

**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 6

Séance tenue le 17 janvier 2002, à 13 h
Salle Dom Polski
1956, Frontenac
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 17 JANVIER 2002..... 1

MOT DE LA PRÉSIDENTE 1

LA PRÉSIDENTE:..... 1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

VELO QUÉBEC :

FRANÇOIS VERMETTE, ISABEAU FOUR 1

ÉQUITERRE :

SIDNEY RIBAU, SARA MAYOT 13

ASSOCIATION HABITAT MONTRÉAL :

LUC FERRANDEZ, PATRICIA CLÉMENT 22

JEAN-PIERRE BONHOMME..... 35

REPRISE DE LA SÉANCE 38

YAN DESJARDINS..... 38

LOUISE TOUPIN, JACQUES KEABLE..... 39

SOCIÉTÉ D'ANIMATION DE LA PROMENACE BELLERIVE :

ANNE-MARIE MOTTET 43

ANDRÉ VAILLANCOURT 47

DROIT DE RECTIFICATION PAR LE MTQ :

PAUL ANDRÉ-FOURNIER, JEAN-MICHEL BOISVERT 49

JEAN ROULEAU 54

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

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

10 Cet après-midi, nous avons de planifié sept présentations. Je rappelle aux participants qu'ils disposent de quinze minutes pour faire la présentation de leur mémoire à la commission, après quoi, cette présentation peut être suivie d'une période de questions si la commission juge nécessaire de mieux comprendre des points de vue avancés ou si la commission souhaite tester certaines hypothèses avec vous.

15 Je vous rappelle également que toute personne dans la salle a le droit de rectifier des faits qui seraient apportés ou amenés par les participants. Ce droit de rectification ne sert pas toutefois à venir donner une contre-opinion à une opinion émise.

20 Sans plus tarder, j'inviterais monsieur François Vermette de Vélo-Québec. Bonjour, monsieur Vermette!

M. FRANÇOIS VERMETTE :

25 Bonjour! Alors, je me nomme François Vermette, je suis coordonnateur au développement du réseau vélo métropolitain qui est un projet de Vélo-Québec et je suis accompagné de madame Isabeau Four, qui est adjointe à la direction à Vélo Québec.

30 Alors, fondé en 1967, Vélo Québec est un organisme sans but lucratif qui a pour mission d'encourager et de faciliter la pratique libre et sécuritaire de la bicyclette à des fins de loisir, de tourisme et de transport.

35 Vélo Québec est reconnu pour son expertise technique dans le domaine de la planification et de la recherche, notamment par la publication du Guide technique d'aménagement des voies cyclables et celle plus récente de l'État du vélo au Québec en 2000.

On reconnaît également à Vélo Québec son rôle d'animateur du milieu de la planification cycliste par l'organisation chaque année de conférences, colloques et rencontres techniques.

40 Depuis 1995, Vélo Québec coordonne la réalisation de la Route Verte, en collaboration avec le gouvernement du Québec, le ministère des Transports et des partenaires régionaux. La Route Verte est un itinéraire cyclable qui, en 2005, traversera le Québec sur plus de 4 000 kilomètres. Nous pilotons également depuis 1998 le projet de Réseau vélo métropolitain, qui est une initiative appuyée par le ministère de la Métropole et qui vise à accroître la part modale du vélo dans le déplacement des personnes.

45

Alors, notre intérêt dans le projet de modernisation de la rue Notre-Dame -- alors vous voyez qu'il y a des petits défauts quand on change de plate-forme, il aurait dû y avoir une carte du schéma préliminaire de la Route Verte qui apparaît en haut à gauche, mais je crois que, de toute façon, elle a été déposée chez vous. Je pourrai vous en fournir une copie éventuellement.

50

Alors, notre intérêt dans le projet de modernisation de la rue Notre-Dame réside dans le fait que le tracé du projet recoupe des liaisons qui sont identifiées au schéma préliminaire de la Route Verte et au schéma préliminaire du Réseau vélo métropolitain.

55

Alors, le vélo, ce n'est pas seulement qu'un jouet. C'est aussi un mode de transport à part entière. On évalue à plus de 1,1 million le nombre de bicyclettes possédées par les ménages de l'île de Montréal et le nombre d'utilisateurs de ces bicyclettes s'élève à 710 000. De plus, 145 000 résidents de l'île de Montréal déclarent se servir de leur vélo comme d'un moyen de transport. Dans certains quartiers centraux de Montréal, la bicyclette est utilisée dans 11 % des déplacements pendant l'été.

60

Alors, le projet du ministère comprenant un volet cyclable, nous avons été sollicités pour en faire l'analyse. Notre intervention se situe donc d'abord et avant tout dans le contexte de la relation entre le projet de modernisation de la rue Notre-Dame et le parachèvement d'un réseau cyclable continu sur l'île de Montréal.

65

Nous sommes également préoccupés par les effets de débordement de la circulation de transit qui pourrait survenir suite au réaménagement de la rue Notre-Dame. Cette circulation dans les rues des quartiers rend plus difficile la pratique sécuritaire du vélo.

70

Alors, tout d'abord, la continuité. Cette continuité du réseau cyclable montréalais est au coeur de nos préoccupations face au projet. Déjà, en novembre 98, nous faisons part de nos préoccupations à ce sujet au directeur de l'île de Montréal du MTQ, monsieur Dugas, qui nous répondait qu'il en serait tenu compte dans le projet.

75

Alors, faisons un court survol de la situation actuelle le long de la rue Notre-Dame, avant d'aborder la proposition du ministère dans le détail.

80

La piste de la rue Notre-Dame est en service entre la rue Delorimier et la promenade Bellerive depuis 1985. Ce tracé s'inscrit dans le réseau de base de la Ville de Montréal au même titre que l'axe nord-sud et la piste est-ouest sur le boulevard Gouin, en bordure de la rivière des Prairies. Sur le tronçon touché par le projet, la piste a une largeur de 3 mètres et est aménagée dans la bande verte de l'emprise qui était prévue pour l'autoroute à l'origine.

85

Aux différents carrefours, la piste se rapproche de la rue Notre-Dame et croise chaque rue aux passages piétons. À la hauteur de la rue du Havre, une passerelle permet le passage au-dessus des voies ferrées du CP. Ce tronçon de la rue Delorimier à Sainte-Catherine est de bonne qualité, malgré des problèmes de visibilité dus à la végétation envahissante et à des

90

intersections avec le réseau routier mal conçues et trop nombreuses. Ce tronçon est celui qui est touché par le projet de réaménagement et qui doit être entièrement revu.

