

**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 5

Séance tenue le 16 janvier 2002, à 19 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 :

JEAN ROULEAU 1

ANTONIN LABOSSIÈRE 10

SACHA DESAUTELS, DAVID SIMARD, OSCAR CHICA 10

RENÉE MARTIN, VALÉRIE THIBAUT 18

NANCY BOILEAU 24

DANIEL PAUL BOURDAGES..... 25

REPRISE DE LA SÉANCE 29

COMITÉ DE RÉSIDANTS DU CENTRE-SUD :

PHILIPPE CÔTÉ 29

ALAIN TREMBLAY 38

JEAN-PIERRE BERNARD 42

RENÉ DELBUGUET 46

DROIT DE RECTIFICATION PAR LE MTQ :

PAUL ANDRÉ-FOURNIER, JEAN-MICHEL BOISVERT 54

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Mesdames et messieurs, bonsoir! Bienvenue à cette cinquième séance de la deuxième partie de l'audience publique sur le projet de modernisation de la rue Notre-Dame entre la rue Amherst et l'autoroute 25.

10 Alors, ce soir, nous aurons dix présentations. Je vous rappelle que chacun des participants qui se présentera devant la commission dispose de quinze minutes pour faire sa présentation, après quoi, la commission, si elle a besoin d'explications additionnelles ou si elle souhaite tester certaines hypothèses avec vous s'adressera à vous par des questions.

15 Je vous rappelle également que vous avez la possibilité de rectifier des faits qui sont mentionnés, qui sont incorrects. Le droit de rectification ne sert qu'à corriger des informations inexactes et non pas à réagir sur des opinions qui ont été émises. Et, si vous souhaitez rectifier des faits, vous pouvez le faire en vous inscrivant au registre qui est ouvert à cette fin à l'arrière de la salle.

20 Alors, sans plus tarder, j'inviterais le premier citoyen, monsieur Jean Rouleau. Bonsoir, monsieur Rouleau!

M. JEAN ROULEAU :

25 Bonsoir! Merci de m'entendre. Bonsoir, madame, bonsoir, messieurs! Je vais me prendre un peu d'eau.

LA PRÉSIDENTE :

30 Bienvenue dans le club.

M. JEAN ROULEAU :

35 Trop parler, c'est ça que ça fait. Alors, j'ai voulu présenter un mémoire comme intervenant de quartier qui est dans Hochelaga-Maisonneuve depuis 1978 et qui s'est impliqué à différents niveaux. Je vous ai fait, dans mon mémoire, une petite liste de quelques implications que j'ai eues. Il y en a bien d'autres que j'aurais pu rajouter.

40 Et, je pourrais rajouter à ces expériences-là au niveau de l'habitation que j'ai été sollicité, aussi, à de nombreuses reprises par des organismes du quartier où, des fois, des décideurs politiques qui avaient besoin de confier des mandats pour travailler à des comités aviseurs, soit au comité local d'approbation des fonds, du fonds de lutte contre la pauvreté ou des fonds qui étaient dédiés dans le quartier à travers notre CDEC et tout ça, où est-ce que j'ai participé à des

45

comités aviseurs qui avaient des fonds à attribuer, et on a toujours reconnu que j'avais une certaine intégrité.

50

Alors, c'est un peu un positionnement de cette nature-là dont je souhaite vous faire part, ce soir. Il y a bien des implications qui sont listées là, qui sont des implications de longue date. Je vous indique entre autres que je suis président de la Fondation promotion de la famille ouvrière Marie-Valérie, qui est une fondation privée dont je suis président depuis 16 ans, maintenant. J'ai participé à la mise en place d'un fonds consolidé de placements des coops d'habitation. Ça existe depuis 18 ans maintenant et c'est quelque chose qui est toujours en opération. Donc, il y a plusieurs organisations comme ça où j'ai été considéré comme une espèce d'acteur significatif pour le développement du quartier Hochelaga-Maisonneuve.

55

Comme parcours personnel, aussi, j'ai eu l'occasion dans ma vie de faire un baccalauréat en biologie, avec une option en écologie et d'une maîtrise en biologie également où j'ai travaillé, cette fois-là, plus du côté de la santé au travail, sur des travailleurs qui étaient autrefois sur la rue Dickson, dans la défunte MLW Bombardier. Alors, j'ai étudié les conditions de travail de ces gens-là, à ce moment-là, dans les années 80.

60

La diversité de ces différentes compétences m'a permis de postuler un jour au CLSC Hochelaga-Maisonneuve et je suis organisateur communautaire depuis 14 ans maintenant. Je travaille principalement sur des dossiers qui touchent l'habitation et l'aménagement urbain mais, aussi des fois, la valorisation de la paternité et autre chose, campagnes Centraide, des choses comme ça.

65

Je suis donc associé au travail du Collectif en aménagement urbain depuis 1988 mais, comme citoyen du quartier, j'étais déjà impliqué avant cette date-là.

70

Je voulais vous parler de l'évolution de la vision locale sur le dossier de la rue Notre-Dame. J'ai décortiqué ça en quatre étapes qui me semblent majeures, pour vous illustrer comment la pensée dans le milieu a pu évoluer.

75

Au début des années 70, le gouvernement était débarqué avec son *bulldozer* en disant: *Tassez-vous. On s'en vient passer une autoroute.+ Et, la mobilisation des citoyens, malgré qu'elle a été importante, il y a eu des comités de citoyens dans ces années-là qui ont même conduit à la formation du premier CLSC au Québec. C'est chez nous que ça s'est développé. Et, il y a eu donc démolition, expropriation et démolition de 1 200 logements. C'est une blessure dont le quartier ne s'est pas encore remis. Et, ce qu'il y a de pire, c'est qu'il n'y a aucun projet qui s'est réalisé après ces démolitions-là.

80

En 83, le gouvernement provincial revient à la charge et force à nouveau un projet d'autoroute qui prévoyait une emprise maximale. Ça allait jusqu'aux maisons, et les têtes d'îlots, on a reconstruit des coops et des HLM, donc ça allait même jusqu'à ces murs-là. Dans certains cas, les gens disaient: *L'autoroute va passer dans mon salon.+ Il y avait aussi à l'intersection Pie IX un échangeur monstrueux qui était prévu là.

85

Ça donne place à une mobilisation encore plus forte de la part du quartier et le Collectif venait juste de naître quelques mois avant que le ministre Clair annonce ça pour réfléchir justement à qu'est-ce qu'on pourrait faire des bandes – aujourd'hui, on dit les bandes vertes le long de la rue Notre-Dame mais, à l'époque, il n'y avait même pas de gazon qui avait été semé, donc c'était des champs en friche qui avaient été laissés à la place des maisons – qu'est-ce qu'on pourrait faire avec ces espaces-là pour les remettre en valeur, pour ne pas donner une image trop *drabe* à notre quartier.

Donc, il y a l'organisation d'une consultation publique populaire qui se développe dans le quartier parce que le ministère des Transports refusait de se plier à cette demande-là du milieu. Il y a un moratoire qui a finalement été obtenu, qui a permis de stopper le développement de l'autoroute Ville-Marie.

Il y a des mesures, comme madame Harel nous l'a rappelé l'autre soir, qui ont été prises pour ce que je dirais amoindrir l'image du désastre qui avait été laissé en plan, il faut le dire, depuis quand même une douzaine d'années, à ce moment-là. Il y a donc des HLM et des coops qui ont été construits dans les têtes d'îlots restants. Il y a eu un talus qu'on nous a dit être antibruit – ça avait fait rire assez le milieu – qui a été aménagé parce que le talus, il a entre 3 et 7-8 pieds de haut peut-être. Il y a eu une piste cyclable qui a été un gain là-dedans. Et, on a finalement semé du gazon entre ce talus-là et le trottoir de la rue Notre-Dame. C'est les seules interventions qu'on a faites.

Vous allez remarquer que dans mon discours, je vais passer du *je* au *nous*, parce que là, je rentre au Collectif en aménagement urbain et ce n'est plus juste Jean Rouleau qui peut s'accorder le crédit de ça, les actions qui ont été menées. Donc, je suis forcé de parler au *nous* pour reconnaître que c'est un travail d'équipe qui est le résultat de ça.

Donc, en 89, une autre étape. Ça a refait surface souvent, sans jeu de mots, le dossier de la rue Notre-Dame. Donc, en 89, à nouveau, on s'interroge là-dessus. Il y a une commission parlementaire. On a déposé un document où est-ce que, à ce moment-là, ce qu'on disait, c'est comme il n'y a rien de prévu pour la rue Notre-Dame, y a-t-il moyen, dans la largeur de l'emprise qui était là, à ce moment-là, de trouver une façon de rendre la circulation plus sécuritaire. Parce qu'il y avait régulièrement des accidents, souvent des face-à-face à certaines intersections de la rue Notre-Dame. Et, comme les autos roulent vite, bien, ça frappait fort.

Alors, ce qu'on avait proposé, à ce moment-là, c'était peut-être d'installer un terre-plein au centre avec des baies pour faciliter les virages à gauche. Donc, quand on a parlé de boulevard urbain dans notre quartier, c'est une espèce de compromis qui nous semblait envisageable à ce moment-là, parce qu'il ne semblait pas y avoir de véritable argent sur la table pour le développement d'une infrastructure routière majeure.

Depuis 88, le ministère des Transports revient à la charge avec la possibilité d'un investissement majeur, cette fois-là pour régler les problèmes de transport dans l'est de

Montréal. Le promoteur comprend que la réalité a changé. Je pense que madame Harel a été impliquée dans des pressions pour dire aux gens du ministère des Transports: *Il y a du monde dans notre quartier qui réfléchissent à ça depuis longtemps. Ça serait fort pertinent que vous vous parliez.+ Donc, la communauté locale est interpellée et on embarque dans le défi et on fait part des revendications qui sont portées depuis fort longtemps dans notre quartier.

Le ministère des Transports part avec ça et reviendra dans le courant de l'année 99 avec une première proposition qu'on sera appelé à commenter, etc. Donc, il y a une mobilisation qui s'organise à nouveau. La façon de travailler a changé par rapport aux années 80. On travaille davantage en concertation. Les structures se sont raffinées au niveau de l'organisation du milieu et il y a donc une mobilisation des principaux acteurs locaux qui se met en place et qui s'élargit même à un ensemble plus grand de l'est de Montréal, avec Chambre de commerce, Pro-Est, etc.

Et, cette démarche-là dure maintenant depuis plus de 2 ans. Il y a des gens qui ont été très assidus à s'impliquer là-dedans. Ça a donc permis d'informer, de consulter largement la population sur le projet et de différentes façons. Je vais y revenir.

Donc, de façon exemplaire, ça a permis d'associer un milieu organisé à la conception d'un projet d'une telle envergure – c'est une nouveauté – en forçant les ingénieurs du ministère des Transports à intégrer les préoccupations locales qui concernent la qualité de vie des citoyens et le développement du quartier.

Il est donc possible de tirer des leçons de cette évolution du milieu en disant que nous n'avons pas été les seuls à évoluer en voyant comment le ministère a su intégrer, dans sa manière de développer des projets, l'information et la consultation des citoyens.

Alors, pour moi, en tant qu'acteur du développement local, je ne peux que souligner ces gains qui devraient, à mon avis, servir de modèle à tous les décideurs qui ont des projets majeurs à entreprendre. Ça devrait être des leçons qu'on devrait tirer de cet exercice-là.

Je me sens d'autant plus à l'aise de faire une telle affirmation en constatant que – j'ai des chiffres très frais pour vous – à 16 h 30, tantôt, à notre centre d'information au Collectif en aménagement urbain, on était rendu à 1 011 citoyens qui étaient venus s'informer sur la proposition du ministère en visualisant la maquette et les différents documents qui sont là.

Donc, en plus, ces gens-là se sont dit très majoritairement en faveur de la proposition du ministère et ça nous a permis, en agrandissant notre plage horaire, d'offrir l'information à la population.

Au fil des années, on a participé activement à plusieurs des dossiers qui ont touché la qualité de vie des citoyens, notamment à l'élaboration du premier Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, où est-ce qu'on s'est attardé beaucoup à faciliter la compréhension des enjeux,

des différents documents et en encourageant la participation des citoyens à ce grand exercice de consultation.

On avait donc à l'époque, en association avec le Pavillon d'éducation communautaire, participé à la fabrication d'une maquette et à des documents qui en ont découlé par après, à l'animation d'une quarantaine de séances de consultation dans les organismes communautaires du quartier et, aussi, on a publié des cahiers synthèses en concertation avec d'autres organisations locales – j'en nomme quelques-unes: la CDEST, une Coalition sur l'alimentation, l'Atelier d'histoire, il y en avait plusieurs autres – que nous avons regroupées à l'époque sous l'appellation de la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve, la TAQHM. C'est comme ça qu'on l'appelait au début des années 90. Je voudrais vous informer que cette dernière instance a été dissoute par la suite, ne jugeant pas qu'il était pertinent de maintenir deux structures d'aménagement dans notre quartier.

On a su également, depuis 94, agir comme des rassembleurs importants, je pense, pour le développement du milieu autour d'un projet de revitalisation urbaine et sociale. Il y a des partenaires qui proviennent de tous les horizons du milieu et qui ont réalisé que tout le monde trouverait leur intérêt dans un quartier qui reprendrait de la vitalité.

On a pu sensibiliser les différents décideurs en faisant des études sur l'habitation notamment, à l'urgence de faire évoluer leur façon d'agir en matière d'habitation, parce qu'il était nécessaire d'adapter leur programme à la réalité des quartiers anciens des grandes villes. On a donc contribué significativement à l'évolution de la pensée de cette manière et les programmes existants, encore aujourd'hui, en témoignent.

Les différents éléments qui caractérisent le développement d'un milieu doivent être les plus cohérents possible. Ça fait partie des leçons qu'on a apprises avec les années. On ne peut réfléchir à la revitalisation d'un quartier en ne tenant compte que de l'habitation. Donc, on a su impliquer les partenaires qui portaient différentes visions au sein de ce projet-là. Il faut donc intégrer d'autres facettes de la dynamique, le développement social, culturel, l'économie, l'emploi, la santé publique, la circulation, le transport, le récréo-tourisme, etc., et c'est ce que nous tentons de faire continuellement.

On s'est aussi beaucoup affairé à travailler sur l'image, la fierté, l'appartenance au milieu comme étant des éléments qui pourraient être un ciment qui pourrait consolider nos efforts de revitalisation.

Au fil de toutes ces années, on a toujours maintenu notre liberté d'action et de pensée. Je vais vous donner des exemples tantôt. Nous avons assumé un suivi de près dans le dossier du plan particulier d'urbanisme du secteur Maisonneuve. C'est quelque chose qui a été comme évolutif au fil des années. De même qu'on a été aussi très actif au Comité de développement de tourisme Hochelaga-Maisonneuve où le projet de promontoire dans le parc Champêtre a été élaboré. J'ai contribué à ça. C'est en 95.

220

Il est aussi important de mentionner que la demande de réunification des parcs Morgan et Champêtre, avec la chaussée qui passe sous une dalle, ça a été formulé dans notre quartier en 1981. Ça fait donc un peu plus de 20 ans. Et que les résultats qu'on voit, pour nous, dans la proposition du ministère, doivent être considérés comme des victoires importantes pour notre milieu. C'est avec beaucoup de fierté qu'on peut dire ça. On nous traitait de complètement *flyés* dans les années 80 de penser des choses comme ça; aujourd'hui, on se rend compte qu'on avait raison.

225

230

C'est possible d'illustrer notre ténacité par un autre exemple. En 88, il y a eu une consultation publique qui a été organisée par la Ville de Montréal sur les enjeux de développement d'une aire industrielle qui était dans le coeur d'Hochelaga-Maisonneuve. Ça s'appelait le Programme de revitalisation des aires industrielles de Montréal, dont monsieur Robert Perreault se souviendra sûrement.

235

Lors de cette consultation, il y a eu une confrontation des visions de développement. Il y avait l'économique, d'une part, qui était défendue par la Ville, versus la qualité de vie des citoyens qui était défendue avec plusieurs mobilisés, des gens des rues Ville-Marie, Vimont, des gens des jardins communautaires et plusieurs autres se sont mobilisés dans ce dossier-là.

240

Avec un recul de près de 14 ans maintenant, on peut dire que la mobilisation des citoyens du quartier a permis de sauver 250 jardins communautaires et un terrain vague. Ce dernier est devenu, depuis l'année dernière, un parc, un très beau parc, et a aussi servi de pierre angulaire pour un ensemble d'aménagements cohérents qui ont été réalisés récemment autour du Marché Maisonneuve ou qui seront complétés avec le Plan triennal d'immobilisation de la Ville dans l'année 2002-2003.

