'est un aspect, il y a plein d'autres problèmes qui s'ajoutent à ça.

Un autre élément, notre base économique se détériorait. Évidemment, quand les mieux nantis, ceux qui consomment normalement, je dirais, quittent le quartier, évidemment les commerces sont en difficulté et on voyait apparaître parallèlement à ça des commerces qui consacrent la dégradation, beaucoup de prêts sur gage, et donc, il y avait cet élément-là.

Également, ces trois choses-là qui étaient interreliées faisaient en sorte qu'un territoire qui est en déroute, les vrais propriétaires des immeubles, c'est les institutions financières. Donc, le portefeuille hypothécaire de l'ensemble des institutions financières était attaqué, et au niveau de la Ville de Montréal, les immeubles, c'est la base fiscale. Donc, la base fiscale de la Ville de Montréal était également attaquée. Donc, on avait un problème, je dirais, d'écologie humaine où, au départ, les intervenants terrain ont dit: *Aïe! ça marche plus là. Nous autres, on n'est plus capable.+

Donc, on a interpellé notre milieu et peu à peu de nombreux acteurs se sont associés pour s'attaquer à la revitalisation urbaine et sociale d'Hochelaga-Maisonneuve. Donc, il y avait le Collectif en aménagement urbain, la Corporation de développement économique, Pro-Est,

les organismes communautaires, la Ville de Montréal, les artères commerciales, la SIDAC
875 Ontario, la SIDAC Sainte-Catherine.

Et après le creux de la déroute en 96, 97, où Hochelaga-Maisonneuve sortait dans les
journaux mur-à-mur, il a commencé à y avoir des gains de plus en plus significatifs dans notre
milieu. Mais on fait face encore à un problème d'image et de perception. Quand on vient pour
880 louer, la crise du logement change un peu la situation, le manque de logements, mais l'image
du quartier, la perception que les gens ont du quartier est mauvaise. Et le projet de
modernisation ou un bon projet de modernisation de la rue Notre-Dame, pour nous, ça pourrait
être une opportunité pour changer la perception que l'ensemble métropolitain et les gens qui
demeurent dans le quartier... il y a une image aussi des gens du quartier d'eux-mêmes. Donc,
885 c'est une opportunité pour nous. Donc, notre première préoccupation sectorielle.

Notre deuxième préoccupation, c'est la qualité de vie des résidants de nos immeubles.
On a de nombreux immeubles dans Hochelaga-Maisonneuve, mais également dans Centre-
Sud et dans Mercier-Est. Plusieurs de ces immeubles-là sont situés plus ou moins loin de la rue
890 Notre-Dame actuellement et donc vivent les problèmes qui sont cités.

Ensuite, notre parc immobilier, il est spécifique par toutes sortes d'opportunité. On s'est
trouvé à être propriétaires et gestionnaires de petits logements: des 32, des 22, des 12, des
maisons de chambre. C'est important, parce que les gens qui habitent ces immeubles-là, ce
895 n'est pas, comme disait un de nos profs d'université, ce n'est pas des jeunes socio-démocrates
qui vont habiter ces logements-là, c'est des gens à faible revenu. Et souvent, ils vivent des
situations personnelles. Ils ne sont pas seulement pauvres, ils vivent des situations
personnelles qui sont fort difficiles.

Nous, qu'est-ce qu'on fait là-dedans, on leur offre un logement de qualité, à bon prix,
puis en plus notre partenariat. On s'associe avec des partenaires spécialisés. Donc, on offre
900 quelque chose d'intéressant à ces personnes-là.

Le problème, par rapport à la situation actuelle et à la modernisation, c'est que ces
905 locataires-là sont captifs. Ils ne peuvent pas déménager. Présentement, tout le monde
s'entend, ce n'est acceptable sur la rue Notre-Dame. Les gens, ils ne peuvent pas déménager.
Donc, ils sont pris. Les plus mobiles vont sortir. Donc, notre deuxième préoccupation, c'est la
qualité de vie de ces gens-là, plus la question de revitalisation urbaine.

Notre participation au débat. Donc, pour les deux raisons précédentes, on s'est
intéressé à la question de la rue Notre-Dame depuis deux ans. Comment on a fait ça? Il y avait
une petite table de concertation locale depuis deux ou trois ans où on échangeait pour essayer
d'avoir le meilleur projet possible. On a déposé un mémoire aux audiences locales, il y a 18
mois. Et l'objectif de la démarche de la concertation, pour nous, comme organisation, c'était
915 au-delà d'un accès routier efficace et fluide au centre-ville. On voulait bonifier le projet du MTQ
afin qu'il ait des retombées positives et significatives pour l'ensemble de notre communauté,
dont évidemment les locataires.

920 Avant d'entrer dans le vif du sujet, je voudrais énoncer cinq mises en garde ou des notes
méthodologiques par rapport à notre mémoire pour être bien clair. D'abord, on n'est pas des
experts ni en transport, ni en environnement, ni en aménagement de territoire. On connaît pas
mal le logement et les processus immobiliers, mais pour le projet en tant que tel, on est moins
fort. Notre contribution se fait donc à titre d'acteur fortement engagé dans sa communauté.

925 Autre élément, on n'a pas la prétention, et on pourrait le faire, mais on n'a pas la
prétention de parler au nom de nos nombreux locataires. On pourrait le faire, ce serait
malhonnête. On refuse de faire ça. Par contre, on croit défendre des positions de communauté,
dont les intérêts de nos locataires. Puis quand on parle d'intérêts de communauté, dans notre
cas spécifique à nous, c'est notre communauté locale, bien entendu, mais également régionale
930 et nationale. Parce que l'impact en développement économique, on est également sensible à
ça.

Ça fait deux ans qu'on participe à ça, on a tenté de se faire une tête sur le projet en tant
que tel. Puis pour comprendre, souvent ce qu'on fait, c'est qu'on a découpé le problème en
935 morceaux, puis on a soulevé -- puis là, je retombe dans le mémoire qu'on a déposé, on voit
qu'il y a six questions. On l'a découpé comme ça, on n'est pas des experts. Il y a deux
questions de transport.

Il y a la question de la congestion chronique de la circulation sur la rue Notre-Dame.
940 C'est le problème principal, selon nous, en termes de compréhension du problème. S'il n'y
avait pas ça, il n'y aurait pas de commission, il n'y aurait pas de projet. Donc, il semble, pour
nous, que si on ne règle pas ça, ça va mal.

Deuxième élément à ce problème de transport là, il y en a un autre, il y a un problème
945 de sécurité, tout le monde s'entend que la rue Notre-Dame est dangereuse. Après que le
ministère des Transports, peu importe le projet qu'il va amener, il y a toutes des préoccupations
sectorielles qui vont arriver puis ils ont dit: *Oubliez pas ça, oubliez pas ça.+

Nous autres, on a vu qu'il y en a quatre. Il y a la question du transport en commun et
son développement, on est très sensible à ça; le développement économique qui dépend de
950 l'efficacité des transports; l'environnement et la qualité de vie, c'est une de nos préoccupations;
puis la mise en valeur de l'aménagement du territoire, on est bien conscient de ça. Il y a certains
exemples éloquents: le boulevard Taschereau sur la Rive-Sud et l'autoroute Décarie.
Évidemment, ce n'est pas des choses qu'on veut avoir.

955 Notre perspective d'analyse, on a adopté, dès le départ, une approche d'intérêt
commun plutôt qu'une approche d'opposition d'intérêt conflictuel. C'est notre côté
communautaire mais dans la vision communauté globale. Nous autres, on trouve aberrant X et
moi personnellement, depuis deux ans, je le répète X d'opposer dans ce cas précis là des
960 questions, les opposer une à l'autre en disant que si on gagne un petit peu en autoroute, on

perd en transport en commun. On pense que c'est une mauvaise approche. Il faut regarder ça autrement.

965 Tout le monde a intérêt à ce qu'il y ait plus d'efficacité, qu'il y ait moins de pollution, qu'il y ait plus de transport en commun. Donc, notre approche, c'est une approche d'intérêt général avec une sensibilité particulière.

970 L'évaluation du projet du ministère des Transports par rapport à la situation actuelle X on répète, on n'est pas des expert X l'évaluation qu'on a faite, c'est par rapport aux six questions que j'ai nommées précédemment: nos deux préoccupations sectorielles et notre approche d'intérêt commun. Et là, question-réponse, un petit peu comme dans le petit catéchisme.

975 Y a-t-il, selon nous X et là, c'est nos perceptions et l'expérience qu'on a X une amélioration de la congestion de la circulation suite à ça? On pense que oui. On n'est pas innocent, on sait que ça va susciter à moyen terme un achalandage, on est conscient de ça. J'y reviens un petit peu plus tard. En termes de sécurité, il nous semble que le problème est réglé.