95

Dans le secteur, il existe aussi d'autres pistes qui viennent se raccorder ou qui sont à proximité. Ici, on a la piste de la rue Souigny. Ce tronçon de piste entre la rue Monsabré et la rue Haig a été complété à l'été 99 par le MTQ dans le cadre du réaménagement de la rue Souigny. Actuellement, ce tronçon n'est pas relié au reste du réseau et reste, par conséquent, peu connu et peu utilisé.

100

Il y a aussi la piste sur la rue Bennett qui relie le parc Maisonneuve donc à la rue Notre-Dame. Elle a été réasphaltée l'été dernier, comme on peut le voir. Et à l'extrémité ouest, la piste de la rue Notre-Dame rejoint celle du boulevard René-Lévesque qui permet d'aller vers l'est du centre-ville.

105

Alors, on peut reprendre maintenant avec le projet du ministère d'ouest en est. Ici, dans le secteur du pont Jacques-Cartier, un lien plus direct vers le Vieux-Montréal serait souhaitable, selon nous. Il nous semble que ce lien était présent dans des versions antérieures du projet qu'on avait vues. Dans le secteur Sainte-Marie, il y a quatre intersections qui se succèdent une après l'autre sur une courte distance. La piste emprunte ensuite la passerelle déjà existante que nous avons vue, au-dessus des voies ferrées du CP.

110

Dans le secteur Hochelaga, cinq intersections, certaines assez rapprochées, dont une qui est un peu plus problématique, si on veut, avec la rue Alphonse-D.-Roy où il risque d'y avoir beaucoup de voitures, parce que c'est une sortie de l'autoroute à cet endroit. Il faut rappeler ici que les plans du ministère n'ont pas le niveau de détail requis pour qu'on puisse juger de l'aménagement de ces intersections. Parce qu'une intersection, ça peut être épouvantablement dangereux et très mal conçu et comme ça peut être bien fait, on ne peut pas en juger ici, étant donné que les plans n'ont pas le niveau de détail. On peut juste supposer qu'on a appris des erreurs du passé et qu'elle serait bien aménagée.

115

120

Alors, dans le secteur plus de Maisonneuve, du parc Morgan, là, il y a huit intersections, une après l'autre, dont une, la dernière, qui est avec une ruelle. Il y en a deux, celle avec Pie IX et celle avec Bourbonnière, mais en particulier celle avec Pie IX qui représente un défi important pour la sécurité des cyclistes.

125

Ensuite, dans le secteur Viau, le projet du ministère qu'on voit en rouge, ici, se termine en cul-de-sac. La partie qu'on voit en bleu, que j'ai dessinée moi-même parce qu'elle n'apparaît pas au plan du ministère, c'est la piste actuelle sur la rue Notre-Dame qui, dans ce secteur-là, est sur le trottoir. Elle n'apparaissait pas. Mais il serait souhaitable que dans cet axe-là, il y ait un lien vers la promenade Bellerive, qui serait un lien donc assez direct.

130

Par contre, il y a une intersection avec la voie ferrée, on ne sait pas comment ça serait traité. Et, deux intersections avec le réseau routier qui n'existaient pas avant mais qui peuvent

être assez problématiques, étant donné qu'on a des sorties de virage à droite qui sont assez difficiles pour le franchissement des cyclistes. Alors, disons que ça pose un certain défi.

Un peu plus haut, on a le long de la rue Souigny et son prolongement, on a appris finalement lors des audiences que, malgré le fait que la piste était dessinée sur les plans du ministère jusqu'au Marché Maisonneuve, elle se terminait, en fait, en cul-de-sac à peu près à l'Assomption, étant donné que cette autre partie-là n'était pas financée par le projet, donc, était remise à une phase ultérieure dont on ne connaissait pas les échéanciers. Alors, pour nous, si ce n'est pas prévu -- des projets, il y en a beaucoup un peu partout, ils peuvent être très, très longs avant de voir le jour. Alors, on considère donc que la piste se termine en cul-de-sac et il serait souhaitable donc qu'il y ait un lien vers le Marché Maisonneuve.

De la même façon, il y a une intersection ici avec une sortie de l'autoroute et, ça aussi, ça peut poser un défi assez important, étant donné la vitesse à laquelle les voitures arrivent.

La piste de la rue Souigny, quant à elle, se termine en ce moment et dans le projet aussi en cul-de-sac à la rue Haig. Et, il serait souhaitable aussi qu'il y ait un lien au-delà de l'autoroute 25 vers la promenade Bellerive. Là aussi, il y a un défi important, parce que traverser l'échangeur Hochelaga, ça ne se fait pas tout seul. On sait que dans ce qui était un petit peu envisagé, malgré qu'il n'y ait pas d'entente aucune là-dessus avec le CN, c'est de passer sur le pont ferroviaire. Mais pour ce faire, il faut traverser et l'autoroute et les voies ferrées. Ce n'est pas impossible, mais c'est un certain défi, disons, de faire ça d'une façon sécuritaire et, aussi, qui va être relativement directe pour que les cyclistes l'utilisent.

Alors, pour conclure avec la continuité du réseau, le projet du ministère, tel qu'il nous est présenté, ne permet pas en ce moment d'assurer la continuité du réseau cyclable entre le Vieux-Port et la promenade Bellerive. Des ajouts sont donc nécessaires pour atteindre cet objectif.

En second, la sécurité des piétons et des cyclistes. C'est une scène que vous connaissez, c'est même une photo que vous devez connaître puisqu'elle vient des documents du ministère. Actuellement, la congestion sur la rue Notre-Dame entraîne un débordement de la circulation de transit vers les rues parallèles que sont entre autres Sainte-Catherine, Ontario, Hochelaga, et même Sherbrooke. Cette circulation accrue dans les quartiers limitrophes nuit à la sécurité des déplacements cyclistes et piétons.

Selon l'étude d'impact présentée par le MTQ, la nouvelle route supporterait, lors de son ouverture, 25 % plus de véhicules sur le tronçon le plus achalandé et permettrait de canaliser à l'extérieur du quartier la circulation de transit.

Par contre, un effet connu de l'augmentation de la capacité routière est, à moyen et à long termes, une augmentation du nombre de véhicules en circulation. Cette augmentation globale de la capacité va inciter de nouveaux navetteurs à utiliser leur voiture. En quelques années, les effets de débordement pourraient être de retour et, selon nous, c'est ce qu'il faut

absolument éviter. C'est pourquoi il faut prévoir dès maintenant des mesures pour décourager la circulation de transit dans les quartiers, suite à l'ouverture de la voie rapide Notre-Dame et, ainsi, réduire les effets de débordement. Les rues des quartiers limitrophes devraient être réaménagées pour décourager la circulation de transit.