245

250

Ce n'est pas dans notre mémoire, mais ça me rappelait aussi qu'on a déjà sauvé le parc Champêtre. En 89, madame Harel parlait de **donner** le parc Champêtre pour en faire une zone franche industrialo-portuaire, comme elle l'appelait à l'époque, qui aurait été au sud de la rue Notre-Dame. C'est un petit peu le projet dont on entend parler, qui serait maintenant du côté des terrains industriels entre Dickson et la cour de triage du CN. Et, il avait fallu utiliser des arguments pas mal convaincants pour dire à madame Harel: **Over our dead body**. Vous ne donnerez pas le parc Champêtre. Développez tout ce qui est développable en termes industriels dans l'est, puis quand il n'en restera plus, qu'il ne restera que le parc Champêtre, on se rassoira pour en parler.+ Donc, quand je rappelle ça à madame Harel, elle a un petit sourire au coin des lèvres.

255

260

En 2001, nous avons reçu un mandat supplémentaire de la Ville de Montréal pour mener une consultation publique sur le redéveloppement du site qui sera laissé vacant par le départ de l'usine Lavo. C'est un terrain qui va être à peu près l'équivalent d'une grandeur de deux terrains de football, en plein coeur d'un secteur résidentiel de notre quartier. On a donc tenu à l'automne des consultations là-dessus.

On a aussi offert nos services au ministère des Transports pour tenir dans nos propres locaux de la rue Sainte-Catherine un centre d'information, j'en ai parlé tantôt, afin que la population puisse avoir accès le plus possible à l'information et trouve la réponse à ses questions. Et, la façon dont la population a répondu, ça a dépassé nos prévisions. Et, en plus, les documents qui ont servi à l'étude d'impact étaient disponibles sur place.

Donc, l'implication continue, constante, persévérante et acharnée du Collectif a permis que l'on soit les porteurs d'une vision globale dans tous ces dossiers de développement local et a permis de construire notre crédibilité. Alors que dans les années 80, nous étions perçus par certains comme des rêveurs, des chialeux, des activistes ou des empêcheurs de développer en rond, nous sommes devenus aujourd'hui des interlocuteurs incontournables quand il s'agit du développement de notre quartier et notre expertise ne fait plus de doute.

C'est donc à notre démarche que l'on doit, dans la proposition actuelle, plusieurs des qualités qui rendent le projet intéressant. On peut citer la réunification des parcs Morgan et Champêtre, l'aménagement d'un belvédère comme fenêtre sur le fleuve, la tranchée sur toute la longueur du tracé, les voies réservées en site propre pour le transport en commun qu'on a revendiquées et le raccordement direct de la route du port avec le réseau routier majeur, sans passer par les rues du quartier.

Nous avons appliqué une devise du rapport Brundtland qui disait de penser globalement mais d'agir localement.

Pour conclure, je vous ai transmis toutes ces informations pour témoigner d'un certain parcours personnel associé au développement de ma communauté, pour vous dire, selon moi, comment il est important de procéder sans plus tarder à la réalisation d'infrastructures qui viendront apporter un complément indispensable à des efforts de développement qui sont déployés sans relâche depuis plus de 15 ans par de nombreux intervenants locaux et qui commencent à peine à livrer des fruits intéressants pour l'amélioration de la qualité de vie des résidents. On commence à sentir, depuis un an ou deux, qu'il y a des transformations intéressantes qui se passent.

Une des choses que je veux apporter à votre attention aussi, c'est que peu importe le scénario d'avenir pour la rue Notre-Dame, il va y avoir une augmentation de trafic, il va y avoir une augmentation des nuisances. Que ce soit le statu quo, un boulevard urbain, une autoroute en tranchée, peu importe qu'est-ce que ce sera, ça va provoquer -- ça ne va pas provoquer, mais ça va devoir subir une augmentation du trafic routier.

Est-ce que je pourrais vous présenter juste une petite acétate?

LA PRÉSIDENTE :

Parce que vous avez déjà votre 15 minutes d'atteintes. Alors, je vous demanderais de faire rapidement.

M. JEAN ROULEAU :

J'ai pas mal terminé. Il va me rester un paragraphe pour conclure.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

M. JEAN ROULEAU :

Je voulais traiter donc de l'évolution du parc, des véhicules automobiles. Je pense que depuis le début du XXe siècle, il y a eu une croissance exponentielle – je ne suis pas un artiste en dessin, donc soyez clément à l'égard de ma courbe – mais il y a eu une croissance exponentielle de la quantité de véhicules sur les routes à travers la planète. On est rendu en 2002 et cette croissance-là, elle ne semble pas avoir été freinée jusqu'à maintenant, mais il y a des différences de perception de la part des différents interlocuteurs qui se présentent ici à la commission. Et, je voudrais traiter de ça. Il faut que j'enligne mes affaires.

Il y a les gens qui tiennent des propos écologistes, qui nous disent que, bon, c'est assez, la quantité de véhicules, on doit agir à partir de maintenant pour en réduire le nombre sur les routes, donc, on dit: c'est fini, ça a plafonné et ça va diminuer. Donc, on peut réduire les infrastructures routières qui devraient contribuer à faire réduire la quantité de véhicules. C'est par la coercition sur la route qu'on pourrait faire diminuer le nombre de véhicules.

Mon souhait à moi, ou que j'essaie d'ajuster à une certaine réalité, c'est que ça arrive au plus sacrant. Vous vous rappellerez que je suis biologiste de formation et je suis écologiste autodidacte depuis ma toute petite enfance. Et, c'est très important pour moi.

Par contre, la réalité, il n'y a pas grand-monde qui la connaît. Il y a peut-être des modèles qui nous permettent de faire des projections. On peut penser que le nombre de véhicules va plafonner un jour et que ça va aller en réduisant. Mais, pour l'instant, je pense que pendant un certain nombre d'années, on doit maintenir, à cause de toute l'activité, de la façon dont l'activité économique est structurée, on doit maintenir des infrastructures routières qui permettent de contribuer au développement des communautés encore. Donc, c'est la petite démonstration que je souhaitais vous faire.

Il est donc impératif de mettre en place une solution qui tienne compte d'un développement durable, tel que ça a été évoqué dans le rapport Brundtland, en intégrant des préoccupations sur l'environnement; donc, on parle de diminution du bruit, de fluidité du trafic, etc. Sur le transport des personnes et des marchandises; connexion avec le milieu et le port. Sur la priorité à donner au transport en commun; je pense qu'on a entendu une unanimité assez grande sur la priorité à donner à ça, en prévoyant des voies réservées. Sur l'évolution du parc et des automobiles et des camions; il y a une croissance probable, comme je viens de le

350 démontrer, pour encore quelques années. Sur le développement économique de l'est de
Montréal, le développement d'entreprises qui s'installeront sur des terrains mieux desservis et
qui pourraient procurer de l'emploi qui, sûrement, est une solution à la pauvreté des gens du
milieu – c'est par les revenus qu'on peut solutionner la pauvreté de la meilleure façon – et,
surtout, sur la qualité de vie des citoyens des milieux touchés.

355
Donc, ce que je vous demande, c'est de traiter ça avec le plus grand sérieux parce que
ça urge. Je vais m'arrêter ici. J'en aurais d'autres encore à vous conter mais il faut s'arrêter.

LA PRÉSIDENTE :

360
Alors, monsieur Rouleau, la commission vous remercie pour votre témoignage.

M. JEAN ROULEAU :

365
C'est bien. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir!
370
Monsieur Antonin Labossière.

M. ANTONIN LABOSSIÈRE :

375
Bonsoir!

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir, monsieur!

380
M. ANTONIN LABOSSIÈRE :

Je ne sais pas s'il faut -- est-ce qu'on a des présentations autres que ça à faire? Non?

385
LA PRÉSIDENTE :

Ça va. Je vous ai nommé.

M. ANTONIN LABOSSIÈRE :

390
Parfait. Alors, c'est quand même assez bref.

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE).

395 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

400 Merci, monsieur Labossière.

 Monsieur Sacha Desautels. Alors, vous n'étiez pas là lorsque nous avons débuté la
soirée. J'ai indiqué aux participants de la soirée qu'ils disposaient de quinze minutes pour faire
leur présentation. Votre mémoire est un mémoire assez volumineux. Alors, si vous voulez
respecter votre quinze minutes, il va falloir essayer de résumer votre pensée, plutôt que de le
lire. Enfin, je ne sais pas comment vous aviez prévu le faire, mais je vous informe que vous
405 disposez de quinze minutes.

M. SACHA DESAUTELS :

410 Oui, oui, on nous avait averti qu'on disposait de quinze minutes.

LA PRÉSIDENTE :

415 D'accord.

M. SACHA DESAUTELS :

 Donc, notre mémoire, oui, vous avez dit qu'il était assez volumineux.

420 **LA PRÉSIDENTE :**

 Vous êtes monsieur?

M. SACHA DESAUTELS :

425 Sacha Desautels. J'ai fait le mémoire avec d'autres personnes. Donc, ici, c'est David
Simard et Oscar Chica qui vont, si vous permettez, intervenir.

LA PRÉSIDENTE :

430 Certainement. Bonsoir, messieurs!

M. SACHA DESAUTELS :

435 Donc, notre mémoire dit en gros que le projet du gouvernement d'accroître la fluidité sur
la rue Notre-Dame fait partie d'un projet, disons, plus global, qui est la croissance, le
développement économique. Je pense qu'on l'a beaucoup répété et ça va se répéter encore de
plus en plus au courant des prochaines années.

440 Cette euphorie-là va nous conduire au désastre et je crois que, actuellement, les
prévisions que fait le ministère concernant une augmentation des déplacements, c'est des
prévisions conservatrices qui vont dans le sens de la tendance qui a existé au XXe siècle et qui
continue.

445 Bon, évidemment, il y a des intérêts là-dedans, des intérêts économiques. Je veux
dire, bon, les industries, ça leur fait des contrats; les travailleurs, ça leur fait de la job. Bon, à
travers tout ça, est-ce que c'est plutôt l'argent qui est valorisé plus que le raisonnement
écologique? Nous autres, on croit que les impacts environnementaux des projets ont été sous-
estimés.

450 Bon, pour le reste de l'exposé, il va y avoir David.

M. DAVID SIMARD :

Donc, nous autres, on croit -- il y a le CRE qui ont fait une série de critiques à propos du projet du MTQ. On partage pas mal l'ensemble de ces critiques-là et nous autres, aussi, on a des craintes quant aux prévisions du MTQ.

Notre pensée s'articule beaucoup, un peu, est très semblable, je dirais, à celle du GRUHM. Nous autres, on trouve que ce groupe-là font de la politique de la bonne façon, c'est-à-dire qu'ils ont un plan d'urbanisation qui est complètement différent de celui que, aujourd'hui, on voit dans la société. Donc, nous autres, on croit que c'est nécessairement en axant vers le transport en commun qu'on va pouvoir en finir avec la pollution et finalement ces mégainfrastructures qui profitent, selon nous, plus aux entreprises privées qu'à quiconque d'autre.

Ce qu'on voulait dire aussi, c'est qu'il y a certains points qu'on n'a pas aimés, qu'on n'aime pas comment ça se passe. Un des exemples que je peux donner, c'est que présentement, Guy Chevrette, dans les médias, il fait quelques entrevues. On a pu en lire quelques-unes. Il parle de ce projet-là comme étant sûr, comme étant sur pied, quelque chose qui va se faire d'une manière ou d'une autre.

Et puis ça, c'est un gros problème de démocratie à mon avis, parce qu'on est présentement ici au BAPE en consultation publique et nous avons notre ministre, qu'on est supposé respecter mais, à mon avis, il ne me respecte pas en tant que personne lorsqu'il dit que c'est sûr, que le projet va avoir lieu, mais que, en même temps, on est en train de faire des consultations publiques où la majorité des gens disent qu'ils sont contre le projet.

Alors, moi, je m'interroge énormément. Je fais plus que m'interroger. Nous autres, notre hypothèse de base, c'est que c'est les intérêts privés qui prédominent tous les autres dans cette question-là. On croit entre autres que SNC-Lavalin a beaucoup d'intérêt. On croit aussi que les grandes firmes de pétrole, un peu plus à l'est, possèdent des intérêts immenses dans toute cette histoire-là, sans compter l'armée canadienne. Il y a beaucoup d'entreprises dans le coin, Sucres Lantic, j'en passe. C'est écrit dans notre mémoire pour avoir plus d'information.

Donc, nous autres, aussi ce qu'on déplore, c'est qu'il n'y a pas de projet global d'aménagement du territoire. Là, on est en train de s'attarder au projet de la modernisation de la rue Notre-Dame. Nous autres, aussi, on est d'accord pour dire que le statu quo est inacceptable. Le problème, c'est qu'il y a tout plein d'autres projets qui pourraient être mis sur la sellette mais, là, présentement, on est pris avec un projet qui est comme dans le temps, qui n'est la répétition qu'une autoroute, comme on a pu voir avec Décarie dans le temps, et tout ça.

Et ça, quand on parlait de prévision conservatrice, d'attitude, de mythe conservateur, on en parle énormément dans notre mémoire, c'est ça qu'on voulait dire. Nous autres, on croit que les gens ont encore des stéréotypes, ont encore des vieux concepts qui ne fonctionnent

plus. Actuellement, on croit que le transport en commun est beaucoup plus efficace qu'un quelconque autre transport. Le problème, c'est qu'il n'y a pas les ressources pour le construire ce transport-là. Les ressources sont plutôt investies dans le projet, par exemple, de la modernisation de la rue Notre-Dame qui est axé pour les automobilistes et pour les entreprises privées, avec l'accès pour les camions. Le camionnage, c'est très important dans ce projet.

Donc, concernant aussi la procédure du BAPE, nous avons des critiques à apporter. Nous autres, on a trouvé que le document... bien, ce n'est pas du BAPE, c'est plutôt du MTQ, le document qui a été remis pour expliquer le projet, qui a été vérifié par le ministère de l'Environnement, si je ne me trompe pas, une étude d'impact, je pense que c'est ça, donc on croit que ce document-là est beaucoup trop technocratique.

C'est-à-dire que le commun des mortels ne peut absolument pas comprendre qu'est-ce qu'il y a dans ce document-là. Nous autres, on l'a feuilleté, on en a tiré quelques informations. Vous avez pu observer dans le mémoire qu'on en a repris quelques-unes. Sauf que, malheureusement, on croit qu'au niveau de la démocratisation de l'information, c'est un raté incroyable.

Par rapport aux procédures du BAPE, ce que je trouve aussi, c'est qu'il y a une non-accessibilité à ces documents-là. Oui, il y a des centres de documentation, oui, il y a quelques brochures dans le journal pour inviter aux consultations publiques mais, malheureusement, il faudrait beaucoup plus que ça, parce que les citoyens et les citoyennes ne sont nécessairement pas renseignés sur la situation alarmiste de l'environnement présentement, et ce projet-là ne fait que l'empirer, à notre avis.

Et, finalement, on déplore énormément que la population n'a pas son droit de veto sur une telle question. Et, ça, c'est un problème qui est chronique, chronique dans toutes les sociétés étatiques, où que l'État prédomine ou que c'est le conseil des ministres qui décide, et puis on n'en sort pas ici au Québec. Et puis, là, vous allez faire un rapport, vous, au ministre de l'Environnement, précisément, André Boisclair, et à notre avis, le problème, c'est que le BAPE n'a pas de pouvoir décisionnel. Ça, c'est une de nos critiques.

Alors, je vais laisser mon camarade qui va plus parler des impacts environnementaux du projet.

M. OSCAR CHICA :

Bonjour! J'aimerais spécifier que notre rapport est aussi une invitation à percevoir les problèmes d'une manière plus systémique que fragmentaire, je dirais.

Dans son étude d'impact, le MTQ affirme que le seul impact négatif du projet sera une certaine augmentation du bruit sur le boulevard d'Iberville. Nous, on pense que cette analyse peut se révéler exacte uniquement dans la mesure où on tient compte exclusivement des impacts locaux immédiatement perceptibles.

Or, le quartier Hochelaga-Maisonneuve n'est pas isolé du reste de la planète sous une cloche de verre. Au contraire. D'un point de vue écologiste, on pourrait dire que le quartier est un sous-système de l'écosystème biorégional qui, lui-même, est un sous-système de l'écosystème Terre.

Donc, ce qui arrive dans Hochelaga-Maisonneuve, puis les décisions qu'on prend ici, ont des répercussions très subtiles et difficiles à percevoir mais tout de même à ne pas négliger sur le reste de la planète.

On pense qu'en encourageant par ces investissements dans les infrastructures routières, le transport automobile et le camionnage au détriment du transport en commun et d'autres alternatives plus écologiques, en faisant ça, le gouvernement nourrit une tendance globale à la motorisation des transports.

Là, de plus en plus, on commence à prendre conscience que l'utilisation globale de l'automobile a des impacts bien plus graves que la simple augmentation du bruit sur une artère à Montréal. Pensons au réchauffement de la planète dont une des principales causes est la pollution atmosphérique qui, elle-même, est due en grande partie aux automobiles et au transport motorisé. Ça, c'est vraiment alarmant parce que le réchauffement de la planète menace de vraiment déstabiliser les systèmes météorologiques qui vont amener une augmentation des sécheresses puis des inondations qui vont, à leur tour, affecter les populations humaines et non humaines.