980 Y a-t-il amélioration du transport en commun et ce projet favorise-t-il son développement? Notre perception, c'était que oui. Lundi soir, j'étais là, la directrice générale de l'AMT expliquait. C'était superintéressant, je trouvais, en termes de connaissance. Donc, ça répond.

985 La quatrième question. Le transport de marchandise, oui, on en tient compte. C'est amélioré, sauf que l'achalandage va être accru. Donc, on est conscient aussi de ce problème-là.

990 Cinquième question. L'amélioration de la qualité de vie et de l'environnement, ce qu'on comprend du projet, on n'a pas lu, on n'a pas le temps, ce qu'on comprend, c'est qu'il va y avoir des améliorations au niveau du bruit. Et au niveau de la pollution, ce n'est pas évident. Vous avez sûrement entendu tout l'argumentaire là-dessus, j'y vais rapidement.

995 La mise en valeur de l'aménagement du territoire. Ça, on trouve que c'est bien important les efforts qui ont été faits avec le ministère, les groupes locaux, économiques et sociaux et communautaires, depuis deux ans. Il y a des gains importants au niveau de la piste cyclable, au niveau de la mise en valeur de certains bâtiments patrimoniaux, la réunification de certains parcs, l'amélioration notable de la qualité des espaces verts.

1000 Je ne sais pas si vous avez vu la présentation de la CDEST. Je siège au conseil d'administration et j'ai lu le mémoire. C'est très intéressant l'aspect qui parle quantitatif là-dessus.

Et le potentiel, en recouvrant les parcs, d'ouvertures sur le fleuve à long terme. Il y a un potentiel, selon nous.

1005 Donc, en ce qui concerne les questions d'aménagement de territoire, le ministère des Transports a pensé le projet, selon nous, en tenant compte de bénéfices collatéraux à long terme significatifs.

1010 On fait une petite analyse du boulevard urbain. Vous l'avez sûrement lu. Donc, on trouve que ça ne répond pas.

1015 Autre élément. On trouve important X puis là, j'arrive avec une approche de gros bon sens X il doit y avoir une intégrité intellectuelle face au projet. Et il y a des choses qui nous fatiguent et qui me fatiguent dans tout ce qu'on entend, c'est que présentement il y a un jeu de sémantique. Est-ce que c'est l'autoroute Décarie améliorée? Un boulevard urbain? La rue Notre-Dame?

1020 C'est clair, quand on regarde, c'est une autoroute présentement. Il y a le débit, la vitesse des véhicules en dehors des heures de pointe. Donc, selon nous, la question, ce n'est pas: une autoroute ou pas une autoroute. Qu'on le veuille ou qu'on ne le veuille pas, présentement, on vit avec ce qui ressemble fortement à une autoroute. Pour nous, l'approche ou la solution, c'est d'avoir la meilleure autoroute possible qui tienne compte de la qualité de vie, de l'environnement au niveau local, mais aussi régional.

1025 L'autre élément qu'on parle, puis ça me fatigue bien gros, c'est comme le fait que c'est des problèmes, on vit dans une société complexe, c'est un problème complexe. C'est comme si le fait de faire une route ou pas une route, ça changeait le monde au complet. C'est évident qu'il y a des impacts importants, mais il y a plein d'autres variables.

1030 Et je n'ai pas entendu parler du niveau du prix de l'essence, entre autres, qui était souligné. Depuis vingt ans, le prix de l'essence n'a pas augmenté. Et quand on parle de compétitivité, si on veut être réaliste, tant qu'on ne jouera pas sur un ensemble de variables -- je ne suis pas un spécialiste, le prix de l'essence, la taxation accrue à l'achat des véhicules qui consomment beaucoup, la tarification des ponts à l'entrée, il y a une série que vous avez
1035 sûrement lue, donc on n'est pas sérieux.

1040 Conclusion: urgence d'agir. On appuie le projet du ministère des Transports. Certaines conditions sont nécessaires au succès. Bon, je ne voulais pas être répétitif non plus par rapport aux autres.

1045 Il y a un élément qui nous semble important à souligner. Ça paraît évident mais, nous, on fait des projets immobiliers, ce n'est pas aussi complexe que ça, mais il y a une chose qui est fondamentale dans cette chose-là, on est en planification, mais quand on tombe dans la réalisation, la direction de projet est fondamentale parce que c'est un projet qui soulève... si la direction de projet dans le projet qui va être réalisé est plus ou moins correcte, il faudrait que le ministère porte une attention particulière, c'est un projet extrêmement complexe dans un milieu densifié.

1050

Le restant, je pense que je vais m'arrêter, de toute façon, vous l'avez lu. Et j'ai été pas pire, j'ai pas trop lu et j'ai pas été trop énervé.

LA PRÉSIDENTE :

1055

Alors, je vous remercie. Moi, j'aurais une question.

1060

Vous nous avez mentionné que vous étiez préoccupés X c'est la mission de votre organisme X de la revitalisation des quartiers. J'aimerais ça que vous m'expliquiez comment, selon vous, le projet qui nous est soumis par le ministère des Transports va permettre une revitalisation du quartier Hochelaga-Maisonneuve?

M. JEAN-PIERRE RACETTE :

1065

Il y a beaucoup d'éléments présentement. Il y a des éléments objectifs qui ont été réalisés depuis quatre ou cinq ans. Il y a beaucoup moins de bâtiments barricadés. Il y a un petit peu plus d'investissements. Il y a encore des problèmes. La rue Sainte-Catherine est en déroute pour toutes sortes de raisons, mais il y a surtout un problème de perception en quelque part et il faut travailler... je me souviens, à l'époque...

LA PRÉSIDENTE :

1070

Justement, tantôt vous nous l'avez bien expliqué, mais comment le projet qui est soumis va permettre de modifier cette perception-là et de revitaliser, donc de redynamiser le quartier?

1075

M. JEAN-PIERRE RACETTE :

C'est au niveau de la vente du quartier et la perception de travailler.

1080

À un moment donné, je me souviens, il y a quatre, cinq ans, on disait: *Bon, on veut vendre le quartier. On veut que des gens de... tous les mieux nantis partent+, donc on avait listé tous les éléments qui étaient positifs dans le quartier et on voyait qu'il y avait un problème d'image.

1085

Là, si on annonce, puis qu'il y a un projet où il y a des pistes cyclables, il y a des nouveaux parcs, il y a un accès au fleuve avec les parcs qui sont réunis, les bâtiments patrimoniaux, il y a plusieurs organismes qui vont profiter de ces annonces-là. Il va y avoir objectivement, selon la perception qu'on a toujours, des améliorations qui vont venir contribuer déjà aux efforts, des choses. On va dire aux gens: *Bien, écoutez...+

1090

Les annonces qui sortent présentement, ça a changé un peu mais, dans les dernières années, Hochelaga-Maisonneuve, c'était peinturé noir mur-à-mur; Centre-Sud, une partie

1095

également là. Et on pense que ces projets-là, ces annonces-là quand on va dire: *Aïe! regardez la piste cyclable, venez voir!+ Je pense à tout ce qui est récréo-culturel, Tourisme Hochelaga-Maisonneuve, il y a le zest. Il y a un repositionnement du quartier Hochelaga-Maisonneuve, qui était un ancien quartier ouvrier, il a perdu ses usines, et la stratégie depuis 10 ans, c'est de le repositionner comme un nouveau milieu de vie avec des organismes en culture.

1100

Le développement du pôle olympique, ce qui s'en vient, un stade olympique aussi. Le stade olympique peut être un élément moteur. Avec le départ des Expos, il y a des réflexions qui se sont. Et il y a des organismes culturels. Il y a la promenade Bellerive aussi. Il y a des *packages* qui se montent. Mais il y a toujours la perception. Et ça, on pense, et ça reste toujours au niveau du pari, mais on pense que c'est un outil de plus pour une mise en marché. Et, objectivement, il y a des choses qui vont être là.

1105

Donc, c'est le mieux, je pense, que je peux vous répondre. Je suis seul. Si j'étais avec quelqu'un, il pourrait peut-être me dire: *Tu as oublié cet aspect-là+, mais...

1110

LA PRÉSIDENTE :

Je ne veux pas résumer mais, en tout cas, si je comprends bien, ce sont les éléments que j'appellerais accessoires du projet qui feraient en sorte, comme les parcs, les pistes cyclables et tout ça...

1115

M. JEAN-PIERRE RACETTE :

Mais ce n'est pas accessoire pour...

1120 **LA PRÉSIDENTE :**

... qui feraient en sorte d'aider à la revitalisation du quartier ou si c'est l'artère même, la route même qui est proposée?

1125 **M. JEAN-PIERRE RACETTE :**

On ne peut pas dissocier les deux, à notre avis. Il y a un déficit au niveau des parcs. C'est un quartier qui est pauvre, qui a été négligé depuis des années. C'est clair qu'il y a une opportunité, ces investissements-là. Puis il faut régler la question, c'est ça, il faut régler la question de la rue Notre-Dame. Le statu quo, tout le monde, n'est pas acceptable. Là, on peut profiter, ça coûte des millions de dollars de faire ces choses-là, et de toute façon, on va avoir une solution.