Comme ici, sur la rue Hochelaga, à l'est de la 25, alors ça c'est la photo avant, la Ville de Montréal a réaménagé la rue qui ressemblait à ceci, c'est-à-dire une piste de course pour camions et voitures, en ceci. Une voie de circulation dans chaque sens a été retranchée, l'arche terre-plein, plantation d'arbres, la vitesse des véhicules est grandement réduite et disons que la traversée de cette rue-là est beaucoup moins dangereuse. Le passage même des cyclistes est beaucoup plus agréable.

De même, l'implantation de zone 30 devrait être à l'ordre du jour pour tous les quartiers bordant le projet. Des zones 30 comme il s'en fait en Europe, y compris dans les pays nordiques où il neige autant qu'ici, mais aussi de plus en plus au Canada et aux États-Unis.

Il y a toute une panoplie de mesures d'apaisement de la circulation qui sont à notre disposition pour assurer que la circulation de transit reste en dehors des quartiers résidentiels. Je n'en ferai pas la liste ici. Elles sont connues, bien qu'elles sont relativement peu utilisées au Québec.

Alors, en conclusion, nous recommandons au BAPE d'intégrer les éléments suivants ou de faire que les éléments suivants soient intégrés au projet.

D'abord, assurer la continuité de l'axe 5 de la Route Verte et du Réseau vélo métropolitain. Ça veut dire que la piste de la rue Souigny devrait être reliée au reste du réseau et rejoindre les deux pôles que sont le Marché Maisonneuve et la promenade Bellerive. N'oublions pas que pour rejoindre la promenade Bellerive, il y a deux obstacles importants: l'autoroute 25 et les voies du CN. Et, pour rejoindre le Marché Maisonneuve, l'emprise abandonnée du CN doit être aménagée. En ce moment, ces aménagements ne sont pas prévus au budget de réalisation du projet, et, selon nous, on devrait les ajouter.

On devrait aussi réduire le nombre de croisements entre le réseau cyclable et le réseau routier. Les intersections sont source de conflit. En plus d'en réduire le nombre, le projet devrait prévoir un traitement particulier pour les intersections importantes, soit Alphonse-D.-Roy, Bourbonnière, Pie IX, Viau. La bretelle d'accès à l'est des voies du CN et les deux intersections avec le boulevard l'Assomption, celle sur Notre-Dame et celle vis-à-vis la rue Souigny.

En troisième, il y a des liaisons cyclables qui sont à préserver et d'autres à créer. Un aménagement cyclable doit être maintenu dans l'axe de la rue Notre-Dame, des voies du CN où, en ce moment, ça se termine jusque vers la promenade Bellerive. Et, ce tronçon-là, en ce moment, de par sa localisation et sa géométrie, est entièrement à revoir.

220

Un raccordement, aussi, vers le Vieux-Montréal devrait être prévu à partir de la rue Notre-Dame pour permettre une continuité avec les aménagements du Vieux-Port et du canal Lachine.

225

Et, ensuite, s'assurer à long terme de la préservation de la sécurité des piétons et des cyclistes dans les quartiers limitrophes. Ça veut dire qu'il serait pertinent de prévoir dès maintenant des mesures de modération de la circulation dans les quartiers limitrophes, de façon à canaliser, à court et à long termes, la circulation sur la nouvelle rue Notre-Dame.

230

Je vous remercie. Si vous avez des questions.

LA PRÉSIDENTE :

235

Merci. Oui. Moi, j'en aurais une. Est-ce que c'est la première fois que vous faites vos commentaires au ministère des Transports sur le projet de la rue Notre-Dame ou si vous avez déjà eu l'occasion de vous prononcer sur le projet?

240

M. FRANÇOIS VERMETTE :

Formellement, c'est la première fois. Informellement, on les a déjà rencontrés où il nous ont présenté leur projet. Et, depuis le début donc, même depuis cette lettre qu'on leur a envoyée en 98, l'importance pour nous de la continuité a été marquée. Ça, on l'a soutenu depuis le début. Ce n'est que tout récemment, finalement, qu'on a réalisé que ce n'était pas -- que le projet, tel qu'il était là, il lui manquait des petits morceaux pour fonctionner. On l'a réalisé relativement récemment. C'était quelque chose qu'on prenait pour acquis jusque là.

245

LA PRÉSIDENTE :

250

D'accord. Je vous remercie.

Monsieur Dériger a des questions pour vous.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Une question concernant les intersections. Vous soulevez, bon, qu'il y aurait un plus grand nombre d'intersections dans le projet du ministère par rapport à la situation actuelle. Par contre, le ministère nous présente un projet qui semblerait réduire le volume de circulation, réduire les points de conflit du fait qu'il y a un encaissement, donc carrefours étagés, étranglement aux intersections. Est-ce que vous avez eu l'occasion de vous pencher sur ces différentes mesures?

M. FRANÇOIS VERMETTE :

Bon, c'est évident qu'une rue où il y a moins de circulation est beaucoup moins dangereuse à traverser qu'une rue où il y a beaucoup de circulation. Qu'il y a, par exemple, des étranglements et d'autres façons de faire que ces intersections-là soient plus sécuritaires qu'une intersection normale, si on veut. Mais pas d'intersection, c'est encore mieux. Une intersection reste une source potentielle de conflit.

Comme on fait un projet où beaucoup de rues ne sont pas raccordées à la voie rapide Notre-Dame, on aurait pensé, on aurait souhaité que le réseau cyclable, lui aussi, croise moins de rues que dans la situation actuelle. Il y a quand même moyen d'aménager des croisements de façon sécuritaire, mais c'est encore mieux quand il n'y en a pas.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, en fait, c'est le fait qu'il y ait beaucoup de discontinuité dans la circulation, en fait, des cyclistes, qui fait que la piste en site propre deviendrait moins un site propre. Est-ce que c'est ça un peu que vous voulez dire?

M. FRANÇOIS VERMETTE :

C'est un petit peu moins intéressant pour les cyclistes parce qu'à une intersection, on doit quand même soit ralentir, soit arrêter, dépendant de ce qu'il y a, un stop, un feu de circulation et ça brise le rythme beaucoup plus que si on est, par exemple, sur la piste du canal Lachine où les intersections, avec le réseau routier, il y en a vraiment très, très peu. Alors, tous ces arrêts, départs-là, pour les cyclistes, pour beaucoup de cyclistes utilitaires vont être moins intéressants que d'aller prendre la rue Sainte-Catherine, par exemple.