Pensons encore à la pollution atmosphérique qui a des impacts extrêmement négatifs sur la santé humaine. On calcule qu'au Canada, il y a 16 000 morts dues à des maladies respiratoires, par année. Ça, c'est sans compter tous les gens qui sont dans les hôpitaux ou qui ont des problèmes respiratoires chroniques.

On peut aussi penser aux pluies acides qui acidifient la terre puis l'eau, puis qui sont en train de tuer ou du moins de diminuer la vigueur puis la biodiversité des lacs et des forêts. Donc, on voit que -- nous, on parle pas uniquement d'intérêt économique mais d'intérêt de toutes les espèces de la planète Terre dont nous sommes et de laquelle on dépend.

Donc, nous, on invite tout le monde dans le fond à percevoir le problème d'une manière globale et à se rendre compte qu'en encourageant le transport motorisé au détriment d'autres alternatives parfaitement valables et réalisables, qu'on prépare des impacts négatifs qui, finalement, vont nous revenir. C'est sûr qu'on début, on peut prévoir qu'il y aura seulement une certaine augmentation du bruit sur Hochelaga-Maisonneuve, mais le réchauffement de la planète et les maladies respiratoires vont aussi affecter les résidants du quartier à plus long terme. Et, non seulement les résidants du quartier mais tous les résidants de la planète Terre.

M. DAVID SIMARD :

590

Je vais conclure. J'ai amplement le temps. Donc, juste un récapitulatif. La situation actuelle, dans les médias, il n'y a pas assez d'information. Les seules personnes présentement qui peuvent se dire assez renseignées, à mon avis, sur le projet, c'est ceux et celles qui sont abonnées au *Devoir*, parce que *Le Devoir* a publié au moins une vingtaine d'articles jusqu'à maintenant sur la question, que nous avons tout consultés.

595

Le problème, c'est que quelqu'un qui écoute la télévision, par exemple, quelqu'un qui ne lit pas *Le Devoir*, qui lit un autre journal ou qui n'en lit pas pantoute, il ne sait absolument pas les enjeux qui entourent ce projet-là. Et je pense que c'est une responsabilité, non seulement -- bien, c'est une responsabilité collective de faire en sorte que tout le monde soit au courant pour qu'on puisse décider. Sinon, la démocratie, c'est un mot creux.

600

Et puis le MTQ semble vouloir avancer dans le projet. Il ne cesse de le répéter, Guy Chevrette, dans les médias. Finalement, le standard, en termes de transport, maintenant, aujourd'hui, c'est indéniable que c'est l'automobile. Alors, ça, c'est un peu un récapitulatif de la situation actuelle.

605

Nous autres, on en dégage que la seule et unique façon qu'on va pouvoir peut-être régler ce genre de problème-là à long terme, c'est, ni plus ni moins, en faisant une révolution.

610

Nous autres, on est ici, on a fait notre mémoire, mais on l'a fait dans une perspective universitaire. Premièrement, c'est un travail qu'on a remis dans un de nos cours, qui était plus épais encore que celui que vous avez en vos mains, mais on le fait aussi pour bien comprendre les schémas et toutes les structures, ainsi que les ramifications qui nous poussent aujourd'hui à discuter encore de projets qui sont supposément modernes mais qui sont sur la table depuis plus de 30 ans.

615

Pourquoi la révolution? Parce qu'il n'y a personne qui est au courant. Il faut absolument renseigner les gens. C'est le premier pas. Il faut aussi changer de mode de transport. L'automobile ne répond pas à nos besoins. Avec le temps, on s'est rendu compte que certaines personnes bougent mais on oublie que la moitié de la population, peut-être un petit peu moins, je ne suis pas au courant des chiffres exacts, n'ont pas d'automobile. Ils n'en ont pas. Et ça, c'est un problème de classe sociale. Ça, ça crée une haine à l'intérieur de la société qui va nécessairement éclater un jour ou l'autre, à mon avis.

620

Finalement, nous autres, on considère qu'on doit enlever le béton. Nous devons transformer les villes, réaménager ça avec des systèmes de transport en commun accessibles, complets, universels et gratuits. Donc, je pense qu'en une phrase, j'ai à peu près dit ce qu'on veut. On veut qu'il y ait plus de métro. On veut qu'il y ait plus d'autobus. On veut qu'il y ait des systèmes légers sur rail. On veut qu'il y ait tous ces merveilleux systèmes qui fonctionnent.

625

Et si, en plus, on n'avait pas autant d'argent à investir dans l'automobile et dans la construction des infrastructures pour les soutenir, le capital qu'on en retirerait pour d'autres projets sociaux serait nécessairement correct, très efficace pour régler la situation qu'on a

actuellement, c'est-à-dire un problème de pollution, un problème aussi de gentrification, d'étalement urbain, de gaspillage d'énergie et j'en passe. J'en passe des meilleurs, je pense.

Alors, finalement, il faut que ça passe par la conscientisation des gens et je pense que c'est un rôle qu'on doit tous et toutes se donner. Et, c'est à peu près ce qu'on disait dans notre mémoire. Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

Un instant. Monsieur Cloutier a une question pour vous.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Une question très rapide. Vous avez parlé qu'il y a un changement de mentalité qui est important à venir. Je pense que vous voulez y participer, pour un. Dans votre mémoire, celui en 69 pages, vous critiquez beaucoup la situation actuelle des mentalités publiques. Vous avez abordé la question de l'information. Pour vous, c'est quoi le meilleur moyen de changer les mentalités à partir de demain matin?

M. DAVID SIMARD :

Bien, je pense que j'y ai répondu en partie, mais c'est l'information nécessairement. Ça commence, en tout cas, par l'information. Il faut absolument mettre sur pied des outils d'information qui vont être très démocratisés, c'est-à-dire accessibles à n'importe qui. Moi, je pense que les gens ne doivent pas être obligés d'aller dans un centre de documentation à l'UQAM, par exemple, pour avoir des documents qui leur donnent un certain contenu sur le projet. Il faudrait plus que les gens la reçoivent, l'information. Surtout dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve, mais partout ailleurs. Il faut que les gens reçoivent des documents complets avec des gens qui sont pour, avec des gens qui sont contre, et tout ça.

Il y a le problème, aussi, de la concentration de la presse. Je veux dire, actuellement, les médias traitent l'information. Il n'y a pas beaucoup de sources d'information alternatives. C'est ça que j'essaie de dire, aussi. Je veux dire, des rapports critiques sur la situation, sur les problèmes de circulation, puis tout ça, des nouveaux modes, des alternatives, on n'en voit pas. Et puis, ça, c'est un autre problème. Mais pour faire un long changement, c'est aussi la transformation des institutions sociales.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Sur l'information comme telle, est-ce que l'utilisation d'Internet, c'est un moyen que vous privilégiez?

M. DAVID SIMARD :

675

Bien, Internet, c'est excellent, mais là, quand on regarde, ce n'est pas tout le monde qui a Internet, je n'ai pas besoin de le préciser, je pense. Mais Internet, c'est bon, mais c'est une partie. Puis, en plus, il faut aller chercher les gens plus profondément, parce que Internet, tu vas le consulter quand tu connais le site. Le site ne t'apparaît pas dans ta face quand tu vas sur Internet. Donc, il faut avoir des moyens pour aller même montrer aux gens que le site existe. Oui, il y a des moyens, mais il n'y en a pas assez. Ce qu'on dit, c'est qu'il manque d'information, puis aussi de l'information alternative, différente.

680

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

685

C'est pour cette raison-là que, d'ailleurs, toute l'information de l'audience publique est sur Internet également en support.

M. DAVID SIMARD :

690

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

695

Moi, j'aimerais vous poser une question. Est-ce que vous avez participé à la première partie de l'audience publique?

M. SACHA DESAUTELS :

700

On est venu. Moi, je suis venu deux fois, puis mes amis sont venus une fois, eux autres. Mais on n'a pas posé de question, mais on est très au courant du dossier.

LA PRÉSIDENTE :

Donc, est-ce que vous considérez que c'est une bonne façon de s'informer?

705

M. DAVID SIMARD :

710

À vrai dire, le BAPE, ça existe depuis un petit bout mais, à mon avis, ce n'est pas juste positif. On a remarqué que la diversité des acteurs, la confrontation des intérêts à l'intérieur du BAPE ne menait pas nécessairement à des conclusions satisfaisantes. Oui, on avait une diversité des points de vue, mais de là à dire que le BAPE réussit à construire -- est le centre d'information que tout le monde a accès, moi, je trouve que le BAPE ne répond pas à son objectif premier, c'est-à-dire la consultation publique *at large*, je veux dire, très répandue.

715

Moi, je pense que le BAPE n'est pas suffisant et même nettement insuffisant, surtout considérant que la population n'a pas de droit de veto en participant au BAPE, comme j'ai expliqué tantôt, pas de pouvoir.

LA PRÉSIDENTE :

720 Je vous remercie.

Madame Renée Martin. Est-ce que vous pourriez nous présenter votre collègue, s'il vous plaît.

725 **Mme RENÉE MARTIN :**

Je suis venue accompagnée de Valérie Thibault qui a un diplôme d'urbaniste et qui habite Hochelaga-Maisonneuve. Donc, elle prendra la parole un court instant après les différentes problématiques que je vais soulever.

730 Dans un premier temps, je voudrais me situer ou situer le contexte dans lequel j'ai travaillé. Effectivement, je suis en aménagement, j'ai eu un métier en aménagement et j'ai travaillé en collaboration avec le GRUHM, le Groupe en recherche urbaine d'Hochelaga-Maisonneuve et la TAQHM, la Table de concertation en aménagement d'Hochelaga-Maisonneuve.

735 Donc, au départ, avant de même me situer, je prends une position: oui, nous sommes dans l'opposition; oui, je vais démontrer pourquoi, je dirais de façon très intellectuelle, c'est vrai, mais pourquoi j'opte pour les solutions d'une rue comme étant dans Hochelaga-Maisonneuve associée, mais alors il est impensable et on ne peut pas associer cette alternative de la rue sans une reconstruction immédiate des îlots démolis. Et c'est un très court terme.

740 Et, en ce sens-là, vu qu'il y a aussi une opportunité dans Hochelaga-Maisonneuve, c'est qu'il y a des subventions pour le logement qui arrivent. Donc, je me situe donc sans aucune planification en changeant de ses gestions de système de gestion de la ville, et je l'ai mentionné, et je vais dire pourquoi je peux en parler, on change de système de gestion. On a cette opportunité de reconstruire à court terme les îlots avec l'option d'une rue.

745 Mon parcours est simple. Oui, je suis arrivée, j'ai été interpellée par la prolongation de l'autoroute de Notre-Dame, Notre-Dame, prolongation de l'autoroute. Et j'ai entre-temps, effectivement, nous avons, et j'y ai participé, fait les audiences publiques du BAPE -- pas du BAPE, les audiences publiques locales, première chose, dans Hochelaga-Maisonneuve. Ensuite, nous avons participé à la Commission Tremblay et il y a eu -- je n'ai pas participé mais le GRUHM a participé à la Commission Nicolet et on arrive maintenant aux audiences publiques du BAPE et je me situe. On a changé, on met en place une nouvelle gestion municipale de l'île, une autre option. Entre-temps, on démarre le plan d'aménagement de la métropole et on révisé ou on revoit le plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. Et on a, nous, à travailler dans, je dirais, le court terme qui doit être arrimé au moyen et long termes.

755 760 Pour protéger le potentiel des rives du fleuve, le port est là, il est en activité et il restera là tant qu'il y trouvera un intérêt, un intérêt économique. Mais on ne sait pas si à moyen terme

ou à long terme, le port ne décidera pas que ses conteneurs, il va -- je dirais, le transport des conteneurs qui semblent naviguer, alors on le supprime, on le remet. Il peut être relocalisé. Que le transport des marchandises en vrac est actuellement le gros trafic du port, on peut à moyen terme penser qu'on peut très bien le faire, si on a d'autres réseaux routiers, le placer ailleurs. Donc, le port en tant que tel est là, il est actif, mais à moyen et long termes, on peut peut-être imaginer que si les intérêts du port baissent, on va un jour accéder aux rives du fleuve. Ça, c'est un long terme.

À moyen terme, effectivement, pour ne pas laisser ou essayer de conserver cette éventualité sans faire une, je dirais, une enclave, une entaille dans l'espace urbain, prolonger l'autoroute Ville-Marie, on pourrait imaginer un boulevard urbain. Ce boulevard urbain a été, je dirais, planifié dans le plan que l'on va réviser, le plan d'aménagement, le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. C'est le boulevard urbain.

Donc, on peut encore prévoir qu'on peut encore en discuter et que nous, je dirais dans une réflexion sur l'est de la ville, on dise non. On essaie de voir ce qui se passe de façon internationale en fonction de tous les exemples qui ont été nommés, c'est très vrai, Boston; si on prend en Europe, Lyon, par exemple, et puis il y en a d'autres. On peut imaginer qu'on est en train, on démarre une période où on démolit les autoroutes.

Parce que la perception de l'aménagement se ressaisit. On a passé une période -- alors je pourrais répondre à monsieur en disant c'est peut-être la période des *baby-boomers* -- mais on a passé une période où l'on n'a pas fait d'aménagement. Ce qui veut dire que maintenant, on peut peut-être voir globalement un concept d'aménagement, et c'est le temps, on démarre une révision du Plan d'urbanisme de la Ville.

Donc, on est exactement dans le temps pour revoir, réviser ce concept de, je dirais, d'une ceinture et dire: non, on ne veut pas de ceinture, on résout le problème de l'aménagement de la ville.

Dans un aménagement, on a plusieurs fonctions. On a les fonctions effectivement de transport, de circulation, mais on a d'autres fonctions. La fonction habitat, la fonction industrielle, la fonction commerçante. Donc, on a plusieurs fonctions. Et un plan d'aménagement, c'est la synthèse de toutes ces fonctions-là. Mais si l'on va à une autre étape, toutes ces fonctions demandent des politiques, c'est-à-dire une politique sur le logement, une politique sur le transport en commun, sur le transport, transport en commun faisant partie du transport individuel aussi. Il faut d'abord que les politiques soient définies.

Actuellement, j'ai donné en référence dans le mémoire, je dirais des exemples de découpe de journaux, justement du *Devoir*. Et, effectivement, l'on voit la contradiction. Un jour là, on a 500 M\$ pour le logement; un autre jour, on a 10 000 logements, les déclarations de monsieur Tremblay; un autre jour... On est complètement, je dirais, éclaté dans l'information.

805 Donc, au niveau de l'information, moi, j'irais beaucoup plus loin. Ce n'est pas de l'information qu'il nous faut. C'est aussi de la communication. En plus de l'information, on rajoute la communication.

810 Donc, dans ce contexte-là, actuellement, on a beaucoup, je dirais, de présence à assumer. Une présence au niveau de cette nouvelle gestion municipale parce que là, au moins, on va peut-être retrouver les organismes de consultation publique qu'on a perdus durant le dernier mandat à la mairie. Ça, c'est une première des choses.

815 Ensuite, il faut absolument, et nous avons dans notre groupe monsieur Brisset qui, lui, est allé à l'échelle métropolitaine pour essayer de voir comment l'on peut faire, des alternatives. Oui, on propose des alternatives. On ne fait pas que, je dirais, constater, dénoncer.

820 On a travaillé, on a beaucoup travaillé, entre autres certains membres du GRUHM, de la TAQHM, pour proposer des alternatives concrètes. C'est-à-dire qu'il y a deux alternatives là. Si l'on veut une rue, on a des robinets – et Pierre pourrait bien vous en parler – si l'on répartit différemment, ou l'on cherche des alternatives pour essayer d'éloigner cette population, cette circulation – excusez-moi – dense qui passe sur Notre-Dame, on a des alternatives.

825 Et, après, la deuxième alternative, il est bien évident que si l'on garde le tronçon d'autoroute Ville-Marie, bien, on peut aller dans un tunnel en profondeur. Ça, c'est si on la garde. Mais encore, faut-il savoir si on ne peut pas encore, je dirais, profiter, je dirais maintenant, puisqu'on en a assumé toutes les difficultés de cette autoroute Ville-Marie, profiter de l'autoroute Ville-Marie pour en faire quelque chose d'honorable pour la ville.

830 Hochelaga-Maisonneuve, Mercier, l'est de la ville qui se détache un peu de la problématique, il est bien évident que ce sont des quartiers et, maintenant, des arrondissements qui sont limitrophes. C'est-à-dire que le centre-ville, on ne peut pas faire un plan d'aménagement sans penser au centre-ville. On ne peut pas faire des murs, je dirais, coupe-bruit le long de la gare de triage. C'est impensable. On isole, on enferme, on enclave davantage Hochelaga-Maisonneuve. Dans les audiences publiques locales, on avait bien soulevé l'enclave dans laquelle se trouvait Hochelaga-Maisonneuve. Les gares de triage, à 835 l'ouest, le port au sud, et, à l'est, la zone industrielle. Ensuite, là, on a un mince passage pour atteindre Mercier, alors on a les échangeurs dans Mercier, on a, etc., etc.