Donc, dans l'approche du ministère avec toutes les discussions qu'il y a eues, il amène des solutions et ce n'est pas accessoire. C'est au niveau de la qualité de vie également que ça s'améliore. Il y a du bruit présentement sur Notre-Dame; on pense que le nouveau projet va réduire le bruit. Donc, il y a un gain là-dessus. Le camionnage sur la rue, je pense, Pie-IX, les gens peuvent se plaindre du camionnage.

Donc, là-dessus, objectivement, ce n'est pas seulement accessoire. C'est sûr que c'est toujours les deux en termes de... il y a une question de perception, mais il y a tellement de déficit, en termes de qualité de vie et en termes d'espaces verts, que je ne trouve pas que c'est accessoire. C'est fort important.

Et il faut voir aussi au niveau de la population. Puis là, je suis vraiment plus local. Si ce projet-là est remis aux calendes grecques, on va être pognés encore avec la circulation pour de nombreuses années, la qualité de vie va continuer... parce que peu importe ce qui va se passer, le transport routier, à mon avis, pour les prochaines années, tant qu'il n'y aura pas une volonté politique pour travailler sur les variables, va s'accroître; on n'aura pas plus d'espaces verts; on n'aura pas de pistes cyclables. Les éléments positifs sont bloqués par une série d'éléments.

Donc, en bref, on pense que c'est une très bonne opportunité pour Hochelaga-Maisonneuve mais également pour tout l'est de Montréal. Parce que la perception de l'est, je me souviens qu'on parlait X puis je fais une autre petite digression X avec Pro-Est quand on l'a relancé, la porte d'entrée de l'est de Montréal, il y a des gens du milieu qui disaient: *On dirait qu'on prend Sainte-Catherine, qu'on rentre dans Beyrouth. Tout a été barricadé.+ Et cette perception-là reste tant qu'il n'y a pas de quoi de symbolique, à la limite, un paquet de choses. Ça, c'est un projet fortement symbolique qui pourrait amener avec une bonne mise en marché....

1160

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie. Alors, je vous remercie, mes collègues n'ont pas de questions.

1165 **M. JEAN-PIERRE RACETTE :**

Je trouve votre ouvrage excellent et les questions à chacun des types d'intervenants, peu importe pour ou contre, elles sont toujours parfaites. Merci.

1170 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

1175 Alors, maintenant, madame Cécile Baird et monsieur François Racine de l'Atelier B.R.I.C.

Mme CÉCILE BAIRD :

1180 Bonjour!

M. FRANÇOIS RACINE :

Bonjour!

1185 **Mme CÉCILE BAIRD :**

1190 Alors, nous présentons aujourd'hui nos recommandations en tant que professionnels en architecture et en urbanisme. Il s'agit donc d'une présentation visuelle, on vous invite à regarder l'écran.

Alors, le projet actuel du MTQ, on voit ici une vue partielle, un *close-up* sur une partie de l'autoroute en tranchée. Donc, il s'agit bien d'une autoroute en tranchée qui a de temps en temps des dalles. L'autoroute est recouverte par des dalles pour offrir des espaces publics.

1195 Mais, à notre avis, ces espaces publics ne sont pas vraiment habitables, à moins qu'ils soient encadrés. Une dalle qui est ouverte aux quatre vents, qui est en périphérie d'un quartier, n'est pas habitée par les gens qui habitent autour. Par exemple, un espace public en ville, il y a des bureaux, des habitations, des commerces au pourtour; il y a des gens qui passent à travers. Donc, c'est ça qui fait que le lieu est habité. Ce qui est proposé, à notre avis, est tout
1200 simplement une autoroute qui est partiellement comblée.

Maintenant, nous regardons deux répercussions d'autoroute en tranchée, deux qui nous concernent en tant que professionnels dans le milieu bâti. Le premier, c'est la coupure du tissu

1205

urbain; le deuxième, la dévalorisation des terrains qui sont limités de part et d'autre des autoroutes.

1210

Par exemple, regardons l'autoroute Décarie qui isole le quartier ouest du centre, l'autoroute Ville-Marie qui, elle, isole les autres quartiers du Vieux-Montréal, donc il y a vraiment une coupure, et les terrains de part et d'autre se trouvent dévalorisés.

1215

Prenons, par exemple, si au lieu d'avoir une autoroute, on avait une rivière, les terrains de part et d'autre augmenteraient de valeur parce qu'on veut être à côté de la rivière. Tandis que de part et d'autre d'une autoroute, c'est, disons, un endroit qu'on cherche à fuir pour des raisons qui ont été nommées par d'autres gens ici, aux audiences.

1220

Donc, si on regarde la rue Notre-Dame, on voit bien sur le plan que la rue se situe entre des quartiers historiques et le fleuve Saint-Laurent. C'est le tronçon qu'on étudie. Et tout comme la société québécoise, la rue Notre-Dame a un caractère distinct. Elle n'est pas comme les autres. Elle n'est pas comme le boulevard Le Corbusier; elle n'a rien de commun. Elle n'est pas comme la rue Sherbrooke non plus, la rue Sainte-Catherine. Ce sont toutes des rues qui ont un caractère particulier. Et Notre-Dame, ce qu'elle a de spécial, c'est que c'est vraiment l'origine de Montréal. C'est notre berceau. De la Place d'Armes, elle s'étend vers l'ouest à Lachine; à l'est, Pointe-aux-Trembles. Vraiment, elle est très, très longue.

1225

Et ce qu'il nous reste dans la portion est, ce qu'il nous reste aujourd'hui comme monuments, entre autres j'en nomme quelques-uns sur l'image, mais entre autres, il y a le monument des patriotes. Et comment peut-on comprendre qu'un seul Canadien français accepte qu'on prenne un monument aussi chargé de symbolisme pour l'installer dans le milieu hostile d'une autoroute? Ça, c'est difficile à comprendre.

1230

Maintenant, Notre-Dame, les autres monuments qui forment son environnement est en soi la formalisation de notre mémoire collective, de notre identité ici. Alors, d'aller faire une autoroute en tranchée à cet endroit-là, je pense qu'il faut vraiment remettre ça en question pour des questions qui sont matérielles évidemment, mais aussi qui sont plus que matérielles, de l'ordre du symbolique et de la représentation.

1235

1240

Maintenant, le fleuve Saint-Laurent. On a récemment des grands investissements le long du fleuve Saint-Laurent: pensons au développement du parc du Vieux-Port; pensons aux investissements le long du canal de Lachine; le pôle des Rapides. En ce moment, le chantier vient de terminer, on met en valeur le rapprochement des rapides, qu'on puisse les observer, les apprécier.

1245

On croit que c'est important aussi d'apprécier le fleuve du côté est de Montréal, qui le mérite aussi bien que les Montréalais le méritent aussi. C'est un paysage exceptionnel. Je pense qu'il n'y a vraiment aucun doute. On voit sur ces cartes postales que quand on vend l'image de Montréal, on montre le fleuve, on montre nos monuments comme le pont Jacques-Cartier. On voit une ancienne carte postale et une plus récente des berges du fleuve. Donc, il

est important de ne pas le couper de la ville mais bien de chercher dans ce projet à le relier à la ville.

1250

Ici, on voit deux autres cartes postales datant des années 60, la première montrant l'autoroute Bonaventure et la deuxième, l'échangeur Turcot, tout près de l'autoroute Décarie. Et à l'époque, on montrait une image de Montréal qui était basée sur la modernité, le progrès. L'idée d'avoir 6 millions d'habitants à Montréal, c'était ce qu'on croyait. Et on a vu, par après, que ça nous a coûté cher toutes ces infrastructures-là, cher en tant que démolition de quartiers anciens à Montréal, entiers je veux dire.

1255

Alors, aujourd'hui, si on regarde des cartes postales sur le marché, dans les années 90, donc 30 ans plus tard, on a fait du chemin. On a vu les répercussions des autoroutes des années 60 sur notre ville. Et maintenant, ce qu'on valorise, ce qu'on projette comme image, c'est plutôt la renaissance des quartiers centraux, au centre-ville, l'appréciation de notre patrimoine qu'on avait négligé, qu'on ne mettait pas en valeur. Maintenant, il y a tout un mouvement de rénovation, de restauration. Alors, de toute évidence, on a changé le cap. Et on n'est pas les seuls, on suit un courant international.

1260

1265

Et je vais maintenant passer la parole à François pour qu'il continue l'exposé.