Donc, on pense que ça serait souhaitable, surtout que je ne suis pas convaincu que c'est absolument essentiel d'un point de vue circulation, que si c'était aménagé de telle façon, qu'il y aurait moins d'intersections. On ne pourra pas éviter les intersections avec les rues qui sont raccordées.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Non. Comme Pie IX, par exemple.

M. FRANÇOIS VERMETTE :

300 C'est sûr.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

305 C'est surtout des autres dont je parlais, les plus petites.

M. FRANÇOIS VERMETTE :

310 C'est les plus petites. Mais même les rues importantes qui sont raccordées, comme Pie IX, par exemple, Alphonse-D.-Roy, il va falloir prévoir un aménagement assez solide à cet endroit-là, parce qu'il va y avoir beaucoup de voitures et c'est des rues qui sont aussi très larges à traverser. Alors, ce n'est pas impossible, mais il faut le prévoir. On ne pouvait pas en juger, étant donné que les plans n'ont pas ce niveau de détail-là, mais on voulait quand même pointer du doigt l'importance de ces aménagements-là.

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

Est-ce que vous vous êtes penchés sur l'intersection de Viau et Saint-Clément? Est-ce que vous avez un peu regardé cet endroit-là?

320 **M. FRANÇOIS VERMETTE :**

Non, on n'a pas regardé.

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

Pas d'une façon pointue, au niveau des détails.

M. FRANÇOIS VERMETTE :

330 Non. Pas du tout.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

335 Une autre question que j'aurais, c'est actuellement, bon, c'est une piste cyclable d'environ 3 mètres de large, je pense, pour la partie en site propre actuelle. Le promoteur propose une piste de 4 mètres qui servirait autant aux cyclistes que, par exemple, aux piétons, aux patineurs, et tout ça. Avez-vous des objections par rapport au fait que sur une piste, par

exemple, à usages multiples, étant donné que les gens ont différentes vitesses, est-ce qu'il y a des problèmes au niveau des conflits entre les différents usagers?

M. FRANÇOIS VERMETTE :

Bon, sur une piste de 3 mètres, il y a des conflits, par exemple, entre les patineurs et les cyclistes. Sur une piste de 4 mètres, ce genre de conflit-là se gère déjà beaucoup mieux. Habituellement, les patineurs vont moins vite et ils prennent plus large. Alors, sur 3 mètres, ce n'est pas suffisant pour les dépasser sans aller dans la voie en sens contraire. Sur 4 mètres, c'est assez raisonnable. C'est possible, donc, de gérer ça.

Par contre, avec les piétons, ça peut être un peu plus problématique parce que les piétons vont beaucoup plus lentement. Et, là, ce n'est pas nécessairement souhaitable...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Que les piétons soient avec les...

M. FRANÇOIS VERMETTE :

Que les piétons soient avec. C'est préférable, selon nous, qu'il y ait un aménagement parallèle pour les piétons et un aménagement de qualité qui fait qu'ils vont y aller et n'auront pas tendance à venir sur la piste cyclable, comme on a vu à beaucoup d'endroits, où on envoyait les piétons sur de la criblure de pierre et on laissait les cyclistes sur l'asphalte. De toute évidence, aussitôt qu'il avait plu, qu'il y avait des trous d'eau, tout ça, les piétons venaient marcher dans la piste cyclable, ce qui était naturel.

On pense que c'est plus souhaitable des aménagements séparés, en tout cas, avec les piétons, étant donné les différences de vitesse plus importantes. Ça peut se gérer, par contre, mais c'est préférable.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Une dernière question. Je reviens pour le lien cyclable, la continuité. Il y a un projet de faire une piste sur le pont Jacques-Cartier.

M. FRANÇOIS VERMETTE :

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Je pense que la piste est du côté ouest, si je ne me trompe pas.

M. FRANÇOIS VERMETTE :

Oui, tout à fait.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Est-ce que le projet actuellement, comme il est prévu, est-ce qu'il permet un raccordement à cette piste-là?

M. FRANÇOIS VERMETTE :

Le projet ne touche pas. Le trottoir ouest donne donc du côté ouest de Delorimier, même plus vers les rues Dorion, Cartier.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, il n'y a aucun raccordement.

M. FRANÇOIS VERMETTE :

Ça ne nuit pas et ça n'aide pas, non plus, puisque cette piste cyclable là sur le pont Jacques-Cartier serait plutôt raccordée vers le boulevard René-Lévesque. Et, de là, vers la rue Notre-Dame.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Est-ce que votre plan, votre schéma préliminaire du Réseau vélo métropolitain, est-ce qu'il prévoit ce lien-là, ce raccordement-là?

M. FRANÇOIS VERMETTE :

Oui. C'est un lien qu'on pense qui est important. D'autant plus, maintenant, qu'à l'automne prochain, la piste sur le pont Jacques-Cartier va être terminée.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

J'aurais une autre question. Pourquoi souhaitez-vous maintenir deux liens entre l'est et l'ouest de l'autoroute 25?

M. FRANÇOIS VERMETTE :

Ils auraient des fonctions quand même très différentes. C'est évident que la piste sur Souigny qui, par exemple, elle était pour prolonger dans l'emprise du CN est une piste qui devient intéressante pour le loisir, quand même. Parce qu'elle est entièrement en site propre et peut-être plus propice à la balade.

C'est sûr et certain que les cyclistes utilitaires ont tendance à aller beaucoup plus en ligne droite. Et si quelqu'un qui part du centre-ville et s'en va vers, par exemple, la promenade Bellerive, ce n'est pas évident qu'il va faire le détour de remonter jusqu'à la rue Souigny pour redescendre un peu plus loin. Le cycliste de loisir va le faire, il se promène. Mais le cycliste utilitaire ne le fera pas et donc, les cyclistes vont continuer dans la circulation sur la rue Notre-Dame.

Donc, on pensait qu'il était souhaitable qu'il y ait un aménagement là. D'autant plus que le projet, normalement, devrait retirer de la circulation sur ce tronçon-là de la rue Notre-Dame qui est très large et donc, en ce moment, la piste est sur le trottoir, ce qui n'est vraiment pas très, très bien. Il y aurait certainement moyen de faire quelque chose à même la chaussée, bande cyclable ou autre.

LA PRÉSIDENTE :

Donc, il y aurait lieu d'améliorer dans l'axe de la rue Notre-Dame, d'améliorer la piste cyclable qui est déjà présente, notamment, aussi régler les problèmes aux intersections dont vous nous avez fait part plus tôt.

M. FRANÇOIS VERMETTE :

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

J'ai une autre question peut-être pour vous.