840 Donc, ce qu'il faut absolument voir actuellement, c'est qu'il faut désenclaver. Et, désenclaver, je dirais, toute cette poche de population qui est au sud de l'Ontario, qui va jusqu'à la rue Notre-Dame. Ça, c'est comme une enclave. La seule façon possible, c'est de désenclaver et de faire des liens avec le centre, avec l'est, de faire des liens. Des liens avec le centre, mais des liens aussi avec des espaces, des espaces qui sont très vivants, soit 845 commerciaux, soit industriels et qui ne passent pas forcément par le centre-ville. Là aussi, il y a beaucoup de liens. Il y a beaucoup, je dirais, de personnes, professionnels, travailleurs qui sont dans Hochelaga-Maisonneuve – et, d'ailleurs, Valérie va vous en parler – qui prennent

l'auto pour sortir de l'enclave et aller dans la banlieue. Mais, en sens inverse de ce que l'on a généralement sur les compteurs, la banlieue qui vient travailler et qui retourne.

Et tout cela, cela a été quasiment, je dirais, on peut tout étayer de références. Pourquoi la banlieue s'est déplacée, les subventions de la SCHL, je dirais, pour développer les égouts, les aqueducs dans la banlieue. Il y a eu des subventions. Alors, tout. On a suivi la tendance. Je ne dis pas que ça a été planifié, au contraire, je dis que c'est manqué de planification. C'est un manque de planification, l'étalement urbain.

Ce que je voulais dire, c'est que, actuellement, là, il faut essayer de voir Montréal, Montréal face à la couronne et faire un dialogue entre Montréal et la couronne. Parce que c'est la seule façon de revitaliser ces secteurs qui se sont déjà vidés et qui risquent de se vider encore. Parce que c'est une conséquence normale, ces gens dans l'enclave, voyant l'autoroute venir, vont vendre et déménager ailleurs. Alors, là, on pourra démolir et reconstruire.

Mais au lieu de démolir et reconstruire, ce n'est pas le sens que j'ai donné au développement durable. Quand c'est durable, en aménagement, c'est l'intégration de ce que nous avons vers une évolution. On ne démolit pas pour reconstruire. Voilà le durable, ce que c'est. Un mode de vie. Et, si l'on essaie d'intégrer cela, et on a à refaire nos règlements d'urbanisme, on a à refaire notre plan d'aménagement, c'est au travers de ce pouvoir civique que l'on pourrait peut-être y arriver. Et, il faut se donner des moyens. Et on a maintenant une possibilité de le faire, mais il faudra y veiller à ce que ça soit fait. Parce qu'on peut très bien prendre l'autre parti.

Alors, ce que j'ai fait, je vais vous lire très simplement les problématiques que durant tout ce temps-la...

LA PRÉSIDENTE :

Madame Martin, ça fait déjà quinze minutes que vous parlez avec nous.

Mme RENÉE MARTIN :

Alors, je passe, sans introduire les problématiques...

LA PRÉSIDENTE :

Peut-être juste conclure, si vous avez à conclure.

Mme RENÉE MARTIN :

Non, je ne conclurai pas. Je vais passer la parole à madame Valérie Thibault.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Bonsoir, madame Thibault!

895 **Mme VALÉRIE THIBAUT :**

Bonsoir! Je vais être brève. J'ai choisi Montréal pour m'établir. J'aime Montréal. Je l'aime de plus en plus, par contre. Malheureusement, je travaille en banlieue. Donc, je dois prendre mon automobile pour m'y rendre, et ce que je déplore un petit peu, c'est que les transports en commun sont limités. Puis, de plus en plus, on les développe avec l'AMT, des choses comme ça, des nouveaux projets, et ça fonctionne.

Ça fait que la solution, selon moi, passe par le transport en commun pour entrer et sortir de l'île et non en des projets d'autoroute et élargir les routes existantes. Et on voit que c'est à contre-courant ces temps-ci, au niveau mondial, des choses comme ça. Ça fait que... puis tout ça, améliorer le transport en commun et repenser tout le sud du quartier, ça profiterait à tout le monde, surtout aux gens qui subissent déjà les effets négatifs de la rue Notre-Dame, tout le secteur au sud de la rue Sainte-Catherine, où je suis présentement propriétaire, par choix. En choisissant, je savais les inconvénients qu'il y avait. Par contre, il ne faudrait pas les aggraver. Et, c'est ça.

Repenser le transport en commun pour faciliter les transports, et ça fonctionne. On dit, des fois, que c'est un mode de vie, puis que les gens ne sont pas habitués, puis qu'ils sont habitués à prendre leur auto, mais les modes de vie des Québécois sont flexibles. On peut s'y habituer. Puis comme quelqu'un en a parlé, même les Américains changent des fois, puis adoptent même eux autres des fois, dans certaines villes américaines l'ont compris. Ça fait que je pense qu'on est capable de comprendre, nous aussi, et faire un grand pas là-dedans. C'est tout. Merci.

920 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que vous êtes pour autant favorable au statu quo ou vous êtes favorable à ce qu'on améliore la rue Notre-Dame?

925 **Mme VALÉRIE THIBAUT :**

Qu'on améliore, qu'on reconstruise les îlots qui ont été détruits, qu'on puisse mettre le logement social dont il est tant parlé ces temps-ci et qu'on redéfinisse, en tout cas que cette bande-là serve principalement au transport en commun. Mais qu'on repense, bon, le transport en commun, reconstruire ce qui a été détruit et repenser tout le sud des quartiers touchés par le projet de modernisation de la rue Notre-Dame. C'est tout.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

935 Madame Martin, vous parliez d'un boulevard urbain tout à l'heure, comme étant peut-être une solution au statu quo actuel. Est-ce que, pour vous, un boulevard urbain permettrait plus de flexibilité pour s'ajuster, par exemple, à des changements futurs, c'est-à-dire changement au niveau du port ou changement, on ne sait plus trop, tout peut changer. Donc, est-ce qu'un projet boulevard urbain est plus flexible qu'un projet en tranchée, qui est plus rigide
940 et qui permettrait peut-être moins de flexibilité dans le temps? Selon vous.

Mme RENÉE MARTIN :

Je vais vous en parler. Je peux vous en parler, puisque vous me posez la question. Il y
945 a un plan d'urbanisme que l'on refait et il y a des révisions qui devraient être faites à peu près tous les cinq ans. Je pense que le boulevard urbain, nous ne sommes pas prêts pour accueillir et voir une telle infrastructure, un tel projet maintenant. C'en est impensable.

Actuellement, ce n'est pas un statu quo que je demande. Ce sont des logements. Le
950 logement locatif principalement ou de petits propriétaires dans la reconstruction des îlots.

Donc, dans un court terme, c'est la rue, voir les tendances nouvelles, si on a à nouveau quelques petits commerçants, si on peut faire revitaliser un peu cette rue Notre-Dame. Et, une fois que la tendance sera amorcée, oui. Et, là, on aura pu faire de l'aménagement du
955 tissu urbain pour un boulevard urbain.

Mais poser actuellement la problématique du boulevard urbain dans la cacophonie des plans de révision de métropole, etc., ça ne fait pratiquement qu'embrouiller au lieu de planifier. On demande une planification. Et, ce qui nous avait d'ailleurs amenés à nous demander un
960 ministère de l'Aménagement. Pour aller plus loin, jusqu'au bout de notre pensée.

Parce qu'on s'est dit, là on les retrouvera tous. Et, le premier qui doit être en tête là-dedans, c'est le ministère de l'Environnement. Mais un environnement élargi, environnement physique, environnement bâti, environnement culturel, environnement historique.
965 Environnement. Parce qu'on ne peut pas travailler l'aménagement sans environnement. Impossible.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

970 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Mesdames, je vous remercie.
975

Madame Nancy Boileau, s'il vous plaît. Bonsoir, madame!

Mme NANCY BOILEAU :

980 Bonsoir! Avant de commencer et de faire la courte lecture, parce que vous avez eu mon
petit document, il dure cinq minutes, trois petites plaintes que je voulais sortir.

 Premièrement, je pourrais faire le pedigree de mon implication dans le quartier
Hochelaga-Maisonneuve depuis vingt-cinq ans mais, ce soir, je préfère de parler comme une
985 simple citoyenne qui a vécu, qui vit et peut-être continuera à vivre les erreurs qui ont été
commises dans les années 60 et 70.

 Deuxièmement, je suis sûre qu'en faisant un peu la lecture de mon mémoire, je suis
reconnue comme une *franglaise*. Ça veut dire, je suis moitié français, moitié anglais. Ça fait
990 que c'est sûr, des fois l'anglicisme va ressortir et, des fois, les façons de dire les choses sont un
peu croches parce que, chez nous, tu peux avoir une phrase puis trois mots en anglais, trois
mots en français. Ça a toujours été.

 Et, la dernière chose, ce mémoire est à mon nom, mais en même temps, depuis un
995 an, en parlant avec beaucoup des citoyens et citoyennes d'Hochelaga-Maisonneuve, dont ça
fait 46 ans que je vis là moins une semaine – même j'ai venu au monde sur la rue Pie IX puis
Ontario – beaucoup de ces réflexions, ces questionnements-là, ces positions-là viennent de ces
gens-là. Parce que dans mon travail, dans mon implication ou militantisme, moi, je crois
fortement que tu peux amener beaucoup de plans ou beaucoup de projets face aux citoyens.
1000 Mais qu'est-ce qui est important pour moi et toujours est, c'est qu'est-ce que les citoyens et les
citoyennes d'Hochelaga-Maisonneuve veulent. Et, à partir de là, me battre jusqu'au bout pour
qu'ils puissent atteindre qu'est-ce qu'ils veulent. Ça fait que je commence mon petit mémoire.

 (L'INTERVENANTE FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE).
1005

 On parle toujours de piliers de quartier, on parle toujours d'intervenants de quartier, on
parle toujours de: *vous ne pouvez pas passer autre endroit que par nous*, mais les gens qui
vivent dans les maisons, dans les adresses sur la rue La Fontaine, Adam, Sicard, William-
David, Bennett, Pie IX, Dézéry, je peux toutes les nommer, c'est eux les incontournables.
1010 C'est eux qui devraient être consultés. Et, moi, je suggère fortement qu'il y ait, à un moment
donné, un référendum comme la loi 170 en a parlé, une fois qu'on a fait la fusion: il y a un
grand projet, il devrait y avoir un référendum.

 Je prends un extrait de la Commission Tremblay, chapitre 9, section 9.1.
1015

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

 Merci.

1020 **LA PRÉSIDENTE :**

 Merci, madame. Merci beaucoup.

Monsieur Philippe Côté. Il n'est pas là?
Monsieur Daniel Bourdages.

1025

M. DANIEL PAUL BOURDAGES :

Bonsoir!

1030

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir, monsieur Bourdages!

1035

M. DANIEL PAUL BOURDAGES :

Tout d'abord, si je suis ici ce soir, c'est surtout pour toujours me tenir au courant de ce qui se passe dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve mais, aussi, pour rappeler que dans tous les projets qu'il y a eus subséquemment par rapport au quartier, il y a toujours eu une espèce de ce que je pourrais signifier de *charcutage* qui a été fait pour réussir à mettre en place ce projet-là. Alors, on parle de lieux qui ont été transformés, modifiés pour différentes raisons et c'est pour ça que je suis ici, ce soir.

1040

Alors, tout d'abord, je trouve que l'intervention du gouvernement de voir enfin toutes les erreurs qui ont été faites dans le passé et essayer par la consultation, je l'espère, de trouver un consensus pour qu'on puisse arriver à pouvoir avoir la qualité de vie et, aussi, toute l'augmentation du flot de trafic qui ne sera, à mon sens, n'allant pas en diminuant.

1045

Ce qui me préoccupe dans ce projet, c'est qu'il y a un parc qui a été déjà tronqué dans les années 60, fin des années 60 pour le projet de l'Expo 67 par le maire Bourque, et ce parc-là, normalement était censé revenir à son état, surtout sachant que le patrimoine botanique est extrêmement important à Montréal. Par la suite, le parc a été conservé dans cet état-là, c'est-à-dire avec 4 voies à l'intérieur du milieu du parc Théodore, parce qu'il y avait les Olympiques qui s'en venaient et puis on construisait dans ce coin-là, donc on a continué à conserver.

1050

Durant l'administration Bourque, la situation a continué à se dégrader grandement parce qu'on a décidé d'ouvrir le camionnage 24 heures par jour, 7 jours par semaine sur la rue Hochelaga, les rues Saint-Clément et d'autres rues, Viau, et particulièrement dans ce parc-là qui rejoint la rue Viau.

1055

Moi, je vais être très bref, ce soir. Ce que je veux surtout qu'on n'oublie pas, c'est les conséquences qu'il y a déjà eues, par le passé, de projets grandioses qui détériorent la qualité de vie. Il y a déjà eu un projet d'urbanisme, qui n'est pas passé sous le règne de Doré mais qui était surtout consultatif, de rétablir certaines erreurs qui avaient eu lieu justement avec ce qu'on appellerait l'ère du véhicule automobile qui était roi, où on faisait l'aménagement en fonction de véhicules automobiles plutôt que de penser à long terme. Alors, on fonctionnait surtout sur une économie de transport en disant, bien, il faut qu'il y ait libre circulation des marchandises, etc.

1060

1065

1070

Ce genre d'attitude a permis à notre système ferroviaire de se détériorer grandement, au détriment du transport routier de véhicules lourds, et ce véhicule lourd, sachant que Montréal est une île et que pour traverser du nord au sud, on est obligé de traverser Montréal, on se ramasse, avec les années, avec aucune vision, avec un côté archaïque de transport de véhicules routiers lourds. C'est-à-dire, ceux qui devraient emprunter Notre-Dame ou Sherbrooke, pour traverser un peu trop de trafic à leur goût, descendent sur Hochelaga, prennent des petites rues et c'est devenu archaïque. Alors, c'est pour ces raisons-là.

1075

Il y a eu beaucoup de pétitions qui ont été faites. Ça fait à peu près presque une vingtaine d'années que des gens se mobilisent pour se faire entendre dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve, qui a déjà été un quartier extrêmement occupé et, comment dirais-je, familial, avec beaucoup d'activités. Mais après la fermeture des usines, après des crises économiques, aussi avec, je dirais, des visions à très court terme de certains politiciens, municipal et provincial, de regarder plus des petites visions pour leur succès de mandat plutôt que de regarder un développement à long terme.

1080

1085

Donc, la qualité de vie de Hochelaga-Maisonneuve a beaucoup souffert dans cette période-là, à un point tel que je me demande encore si je devrais rester dans le quartier. Et, j'ai décidé que oui, il s'agit de se battre et de faire comprendre qu'on ne peut pas faire ce qu'on veut dans l'endroit où on vit.

1090

Et, par conséquent, je redemande la consolidation du parc Théodore, l'arrêt du transport routier véhicules lourds dans un quartier résidentiel, qui part finalement d'une zone industrielle pour traverser une zone résidentielle pour retourner dans ladite zone industrielle. Alors, il y a définitivement un manque de planification. Et, on ne voudrait pas que ce genre de gros projet-là, qui coûte très cher, ne fasse pas que juste détériorer ce qui a déjà été -- les erreurs qui ont été faites dans le passé.

1095

1100

Alors, je voudrais qu'il y ait vraiment une espèce d'étude sur tout ce qui a déjà été fait dans le passé, des répercussions négatives. Il y a eu beaucoup, beaucoup de pétitions qui ont été faites dans le quartier, on ne les compte plus. Juste sur notre rue, on en a eu plusieurs. Alors, je crois que, oui, les gens du quartier sont tout à fait en désaccord avec certaines positions et c'est pour ça qu'un projet de cette envergure-là, on craint le pire. On craint le pire parce qu'on a déjà été séduit et délaissé par la suite. Et, voilà.

LA PRÉSIDENTE :

1105

Peut-être juste une question. Le parc Théodore, peut-être me situer?

M. DANIEL PAUL BOURDAGES :

1110

D'accord. Le parc Théodore, c'est un parc qui est situé une rue à l'est de la rue Viau. Donc, il est bordé par la rue Viau, Hochelaga et la rue Théodore, d'où son nom. Dans les

années 67, on a décidé de prolonger la rue Viau, qui n'était pas assez large au sud d'Hochelaga, en tranchant ce parc-là de 4 voies de large et d'agrandir en expropriant un peu les terrains de la rue Saint-Clément, agrandir la rue Saint-Clément qui est devenue maintenant presque une autoroute.

1115

Si on regarde aussi le type d'édifices qu'il y a sur Saint-Clément, au sud d'Hochelaga, en face du parc, bien, ce sont des petites maisons de retraités pour la plupart ou de personnes qui étaient, à l'époque, je crois des militaires, des retraités militaires.

1120

Alors, il y a comme une espèce de -- un point ahurissant là-dedans, c'est que le quartier a été construit pour de l'habitation et, maintenant, on voit des poids lourds qui fonctionnent 7 jours par semaine, on parle de la cour de triage de Domtar, de Coca-Cola qui finit par passer par Hochelaga, parce que ça va plus vite que de contourner et d'aller prendre la rue Dickson, maintenant, qui est supposée d'être ouverte pour eux parce qu'il y a trop de trafic.