M. FRANÇOIS RACINE :

1270

Bonjour! Justement, Cécile parlait de mouvements internationaux, donc de réflexions qui se sont faites sur la ville, sur la réappropriation par la population de leur front de mer et de leurs espaces publics. Et je pense que si on travaille une idée de boulevard en front avec une liaison ville et front de mer ou fleuve, il faut voir d'autres exemples.

1275

Et j'ai tiré, ici, l'exemple de Barcelone qui, on voit à gauche, en 82, un peu l'état, donc la frange du tissu urbain, l'emprise du portuaire. Et on a l'équivalent de 12 voies, ici. Donc, une voie très, très large et qui privilégie la circulation, donc qui avait un impact très grand. Et il y a eu toute une réflexion de la part de la communauté, des architectes, des urbanismes et des ingénieurs locaux catalans, et qui se sont dit: *On va aménager avec une façon de faire, un art de vivre qui nous est propre+ et on arrive avec cette nouvelle configuration où on a en fin de compte fragmenté la voirie.

1280

On a en plein centre, ici, les autobus, donc qui sont en plein centre. On a deux bandes de plantation. On a des voies qui sont locales, donc qui annoncent véritablement un boulevard. Et la question du camionnage, transport voie rapide, est un peu en contrebas ici. Et on a une plate-forme qui nous permet de voir vers l'eau. Donc, on a chaque situation. Le débit de circulation lourd appelle cette solution de voie légèrement encaissée et on a comme contrepartie un boulevard urbain avec le transport en commun, de larges trottoirs et de la plantation.

1285

1290

Là, on voit en détail, ici à gauche, la portion qui est réservée pour les autobus, donc qui est en plein centre, avec deux bandes latérales qui permettent une certaine perméabilité de

1295

cette emprise. Vous vous souvenez qu'au début, on avait 12 voies, là on a vraiment fragmenté pour faire en sorte qu'elle soit perméable, qu'on puisse la traverser. Donc, de part et d'autre de cette partie avec les autobus, on a une voie de 3 voies plus locales, ici, avec des terrasses, commerces et ainsi de suite. Donc, on voit que l'interface entre la ville et cette infrastructure-là est poreuse, perméable et permet une certaine vie urbaine d'avoir cours.

1300

En bas, on voit un peu la coupe. En A, c'est la vue qu'on a en haut, donc la partie autobus, les deux terre-pleins, nos voies locales et, légèrement encaissées dans le sol, des voies minimales pour le transport lourd, et on a au-dessus une promenade qui permet de voir vers le fleuve.

1305

Donc, on n'a pas une solution complètement enterrée mais semi-encaissée, et on a comme contrepartie un aménagement urbain qui permet une suture, et il permet d'avoir une vie aux abords de ça et une fragmentation des voies de circulation.

1310

Si on regarde maintenant, on quitte les palmiers, on revient à Montréal X mais je pense qu'il ne faut pas avoir peur de regarder à l'étranger, voir ce qui se fait et être capable de se positionner nous aussi comme aménagistes et comme aussi être capables de faire un geste structurant X alors comme tel, il existe, comme on a dit, en plus, un énorme potentiel de développement des terrains entre la rue Notre-Dame et le port. On a la voie ferrée, ici. Donc, on a une énorme quantité de mètres carrés, on a l'ancienne Vickers ici qui vient d'être libérée.

1315

Donc, tout le sort de ces terrains-là, en termes d'urbanisation, est dépendant de comment cette nouvelle voie va être aménagée. Est-ce que c'est une coupure ou on permet au tissu urbain ou à l'habitation de se poursuivre et de traverser et, en fait, de continuer la ville plus près du port?

1320

L'an dernier, avec les étudiants à l'École d'architecture de l'Université de Montréal où j'enseigne, on a justement tenté de voir la potentialité de ces terrains et d'avoir un peu une idée de comment, aux abords du parc Morgan, comment on pourrait faire pour régler -- on sait qu'on a la voie ferrée, donc régler la question des voies rapides, un peu comme je vous ai montré tout à l'heure, donc peut-être d'avoir la circulation de transit à la périphérie, qui nous permettrait d'avoir un boulevard Notre-Dame beaucoup plus une voie locale, où là, actuellement --

1325

D'ailleurs, c'est ce qui est arrivé dans les années 60. C'est qu'on a exproprié, on a cassé les têtes des îlots, les îlots montréalais où il y a des bâtiments. Il y avait des bâtiments, ici, qui refermaient, et c'est tout ce qu'on a cassé pour implanter cette future autoroute.

1330

Nous, ce qu'on propose, c'est de les rétablir ces têtes d'îlots, donc de refermer. Donc, pour la quiétude des gens, d'avoir des bâtiments de part et d'autre de cette nouvelle voie avec des terre-pleins, piste cyclable, ainsi de suite, et d'avoir des opérations de logements qui permettraient aux rues aussi d'Hochelaga-Maisonneuve de se poursuivre et de connecter ces développements-là à leur développement à eux pour le revaloriser, pour véritablement faire une partie prenante de leur développement, et d'intégrer le parc Morgan avec des voies piétonnes

1335

qui permettent aussi à ces gens-là de se retrouver par rapport à un lieu de rassemblement. On sait qu'aussi, actuellement, il y a le Théâtre sans fil qui va s'installer dans ces abords-là. Donc, d'avoir des bureaux, des éléments aussi de service qui consolideraient ce pôle-là. Donc, c'est un projet d'étudiants, donc une réflexion qui s'est faite là-dessus.

1340

Donc, l'autoroute et la ville. On voit que plusieurs pays qui ont construit des vastes réseaux autoroutiers, un peu comme on a fait dans les années 60, 70, à Montréal, ils observent aujourd'hui les conséquences de l'implantation de ces infrastructures sur l'économie et l'environnement de leur ville.

1345

Et on voit dans les études scientifiques qui sont faites actuellement que ça implique, ces constructions d'autoroute là, deux problèmes, qui est, en fait, comme on l'a dit aussi tout à l'heure, le développement des banlieues en périphérie au détriment des quartiers centraux. Ce qu'on favorise, c'est la connexion de la périphérie et l'afflux de ce transit vers le centre, et l'augmentation du nombre de voitures en circulation et la congestion graduelle des nouvelles voies rapides.

1350

C'est un peu comme quand on dimensionne des tuyaux: plus ils sont gros, plus on s'attend à ce qu'il y ait de débit qui va y venir. Donc, peu à peu, on se rend compte qu'elles se saturent assez rapidement ces voies-là.

1355

Alors, il y a plusieurs articles à cet effet-là, comme *Widening roads worsens traffic congestion*.

1360

Alors, pour nous, quand on fait une route... Bon, on fait un bâtiment; la durée de vie, c'est 50, 100 ans. Une route, c'est 100, 200 ans la durée de vie d'une route, quand on y pense, comme chaque génération qu'on planifie. On le voit par rapport à la durée de vie aussi, disons, de l'autoroute Décarie. On est aussi obligé de les consolider. Au bout de 50 ans, il faut les entretenir.

1365

Donc, à notre avis, une autoroute comme ça se pense pour 100 et 200 ans. Donc, pour nous, rien ne presse. Il faut prendre le temps de réfléchir et il faut prendre le temps de trouver une alternative au projet actuel, parce qu'on sait que ce projet va avoir des conséquences irréversibles sur notre environnement bâti.

1370

Et pour nous, cette alternative doit à la fois comprendre des voies minimales pour la circulation de transit. Ça, c'est indéniable qu'il faut voir à la question du transport des marchandises, du camionnage. Ils doivent avoir une solution pour eux.

1375

Il faut aussi qu'on voie que pour les gens à l'échelon local et aussi pour la ville en général, pour la valorisation du tissu urbain, on pense que la rue Notre-Dame devrait être un boulevard, donc une voie à 4 voies plantée d'arbres. C'est la définition d'un boulevard, en fait. Et d'avoir la construction maximale d'îlots résidentiels entre la ville existante et le fleuve, un peu comme la solution que j'ai montrée, qui a été étudiée par les étudiants à l'École d'architecture.

1380

Et la liaison de nouvelles places et parcs au réseau des espaces verts existants. Donc, comme on a dit au début, actuellement, les plate-formes ne sont pas reliées au tissu urbain; elles sont à part. Dans une solution de boulevard urbain et d'espaces publics, donc, il faudrait relier à la trame des rues ces espaces publics et préserver l'intégrité architecturale de notre

1385

patrimoine bâti en général et notre façon de faire montréalaise.

Voilà ce qui complète notre brève présentation.

LA PRÉSIDENTE :

1390

Je vous remercie. Monsieur Dériger a une question au moins pour vous.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1395

Oui. La situation actuelle, pour vous, est-ce qu'elle correspond aussi à une coupure? Actuellement, la rue Notre-Dame, comme elle est, est-ce que, selon vous, c'est une coupure aussi du quartier par rapport à la rive et au fleuve?