M. FRANÇOIS VERMETTE :

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Dans le projet, il y a des voies réservées pour autobus.

M. FRANÇOIS VERMETTE :

Oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Pensez-vous que les cyclistes peuvent se retrouver facilement dans ces voies-là?

M. FRANÇOIS VERMETTE :

En ce moment, contrairement à ce qui se fait à peu près partout dans le monde, c'est interdit à Montréal pour les cyclistes de rouler dans les voies réservées.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Oui, mais une interdiction, vous savez ce que c'est.

M. FRANÇOIS VERMETTE :

C'est interdit. Alors, on n'a pas regardé le réseau cyclable en fonction de la voie réservée, puisqu'il y avait un aménagement cyclable qui était à côté. S'il y a un aménagement cyclable qui est à côté et que celui-ci est de qualité, les cyclistes vont l'utiliser et ils n'iront pas dans la voie réservée.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, il faut vraiment qu'à ce moment-là, le lien cyclable soit intéressant, sinon, il y aurait un risque que les gens utilisent d'autres voies.

M. FRANÇOIS VERMETTE :

C'est ce qui arrive souvent dans bien des cas où un aménagement cyclable soit se termine en cul-de-sac, comme on en a plusieurs exemples à Montréal, ou est de mauvaise qualité, les cyclistes passent à côté.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

505 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

510 Alors, monsieur, madame, je vous remercie.

 J'appelle maintenant, monsieur Sidney Ribaux et madame Sara Mayot de Équiterre.
Bonjour!

M. SIDNEY RIBAUX :

515 Bonjour, madame la présidente, messieurs les commissaires! Alors, excusez ma voix,
j'ai un petit rhume aujourd'hui. Donc, je me présente. Je suis Sidney Ribaux. Je suis
coordonnateur général d'Équiterre. À ma droite, Sara Mayot donc qui est chargée de projet pour
les projets de transport chez nous.

520 On a une brève présentation à vous faire, ça ne devrait même pas prendre quinze
minutes. Alors, je laisse Sara commencer.

Mme SARA MAYOT :

525 Merci. Je veux dire un petit mot sur Équiterre. Équiterre est un organisme sans but
lucratif, démocratique et à statut charitable, actif depuis 1993 à travers le Québec. La mission
d'Équiterre est la promotion de choix écologiques et socialement équitables par l'action,
l'éducation, la recherche dans une perspective intégrant la justice sociale, l'économie solidaire
530 et la défense de l'environnement.

 Bref, nous essayons d'offrir aux citoyens et citoyennes des choix concrets qu'ils peuvent
faire pour améliorer l'environnement.

535 Spécifiquement, Équiterre fait la promotion du commerce équitable de l'agriculture
biologique et écologique, de l'efficacité énergétique à la maison et des modes de transport
écologiques. À chaque année, Équiterre anime des centaines de conférences dans des écoles,
des cégeps, des universités, entreprises et groupes communautaires.

540 Équiterre organise aussi des événements médiatiques. En 2000, les grands médias ont
parlé des projets d'Équiterre à plus de 180 reprises. Par ses projets éducatifs, Équiterre rejoint
directement plus de 50 000 personnes par année et ce travail est accompli par ses 150
bénévoles et 20 employés à temps plein. Équiterre est appuyée par ses 1 700 membres, dont
plus de 1 000 dans la grande région de Montréal.

545

Depuis sa création en 1993, Équiterre se préoccupe des problèmes reliés au transport, comme le changement climatique, la pollution atmosphérique et la sécurité routière. Équiterre fait la promotion du cocktail transport: un style de vie sans voiture ou moins dépendant de la voiture. Chaque année depuis 1995, Équiterre organise des événements pour y sensibiliser le public, incluant des forums, randonnées à vélo écologiques, etc. Équiterre est aussi actif sur plusieurs plans afin de sensibiliser les décideurs aux avantages du transport en commun, du partage de voiture, de la marche et du vélo.

M. SIDNEY RIBAUX :

Comme vous avez pu le voir, avec notre mémoire, on a pris une approche relativement large, c'est-à-dire, on n'est pas une firme d'ingénieurs évidemment, donc, on n'a pas analysé en détail chaque intersection et ce n'était pas la chose qui nous intéressait dans le projet.

On a pris donc une approche d'analyser le projet de façon large sous l'angle du développement durable, et en regardant aussi le lien avec les objectifs plus généraux du gouvernement du Québec et en essayant de voir si ces objectifs-là étaient rencontrés par le projet qui nous concerne.

Donc, évidemment quand on parle de développement durable, on parle de trois grands axes qu'il faut vérifier: le volet économique, le volet environnemental et le volet social. C'est des principes qui sont reconnus depuis longtemps. On parle du rapport Brundtland de 87, de Rio en 92. Mais, malheureusement, bien qu'on en parle souvent, ce n'est pas nécessairement appliqué. Donc, on en parle. On se donne comme objectif d'adopter une politique qui, soit-disant, suivrait le développement durable, mais quand on arrive dans des projets très concrets comme aujourd'hui, ce n'est pas toujours le cas.

Donc, je voudrais attirer votre attention premièrement sur certains des objectifs du gouvernement. Et, quand on regarde le plan de gestion des déplacements et on regarde l'axe qui est concerné aujourd'hui, les grands objectifs qu'on notait à ce moment-là, c'était d'améliorer la desserte de l'est de la CUM, donc de l'île; amélioration de la sécurité routière; amélioration des conditions de circulation du camionnage et plus particulièrement de l'accès aux installations portuaires; et amélioration de la desserte en transport en commun par une réduction de la durée des trajets.

Donc, ça, c'était les objectifs opérationnels qu'on s'était donnés. Ces objectifs-là, selon nous, il faut les mettre dans une perspective plus large.

C'est-à-dire, d'une part, il y a un plan d'action que le gouvernement du Québec a adopté au niveau des changements climatiques qui a, évidemment, comme objectif, de réduire les émissions de gaz à effet de serre du Québec. Il y a également une résolution adoptée à l'unanimité par le gouvernement du Québec favorisant l'adoption de Kyoto, qui voudrait dire une diminution de 6 % des émissions de gaz à effet de serre au Canada, mais donc au Québec aussi. Et, donc, c'est dans ce contexte-là qu'il faut analyser le projet.

590

Et, plus particulièrement, j'attire votre attention à l'orientation 6 du Cadre d'aménagement de la métropole qui a été rendu public l'automne passé, qui dit qu'en ce qui a trait au transport des personnes, ce qu'on souhaite, c'est une utilisation accrue du transport en commun, ainsi que des modes non motorisés et une réduction de l'utilisation de l'automobile.