1125

On sait qu'en heure de pointe, il y a beaucoup de véhicules qui essaient d'utiliser la bretelle Souigny. Alors, ils décident de passer par Saint-Clément. Alors, on a un flot de camionnage 24 heures par jour, 7 jours par semaine. Et ce trafic-là, ça va être le même trafic qui va finir par passer, que ce soit l'autoroute ou le boulevard urbain sur la rue Notre-Dame, il va encore être dans le quartier.

1130

Alors, c'est dans la vision d'uniformiser le transport, c'est de regarder aussi qu'il y ait des règlements qui assurent que les camions ne se promènent pas partout dans le quartier justement sans raison, pour sauver du temps et surtout la vitesse excédant. Parce que la rue Viau, en descendant, c'est une rue large, et les voitures et les camions descendent à une vitesse assez grande, et lorsqu'ils arrivent dans une courbe à double S, on a souvent des accidents et, avec ce qui s'ensuit, décompression de camions en centre-ville, ce qui est supposément interdit, mais on en entend tous les jours. Voilà.

1135

1140

LA PRÉSIDENTE :

Donc, ce que vous demandez, c'est quel que soit le projet qui serait réalisé sur la rue Notre-Dame, que la municipalité soit vigilante et fasse en sorte d'émettre une réglementation ou de mettre en place une réglementation qui contrôlerait...

1145

M. DANIEL PAUL BOURDAGES :

La circulation.

1150

LA PRÉSIDENTE :

... la circulation de camions dans les rues résidentielles.

M. DANIEL PAUL BOURDAGES :

1155

Oui. C'est ça. Et, surtout de regarder, surtout de réparer avec ce budget-là, si le projet passait, que ce soit urbain, autoroute ou boulevard, de prendre des sommes pour justement régler des problèmes qui ont été causés par le trafic, par des changements de circulation. Que ce soit dans le temps de l'Expo universelle, l'Expo 67 ou les Olympiques de 76, il y a des choses qui ont été défaites, défigurées, qui ne reviendront pas s'il n'y a pas vraiment de volonté. C'est sûr que si on se concentre sur un point, ces points-là ne se répareront pas d'eux-mêmes et ça prend une certaine volonté.

1160

1165

Dans le mémoire que j'ai remis, j'ai remis aussi des extraits d'un plan d'urbanisme qui avait été fait pour l'année 2000 dans les années 95, environ. Ce parc-là est déjà à l'intérieur et ce parc-là ne posait pas beaucoup de coûts. Et, ce que j'aimerais surtout souligner, c'est que ce parc-là, c'est un point, mais c'est aussi l'ensemble de tous les petits projets qui ont été dénaturés, je veux dire, par rapport au transport qui a été fait dans le quartier depuis à peu près 30 ans.

1170

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie beaucoup.

1175

M. DANIEL PAUL BOURDAGES :

Merci.

1180

LA PRÉSIDENTE :

Alors, nous allons faire une pause de, disons, quinze minutes, et nous vous revenons avec les intervenants suivants.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

1185

(REPRISE DE LA SÉANCE)

LA PRÉSIDENTE :

1190

J'invite monsieur Philippe Côté du Comité de résidants du Centre-Sud à s'avancer, s'il vous plaît.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

1195

J'utiliserais les transparents.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

1200

M. PHILIPPE CÔTÉ :

C'est monsieur Guy Lavergne, résidant du Centre-Sud, qui va mettre les acétates.

1205

LA PRÉSIDENTE :

Alors, bonsoir, monsieur Côté!

1210 **M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Bonsoir! Voilà. Je vais un peu faire la genèse, enfin, la généalogie de ce mémoire-là, remonter dans le temps, dans le sens que c'est un comité de la Table en aménagement du Centre-Sud qui a produit un rapport cet été et que, cet automne, des résidants ont plutôt forcé la note sur ce rapport-là. Disons que le rapport global a été présenté cet après-midi par Alerte Centre-Sud, enfin de la Table en aménagement du Centre-Sud.

1215 J'aimerais faire une courte généalogie parce que le comité a peut-être eu une vingtaine de personnes qui, depuis mai 99, ont questionné l'enjeu de l'autoroute parce qu'on a eu une présentation du ministère des Transports en mai 99.

1220 Le comité qu'on était, était celui des abords du pont Jacques-Cartier, qui est déjà une infrastructure massive dans le quartier et, à ce moment-là, on avait déjà aussi une réflexion sur le projet de parc à l'entrée du pont Jacques-Cartier, un peu comme le maire Bourque nous a présenté, hier, sa conception de l'aménagement de l'est de Montréal versus, évidemment, celui du canal Lachine. Alors, donc, nous étions vraiment, si on peut dire, sur le terrain, en train de regarder aussi la dimension du quartier Sainte-Marie, parce que dans les activités de la Table en aménagement, on s'était surtout concentré sur le quartier Saint-Jacques.

1230 Alors, dès lors, dans ce comité, il y a eu – je vais peut-être en oublier – mais, disons, il y a eu une vingtaine de personnes, moitié résidants, moitié travailleurs et, en ce sens-là, on a travaillé à comprendre le projet du ministère car c'est une chose complexe et, aussi, de remarquer en fin de compte que le ministère ne nous avait présenté que la section de Sainte-Marie, dans ce projet-là. Donc, on a beaucoup débattu du pôle au Pied-du-Courant. On a débattu, à ce moment-là, du parc Bellerive, de sa réunification et, évidemment, de l'entrée-sortie Iberville/Frontenac.

1235 Alors, en ce sens-là, on a fait une présentation en juin dernier où nous avons présenté surtout, je dirais, la section Sainte-Marie et qui comprenait, à ce moment-là, l'entrée et sortie de Iberville/Frontenac. Il faut donc dire à ce moment-là que le camionnage est très fort, parce que c'est un axe nord-sud qui remonte jusqu'au boulevard Métropolitain et, à ce moment-là, se connecte avec le boulevard urbain Papineau, qui est de type, à ce moment-là, d'une lumière à tous les kilomètres et des talus, avec des pistes cyclables. C'est ce qu'on appelle des boulevards urbains à Montréal.

1245 À ce moment-là, j'aimerais dire que suite à la rencontre avec les citoyens, qu'on a faite le 13 juin, et plus aussi la présentation que la Ville de Montréal a faite de son Plan d'aménagement du secteur du pont Jacques-Cartier le 20 juin, le comité s'est mis au travail au cours de l'été, et ça a été surtout un noyau de citoyens avec la nouvelle coordinatrice d'Alerte

1250 Centre-Sud, et nous avons donc produit, si on peut dire, une bible qui a été présentée cet après-midi et qui, aussi, accompagne le nôtre.

1255 Je voudrais profiter du fait que des recommandations qu'on aimerait apporter aussi bien -
- parce qu'on a pris position, en fin de compte, sur un boulevard urbain, dans le sens qu'au lieu
d'être mitigé en disant, vu qu'il y avait quatre options, parce que le comité, c'est ça, a travaillé
sur quatre options, à ce moment-là cet été: sur le statu quo, la conservation du statu quo parce
que dans Sainte-Marie, c'est déjà un boulevard urbain tel que le ministère l'a fait dans les
1260 années 80; il y avait, à ce moment-là, aussi l'idée de, comment dire, d'une autoroute en
tranchée partiellement recouverte, qui est la proposition du gouvernement du Québec; il y avait
aussi donc un tunnel en grande profondeur qui était demandé par les résidents d'Hochelaga-
Maisonnette; et, évidemment, une requalification urbaine des abords de la rue Notre-Dame
avec une offre conséquente en transport public et, évidemment, des reconstructions.

1265 Alors, j'aimerais présenter une image de Montréal, une vue aérienne. Je reviens donc,
à ce moment-là, pourquoi nous demandons un boulevard urbain. C'est parce que ceci, c'est
une image du réseau routier de Montréal, il est un peu décalé. L'est est en bas. Mais c'est
qu'on s'est retrouvé à se demander pourquoi le ministère tenait à ce point-là à une autoroute en
tranchée.

1270 Et, nous en avons conclu, parce que la Commission Nicolet, évidemment, a eu lieu
entre-temps, qu'il y avait donc un projet de non pas juste un pont entre la Rive-Sud et la Rive-
Nord, mais aussi un pont entre Montréal et Laval. Et aussi, se poser la question de la A-19 qui
est dans l'axe du pont Jacques-Cartier, qui est là depuis les années 70, qui est déjà à Laval;
enfin, il y a une autoroute qui s'appelle A-19.

1275 Ça fait que ce qu'on a senti, nous, dans le comité, c'est que le projet, le gabarit du
ministère, c'est un gabarit pour la continuation du réseau routier dans Montréal et connecter l'île
de Montréal avec les deux rives et, à ce moment-là, tout devrait arriver dans notre quartier.

1280 Donc, dès lors, nous avons plutôt choisi de demander, à ce moment-là, la réduction de
la présence de l'automobile et, dès lors, de demander non pas juste un boulevard urbain, qui
est en fin de compte le statu quo, mais d'aller vers une requalification des secteurs.

1285 Ce qu'on voit actuellement, c'est le secteur justement que le ministère ne nous a pas
présenté. C'est le secteur entre le pont Jacques-Cartier et le Vieux-Montréal. Parce que le
Centre-Sud s'étend, si on peut dire, jusqu'à la station de métro Champ-de-Mars, car en ce qui
nous concerne, dans le Centre-Sud, il y a des projets de construction actuellement dans
Faubourg-Québec, qui va être juste à côté de l'îlot des Voltigeurs qui est présenté dans le plan
du ministère comme un secteur patrimonial. Il va y avoir 150 constructions de logements
1290 sociaux. On sait aussi qu'il y a un projet avec le privé de maisons qu'on dit de ville, dans ce
secteur-là. Il y a aussi...

1295

Parce que ce que je veux soulever de tout ça, c'est qu'on voit beaucoup qu'il y a des immenses friches et que Faubourg-Québec, je pense, qui est exemplaire comme une requalification urbaine de l'autre côté de l'autoroute et qu'on doit, à ce moment-là, voir tout le secteur derrière Radio-Canada en ce sens-là et, évidemment, le secteur Sainte-Marie.

1300

1305

Dès lors, on aimerait ouvrir le fait que le ministère ne nous ayant présenté que le secteur Sainte-Marie, on n'a pas pu mener de réflexion, je dirais, en termes de comité jusqu'à cet automne, puisqu'on a travaillé plus en petit comité à ce moment-là, on n'a pas fait de réflexion sur le secteur derrière Radio-Canada, ni, à ce moment-là, de poser la question de l'axe Amherst et ni, non plus, s'articuler à ce que la Ville fait actuellement dans la revitalisation de la rue Berri. Parce que la Ville a décidé, à ce moment-là, que Berri serait une avenue urbaine, parce que c'est une autoroute avortée et qu'à ce moment-là, dans le cadre de la venue de la Grande bibliothèque donc au coin de Ontario/Berri, il y aurait donc tout un travail de fait qui implique, entre autres, la démolition du viaduc Berri qui passe sous Sherbrooke.

1310

Donc, on peut dire si on parle de la limite du Centre-Sud, on parle déjà de détruire des infrastructures de style autoroutière ou de gabarit boulevard urbain. Et cette réflexion-là de la Ville implique aussi une réduction des voies Saint-Antoine et Viger à la hauteur du métro Champ-de-Mars. Et, dès lors, je pense qu'on pourrait entreprendre peut-être un projet de requalification aussi du segment de l'autoroute Ville-Marie qui est entre Faubourg-Québec et le pont Jacques-Cartier.

1315

1320

Parce que ce que nous analysons dans la présentation du ministère des Transports, c'est qu'il y a 4 entrées/sorties entre derrière Radio-Canada et le parc Bellerive. À ce moment-là, nous croyons que c'est surdimensionné, que c'est vraiment un projet d'autoroute titanesque et que le Groupe en recherche urbaine fait une réflexion rapide, que Pierre Brisset va présenter demain, où toutes ces 4 entrées et sorties pourraient être ramenées à une seule famille d'entrée/sortie qui serait à la hauteur de Molson et Radio-Canada.

1325

1330

Donc, à ce moment-là, on n'aurait pas un débordement, je dirais, d'infrastructures même jusqu'au Pied-du-Courant. Parce que dans ce secteur-là qui est Saint-Jacques, le ministère n'a pas appliqué, si on peut dire, son offre qu'il a faite pour les autres quartiers de réunifier les parcs par des dalles ou square ancien. Je pense, moi, évidemment à Viau, parc Champêtre-Morgan, Dézéry, parce qu'au tout début, Dézéry, quand on a eu une présentation en 99, c'était une autoroute, enfin un boulevard en surface, maintenant ça a été présenté en tranchée. Il y a le parc Bellerive, évidemment le Pied-du-Courant et, en ce qui nous concerne, c'est le square Papineau qui est absent de la proposition du ministère et que, comme je disais, la Ville avait pointé comme dans le réaménagement des abords du pont comme nécessaire.

1335

Dès lors, c'est pour ça qu'on se retrouve à, je dirais, devant la démesure des infrastructures, comme résidants peut-être à vouloir un autre monde.

Et, donc, je ferai lecture, à ce moment-là, des pages qu'on a -- c'est un peu rapide. Enfin, c'est une boîte à idées.

LA PRÉSIDENTE :

1340 Juste un petit instant. J'accorde quinze minutes à chacun. Vous en avez déjà utilisé. En tout cas, il vous en resterait cinq.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

1345 O.K.

LA PRÉSIDENTE :

1350 Alors, si vous pouvez résumer ou accélérer votre lecture.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

1355 Bien, en fin de compte, ça serait comme classiquement, disons, on va dire du point de vue du développement durable, c'est qu'il faut que l'environnement soit un enjeu primordial. Que le développement social soit reconnu parce que, dans ce projet-là, nous n'avons pas remarqué de développement local, ni social. Tout au plus, nous avons forcé pour avoir un pôle urbain et patrimonial qui est au Pied-du-Courant, que je déposerais comme document.

1360 Et encore, que le ministère, la semaine passée, quand on devait encore réviser notre mémoire pour la Table, le ministère demandait si on ne pouvait pas déplacer la station de pompage Craig parce qu'il n'y aurait plus d'argent pour faire la dalle de béton. Et, on doit conclure qu'en déplaçant la station de pompage Craig, il n'y avait plus de nécessité de faire une dalle au Pied-du-Courant et, donc, à ce moment-là, on se retrouvait avec aucun pôle.

1365 Et, pourtant, je retiens le fait que la Société des alcools a de grands projets, qu'on a rencontrée cet été avec la Fondation du patrimoine de l'Amérique française, et que nous avons refait, au nom de l'Atelier du patrimoine urbain dont je participe dans le Centre-Sud, fait une rencontre en novembre. Alors, je trouve très curieux que le seul projet, je dirais, qui est développé par le quartier, qui comporte, à ce moment-là, des projets d'équipements culturels et non pas juste d'infrastructures routières, le ministère ne tient pas beaucoup à en tenir compte. Et qu'à ce moment-là, il a installé sa sortie monumentale à René-Lévesque qui, à ce moment-là, bloque toute possibilité, comment dire, d'en faire un projet urbain.

1375 Et, dès lors, c'est pour ça que ça serait peut-être le point économique, c'est-à-dire qu'on demanderait, à ce moment-là, évidemment, des investissements de type culturel, très massifs, parce que c'est un projet. Et en ce sens-là, je pense aussi, c'est une philosophie peut-être diplomatique, c'est qu'on pense qu'il va advenir le statu quo après ce débat-ci et qu'à ce moment-là, il faut déjà penser à un aménagement évolutif. Il faut donc déjà penser à recoloniser les friches. Comme nous sommes contents que la caserne Létourneux est maintenant un équipement culturel.

1380

1385

Et, en ce sens-là, je finirais en disant deux choses. Je mettrais l'image de la rue René-Lévesque. Je dirais que c'est un peu facile mais tout le monde se demande c'est quoi un boulevard urbain. Bien, on en a un, ça s'appelle René-Lévesque. C'est un 10 voies et on voit déjà qu'il y a une piste cyclable, ce qui fait qu'il y a un 4 voies à gauche et il n'y a pas de voie réservée encore.

1390

Et, à ce moment-là, si on demande un boulevard urbain avec requalification, évidemment, ce n'est pas juste au point de vue de l'urbain, mais aussi de demander, comment dire, un élagage du surdimensionnement de l'infrastructure, comme je le signalais tout à l'heure pour Champ-de-Mars. En fin de compte, le projet devrait plutôt impliquer, à l'ouest, l'échangeur Turcot dont la ruine est prévue à peu près vers 2015 et, évidemment, l'échangeur Souigny qui est à l'est.

1395

Alors, je sais que ça déborde, si on peut dire, le simple territoire du projet qui nous est présenté par le ministère des Transports, mais vu que c'est un réseau de transport supérieur pour la région de Montréal, c'est pour ça que le comité, à ce moment-là, a refusé le projet d'autoroute en tranchée parce que, en fin de compte, ce n'est pas, comment dire, une chose locale, mais je pense que c'est une infrastructure de type métropolitaine.