M. FRANÇOIS RACINE :

1400

Actuellement, on a une bande non construite, où il y a la piste cyclable, où il y a de la plantation et qui est poreuse. Les gens peuvent y aller, traverser, aller au moins jusqu'au trottoir de la voie actuelle. On a actuellement, je pense, un 6 voies. Grosso modo, il y a des intersections; on peut les traverser. Si on prend, par exemple, une autoroute en tranchée où il y a peu d'intersections, c'est tout à fait... C'est-à-dire qu'actuellement, la situation permet aux gens de traverser, oui. C'est une coupure moindre que si c'était une autoroute en tranchée.

1405

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1410

Donc, la tranchée viendrait comme, disons, confirmer ou renforcer l'effet de coupure.

M. FRANÇOIS RACINE :

1415

Tout à fait.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1420

Vous amenez aussi une notion, je dirais, de coupure de ville et de coupure de quartier. Est-ce qu'il y a une distinction qu'on peut faire entre les deux?

M. FRANÇOIS RACINE :

1425

En fait, la ville est constituée de quartiers, de faubourgs ou d'entités. Donc, quand on parlait -- mettons, on a parlé du Vieux-Montréal, la coupure avec ses faubourgs. Le Vieux-Montréal constitue une entité. À la sortie du Vieux-Montréal s'est fait des faubourgs: on parle du faubourg à la mélasse, faubourg Saint-Laurent. Et à chaque fois, il y avait toujours des transitions; il y avait des places, des parcs publics qui faisaient cette articulation.

1430

Si on vient flanquer une autoroute dans ça comme une tranchée, la connexion naturelle entre ces parties-là pour constituer la ville fait des coupures. On casse. On n'a plus une espèce de continuité au niveau du tissu urbain et ce que la trame montréalaise permet de sa continuité de la 30, qui fait qu'on se repère à Montréal et qu'il y a une continuité. Quand on va à Laval, ce n'est pas comme ça.

1435

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1440

Vous amenez aussi la notion de requalification de l'espace du front fluvial. Est-ce que, selon vous, le projet actuel permettrait de ne plus jamais pouvoir faire une requalification de l'espace?

M. FRANÇOIS RACINE :

1445

Ça rend la chose beaucoup plus difficile, parce que ce qu'on va développer de l'autre côté va être enclavé. Un peu comme on parlait de Souigny. Il y a la Place Versailles d'un côté, il y a les quartiers de Ville d'Anjou de l'autre côté, il n'y a qu'un pont pour y accéder.

1450

On va créer un peu la même chose de part et d'autre de cette voie-là. Donc, les rues d'Hochelaga-Maisonneuve ne se poursuivent pas, vont s'interrompre. Le seul point de connexion, ça va être peut-être le parc ou les bretelles qui connectent, qui permettent de franchir.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1455 Une dernière question. Le Vieux-Port, actuellement, c'est un peu ce qui s'est passé il y a vingt ans. Disons que ça a pris vingt ans avant qu'on puisse venir intervenir et, bon, réaménager le port et que finalement la population puisse se l'approprier. Mettons, c'est une solution aussi, c'est des solutions à long terme.

1460 **M. FRANÇOIS RACINE :**

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1465 Mais il faut le prévoir tout de suite. C'est ce que je peux comprendre comme approche?

M. FRANÇOIS RACINE :

1470 Tout à fait. Vous prenez l'exemple du Vieux-Port. Ça a pris du temps. Ça a été longtemps des champs. Il y avait la voie ferrée. Il y avait des coupures. Puis je trouve que comme collectivité, c'est rendu un projet fantastique.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1475 Mais pour le quartier, disons, Hochelaga-Maisonneuve, Sainte-Marie, quel genre de requalification vous voyez? Est-ce que c'est du même type que le Vieux-Port ou c'est une autre vocation?

1480 **M. FRANÇOIS RACINE :**

Il faudrait le voir comme un projet d'embellissement dans la continuité de ce qui s'est fait dans le Vieux-Port. On a parlé du parc Bellerive. Là, il y a une porte d'entrée forte à la ville et il y aurait une continuité entre ce qui se fait au niveau de l'aménagement du Vieux-Montréal, et connecter ça, et se poursuivre vers l'est comme un grand projet d'embellissement ou de restructuration de la ville à grande échelle, à l'échelle de l'île.

1485

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1490 À l'échelle de l'île.

M. FRANÇOIS RACINE :

On est à l'échelle de l'île maintenant avec nos villes fusionnées. On aurait un projet global, connecteur de tous les arrondissements de l'est à l'ouest.

1495

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

J'aimerais revenir, monsieur Racine, si vous permettez, sur votre première réponse à l'explication à mon collègue sur l'effet coupure.

Est-ce qu'on doit comprendre de votre réponse que compte tenu que, dans le modèle que vous présentez, il y a quand même un boulevard mais à proximité du fleuve, que l'effet coupure est moins pire et que c'est déjà une proposition qui constitue une espèce de compromis à l'effet tranchée?

M. FRANÇOIS RACINE :

Oui, tout à fait. Vous me dites que c'est une solution de compromis, la solution de Barcelone?

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Oui. Ou celle que vous avez sur le modèle que vous avez présenté, puisque les voies rapides passent à proximité du fleuve.

M. FRANÇOIS RACINE :

Vous parlez du projet étudiant?

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Oui.

M. FRANÇOIS RACINE :

C'est-à-dire qu'il y a la voie ferrée actuellement qui est une nuisance. Donc, la voie rapide longerait cette partie-là et on aurait un boulevard Notre-Dame avec de l'habitation et un front bâti, construit le long de Notre-Dame. Donc, on met tout ce qui appartient au port. En fait, le camionnage, c'est pour le port, en fait. Donc, ils ont leur voie ferrée et leur voie de transit autoroutière, disons, voie rapide.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1540

Vous avez répondu que c'était moins pire que l'effet tranchée comme coupure. Quand vous dites: *moins pire+, j'essaie de comprendre. C'est vraiment comme un compromis, à ce moment-là, entre une situation qui pourrait être plus idéale et celle à obtenir, puisque vous dites qu'il faut tenir compte également du concept?

1545

M. FRANÇOIS RACINE :

Oui, c'est un compromis, oui.

1550

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Très bien.

1555

Mme CÉCILE BAIRD :

Est-ce que je peux ajouter quelque chose?

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Oui, madame Baird.

1560

Mme CÉCILE BAIRD :

C'est-à-dire que ce qu'on a préparé, on a fait très vite, juste pour donner une idée, mais il y a sûrement d'autres alternatives possibles. Entre des combinaisons, il y a moyen de trouver des solutions qui combinent tous les critères qu'on pense sont nécessaires pour une bonne structure de la ville. Les deux exemples qu'on a montrés étaient à portée de la main, puis c'est pour montrer le potentiel et les possibilités qui nous sont offertes, ouvertes.

1565

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1570

Des exemples.

Mme CÉCILE BAIRD :

Voilà.

1575

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Merci.

1580

M. FRANÇOIS RACINE :

1585

Puis je voudrais juste rajouter qu'on a la chance X on va investir beaucoup comme nation là-dessus X donc on a la chance de faire un projet fantastique et qui permettrait de régler un peu toutes ces problématiques-là versus le modèle autoroute en tranchée qui date des années 60, 70, qui, à notre avis, est désuet. En termes de réflexion en aménagement urbain, j'entends.

LA PRÉSIDENTE :

1590

Donc, à votre avis, il vaudrait mieux encore se pencher sur d'autres façons de voir et de faire, avant que d'aller de l'avant avec un projet de modernisation.

M. FRANÇOIS RACINE :

1595

Tout à fait. On pourrait avoir l'option A et B, laisser les gens, la collectivité ou l'ensemble des gens débattre. Pour l'ensemble du bien collectif, de faire le meilleur projet possible et donc, d'avoir d'autres A et B, ça ne change rien. On sera sûr que notre autoroute en tranchée est bonne si B n'est pas si intéressant ou C n'est pas si intéressant, on sera au moins sûr de ce qu'on fait.

1600

Mme CÉCILE BAIRD :

1605

Moi, j'invite tout le monde qui est intéressé à ce projet d'aller à pied se promener sur Décarie, ne serait-ce que traverser l'autoroute Décarie à pied et de voir de quoi il s'agit, de le vivre vraiment, que ça ne soit pas abstrait sur des papiers.

M. FRANÇOIS RACINE :

1610

Elles existent construites ces solutions-là qu'on propose. On peut les vérifier. Dans les années 60, ils n'avaient pas de précédent, il n'y avait pas de comparables, ils pouvaient se tromper. Là, on ne peut plus se tromper, à mon avis.

LA PRÉSIDENTE :

1615

Alors, je vous remercie.

M. FRANÇOIS RACINE :

1620 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1625 Nous allons prendre une pause de dix minutes, s'il vous plaît.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

(REPRISE DE LA SÉANCE)

1630 **LA PRÉSIDENTE :**

 J'appelle monsieur Jean-François Hallé, Table d'aménagement du Centre-Sud.
Bonjour!