595

Évidemment, ce cadre-là, comme je disais plus tôt, c'est une des politiques du gouvernement qui dit s'insérer dans un cadre de développement durable. Donc, on dit: on veut faire de l'aménagement du territoire dans la grande région métropolitaine sous l'angle du développement durable.

600

Bon, alors si on résume ces grands objectifs-là, ce qu'on veut faire, c'est améliorer la mobilité des personnes, des marchandises dans la grande région de Montréal, incluant dans l'axe qui nous concerne, en diminuant l'utilisation de la voiture et la pollution qui en découle. Si on résume, c'est de ça qu'on parle.

605

Est-ce que ce projet-là atteint cet objectif-là? Et, nous postulons que non.

610

Premièrement, le débit de la circulation, selon le promoteur, passe de 55 000 à 94 000. Donc, en partant, selon les prévisions du promoteur, on double presque la circulation. Et, on reviendra sur pourquoi on pense que, en fait, ça va être non seulement un doublement pour cet axe-là, mais un doublement dans l'axe est en général.

615

Si on se fie à ce qui s'est passé dans d'autres projets, si on regarde l'autoroute Décarie, on parlerait peut-être davantage d'un achalandage qui monterait jusqu'à 166 000, qui serait le débit de l'autoroute Décarie. Donc, un triplement du débit.

620

Par ailleurs, on a l'Agence métropolitaine de transport qui prévoit que de 97 à 2007, le nombre de voitures total dans la région métropolitaine de Montréal augmentera de 300 000. Et, donc, ce qu'on comprend en regardant ces deux prévisions-là, c'est que le nombre total de voitures dans la région de Montréal va augmenter de 300 000, mais si la prémisse du promoteur est exacte à l'effet que l'augmentation du débit de l'autoroute Ville-Marie, de la nouvelle autoroute Ville-Marie va complètement provenir de la circulation en transit des quartiers, c'est essentiellement dire qu'il n'y aura aucune augmentation du 300 000 total dans la région. Il n'y en aura aucune qui proviendra de l'est de la CUM, du sud de Lanaudière ou même de la Rive-Sud.

625

Donc, il faudrait postuler que l'ensemble de l'augmentation du nombre de voitures proviendra de l'ouest et du nord de la région métropolitaine. Ce qui nous semble non fondé.

630

Rapidement, quelques impacts, selon nous, si on le regarde du côté économique. Alors que dans le cadre d'aménagement on privilégie se concentrer sur, je crois que c'est six pôles d'emplois, et donc consolider ces pôles d'emplois-là, selon nous, la construction de ce nouveau bout d'autoroute va simplement favoriser l'installation d'entreprises plus loin dans l'est

de l'île et même dans le sud de Lanaudière. Également sur la Rive-Sud si on fait le lien avec le tunnel.

Donc, d'un point de vue économique, il y aura des coûts évidemment associés à l'éparpillement des centres d'emplois et à l'éparpillement éventuellement aussi des résidants.

Au niveau de la congestion routière, on ne croit pas que c'est une solution à long terme d'augmenter la capacité de cette voie-là. C'est-à-dire qu'on parle, à ce niveau-là, de déplacer des voitures du quartier sur une nouvelle autoroute pour régler des problèmes soi-disant de congestion et de transit dans le quartier.

Mais la plupart des mesures qui sont prévues ou, en fait, qui ne sont même pas prévues mais qui sont présumées, parce qu'on n'a pas fait d'analyse de notre côté, on n'a pas vu d'analyse de la circulation dans le quartier notamment Hochelaga-Maisonneuve, mais on présume qu'il y aura des réaménagements qui seront faits, ces aménagements-là, on peut les faire, qu'il y ait l'autoroute ou pas. Donc, au niveau de la congestion, le projet en tant que tel n'apporte pas une solution précise.

Si on regarde de façon un peu plus large l'impact sur l'économie québécoise, on ne voit pas qu'il y aura un impact significatif qui sera positif sur l'économie puisqu'on est ni un producteur de pétrole, ni un producteur majeur et bientôt nul de voitures, alors qu'on est pourtant un producteur de trains et d'autres équipements de transport en commun.

Et au niveau environnemental, écoutez, l'étude d'impact dit essentiellement qu'il n'y aura aucun impact atmosphérique parce que, tout ce qu'on va faire, c'est déplacer des voitures du quartier vers l'autoroute. On ne croit pas que cela sera réalisé. Premièrement, il faut dire que tant et aussi longtemps que les aménagements dans le quartier ne seront pas là, on ne peut pas présumer qu'ils seront adoptés, qu'ils seront mis en place.

Deuxièmement, si on regarde ce qui s'est passé dans d'autres projets autoroutiers, essentiellement, ce qui se passe, c'est qu'une saturation est presque tout le temps atteinte. Donc, on revient toujours dans une optique de 5, 10 ou 15 ans à une congestion routière et, donc, d'un point de vue pollution, on revient au même point qu'on en était. Ou, en fait, on empire la situation parce qu'on a augmenté la capacité de façon significative. D'autant plus que, en fait, ce qu'il faudrait faire pour empêcher ça, c'est d'adopter des mesures, par exemple en augmentant la taxe sur l'essence, en diminuant le nombre de stationnements au centre-ville pour s'assurer que le nombre total de déplacements ne change pas.

Et, donc, de présumer qu'on va construire une autoroute et qu'il n'y aura pas d'entreprises qui vont modifier leur choix de localisation, de résidants, de personnes qui vont acheter des maisons à des endroits nouveaux, de développeurs immobiliers qui vont développer des secteurs immobiliers dans Lanaudière ou sur la Rive-Sud, c'est de faire abstraction de ce qui s'est passé depuis la Deuxième Guerre mondiale à peu près partout en Amérique du Nord.

Si on regarde l'aspect social pour boucler la boucle de l'analyse du développement durable, essentiellement, ce qu'on est en train de faire, c'est d'offrir un mode de transport, c'est d'améliorer, à court terme du moins, les déplacements pour des gens qui sont statistiquement plus riches, c'est-à-dire les gens qui vivent en banlieue, en périphérie, contrairement aux gens qui sont dans le centre.

Donc, on n'améliore pas les déplacements, puisque le lien, tel que conçu, est clairement conçu pour un déplacement de la périphérie vers le centre, alors qu'il impactera peu ou peut-être même négativement les déplacements à l'intérieur de l'île, puisque notamment on réduit l'accès à cet axe-là pour, par exemple, les gens du quartier Hochelaga-Maisonneuve.