1400

Et que si on doit entreprendre, à ce moment-là, la revitalisation du secteur Faubourg-Québec, si on doit revoir, à ce moment-là, tout le secteur alentour du square Papineau et si, évidemment, on doit revoir Sainte-Marie, pour avoir quelque chose comme ça dans Sainte-Marie, dont faut-il signaler que, par exemple, c'est le désert -- actuellement, tout l'ensemble conventuel Saint-Vincent-de-Paul, qui est une paroisse-mère pour tout l'est de l'île de Montréal, est actuellement une église à vendre.

1405

1410

Alors, on voit très bien les impacts d'une immense infrastructure sur un petit secteur qui a quand même, je dirais, 2 kilomètres et, en ce sens-là, si on ne veut pas laisser le désert croître, je pense qu'il faut demander une réduction de la présence automobile.

1415

Et, à ce moment-là, je crois que le comité dont, je dirais, on participe globalement, va évidemment faire des interventions auprès de la Commission Nicolet. D'ailleurs, le comité avait déjà participé à la Commission Nicolet, a déjà fait un mémoire aussi qui avait été produit cet été, et qu'on attend la reprise de la commission pour intervenir sur, évidemment, la question du pont Jacques-Cartier qui est, évidemment, et faut-il le dire, le Pont tient encore à augmenter la circulation automobile par la Société fédérale des ponts sur le pont Jacques-Cartier, l'AMT est absente du dossier, on essaie de lui faire remarquer qu'on pourrait demander une voie réservée et, ainsi de suite.

1420

Alors, comme on dit, nous sommes déjà noyés dans les infrastructures et nous ne voudrions pas en avoir plus. Merci beaucoup.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1425

Monsieur Côté, pour bien comprendre la question de la requalification dont vous parlez, la partie ouest, c'est-à-dire près de Champ-de-Mars, entre autres, donc c'est un peu le prolongement du Vieux-Port que vous voyez un peu, j'imagine? Je ne sais pas comment vous voyez ça. Mais ce que je peux comprendre, c'est que le projet actuel, disons, deviendrait un

1430 élément qui pourrait, à moyen et long termes, empêcher toute requalification de la partie ouest, étant donné que ça serait une infrastructure lourde. Est-ce que c'est ça que je peux comprendre?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

1435

Ce qui arrive, c'est que je vais répondre de deux façons. C'est que la présentation à l'ouest du pont Jacques-Cartier n'a pas fait de débat à l'interne. Donc, à ce moment-là, c'est par bribes, autrement dit, le dossier Faubourg-Québec est un dossier dans le quartier Centre-Sud et qui est là depuis les années 90. Donc, le comité qui travaillait là-dessus n'a pas amené une

1440 réflexion nécessairement sur l'autoroute Ville-Marie. C'est juste de dire qu'il y a un constat.

Si on ne veut pas avoir, comment dire, un surdimensionnement de l'infrastructure routière qui se poursuit jusque dans l'est, il faut donc déjà penser à revisiter le gabarit de l'autoroute Ville-Marie qui fait une césure entre la Ville de Montréal et le Vieux-Montréal.

1445

Donc, du point de vue du prestige, la réflexion qui est faite sur Berri, c'était à l'époque du maire Bourque, en termes de nouvel hôtel de ville de Montréal.

Et, ce qu'il faut peut-être aussi annoncer, c'est que le Centre-Sud maintenant relève du nouvel arrondissement Ville-Marie. Donc, ça peut être aussi une raison pourquoi justement il y a eu des connexions de Iberville/Frontenac. Donc, de considérer que Sainte-Marie va relever d'un quartier central proche de la grande ville, enfin du centre-ville.

1450

Et, à ce moment-là, si c'est ça qu'est la vision qu'on croit deviner, bien, à ce moment-là, il faut donc voir déjà ce qui est en marche. Je pense donc, à ce moment-là, à ce qu'est Faubourg-Québec et, évidemment, je dirais, à *l'over design* des entrées et sorties, qui fait qu'on ne peut pas avoir de dalle de béton pour le Pied-du-Courant, on n'a pas le square Papineau et, à ce moment-là, on va juste se retrouver avec une fine pointe qui sera le parc Bellerive.

1455

Et, avouons-le, le parc Bellerive, pour le Centre-Sud que nous avons, on pense que beaucoup... puis surtout avec le square Viger qu'on connaît, s'il n'y a pas d'habitations, je veux dire, c'est un *no man's land*. On doit s'attendre à un Bois-de-Boulogne... mais, enfin, assez facilement. D'ailleurs, c'est ce qu'on a comme problème de parc à l'entrée du pont Jacques-Cartier.

1460

Le grand projet de parc que l'administration précédente voulait, actuellement, ce qu'on parle, c'est de vouloir mettre un poste de police à l'intérieur, au coin de Delorimier et Ontario.

1465

1470

Alors, je pense que le concept de dalle-parc est vraiment surdimensionné. Si je reste dans une critique du ministère, et si on fait aussi une critique du statu quo, c'est une surdimension et il faut réduire, à ce moment-là, la présence de l'infrastructure et, surtout, entreprendre un processus de reconstruction.

1475

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, en fait, ce que vous souhaitez, c'est un projet qui serait peut-être plus modeste, plus à l'échelle disons du quartier, plus à l'échelle des besoins des gens qui habitent, des riverains et qui permette une reconstruction, une requalification des espaces en friche.

1480

M. PHILIPPE CÔTÉ :

1485

Oui. Surtout qu'on a évidemment l'échec de ce qui est, en fin de compte, devant l'hôtel de ville. Puis surtout, je dirais, c'est qu'on a dans les quartiers en question, Saint-Jacques, Sainte-Marie, la trame urbaine est antérieure à l'invention de la ruelle, donc c'est une trame urbaine très fine. Et même s'il y a des grands ensembles qui furent industriels comme, par exemple, la première usine de locomotive du Canadien Pacifique qui a brûlé à l'été 99, il y a... ça fait que c'est ça, on se retrouve vraiment, et c'est pour ça que je trouve un peu qu'il y a une absurdité de faire accroire que ce sera le Chemin du Roy.

1490

Enfin, il me semble que le passé s'éloigne de nous et rapetisse, et la démesure des infrastructures. Il y a une inadéquation et, à ce moment-là, on pense que ça sera un désert. Parce que c'est déjà un désert, actuellement.

1495

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Un autre point que j'aimerais soulever avec vous. C'est que vous avez parlé tout à l'heure de René-Lévesque. Il y a un réalignement actuellement qui est prévu au projet. Pouvez-vous m'expliquer un peu plus c'est quoi vos craintes ou vos préoccupations par rapport au réalignement de René-Lévesque?

1500

M. PHILIPPE CÔTÉ :

1505

Le réalignement de René-Lévesque, c'est... bon, une facile. Dans la critique du projet, la piste cyclable de la Route Verte se connecte avec la piste cyclable de la Ville de Montréal. C'est déjà un des lieux les plus conflictuels au point de vue cyclisme et on a affaire au statu quo, dans le sens que ça va être, cette fois-ci, si j'ai bien compris, entrée/sortie de l'autoroute et les deux voies réservées de...

1510

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

En fait, c'est deux voies de sortie centrales, puis les voies...

M. PHILIPPE CÔTÉ :

1515 C'est ça, il y en a quatre. Alors, je pense que déjà, c'est complexe pour les cyclistes. Sans compter que, il faudrait voir la géographie, mais c'est que la rue Sainte-Catherine est très animée à la hauteur du métro Papineau, qui est une infrastructure, et si la Société des alcools développe un musée des alcools, la Société des alcools a aussi accepté un projet de mémorial national des patriotes dans la vieille prison, si la station de pompage Craig, parce qu'on fait un travail avec la Ville de Montréal, doit être convertie en équipement culturel, à ce moment-là tu te retrouves avec un pôle. Et, le pôle, les gens vont venir par où? Et, on pense qu'ils vont venir de la trame urbaine. Donc, ils vont venir de Sainte-Catherine, métro Papineau.

1520 Sinon, dans la proposition du ministère, il faut faire un détour par justement, si on peut dire, l'intérieur de Sainte-Marie, donc, à ce moment-là, descendre Parthenais, Fullum, et qui n'a pas de projet actuellement pour les grands ensembles. Et, dès lors, ou bien simplement descendre par Papineau, mais c'est parce qu'il y a un noeud vraiment.

1530 Sinon, je répondrais, à ce moment-là, à la façon de Jean-Claude Marsan a répondu pourquoi Montréal n'était pas morte sous les autoroutes? C'est qu'il y a un Montréal souterrain qui s'est développé. Dès lors, parce que Montréal aurait pu, comme bien d'autres villes américaines, en mourir. Et, donc, à ce moment-là, on pourrait avancer que le métro Papineau pourrait se développer en souterrain vers, par exemple, le pôle patrimonial et, évidemment, la nouvelle succursale de... la nouvelle chaîne que la SAQ veut développer au coin de Sainte-Catherine et Delorimier. Et, évidemment, une proposition d'un SLR à l'entrée du pont Jacques-Cartier qui pourrait être rejoint aussi en souterrain avec le pont Papineau.

1540 Alors, c'est un peu ça. Peut-être devant la démesure des infrastructures routières, il faut développer, comment dire, sous le bombardement des abris. Et, c'est le Montréal souterrain. Du moins, c'est des hypothèses qu'on pourrait faire pour le secteur Papineau.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1545 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Côté, merci.

1550 Monsieur Alain Tremblay. Bonsoir, monsieur Tremblay!

M. ALAIN TREMBLAY :

1555 Bonsoir, madame! Bonsoir, messieurs! Mon mémoire va être très bref, j'espère. Alors, je suis désolé pour les gens de l'assistance qui ne peuvent pas voir le résultat des

photographies que j'ai prises, mais s'ils veulent, ils peuvent le consulter à l'arrière, j'ai emmené quelques copies supplémentaires.

1560 Alors, mon mémoire est relativement simple. J'habite sur la rue Jean-Langlois, juste en face du petit parc Bellerive, depuis 9 ans, et j'habite là principalement pour des raisons d'environnement. J'aime ça, je trouve ça très, très, très beau et le bruit, bon, j'ai appris à vivre avec ça. Puis j'ai choisi de ne pas prendre position ou pour le boulevard en tranchée ou le boulevard urbain. Un ou l'autre, ça m'est complètement égal.

1565 En ce qui concerne le boulevard urbain, ce qui m'agace, c'est que les voitures seraient obligées d'arrêter aux intersections et ça, c'est beaucoup plus bruyant quand elles repartent. Mais, personnellement, j'ai remarqué que le train fait beaucoup plus de bruit et des vibrations. Mais, encore là, ça ne me dérange pas trop. Mais, en tout cas.

1570 Mon mémoire, c'est un paragraphe. Alors, vous l'avez sans doute vu. C'est simple. C'est partout où c'est possible le long de la rue Notre-Dame, côté nord, il serait souhaitable d'augmenter le niveau du sol de quelques pieds par rapport au côté sud, de façon à maximiser pour le piéton la vue sur le fleuve. De plus, si des murets protecteurs doivent être installés, il faudrait éviter des murets de béton et privilégier les clôtures métalliques transparentes.

1575 Finalement, proscrire les enseignes publicitaires qui sont une véritable pollution visuelle.

 Alors, j'ai pris quelques photos. J'ai pris une photo à partir du niveau du trottoir du côté nord, en face du petit parc Bellerive, pour montrer comment on voit le fleuve. On le voit très peu. Et, ensuite, j'ai monté sur une petite butte d'à peine 3 1/2 pieds environ, pour prendre

1580 exactement la même photo. Puis si vous observez la différence entre les deux photos, c'est vraiment considérable. La vue sur le fleuve est vraiment plus intéressante. Vous allez dire que ce n'est pas beaucoup mais c'est quand même plus -- on sent plus le fleuve. Alors, pour vivre au deuxième étage sur la rue Jean-Langlois depuis de nombreuses années, je peux vraiment l'apprécier.

1585 Et, une chose qui me préoccupe entre autres un peu plus, il va y avoir un parc en face, une dalle de béton. Bon, ça, c'est plat. Alors, malheureusement, si elle était un peu inclinée, ça ferait comme une espèce d'amphithéâtre, ça serait extraordinaire. Mais un peu plus à l'est, ça va être en tranchée. Et là, ce qui m'inquiète, c'est que pour empêcher évidemment les gens

1590 de tomber en bas, ils vont sans doute faire des murets de béton.

 Quand on regarde le vidéo qui a été présenté, on voit des murets de béton de 4-5 pieds de haut et puis ça, visuellement, c'est un catastrophe, parce que si tu es cycliste ou piéton, ça bloque complètement la vue.

1595 Près des chutes à neige actuellement, ils ont mis simplement une petite clôture à neige verte, des lattes de bois et, tout de suite, on perd presque toute la vue sur le fleuve. Vous allez dire c'est minime, mais c'est quand même important, je veux dire, parce que c'est très beau, le fleuve. Pour moi, c'est un des plus beaux endroits de Montréal, un des sites les plus

1600 magnifiques. Et, si j'étais automobiliste, je serais très frustré qu'on m'oblige à passer dans un tunnel, alors que c'est un des sites les plus magnifiques.

Quand les touristes arrivent, quand les gens passent, tout se passe un peu comme si les automobilistes étaient des méchantes personnes. Mais c'est aussi des payeurs de taxes et
1605 puis, l'environnement, il est beau, puis les automobilistes ont aussi le droit de voir. Alors, il y a peut-être des compromis à faire.

Mais en ce qui me concerne, je vais parler pour les cyclistes. Alors, du côté nord, du côté de la piste cyclable, si les buttes étaient élargies, alors on pourrait circuler. Même 2 pieds,
1610 2 1/2 pieds, 3 pieds, ça ne prend vraiment pas grand-chose pour faire une différence extraordinaire. Alors, c'est principalement mon point. On pourrait faire ça au moins jusqu'à Pie IX et puis on aurait tout le temps le sentiment d'être sur le bord de l'eau. Alors, faute d'avoir un accès physique au fleuve, au moins qu'on ait un accès visuel.

Et puis il y a des choses merveilleuses qui vont arriver, entre autres, la démolition de l'entrepôt de décor de cinéma va améliorer la vision sur le fleuve d'une façon considérable. Depuis quelques années, il s'est démoli plusieurs hangars. À chaque fois qu'ils démolissent un hangar, ils en ont démoli devant la Molson, ils en ont démoli récemment un en face du parc Bellerive et à chaque fois, je veux dire, ça augmente considérablement la vue sur le fleuve.
1620 Alors, c'est vraiment magnifique. C'est une route panoramique. Il me semble que les automobilistes devraient y avoir droit aussi. Mais là, c'est un autre débat. En tout cas, c'est ce qui me concerne.

Et, ce qui m'afflige surtout, c'est les annonces publicitaires, les grosses annonces, parce que c'est vraiment très laid et, enfin, ça défait le paysage. Alors, c'est tout simple. C'est tout ce que je voulais dire.
1625

LA PRÉSIDENTE :

1630 Monsieur Dériger a une question pour vous.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Une question de détail. C'est que sur vos photos, je n'ai pas d'auto. Comment vous avez fait?
1635

M. ALAIN TREMBLAY :

J'ai attendu environ dix minutes. J'ai attendu puis, à un moment donné, oups! là, il n'en passait pas. Puis j'ai pris ma photo. Mais c'est très difficile de prendre une photo sans voiture parce qu'il passe, écoutez, c'est des dizaines de milliers de voitures.
1640

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1645 Mais quand il y a des voitures, est-ce que ça bloque? Est-ce qu'il faut être plus haut encore que qu'est-ce qu'on voit?

M. ALAIN TREMBLAY :

1650 Ah! non. Les voitures, ça bouge. C'est comme les trains, ils bougent. Alors, bon, je veux dire, si la malchance fait que tu passes et qu'il y en a beaucoup, ça dérange. Mais comme ça bouge, il n'y a pas vraiment de problème. Moi, ça ne me cause pas vraiment de problème. Ce qui me cause problème, c'est les murets de béton.

1655 Alors, je me demandais, est-ce que c'est possible d'avoir des murets protecteurs, des espèces de -- on pense à des piliers en métal, quelque chose comme ça, puis relativement, avec des séquences. Alors là, visuellement, ça ne briserait pas la vue. Mais s'ils mettent des murets de béton, surtout à l'est de la dalle qu'ils vont faire, bien, personnellement, ça va m'enlever 30 % de ma vue sur le fleuve. Ce n'est pas grand-chose mais, même si le muret a
1660 5 pieds, déjà on perd beaucoup. Mais, par contre, si c'était des piliers métalliques et puis je ne sais pas comment ils pourraient faire ça, probablement que ça pourrait passer, puis on pourrait voir le fleuve quand même. On pourrait le deviner.

1665 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mon autre question par rapport à ça, aussi, c'est que pour ce qui est de la voie ferrée, actuellement, de ce que je peux voir sur votre photo aussi, c'est qu'il n'y avait pas de train. Il n'y avait pas de conteneur sur deux étages. Parce que souvent, maintenant, au parc Bellerive, il y a souvent des trains qui sont installés là...