1635 **M. JEAN-FRANÇOIS HALLÉ :**

 Bonjour!

1640 (L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

 La Table d'aménagement du Centre-Sud demeure donc divisée sur le projet et seule la
crainte de commettre une erreur irréversible fait consensus. Merci.

1645 **LA PRÉSIDENTE :**

 Je vous remercie.

1650 Monsieur Alain Leduc du Syndicat canadien des communications, de l'énergie et du
papier, section locale 501 de l'usine de Camco Montréal.

M. ALAIN LEDUC :

 Bonjour madame et messieurs.

1655 **LA PRÉSIDENTE :**

 Bonjour, monsieur.

1660 **M. ALAIN LEDUC :**

J'ai été précédé cette semaine dans les audiences par les représentants de l'usine Camco. Moi, je viens ici au nom des travailleurs, des travailleuses que nous représentons.

1665 La section locale 501, elle est établie à l'usine de la rue DicksonXNotre-Dame depuis 1952 et elle est affiliée au SCEP, c'est le nom du Syndicat canadien des communications, énergie, papier, FTQ, depuis 1992.

1670 Évidemment, je viens témoigner au nom des gens que je représente sur une base du vécu et des préoccupations particulières de ces gens-là. Ce n'est pas évidemment un projet, ce n'est pas un mémoire technique. On ne s'en vient pas, là, à titre d'expert et on n'a pas aucune prétention d'être expert dans le domaine, autant au niveau routier, au niveau de toutes ces infrastructures-là. On vient plus témoigner nous autres à partir de ce qu'on vit.

1675 Je ne vais pas reprendre tous les éléments qui ont été présentés par l'entreprise cette semaine au niveau du rôle, au niveau du transport routier, les camions et l'importance au niveau de l'usine, au niveau de la livraison de la production. Je vais plus m'en tenir, là, à ce que, nous, on vit comme usagers des infrastructures routières.

1680 Donc, la grande majorité des membres que nous représentons résident soit dans l'est de l'île ou soit sur les rives sud ou nord du fleuve. Ils empruntent donc le circuit routier métropolitain du lundi au vendredi. Je parle de au-delà de 800 travailleurs que je représente et on ajoute à ça les employés qui sont syndiqués avec d'autres sections locales du SCEP, les employés de bureau qui sont une quarantaine, et on ajoute aussi tous les employés cadres.

1685 La production, elle est, bon, production de sécheuse et de lave-vaisselle, pour que ce soit concret pour les gens, parce que Camco est un affilié de Générale Électrique. Donc, la production est répartie sur trois quarts de travail. Essentiellement, la grande majorité des gens travaillent soit sur le quart de jour, entre 7 h et 3 h 30, et le quart de soir, entre 3 h 30 et minuit.

1690 Et eux, ils empruntent donc le circuit routier, et ils viennent stationner sur la rue Dickson. Le stationnement est devant l'usine, c'est-à-dire de l'autre côté, du côté vers l'ouest. L'usine est du côté est de la rue Dickson. Et ce qu'ils font, c'est qu'ils traversent. Ils vont stationner et ils traversent la rue Dickson pour se rendre à l'usine.

1695 La situation actuelle fait en sorte... quand je dis la situation actuelle, on réfère aux aménagements, aux changements qui ont été faits en 1999, à l'hiver 1999. Là, je fais référence à ce qu'on appelle le lien Souigny, la connexion qui est faite maintenant pour arriver de la Rive-Sud ou de la Rive-Nord soit en revenant de Hippolyte Lafontaine ou de Métropolitain pour se rendre au centre-ville. Donc, ils ont comme un *by-pass*. On prend carrément le lien Souigny et on arrive sur la rue Dickson pour aller tourner à l'intersection DicksonXNotre-Dame, pour s'en aller soit principalement vers le centre-ville via Notre-Dame.

1700

1705

Donc, depuis ce moment-là, depuis 1999, le flot de la circulation automobile et camion, bien sûr, a été plus, a été décuplé, ce qui fait qu'il y a énormément d'insécurité. Pour les gens, c'est carrément... ils traversent. Il y a un feu de circulation à la sortie du stationnement, sauf que de la façon que c'est fait, je veux dire, il y a priorité aux autos et les gens doivent courir littéralement.

1710

L'image qui nous vient en tête, nous autres, c'est quand on voit, par exemple, à la sortie de l'usine, à 3 h 30, 200, 300 travailleurs qui doivent traverser la rue pour aller dans le stationnement et sur une lumière piétonnière priorité aux piétons environ 10 secondes, l'imagine qu'on a, c'est des gens qui -- on imagine 200 piétons qui essaieraient de traverser l'autoroute 20 de bord en bord, des deux côtés, à la course. C'est clair que ce serait carrément suicidaire. Mais dans les faits, c'est ça qui se passe. C'est carrément ça qui se passe depuis 1999. Et pour nous, c'est clair que ce n'est pas un piéton là. Je veux dire, pour traverser, ça prend un *sprinter* comme Bruni Surin. C'est carrément ça.

1715

1720

On a fait, nous autres, des pressions, on a fait des démarches auprès de la Ville depuis ce temps-là. Il y a eu des discussions, il y a eu des surveillances policières. Les policiers sont bien d'accord avec nous que ça n'a pas de sens parce que, même s'il y a des feux de circulation, il y a beaucoup d'autos qui passent carrément sur une lumière rouge.

1725

Là, il y a des gens qui nous parlent de boulevard, qui nous parlent d'autoroute. Pour nous, c'est une autoroute, dans les faits, actuellement. On entend parler des gens qui disent: *Bien, il ne faudrait pas traverser, essayer de traverser sur le boulevard Décarie.+ Mais dans le moment, c'est carrément ça. On traverse à nos risques et périls. Et on a été chanceux à date. Il y a eu deux accidents, ils n'ont pas été fatals mais, je veux dire, on marche juste avec la chance. On ne peut pas marcher juste avec la chance non plus.

1730

1735

Ça fait que ce qui fait que dans ce contexte-là, le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, pour nous autres, ça devient une occasion d'apporter une solution au problème particulier, je dis bien problème particulier de chez nous, que les gens vivent. Puis en même temps, ça apporte une solution aux problèmes généraux qui sont vécus par les usagers de la rue Notre-Dame. C'est pour ça qu'on est là. C'est pour ça que je viens, au nom de la section locale, au nom des travailleurs, travailleuses de l'usine, venir présenter notre mémoire ici aux audiences publiques.

1740

1745

Pour ce qui concerne le projet du ministère des Transports, il est clair, je pense qu'il y a un consensus X bien, si ce n'est pas un consensus, c'est un quasi-consensus X qu'au niveau du statu quo, ça ne tient pas. Quand je dis ça, je ne dis pas seulement ce qu'on vit chez nous, au coin de DicksonXNotre-Dame. Je parle sur l'ensemble, au niveau de l'ensemble du transport. Parce qu'on sait qu'il y a une augmentation constante de la circulation, puis notamment celle du transport lourd. Puis transport lourd, ce n'est pas seulement pour le port, mais aussi on parle des entreprises qui sont dans le coin. On pense à Johnson-Johnson, Catelli, Camco, les Sucres Lantic, tout ça sur la rue Notre-Dame, dans cette artère-là.

1750

1755

1760

1765

1770

1775

1780

1785

1790

Donc, sur le plan de la sécurité des gens qui empruntent cette artère, on pense, là, je veux dire, il y a toute cette problématique-là, puis on pense que si on imagine curieusement juste avec le statu quo, que ça continuerait comme ça, on peut imaginer ce que ça pourrait être dans dix ans, par exemple, s'il n'y avait pas vraiment de changement. Parce que d'ici dix ans, c'est sûr qu'il y a un accroissement normal, je parle d'accroissement normal du nombre de véhicules. C'est ça qu'on va regarder, je reviendrai plus tard. Il ne faut pas penser juste au projet de Notre-Dame, on regardera d'autre chose, mais on pense qu'il faut vraiment qu'il y ait une volonté d'agir. Ça fait trop longtemps qu'il y a des discussions là-dessus, puis il faut vraiment y aller de l'avant.

Donc, après avoir pris connaissance de l'ensemble du projet, chez nous, on est carrément en faveur du plan d'une autoroute en tranchée. Et on opte, au niveau de l'entreprise, pour l'option, ce qu'on appelle l'option CN, nous autres. Pas l'option Canadian Steel Foundries, mais plutôt l'option CN pour ce coin-là. Donc, on pense que ça devrait favoriser la circulation sur la rue Notre-Dame, tout en améliorant le lien avec le réseau routier métropolitain.