Évidemment, et en conclusion, ce que l'on privilégie, c'est davantage un boulevard urbain qui ne serait pas en tranchée. On privilégierait une réduction du nombre de voies de ce qu'il est actuellement, compensée par des voies réservées pour le transport en commun, possiblement des voies réservées pour le transport des marchandises, soit à l'intérieur du port, soit sur le site actuel de la rue Notre-Dame.

Selon l'information qu'on a, un tel projet, puisqu'on ne parle pas d'un projet en tranchée, pourrait se réaliser dans les mêmes délais. Donc, on apporte quand même une solution. On reconnaît que la situation actuelle n'est pas acceptable et, donc, qu'il faut faire quelque chose.

Cette stratégie-là serait accompagnée d'une stratégie en concertation avec la Ville de Montréal qui appuierait ce projet-là, évidemment, de réduction du nombre de places de stationnement au centre-ville pour diminuer l'achalandage, parce que c'est une des façons les plus efficaces de réduire la congestion. C'est, d'une part, de convaincre les gens d'utiliser un mode différent.

Et, donc, à titre d'exemple, si on regarde le pont Champlain, il y a 20 000 personnes qui traversent en voiture à tous les matins sur 3 voies et il y en a 17 000 qui traversent à tous les matins sur la seule voie réservée juste à côté, qui aurait une capacité qui serait beaucoup plus grande que ça, même.

Alors, donc, si on veut diminuer la congestion sur Notre-Dame, la solution n'est pas nécessairement d'agrandir mais peut-être simplement de s'assurer que les gens la traversent autrement que seuls dans leur voiture.

Par ailleurs, la question du stationnement est aussi clé, parce que s'il n'y a pas de stationnement ou si le coût du stationnement est plus élevé à notre destination – donc on parle du centre-ville, il faudrait aussi parler des autres pôles d'emplois, évidemment – et, bien, c'est la principale raison qui va faire en sorte que les gens utiliseront un autre mode, le covoiturage, le transport en commun, etc.

Alors, voilà. Je crois que ça résume les principaux points de notre mémoire. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie. Monsieur Cloutier a des questions pour vous.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Oui. J'aimerais ça revenir sur un des points de votre mémoire, que vous avez abordé à la toute fin. C'était le modèle proposé. De vous entendre justement sur la question particulière du transport des marchandises, par camion principalement. D'ailleurs, je note que dans votre présentation, vous soulevez vous-même une espèce, je dirais, d'ambiguïté sur le mode proposé, auquel vous vous attendez ou un caractère incertain.

On peut lire, à la fois, d'avoir une voie réservée pour le camionnage, le transport des marchandises. On peut lire aussi que ça serait peut-être dans le port. Et, on peut lire également à peu près dans les mêmes pages que ça serait aussi probablement une mesure transitoire.

J'aimerais ça vous entendre davantage, qu'est-ce qui vous amène à -- ou quelle information que vous n'avez pas, qui vous permette d'aller plus loin dans votre proposition, alors que sur les autres points, vous avez un modèle proposé?

M. SIDNEY RIBAUX :

Écoutez, on ne se considère pas des experts en transport des marchandises mais, essentiellement, ce qu'on préconise, à long terme, c'est un mouvement du transport des marchandises, du camionnage vers le rail, vers le transport maritime, qui sont des modes de transport beaucoup moins polluants et beaucoup plus facilement gérables d'un point de vue qualité de vie, circulation, etc. Et donc, ça, c'est le long terme.

Ce qu'on dit, c'est que c'est certain qu'on ne peut pas changer complètement la façon de faire du port et de toute l'industrie du transport des marchandises au Québec du jour au lendemain. Et, donc, à court terme, si on a des problèmes sérieux de congestion routière et qu'il y a un impact -- parce que là, on parle d'un secteur où il y a le port et donc il y a évidemment un problème particulier au niveau du transport des marchandises -- il pourrait y avoir lieu de prévoir une voie réservée pour le camionnage.

Que cette voie-là, maintenant, soit ça -- le site de la rue Notre-Dame actuel -- ou qu'elle soit sur le site du port, parce qu'il y a des gens qui disent qu'il y aurait de la place sur le port, on ne se prononce pas là-dessus. Ce qu'on dit, c'est que nous serions favorables, comme une mesure transitoire, on s'entend, dans un horizon de 10, 15 ou 20 ans, d'avoir une voie réservée pour le camionnage. Voilà.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

765 Donc, le transitoire, c'est en attendant une autre solution à long terme, tout simplement.
Un meilleur mode.

M. SIDNEY RIBAUX :

770 Oui. Parce que de notre compréhension, c'est que pour amener structurellement un
changement vers le rail, il y a des enjeux beaucoup plus complexes au niveau fiscal, au niveau
de comment -- ça prend une politique, en fait, québécoise ou canadienne pour favoriser ce
transport-là qui, pour l'instant, n'est pas favorisé au détriment du transport par camionnage.
775 Donc, on ne voit pas que c'est quelque chose qui peut se faire rapidement. Et, là, on parle d'un
horizon de 3 ou 4 ans quand on parle de la construction du projet qui nous concerne
présentement.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

780 Comment vous voyez le transfert modal que vous demandez vers le maritime? C'est
éventuellement possible pour certains types de marchandises. Ça exclut évidemment le local et
les courtes destinations. Mais pour en particulier les courtes destinations puis même moyennes
destinations, comment pensez-vous que les marchandises pourraient être transportées
785 autrement que par camion? Est-ce que vous avez envisagé la question du transport par train
également?

M. SIDNEY RIBAUX :

790 Du transport par train?

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

795 Par train, oui?

M. SIDNEY RIBAUX :

Oui. C'est ce qu'on dit, ici. C'est un transfert vers le transport par train et le transport maritime. Maintenant, les détails, comment, où exactement? Comme je vous dis, on n'a pas regardé cette question-là en détail.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Merci.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Une question concernant le réseau cyclable. Vous faites mention, en fait, que la piste, comme elle est proposée, elle longe l'autoroute. Donc, ça ne serait pas un élément agréable, une piste agréable pour les cyclistes. Ça, c'est d'une part. Et, d'autre part, vous parlez du temps de parcours des déplacements qui ne serait pas augmenté ou amélioré.

Pouvez-vous m'expliquer un peu qu'est-ce que vous entendez par ces deux concepts-là? Parce qu'il y en a un qui fait plus référence à une promenade, l'autre plus à un transit utilitaire, donc soit pour travailler ou pour se déplacer pour des besoins utilitaires. Est-ce que vous pouvez m'expliquer un peu?