1670 **M. ALAIN TREMBLAY :**

Du triage.

1675 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

... en triage et, maintenant, ils sont sur deux étages, c'est-à-dire, les conteneurs sont sur deux hauteurs, ce qui fait que c'est...

1680 **M. ALAIN TREMBLAY :**

C'est sur deux hauteurs, des fois, oui. Bien, ça, c'est un peu haut, là, mais là, qu'est-ce que vous voulez qu'on fasse?

1685 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Mais est-ce que ça arrive souvent que les vues sont bloquées par...

1690 **M. ALAIN TREMBLAY :**

Bien, ça dépend des heures. C'est plutôt, ils font le triage vers 11 h, le soir. Alors, moi, je le sens parce que quand je suis couché, la maison se met à vibrer vers 11 h. J'ai l'habitude. On vient qu'avec le temps, tu ne l'entends plus. Bon, aujourd'hui, c'est un mauvais exemple, aujourd'hui, ils en ont fait beaucoup tout l'avant-midi, mais, moi, ça ne me dérange pas.

1695 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

1700 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci beaucoup.

1705

M. ALAIN TREMBLAY :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Jean-Pierre Bernard et madame Suzanne Ponton. Elle n'est pas là? D'accord.

M. JEAN-PIERRE BERNARD :

Je voudrais répondre à votre question de tout à l'heure sur la circulation Notre-Dame. Ce n'est pas une circulation infernale. C'est une circulation aux heures de pointe qui est uniquement d'un côté. Et, l'entonnoir du tunnel Lafontaine, même si vous mettez 12 voies, vous arrêterez quand même sur votre autoroute. Vous ne pourrez jamais passer. Ça fait douze ans que je prends Notre-Dame, je travaille à Boucherville. En ce moment, à Boucherville, ça bloque jusqu'à Saint-Bruno le matin.

J'ai une maison près de Notre-Dame et je ne comprends vraiment pas pourquoi vous voulez mettre 6 voies, alors que nous n'avons aucun débouché de l'autre côté. C'est un peu... C'est parce que ça n'améliorera rien. Et quand vous prenez Notre-Dame, vous avez la Camco, qui a un parking et qui a un feu rouge, qui bloque la circulation pour un parking et vous avez le feu rouge qui est souvent mal synchronisé. Les feux rouges sont mal synchronisés sur Notre-Dame. C'est normal que ça bloque tout le temps. Plus le tunnel Lafontaine.

Alors, c'est un des points qui me paraissent drôles en ce moment, parce que ça n'améliorera absolument rien au problème de la circulation sur Notre-Dame. Parce que j'y suis confronté tous les matins. Moi, pour aller à Boucherville, ça va très bien, aucune voiture. Mais je vois dans le sens inverse comment ça se passe.

Puis, mis à part ça, c'est pour ça que je suis un peu contre votre projet d'agrandissement, mis à part ça, j'ai une maison sur la rue Aylwin qui se trouve à, je calculais, 30 mètres du bord de l'autoroute en contrebas. Je ne vois pas ce qu'un muret peut faire pour toutes les maisons quise trouvent entre la rue Aylwin, Cuvellier, par exemple, et... je trouve ça inadmissible, personnellement.

On recommence comme sur Décarie, pire que Décarie encore. Alors, plus tout ce qu'ont dit les gens avant nous, tout ce qu'on a vu. Moi, il y a quelque chose qui me semble un peu... je ne trouve pas ça concret, quoi. Je ne vois pas à quoi va servir cette grande autoroute, si nous n'avons aucun débouché de l'autre côté.

LA PRÉSIDENTE :

1750 Il doit vous arriver à l'occasion d'être chez vous, le jour?

M. JEAN-PIERRE BERNARD :

1755 Oui. C'est une maison que je loue en ce moment, mais que je connais très bien. Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1760 Est-ce que vous n'observez pas une circulation dense de camions ou de véhicules automobiles?

M. JEAN-PIERRE BERNARD :

1765 Si vous n'êtes pas aux heures de pointe vraiment, vous avez une circulation tout à fait fluide et normale. Il y a juste les 3 heures des heures de pointe, à 5 h, puis le matin. Mais encore le matin, ce n'est pas si pire que ça. Il y a de la circulation, c'est normal, parce que le tunnel est complètement bloqué. Vous ne pouvez pas passer. Mais à part ça, ce n'est pas...

1770 Moi, je pense que détruire un quartier comme vous voulez le faire -- enfin, je ne dis pas détruire un quartier, c'est sûr qu'il a besoin d'autoroute, mais je pense qu'il y a sûrement des solutions moins chères, plus petites, plus écologiques pour accéder à l'autoroute comme au tunnel Lafontaine.

1775 Parce que là, ce qu'on va faire avec cette autoroute, c'est qu'en fin de compte, toutes les voitures qui prennent Hochelaga, Sherbrooke, qui passent par plusieurs côtés, vont passer uniquement par la rue Notre-Dame. Vous allez accroître la circulation sur Notre-Dame et qui va quand même boucher au bout du tunnel Lafontaine. Je ne pense pas que le projet soit... Je ne suis pas contre le progrès.

LA PRÉSIDENTE :

1780 Est-ce que vous êtes pour le statu quo?

M. JEAN-PIERRE BERNARD :

1785 Je ne sais pas, mais, ou alors une autoroute, des voies souterraines avec des sorties ou peut-être faire des *overpass* pour passer et éviter le feu rouge aux intersections comme Davidson et tout ça. Mais je suis un peu au statu quo, oui. Puis je suis un peu inquiet aussi pour mon investissement. C'est parce que quand vous avez une maison qui est à 30 mètres d'une autoroute, j'ai calculé 30 mètres, je vais vous dire, autant les délocaliser, quoi. C'est un quartier qui est difficile, ça fait douze ans que j'ai cette maison. On a déjà des loyers qui sont assez bas. On a beaucoup de travaux sur la maison à effectuer. On va se retrouver avec un

1790

patrimoine qui vaudra 50 % de sa valeur ou pratiquement rien. Ça, c'est un autre problème, je veux dire, ce n'est pas...

1795 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que le bruit actuellement vous incommode?

1800 **M. JEAN-PIERRE BERNARD :**

Comment?

LA PRÉSIDENTE :

1805 Le bruit...

M. JEAN-PIERRE BERNARD :

Le bruit...

1810 **LA PRÉSIDENTE :**

... qui est généré par Notre-Dame?

1815 **M. JEAN-PIERRE BERNARD :**

Oui, le bruit est incommodant au deuxième étage, l'été, oui. Mais aux heures de pointe seulement. Autrement, ce n'est pas une circulation qui est si énorme que ça. On ne peut pas dire que ça circule... C'est pour ça que je suis étonné du projet. À moins qu'il y ait un autre tunnel ou un autre pont mais, mis à part ça, je ne vois pas pourquoi on va faire ça. Tant que le tunnel sera bloqué comme il est bloqué tous les jours aux heures de pointe, automatiquement vous allez être bloqué sur --

1825 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Juste pour comprendre, monsieur Bernard, vous êtes à quelle distance de la rue Notre-Dame? Votre maison, votre propriété?

1830

M. JEAN-PIERRE BERNARD :

La première est à 25 mètres, j'ai calculé. L'autre est à 35 mètres. Vous prenez la rue Aylwin sur le plan...

1835

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

La première, votre propriété?

1840

M. JEAN-PIERRE BERNARD :

Elle est à 35 mètres à peu près.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1845

35 mètres. Et, est-ce qu'il y a d'autres maisons entre la rue --

M. JEAN-PIERRE BERNARD :

1850

Oui. Il y a une première maison qui est à 25 mètres, un premier mur. À côté, il y en a une autre. Moi, je suis à 10 mètres plus loin. Ça fait 35 mètres.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1855

Et, vous dites que c'est au deuxième étage que vous êtes incommodé pendant les heures de pointe?

M. JEAN-PIERRE BERNARD :

1860

Au deuxième et au troisième, vous êtes incommodé par le bruit. Ça, c'est garanti. Mais si vous avez une autoroute à cette distance-là, c'est sûr que le bruit, vous pourrez faire ce que vous voulez, ça sera invivable. Plus la pollution.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1865

Très bien.

M. JEAN-PIERRE BERNARD :

1870

Bien, c'est tout ce que j'avais à dire. Ça a été rapide et bref, mais je suis un peu inquiet, je vous dis la vérité. Voilà.

LA PRÉSIDENTE :

1875

On vous remercie, monsieur Bernard.

M. JEAN-PIERRE BERNARD :

Merci. Au revoir!

1880

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur René Delbuguet, s'il vous plaît. Bonsoir, monsieur Delbuguet!

1885

M. RENÉ DELBUGUET :

Bonsoir, madame la présidente! Bonsoir, messieurs les commissaires! Je vais m'introduire. Je suis arrivé au Québec en 1953 et je suis peut-être le plus vieux de la salle. Et, ça m'a permis de voir l'évolution de cette ville du point où Dorval était des baraques en bois pas plus grandes que ceci, à aujourd'hui, 50 ans de la ville, qui est montée, qui a planifié et qui est redescendue.

1890

Je pratique un métier qui m'a permis de voyager un peu partout avec mes clients en photographie publicitaire. De Rome à San Francisco, de Pékin à Glasgow. J'ai de la chance! Mais ça me permet, à travers mon appareil photographique, de faire des comparaisons.

1895

Mon petit mémoire est assez court mais je vais l'attaquer au deuxième paragraphe tout de suite.

1900

Voilà plus de 16 ans que j'interrogeais à la Ville de Montréal, à la période de questions, monsieur Doré et je lui disais: *Monsieur le maire, pourquoi ne complète-t-on pas l'autoroute Ville-Marie?+ Il m'a répondu: *On en reparle.+ Je pense qu'en tant que maire, il aurait pu me dire: *Ça fait 15 ans qu'on en parle, ça fait 25 ans que les terrains sont expropriés et on en reparlera dans 16 ans.+ C'est aujourd'hui, nous y sommes.

1905

L'an dernier, madame la ministre des Affaires municipales, madame Harel, qui contrôle les cordons de la bourse de toutes les grandes dépenses d'infrastructures et autres, culturelles et sociales, qui se passent dans la Ville de Montréal, il ne faut pas l'oublier, parce que la Ville de Montréal n'a pas tellement d'argent pour assurer sa survie quotidienne, a dit: *Voilà 40 ans que le gouvernement du Québec néglige Montréal.+ C'est une sacré bonne nouvelle que, finalement, à Québec, il y ait une ministre, quelle que soit la couleur du parti, qui dit: *On a négligé Montréal pendant 40 ans.+

1910

1915

Pendant ce temps, des forces municipales nouvelles s'élèvent de partout en Amérique, si virulentes, si progressives, qu'elles minent notre avenir et nous dépeuplent. Sans parler de nos proches banlieues qui font partie de Montréal, et ça, je leur souhaite une expansion

extraordinaire parce que finalement on est tous des cousins métropolitains. Ces villes-là concurrencent Montréal. Elles sont soit au Canada.

1920 On n'a qu'à voir l'exemple de Toronto qui vient de mettre 2 milliards \$ pour agrandir son aéroport, faire une nouvelle autoroute parallèle à la 401 qui est d'ailleurs gérée par Lavalin. Et il n'y a qu'à voir Los Angeles qui vient d'augmenter sa zone libre de taxe industrielle de près de 30 hectares, libre de taxe, c'est très précis, surtout tout à l'heure quand je vous en reparlerai. Boston qui fait son autoroute sous la ville au coût de 14 milliards \$. La nouvelle autoroute qui permet de sortir de l'avenue Maillot, l'avenue des Champs Élysées, directement jusqu'à Saint-Germain, dont 10 kilomètres passent sous certaines villes et sous la forêt de Saint-Germain, et dont les gravats de creusage ont été remontés comme talus de protection pour le son et tout de suite planté d'arbustes.

1930 Nous avons une autoroute de Sherbrooke qui a un peuplier de 5 pieds de haut, un autre de 15 pieds, l'autre de 5, etc., ça fait 40 ans qu'elle existe. On devrait porter soin, justement porter l'oreille à ce que nous disent les écologistes. Tous ces travaux d'infrastructures doivent être fleuris et arborés avant même que le premier véhicule passe dessus. Là, on manque de savoir-faire.

1935 Depuis 30 ans, l'île de Montréal a perdu 400 000 personnes. Quand je dis ça aux jeunes, ils disent: *Mais qu'est-ce qu'il dit? Qu'il sort le papi, là? Ça ne marche pas?+ En 1972, nous étions, sur l'île de Montréal, cette nouvelle ville, de l'île Bizard à Repentigny, 2 200 000. Au dernier recensement, juste avant les élections, nous sommes 1 789 000. Je vous prie de croire que ça fait des manques de spectateurs aux Expos, ça fait des écoles, 108 écoles publiques de la Commission catholique qui ont fermé au centre-ville, dans ce quartier-ci et un peu partout, et, c'est-à-dire, c'est un appauvrissement général à cause de ce manque de 400 000 personnes. 400 000 personnes, c'est toute une ville!

1945 Et, tout ce qui fonctionne actuellement, la construction de condos, la construction de la Cité du Multimédia est subventionné pour 20 et 30 %. Vous allez me dire: *Monsieur, vous êtes contre les subventions?+ Non, je ne suis pas contre les subventions parce qu'il faut des subventions pour démarrer certains projets, sinon, il n'y a rien qui bouge. Mais il faut aussi... Hélas! l'autoroute Ville-Marie, en perpétuelle gestation passant par des consultations à répétition fait partie de ce manque de vision métropolitaine et de tous ces projets échoués.

1950 Je me permets de vous rappeler qu'on a fermé un très grand aéroport qui s'appelait Mirabel, parce qu'on n'a pas fait le lien routier ou le lien ferroviaire avec ça. Je me permets de vous rappeler que quand on parle de transport public, que ce n'est pas les bleus, c'est les rouges qui ont supprimé les lignes de Saint-Hilaire, Saint-Bruno, etc., et, par la même occasion, en même temps ou quelques années après, a dézonné des terrains agricoles et on y a fait un train à un coût de 250 M\$.

Alors, il y a une incohérence générale dans la gestion métropolitaine de tout ce qui bouge et tout ce qui roule. Ça, c'est certain. Et, aussi, de tout ce qui se construit. Car nous

1960 avons un urbanisme ici où on limite la hauteur des grandes bâtisses au profil de la montagne. Ailleurs, on ne peut pas construire haut. Mais, à Verdun, ils ont construit à l'île des Soeurs certaines routes, certaines tours. À Montréal-Nord, au bord du fleuve. À Laval. Peut-être que maintenant, avec cette nouvelle ville, nous allons changer notre urbanisme qui consiste à densifier cette ville pour que les transports publics soient presque payés par le nombre de passagers qui les empruntent.

1965

Quand le gouvernement – ou les gouvernements, on en a toujours plusieurs tous les huit ans – dézone des terrains agricoles à Saint-Hilaire, par exemple, pour faire du logement étalé, que fait la personne? Elle est loin de tout. Elle prend sa voiture, elle va venir à Montréal, elle reste dans sa voiture. Pourquoi? Parce qu'on n'a pas prévu des trains légers, des trains rapides, des trains fréquents, des trains courts, quasiment automatiques, trois wagons avec deux étages, amenant 250 personnes, un à 8 h; 9 h; 10 h, etc.

1970

Alors, nous ne pouvons que nous blâmer nous-mêmes. Et, je comprends très bien que les habitants d'Hochelaga-Maisonneuve soient très frustrés de l'abandon dans lequel on a laissé l'est depuis fort longtemps.

1975

Et, pour bâtir la vision du futur est le seul ingrédient qui nous permet de bâtir le présent. Or, là, ce projet d'autoroute est certainement un projet de vision du futur.

1980

De la vision, nous en avons eu un exemple irréfutable au temps du maire Drapeau. Les jeunes ne connaissent pas très bien monsieur Drapeau. Son idée maîtresse était de faire de Montréal une ville de culture. Pourquoi? Parce qu'elle est française et qu'elle est noyée là-dedans, il fallait lui créer une certaine activité, disons presque cérébrale.

1985

Mais pressentait-il le monde nouveau d'aujourd'hui où les industries culturelles sont devenues un des moteurs de l'économie dans tous les grands pays? Les industries culturelles aux États-Unis dépassent tout l'agro-alimentaire et dépassent toute la métallurgie et l'automobile. Et, en Europe, c'est un peu pareil. Et, grâce à des pionniers d'ici, Montréal est très bien placée dans cette bataille de l'audiovisuel, du média et tous des savants des laboratoires de recherche.

1990

Alors, on commence, Montréal se réveille et commence. Mais il a fallu justement la vision de monsieur Drapeau pour secouer l'est de Montréal, la phase 1 de l'est de Montréal. Je ne parle pas d'Hochelaga, je parle de Saint-Laurent. Si j'étais maire de la ville, la première chose que je ferais, c'est de supprimer Saint-Laurent comme rue médiane de cette île. Parce que ça paraît être gravé dans le processus de tout. À l'est, on est pauvre et on n'investit pas. Et, à l'ouest, on est riche et on agrandit. Il faut supprimer ce Saint-Laurent et que la rue Sherbrooke soit divisée en plusieurs noms. Comme ça, on va petit à petit supprimer cette barrière psychologique.