Si je reviens sur les préoccupations locales, dans le projet qui nous a été présenté, on parle, entre autres, de faire en sorte que la rue Dickson devienne une artère à circulation locale, avec un cul-de-sac au nord de ce qui était la Canadian Steel Wheel, un petit peu au nord de l'usine, au nord de Notre-Dame, donc un cul-de-sac. Mais aussi, on pense que cet aspect-là, ça nous touche particulièrement, puis ça répondrait en bonne partie à nos préoccupations au niveau de ce que je mentionnais, là, par rapport à la sécurité des piétons et des automobilistes sur cette rue.

On a, c'est sûr, par contre, certaines interrogations sur ce que seraient la situation, le temps, seraient les conditions, le temps de la progression des chantiers. Évidemment, on ne veut pas revivre encore ce qu'on vit depuis 1999. On comprend que le projet va s'étaler sur plusieurs années, ça, on est bien conscient de ça, sauf qu'on espère que, par exemple, on tienne compte que ça, ça soit fait, les modifications qui sont amenées pour Dickson soient amenées quand même dans la première phase, parce qu'on pense que ça aurait... si on retarde ça encore plus, ça va avoir encore plus un impact négatif, tant au niveau de la sécurité des personnes qu'au niveau du développement de la région.

Évidemment, il n'y a pas juste les automobilistes chez nous; il y a les camions, il y a le transport. Ça a été bien démontré par l'entreprise chez nous. On a aussi un entrepôt au niveau de Viau puis il y a une circulation constante, tous les jours, entre l'usine et l'entrepôt de la rue Viau.

On est d'accord donc avec le projet. Aussi, là-dedans, on parle de prolongement de la rue l'Assomption, qui nous amènerait jusqu'à Notre-Dame. Ça, on pense que ça permettrait encore plus une connexion rapide au réseau dans la mesure où la rue l'Assomption aurait un lien avec la rue Souigny, bien sûr, pour que les gens puissent se connecter avec la rue Souigny pour aller rejoindre le reste du réseau.

1795

De plus, pour faciliter la sortie des employés de l'usine et tous ceux qui sont autour, qui gravitent autour, nous, on favorise l'idée d'un lien soit à la hauteur d'Ontario ou dans ces abords-là, entre la rue l'Assomption et Dickson. C'est-à-dire qu'il y ait une connexion soit par un viaduc entre les deux, ce qui favoriserait justement, qui donnerait deux possibilités de rejoindre la rue Souigny pour pas que notre monde non plus aille tout aller engorger Notre-Dame, comme une espèce de voie de contournement, pour pouvoir aller se connecter à la rue Souigny.

1800

Si je passe sur le particulier, je vais un petit peu plus au général, au niveau du projet dans son ensemble, nous, on apprécie X puis je pense que syndicalement, on a un point de vue aussi qui déborde un peu l'usine X on apprécie la place qui est accordée à l'aménagement des espaces verts. Il pourrait y en avoir plus, c'est sûr, mais on pense que déjà ce qui est là est positif. Puis ainsi qu'aux pistes cyclables dans les quartiers Hochelaga-Maisonneuve et Centre-Sud.

1805

Dans la même optique, nous suggérons très sérieusement au MTQ de maximiser la portion couverte de la rue Notre-Dame. Je pense qu'il y a une partie qui est prévue, mais on pense vraiment d'optimiser tout ce qu'on peut couvrir soit couvert, dans le but justement de réduire l'impact négatif sur l'environnement.

1810

Ce qu'on pense aussi, on a une approche globale, on ne pense pas qu'on va résoudre le problème de la circulation dans le Centre-Sud et l'est de Montréal avec la seule mise en oeuvre du projet de la modernisation de la rue Notre-Dame. Il y a bien d'autres aspects à prendre en considération dans ce sens-là. Je ne parle pas seulement au nom de la section locale 501, mais l'ensemble, pour avoir concerté avec les différents représentants des syndicats FTQ de la région de l'est, la région qui est couverte par ce projet-là, nous autres, on pense qu'il faut vraiment travailler aussi au niveau du développement du transport en commun. Puis dans le projet, il y a des choses de prévues à ce niveau-là, mais on pense qu'il ne faut vraiment pas rien négliger, il faut aller plus loin que ça.

1815

1820

Parce que c'est sûr, on veut avoir une voie rapide, une autoroute en tranchée, mais on ne veut pas non plus tout le temps pour inviter que ce soit un incitatif à avoir plus de transport, plus d'automobilistes, plus de transport privé. On veut aussi, au niveau du transport en commun, qu'on étudie sérieusement la possibilité d'utiliser des métros de surface ou des trains légers qui pourraient servir la portion est de l'île jusqu'à Repentigny, LeGardeur.

1825

Dans la même optique, on pense aussi, il y a du transport qui se fait dans notre zone qui n'a pas besoin d'être là, puis qui se fait par le Métropolitain. Dans ce sens-là, nous, on se positionne aussi pour l'achèvement de l'autoroute 30 comme voie de contournement. Je pense que ça, en parallèle, c'est un tout. Il faut voir ça vraiment comme un autre morceau du puzzle.

1830

En conclusion, nous supportons ce projet que nous croyons beaucoup plus viable qu'un boulevard urbain. Je ne pense pas que c'est un boulevard Saint-Joseph que ça nous prend ici, au niveau des besoins, au niveau du coin. Et puis ça répond beaucoup plus aux besoins à moyen terme. C'est sûr qu'à long terme, comme je vous dis, il faut vraiment -- si on ne travaille

1835

pas sur le transport en commun, si on ne travaille pas sur ces objectifs-là puis les voies de contournement, on va se retrouver dans cinq ans ici à dire: *Bien, écoute...+ ça va être déjà dépassé les besoins.

1840 Pour ce qui touche plus spécifiquement le secteur où nous travaillons et les gens que nous représentons X je reviens tout le temps, je résume X donc, nous appuyons l'idée de convertir la rue Dickson en artère de circulation locale seulement en terminant en cul-de-sac au nord. Et nous réitérons la suggestion d'un lien routier entre l'Assomption et Dickson via Ontario. Enfin, nous encourageons le MTQ à favoriser le développement du transport donc en commun
1845 vers l'est et la conclusion de l'autoroute 30.

 La grande majorité des employés de l'usine, tant syndiqués que non syndiqués, ont, en décembre justement, signé une lettre d'appui à notre position concernant le secteur Notre-DameXDickson. Moi, je vais vous en remettre une copie. 671 noms, 671 personnes qui sont
1850 signé ça, qui reprend essentiellement ce que je viens de dire, d'accord avec le projet dans son ensemble, avec l'idée des modifications que j'ai suggérées.

 C'est tout. S'il y a des questions --

1855 **LA PRÉSIDENTE :**

 Je vous remercie. J'aurais peut-être une seule question à vous poser.

 Vous nous avez dit, les employés que vous représentez utilisent l'automobile. Est-ce
1860 qu'il y en a une proportion d'entre eux qui utilisent le transport en commun?

M. ALAIN LEDUC :

 Oui, il y en a.
1865

LA PRÉSIDENTE :

1870 Et est-ce que la desserte actuelle par transport en commun est intéressante et est-ce que le projet ne viendrait pas un peu perturber la desserte actuelle?

M. ALAIN LEDUC :

1875 Nous, on pense, actuellement, la desserte actuelle est déficiente. Elle n'est pas vraiment intéressante. Peut-être aux heures de pointe de jour, elle peut peut-être répondre à certains besoins, mais on pense qu'il y aurait beaucoup plus de transport en commun si les gens, par exemple, au niveau des heures -- parce que si on prend l'artère, on parle, par exemple, des gens qui viennent du métro l'Assomption, qui s'en viennent à l'usine et l'autobus s'en va vers l'est, les heures, les fréquences sont vraiment espacées.

1880 Je ne vous parle pas de 7 h le matin, mais si on parle dans la journée, et le soir, c'est encore plus problématique. Les gens de soir, les gens qui finissent à minuit, oubliez ça, puis ceux qui s'en vont vers l'est, ça ne répond vraiment pas aux besoins. C'est pour ça qu'on dit que ça devrait... on ne pense pas que c'est le projet qui va faire que ça va rendre plus difficile, parce 1885 qu'il y a toujours la circulation locale via Dickson, puis il peut y avoir la circulation via Notre-Dame pour aller se connecter, aller reprendre Sainte-Catherine. On pense aux autobus qui s'en vont au métro Viau. Mais essentiellement, nous autres, c'est beaucoup plus, les gens viennent beaucoup plus par autobus qui vient soit du métro Cadillac ou du métro l'Assomption. Mais l'achalandage, les fréquences ne sont vraiment pas... ils ne répondent pas vraiment aux 1890 besoins. Mais ça, c'est un autre aspect.

LA PRÉSIDENTE :

1895 Est-ce qu'ils utilisent le circuit 22, je crois?

M. ALAIN LEDUC :

Oui, 22, c'est ça. 22, c'est celui qui vient du métro l'Assomption.