2000

L'idée maîtresse de Drapeau était une idée culturelle et il a pris le taureau par les cornes. Il a créé d'abord la Place des Arts. Ensuite, il a tordu le bras aux caisses populaires Desjardins

2005

pour dire: *Vous vous mettez en face de ça. On va ouvrir l'axe qui va à la Basilique Notre-Dame. Favreau va aller là. On va couvrir l'autoroute.+ *On va couvrir l'autoroute.+ Ça peut être couvert, une autoroute, et bâti. La preuve est là. *Et, finalement, on va faire au croisement des deux lignes de métro+.

2010

Je vous rappelle que Laval a refusé le métro à cette époque-là parce qu'ils ne voulaient pas payer tous les frais globaux du métro pour avoir deux stations. Longueuil a accepté. Regardez ce qui s'est passé à Longueuil. Il y a des tours, il y a des logements, il y a tout ce qu'il faut à Longueuil. C'est une petite ville par elle-même. À Laval, c'est étalé et ce n'est pas près de se régler. Mais ça leur a pris 40 ans pour se réveiller, pour avoir ce métro.

2015

Il a créé, avec le gouvernement et avec Lévesque à cette époque, l'Université du Québec. Pourquoi là, au croisement des deux lignes de métro? Parce que tout le monde allait prendre ce transport public, qu'il a voulu agrandir à l'époque et rajouter une autre ligne, celle qui va maintenant à Snowdon, qui était évaluée à 150 M\$, qu'on lui a refusé, la Communauté urbaine a refusé, mais quelques années plus tard, on a été obligé de la faire à un coût de 650 M\$.

2020

2025

Tout ceci pour dire, soyons francs, nous devons savoir si Saint-Laurent et Saint-Denis, le Plateau Mont-Royal auraient été ressuscités s'il n'y avait pas eu l'Université du Québec et le métro qui monte. Donc, il y a des travaux d'infrastructure globale qui sont absolument indispensables et qui font mal des fois par où ils passent.

2030

Qu'est-ce que c'est qu'une grande ville? Une grande ville, c'est une roue de bicyclette, la roue arrière. Il y a un moyeu, il y a des roulements à bille, il y a un pignon, il y a des rayons et il y a une jante et un pneu gonflé. Si l'une de ces parties n'est pas au point et ne fonctionne pas, la grande roue ne fonctionne pas. Mais, attention! Cette roue de bicyclette ne marchera pas toute seule et il faut des gens. Il faut des hommes et des femmes qui s'attaquent à la tâche et qui travaillent, sans trop de surtaxation, comme nous avons à Montréal. Et, encore là, les jeunes, je peux vous dire qu'il y a à peine 30 ans, le dollar canadien valait 1,06 \$ américain. Tandis que là, il faut 0,60 \$. C'est-à-dire, à chaque fois qu'on voit un 2 X 4, on le donne aux Américains. Chaque fois qu'un Américain vient acheter le terrain à Montréal, je ne dirais pas qu'il nous le vole, il le paie, mais il ne le paie pas cher.

2035

2040

Le grand trouble de la rue Notre-Dame, ce ne sont pas les crédits qui manquent, mais c'est cette vision de cette zone de Montréal – je parle de toute l'île maintenant – qui pourrait être un secteur privilégié de l'île à mettre en valeur.

2045

Il n'est certainement pas question de ralentir les activités du port, car là encore, Montréal a une position de pointe dans les ports fluviaux qui sont maintenant fréquentables pendant l'hiver – ça a commencé il y a une trentaine d'années, je me souviens le jour où monsieur le maire a donné un canot en or au premier capitaine qui est arrivé ici – et ce port-là,

actuellement, il a fait un peu moins de bénéfice cette année, alors on pourrait se demander pourquoi.

2050 C'est parce que les États-Unis viennent d'ouvrir à Boston, à Norfolk, deux grands ports pour manipuler les conteneurs. Mais j'étais content d'être là l'autre soir quand le directeur du port a dit que de 1 million, ils espéraient passer d'ici quelques années à 2 millions de conteneurs.

2055 Alors, moi, je voudrais suggérer quelque chose à vous, madame la présidente. Je crois que le gouvernement du Québec devrait regarder la possibilité de faire une zone franche hors taxe dans l'est, comme il y a à Los Angeles, comme il y a à Dunkerque, comme il y a dans des très grandes villes où les conteneurs arrivent, ils sont ouverts, les gens travaillent, ils font du montage, ils font différentes choses, ils ajoutent leurs propres pièces et la marchandise s'en va ailleurs. C'est, je pense, une suggestion valable.

2060 D'ailleurs, monsieur Landry a repris l'idée qui avait été lancée pour Mirabel et, là, à Mirabel, il y a une zone hors taxe très avantageuse pour les industries qui s'y mettent. Et une, par exemple, qui est jeune, c'est les choses du multimédia. Technicolor s'est mise là parce qu'à partir de Mirabel, ils peuvent développer leurs films, les imprimer et dans une seule expédition, dans une nuit, il faut qu'ils en fassent partir 800 dans toutes les salles de cinéma en Amérique
2065 du Nord. Alors, c'est une chance très importante pour Mirabel mais l'est pourrait avoir ce genre d'industrie.

2070 Un jour, en 86, j'ai eu l'audace de me présenter au Parti civique pour remplacer monsieur Drapeau. Évidemment, pour moi, ce n'était pas une audace, c'était un exercice, et j'avais suggéré – d'ailleurs, ça a été bien rapporté dans *La Presse* – qu'on crée dans l'est un institut des sports et loisirs. On en parlait beaucoup. Le futur, c'est les loisirs. C'est les loisirs. Bon, quand je dis sport, ça veut dire l'athlète et son équipement. Pourquoi choisir l'est? Parce que c'est la pétrochimie, c'est les plastiques, c'est toutes ces choses-là, et l'athlète, c'est aussi la nutrition. Et à quelque 45 kilomètres d'Hippolyte-Lafontaine, nous avons une des plus
2075 grandes institutions vétérinaires qui est Sainte-Hyacinthe et une école d'agro-alimentaire aussi qui sont là, tout à côté. Alors, on pouvait faire le réseau, design d'équipement, santé, entraînement des athlètes, etc., etc. Je plaçais ça dans la tour du Stade olympique. Plus d'autres ateliers ici et plus loin.

2080 Ce qui me surprend, je dis, et patatra, le nouveau maire refuse le plan provincial d'aménagement de la rue Notre-Dame. Ce cul-de-sac de 5 kilomètres. Pourtant, Montréal, la nouvelle, a plus que jamais besoin de son autoroute périphérique, ceinture de trafic lourd indispensable pour faire bouger son économie. Il y a belle lurette que le boulevard Métropolitain est embouteillé. Ce bon vieux cheval de transport nous a rendu de fiers services. Combien de
2085 fois a-t-il été payé? La construction de l'autoroute Ville-Marie en souterrain partiel jusqu'au tunnel Lafontaine, et je précise, en souterrain ou en tranchée, partiel, le soulagerait et donnerait un accès routier professionnel au port, un des plus grands atouts de notre ville.

2090

Depuis toujours, il y a une histoire d'amour entre les Montréalais et leur fleuve. Montréal n'est-il pas né de son fleuve, de son tout petit port au pied de la Place Royale voilà 350 ans. Toutes les grandes explorations, il y a plus de 20 villes américaines qui ont été fondées par des jeunes partis d'ici. Et le plus célèbre est Cadillac qui a donné le nom à la voiture. On peut parler de *Duluth*, il y a *Dearborn*, *Little Rock*, Mobil, Chicago, Sault-Sainte-Marie. Ils sont partis d'ici. Et, figurez-vous que c'est exactement de ces mêmes endroits, de Détroit, de Chicago, que

2095

reviennent ces conteneurs pour être expédiés par ce port. Mais ce port, où est-il? Il est là. Ici, Hochelaga-Maisonneuve. Il est là à côté des raffineries. C'est votre territoire, vous, les filles et les gars d'Hochelaga. C'est pour ça que je ne vous blâme pas du tout de vous défendre.

2100

Ne serait-il pas juste de laisser enfin ces riverains habiter au bord de leur fleuve et de leur port? Ils pourraient rêver de pays exotique et, pourquoi pas, de travail de la mer, de navigation.

2105

Pourquoi n'aurions-nous pas des appartements agréables dans des immeubles de 6 à 12 étages couvrant l'autoroute pour en escamoter le bruit, au bord du port de marchandises, le long de la rue Notre-Dame transformée en boulevard fleuri, arboré et silencieux? Des jolies formes pyramidales y laisseraient entrer le soleil dans les nouveaux jardins.

2110

Nous avons pris l'habitude de gaspiller le terrain sur l'île. Il n'est pas extensible. Drapeau a reçu son cours en faisant les îles de Notre-Dame. Il a pris tous les gravats du métro et les a mis là pour former cette île parce que Verdun avait refusé de mettre l'Expo là.

2115

Et, là, j'ouvre une petite parenthèse. Tous les gravats de ces travaux qui vont commencer, on ne sait pas quand, j'espère qu'ils seront utilisés d'une façon utile, par exemple dans certaines zones où on prévoit un parc, pour faire des petits monticules de 100 pieds de haut, que les jeunes puissent faire des glissades, du ski, et des choses comme ça, plutôt que de mettre ces gravats, je ne sais où chez le voisin.

LA PRÉSIDENTE :

2120

Monsieur Delbuguet, je vous donne encore une minute pour conclure, s'il vous plaît.

M. RENÉ DELBUGUET :

2125

Et, bien, je vais conclure alors. Mais que faire avec le désir des résidents du quartier qui s'opposent à cette route? Eux votent. Le délabrement de l'est, ils n'ont pas l'air de s'en plaindre, mais je crois qu'ils s'en plaignent quand on est ici. Mais consultons-les, ils vont nous donner raison.

2130

Demandez-leur ce qu'ils pensent de mon idée, que je vais élaborer en une minute, mais posons-nous quelques questions. Devons-nous faire repartir l'économie de la Ville de Montréal? N'oublions pas que nous avons 10 à 12, à 14 et 15 % de chômage. Devons-nous augmenter le trafic du port? On l'espère, pour qu'il tienne le coup. Devons-nous ramener 400 000 personnes

2135

pour faire repartir cette machine? Moi, je le souhaite. Devons-nous développer l'est? C'est oui. Ces 5 oui valent un sixième: oui, nous devons construire la rue Notre-Dame sur deux niveaux, l'un souterrain, rapide, utile, indispensable; l'autre, moderne et humain, au niveau de la rue, un boulevard Notre-Dame pour tous les Montréalais d'aujourd'hui et de demain. Ça presse.

2140

Là, je voudrais préciser, madame la présidente, si vous m'accordez trois minutes, avec cette petite maquette qui est faite maison, je ne suis pas professionnel de la maquette. Alors, vous avez ici une espèce de croquis rudimentaire de ce que j'entrevois, que l'autoroute passe comme elle le fait au centre-ville, dans les zones où il y a des bâtiments résidentiels, en dessous. On la descend. Un peu plus loin, on la remonte comme elle est du côté de Molson. Ça fait quelques économies pour l'instant. Mais elle est construite de façon à ce que la moitié de cette autoroute au-dessus soit réservée pour l'habitation et l'autre moitié devient le boulevard Notre-Dame.

2145

2150

Alors, si vous regardez comme ça, vous allez voir. Vous conduisez sur la rue Notre-Dame, vous voyez les jolies pyramides qui sont là. Ce sont des bâtiments où le soleil pénètre, c'est pour ça qu'on est construit en biais. Il va éclairer tout ça. 5, 6, 7, 12 étages, selon l'urbanisme et, de là, on peut voir le port, on peut voir le soleil couchant sur la ville, on peut voir la ville illuminée. Et, ces terrains-là sont vendus ou loués à des gens qui vont y construire. D'un seul coup, on ouvre toutes les anciennes rues sur ce nouveau boulevard Notre-Dame.

2155

2160

Maintenant, on parle de transport public. Jusqu'à présent, c'est les autobus qui viennent de Repentigny qui passent à toute allure. Les autobus de Repentigny, ils passent en dessous et ils ne s'arrêtent pas. Mais il y a certains semi-express qui s'arrêtent, mais ils ne remontent même pas ceux-là, ils ont une petite gare sous les bâtiments, parce qu'il y a assez de place pour creuser tout ça, et là ils repartent tranquillement sur l'autoroute. Seuls naviguent en trafic les autobus qui vont desservir la rue Sherbrooke et qui permettent de ne pas isoler Hochelaga, comme on l'a dit tout à l'heure, pour aller magasiner sur les rues Sainte-Catherine et ailleurs.

2165

Alors, c'est une approche. Maintenant, avec des petites négociations avec le Canadien National, j'ai l'impression qu'à un moment donné, on devrait pouvoir passer au-dessus de certains de leurs terrains et se rapprocher du fleuve. Mais ça, c'est *give and take*. Je ne suis pas sûr qu'ils acceptent.

2170

Je précise qu'ici, il y a aussi le passage des infrastructures d'énergie. J'ai une maison dans le Vieux-Montréal et tous les ans, il y a quelqu'un qui creuse. Mais ce n'est pas toujours les plombiers, ce n'est pas toujours Hydro-Québec, ce n'est pas toujours le téléphone. Alors, tout ça creuse, et ça creuse, et ça creuse. Dans des projets aussi importants que ça pour le futur, on fait ça pour un siècle, quels que soient les coûts, 400 M\$ divisé par 100 ans, ça fait 4 M\$ par an. Ce n'est pas énorme.

2175

Le projet de la Baie James a coûté des milliards. Il y a combien de temps que ça dure? Il est payé depuis fort longtemps.

2180

Alors, je pense qu'on devrait peut-être regarder cette troisième proposition et je peux vous laisser la maquette, si vous le voulez. Merci de votre temps et de m'avoir écouté, madame la présidente. Si vous avez des questions, vous pouvez m'en poser.

LA PRÉSIDENTE :

2185

Alors, monsieur Delbuguet, nous vous remercions.

M. RENÉ DELBUGUET :

Merci beaucoup.

2190

LA PRÉSIDENTE :

Pour votre proposition.

2195

M. RENÉ DELBUGUET :

Je l'emmène. On ne sait jamais. Je vais la pousser quand même. Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

2200

Merci. Bonne soirée.

M. RENÉ DELBUGUET :

2205

Ça me fait grand plaisir.

LA PRÉSIDENTE :

2210

Alors, maintenant, c'est le moment du droit de rectification qui a été demandé par le ministère des Transports, monsieur Fournier et monsieur Boisvert. Bonsoir!

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2215

Bonsoir, madame la présidente. Je serai très bref. Deux points, en ce qui me concerne. Les craintes sur le fait de ne pas réduire le bruit dans les maisons limitrophes à la rue Notre-Dame, les modèles que nous utilisons, évidemment, nous permettent de modéliser jusqu'au 3e étage et, dans l'étude d'impact, vous verrez que nous prévoyons une réduction du bruit jusqu'au 3e étage.

2220

Deuxième point. Le trafic sur la rue Notre-Dame. Alors, je vous invite à regarder à l'annexe D du chapitre 1 de l'étude d'impact, le graphique D-2 qui fait un comptage de la circulation le 22 octobre 1998, où on voit que la circulation sur Notre-Dame d'abord n'est pas, le matin et le soir, n'est pas un miroir une de l'autre. C'est une situation très différente si on est en direction est ou en direction ouest. Il y a une pointe effectivement en direction est, le soir, c'est-à-dire quand le centre-ville se vide; par contre, en direction ouest, c'est un trafic qui est beaucoup plus constant et beaucoup plus élevé. Alors, c'est vraiment deux situations différentes et je vous invite à consulter ce graphique. Merci.

2225

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2230

Un seul point. Il s'agit de la rue Viau et Saint-Clément. La consolidation du parc Théodore, c'est-à-dire la bretelle Saint-Clément qui permet de passer de Viau à Saint-Clément est incluse comme problématique dans le projet du ministère. Effectivement, en débranchant Saint-Clément et Viau de la rue Notre-Dame, ça permet tout simplement d'enlever l'asphalte dans le parc Théodore, tel qu'il est prévu dans le plan particulier d'urbanisme de la Ville de Montréal.

2235

Le projet permet également à la Ville de Montréal d'interdire le camion de transit sur la rue Viau et Saint-Clément. C'est une des propositions du projet, aussi.

2240

Et, également, évidemment sur la rue hochelaga, en termes de réaménagement, c'est une interpellation du ministère en direction de la Ville de Montréal.

LA PRÉSIDENTE :

2245

Merci. Alors, ceci met fin à cette cinquième séance. Nous ajournons et nous reprenons nos travaux à 13 h, demain. Merci. Bonne nuit à tous!

2250

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

2255

ET J'AI SIGNÉ:

LISE MAISONNEUVE, s.o.