1900 **LA PRÉSIDENTE :**

Et donc, est-ce qu'il n'y aurait pas une...

1905 **M. ALAIN LEDUC :**

Le matin, c'est à peu près aux vingt minutes.

LA PRÉSIDENTE :

1910

... une coupure avec le fait qu'on va mettre en cul-de-sac la rue Dickson?

M. ALAIN LEDUC :

1915

Ah! bien, oui. Il faudrait qu'il y ait un contournement à ce moment-là, oui, bien sûr. Mais vous savez qu'il part de la rue l'Assomption. L'autobus 22, il part de la rue l'Assomption et vient se connecter par Dickson. Oui, bien sûr qu'il y a un nouveau design à faire à ce moment-là.

1920

Il faudrait qu'il parte de l'Assomption toujours, mais prendre l'Assomption et s'en viendrait à ce moment-là à Notre-Dame ou bien, ce qu'on mentionnait, s'il y avait un viaduc par Ontario, à ce moment-là il irait direct à Dickson. Je ne pense pas, à ce moment-là, que c'est vraiment problématique. Je ne pense pas que ça devienne négatif, dans ce sens-là.

1925

Nous autres, c'est plus X évidemment, c'est un autre débat X c'est au niveau de la Commission de transport. Parce qu'aux vingt minutes, ça ne répond pas vraiment aux besoins. Ça n'encourage pas, ce n'est pas un incitatif vraiment à emprunter plus le transport en commun.

LA PRÉSIDENTE :

1930

Est-ce que vous avez déjà fait des démarches pour que la situation s'améliore?

M. ALAIN LEDUC :

1935

On a déjà eu des discussions, mais il n'y a pas eu de démarches de façon bien intensives, disons. Mais je pense que ça fait partie aussi des démarches qu'on a à faire.

LA PRÉSIDENTE :

1940

Je vous remercie.

M. ALAIN LEDUC :

1945

Merci.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1950

Monsieur Leduc, peut-être juste un complément. Vous avez répondu à la première de mes interrogations sur les démarches.

M. ALAIN LEDUC :

Pas de problème.

1955 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

On sent que c'est une préoccupation syndicale et comme représentant syndical, j'imagine que vous mettez ça dans votre propre agenda par rapport aux organismes, aux sociétés de transport.

1960 **M. ALAIN LEDUC :**

Oui. Puis ça doit être relié justement. Parce que si on veut améliorer le transport dans son ensemble, oui, effectivement, il faut avoir une vision plus globale. Il faut aussi entreprendre des démarches au niveau de la Commission de transport.

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

Et manifester le besoin aussi?

1970 **M. ALAIN LEDUC :**

Effectivement, oui.

1975 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Ma seconde question, c'était celle-ci. Vous qui côtoyez vos membres, vos collègues, peut-être pas les 800 en même temps mais vous avez une bonne connaissance de vos collègues --

1980 **M. ALAIN LEDUC :**

Une bonne partie, parce que je suis carrément sur le terrain, moi. Je suis dans l'usine. Le bureau est dans l'usine, oui.

1985 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Avez-vous un ordre de grandeur de ceux qui peuvent utiliser le transport en commun, puisqu'il y en a une partie -- vous avez dit qu'il y en a qui viennent de la Rive-Sud immédiate, mais ceux qui sont proches, dans les quartiers proches, c'est quoi l'ordre de grandeur de ceux qui pourraient utiliser, à votre connaissance, le transport en commun?

1990 **M. ALAIN LEDUC :**

1995 Qui pourraient utiliser -- je vous dis, actuellement, il y a peut-être 40 % des gens qui s'en vont vers l'est en auto. Qui pourraient utiliser, je pense qu'il y a facilement un 15 % à 20 % au moins.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

2000 Qui pourraient?

M. ALAIN LEDUC :

2005 Qui pourraient, oui.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

2010 Et à vue de nez toujours, selon vous, combien l'utilisent présentement?

M. ALAIN LEDUC :

2015 Moi, je pense, on n'a pas fait d'étude précise à ce niveau-là, mais à vue de nez, je vous dirais, actuellement, il y a peut-être un 10 % à peu près des gens qui utilisent le transport en commun. Mais de soir, il pourrait en avoir beaucoup plus si le...

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

2020 Selon les horaires.

M. ALAIN LEDUC :

2025 Parce que nous, devant l'usine, à l'arrêt d'autobus, vous avez les horaires, puis le soir ça tombe à toutes les heures, un autobus pratiquement à l'heure. Ça fait que si tu le manques, tu es foutu.

2030 Ça fait que souvent, on a eu des discussions avec la Commission pour au moins aménager les horaires en fonction de nos horaires à nous autres, pas faire partir un autobus cinq minutes avant la fin d'un quart de travail. Ça avait aucun sens, là, parce qu'on avait effectivement des cas comme ça. Il faut qu'il y ait plus de concertation, je pense, dans ce sens-là.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

2035

Merci, monsieur.

LA PRÉSIDENTE :

2040

Je vous remercie.

M. ALAIN LEDUC :

2045

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2050

Monsieur Stéphane Gagné de la Société de développement communautaire de Montréal. Il n'est pas là. Alors, monsieur Luc Ferrandez de l'Association Habitat Montréal. Il n'est pas là non plus, à ce qu'on m'indique.

2055

Alors, le ministère des Transports a demandé un droit de rectification. Je rappelle que le droit de rectification est accordé à tous, il permet de corriger des faits et il faut éviter de donner une opinion ou de réagir à une opinion qui a été formulée par les citoyens. Alors, monsieur Fournier, nous vous écoutons.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2060

Bonjour, madame la présidente. Ça va être très bref, trois points en ce qui me concerne.

2065

Je rappelle, dans un premier temps, que la possibilité du pont entre la Rive-Sud et la rue Notre-Dame a été écartée par le ministre des Transports. La Commission Nicolet continue à regarder un lien Rive-Sud mais pas avec un accès sur Notre-Dame.

2070

L'option tunnel a été rejetée ou n'a pas été retenue par le ministère des Transports non seulement pour des raisons de coûts mais en raison aussi des expropriations. Je rappelle une centaine de logements qui devraient être expropriés et de l'impact que ça créerait au coeur du quartier, bien sûr, plutôt qu'en périphérie.

2075

Et finalement, je rappelle, contrairement à ce qui a été dit tout à l'heure, que le ministère a pris en compte l'impact de l'autoroute 25 sur la rue Notre-Dame. C'est des documents qui ont été déposés à la commission après le dépôt de -- qui sont hors de l'étude d'impact mais qui ont été déposés en séance à la commission. Donc, c'est des documents qui sont disponibles.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2080 En réaction à une présentation hier soir, il y a eu une présentation qui montrait les coûts des terrains industriels au pied carré, 3,60 \$ le pied carré dans la MRC des Moulins, et on indiquait une valeur de 30,60 \$ à 44,93 \$ le pied carré pour les terrains industriels sur l'île de Montréal.

2085 Après vérification, il s'agit d'un prix au mètre carré, ce qui ramène les prix des terrains industriels sur l'île de Montréal, dans l'est de l'île de Montréal, en fait, entre 3 \$ et 4,50 \$ le pied carré. Pour des terrains industriels desservis par des réseaux routiers, c'est à peu près les mêmes prix pour les terrains industriels.

2090 Face au Pied-du-Courant, donc la présence du Pied-du-Courant ou le siège social de la SAQ actuel, il y a actuellement 7 voies de circulation en façade. Le ministère prévoit qu'il y a une rue locale qui descend au stationnement, qui a 2 voies étroites.

2095 On a montré un projet à Barcelone, il faut rappeler que c'est un projet de 14 voies routières, dont seulement quelques voies sont couvertes et qui relient le quartier ancien aux berges du port par une passerelle aérienne piétonnière, comme on peut en constater actuellement sur la route 132, le long du fleuve, ici à Longueuil.

2100 Finalement, pour ce qui est du développement résidentiel entre la rue Notre-Dame et les voies ferrées du port, il faut rappeler un cas historique qui s'appelle le secteur Cathy-Bruneau, qui est à l'est de l'intersection Notre-Dame/Dickson, où il y a eu un consensus de l'ensemble des intervenants locaux, dont la Ville de Montréal, le Port de Montréal et le gouvernement du Québec, compte tenu des nuisances et de la difficulté de cohabitation entre le milieu résidentiel et les activités portuaires et industrielles périphériques, le secteur résidentiel, à la demande des citoyens, a été acquis et démoli.

2105 Merci, c'est tout.

LA PRÉSIDENTE :

2110 Je vous remercie. Alors, la commission ajourne ses travaux jusqu'à ce soir, 19 h. À plus tard.

2115

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.

2120

ET, J'AI SIGNÉ:

LISE MAISONNEUVE, s.o.