M. SIDNEY RIBAUX :

Bien, c'est-à-dire que ce qu'on dit dans le mémoire, c'est que les gens prennent leur vélo pour plein de raisons mais notamment parce qu'ils trouvent ça plus agréable que prendre leur voiture ou prendre le transport en commun. Et aussi, mais sûrement premièrement, pour des questions d'efficacité. C'est-à-dire que ça fonctionne bien de prendre notre vélo pour faire des courtes distances, etc.

Donc, en partant de ça, on dit, bien, on ne voit pas comment une piste cyclable, le long d'une autoroute, peut être quelque chose d'agréable. Donc, si j'ai le choix entre prendre un autobus sur une autoroute ou de prendre mon vélo le long de l'autoroute, je vais sûrement choisir l'autobus, parce que suivre l'autoroute Décarie en vélo, c'est l'image que j'essaie -- ça ne nous apparaît pas, ou suivre le Métropolitain, en fait, n'importe quelle autoroute, ce n'est pas quelque chose de particulièrement agréable, que ce soit pour des fins de promenade, de sport ou pour des fins utilitaires.

Maintenant, au niveau de l'efficacité, ce qu'on disait dans le mémoire, c'est que ce n'est pas évident que selon le projet X puis après avoir vu la présentation de Vélo Québec, ça semble confirmer ce qu'on postulait X il n'est pas évident que ça va être plus efficace, c'est-à-dire qu'il va y avoir moins d'intersections, que ça va être plus rapide.

Donc, et ce qu'on dit dans le mémoire, sans doute ce qui aurait plus de bon sens, surtout si on privilégie dans ce projet-là ou dans un autre projet de réaménager le quartier, ça serait plus intelligent de situer les pistes cyclables sur les rues soit Sainte-Catherine, Maisonneuve ou Ontario, où sont les résidents. Parce que c'est de là qu'ils partent. Donc, si je pars du quartier Hochelaga-Maisonneuve et je veux me rendre au centre-ville et je reste sur Sainte-Catherine, il y a une piste cyclable. Là, où ça serait le plus logique d'installer la piste cyclable, c'est sur Sainte-Catherine, d'un point de vue utilitaire. De faire un détour pour descendre, le cycliste va le faire, je crois, s'il y a un avantage, parce que c'est plus rapide ou parce que c'est beaucoup plus agréable. Mais, en général, les cyclistes utilitaires, comme disait mon collègue avant moi, ils vont prendre la ligne droite.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais en termes de sécurité, est-ce qu'à ce moment-là, la piste Notre-Dame serait plus sécuritaire pour le cycliste qu'une piste sur Sainte-Catherine? Selon vous. Vous êtes-vous penchés sur cette question-là, la sécurité?

M. SIDNEY RIBAUX :

Non. Je ne peux pas vous dire que...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Parce que souvent, on peut peut-être penser que la sécurité, ça peut être un élément qui peut favoriser l'usage. C'est-à-dire, un cycliste qui ne se sent pas en sécurité va être porté à faire autre chose. Donc, si une piste est sécuritaire, ça peut être un avantage de l'utiliser, même si elle n'est peut-être pas nécessairement placée au coeur même de l'achalandage.

Mme SARA MAYOT :

La seule chose que je pourrais peut-être ajouter à ça, c'est de dire que la façon qu'on a vu, avec la présentation de Vélo Québec, les aménagements des intersections, ce n'est pas clair comment ça va être fait et ce n'est pas évident. Et que si ces intersections-là -- même si, entre les intersections, c'est très sécuritaire parce que c'est juste une piste cyclable, mais si les intersections, s'il y en a une qui est dangereuse, toute la piste cyclable, il y aura moins de gens qui vont l'utiliser parce qu'il y a une section très dangereuse.

Juste comme on voit maintenant, il y a plusieurs points de la piste cyclable qui sont dangereux, notamment quand elle va sur le trottoir. Puis sur une route, une piste cyclable, si la circulation est à une vitesse normale, c'est très bien sécuritaire pour les cyclistes.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Alors, je vous remercie pour votre présentation.

M. SIDNEY RIBAUX :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Maintenant, j'inviterais monsieur Luc Ferrandez et madame Patricia Clermont de Habitat Montréal.

Mme PATRICIA CLERMONT :

Bonjour!

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour, madame!

Mme PATRICIA CLERMONT :

Je suis Patricia Clermont. Je suis avec Luc Ferrandez. Il y a aussi François Gagnon qui a cofondé, en quelque sorte, l'Association Habitat Montréal avec nous deux, qui ne peut pas être là cet après-midi mais dont vous avez entendu la présentation mardi soir.

Alors, l'Association Habitat Montréal, c'est une association de citoyens formée pour promouvoir et défendre les projets et les politiques qui favorisent la qualité de vie et l'équité sociale dans les quartiers centraux et anciens de Montréal.

Nous croyons à des quartiers denses, diversifiés et animés, offrant une expérience urbaine enrichissante et garantissant la santé et la quiétude des résidents, notamment en limitant le bruit, la pollution et la violence causée par la circulation automobile.

Parce que nous croyons à un mode de vie urbain respectueux de l'environnement et de l'équité sociale, nous croyons que les quartiers centraux de Montréal doivent être aménagés de manière à ce qu'ils favorisent le maintien et le retour des familles en ville.

D'ailleurs, il y a de nombreuses familles qui décident de s'établir en banlieue, notamment parce qu'ils considèrent de plus en plus la ville comme un milieu qui devient de moins en moins viable et agréable au niveau de la qualité de vie et ils se retrouvent un petit peu

dans la position paradoxale de devenir un peu dépendants de l'automobile et de contribuer à la dégradation du milieu de vie en ville, pour les gens qui y restent.

La raison principale, je pense, pour laquelle on a mis cette association-là sur pied, c'est qu'on trouvait qu'il y avait des problèmes de consultation et de représentation par rapport au projet du ministère des Transports et on trouvait aussi que les impacts négatifs du projet n'étaient pas assez soulignés et que, pourtant, ils pouvaient avoir des effets non seulement sur la qualité de vie des résidents des quartiers limitrophes mais, aussi, de l'ensemble des Montréalais.

Alors, je vais juste vous présenter globalement les objectifs globaux qu'on s'est donnés. Alors, c'est de promouvoir les investissements publics et privés visant la densification des quartiers du centre, notamment à distance de marche des transports en commun et des artères commerciales.

Réduire l'utilisation de la voiture individuelle dans les déplacements quotidiens, l'espace consacré aux voitures et les impacts de la circulation automobile dans les rues résidentielles du centre-ville;

Promouvoir les solutions d'aménagement qui favorisent la marche, l'utilisation du vélo et les transports en commun performants en ville.

Et, promouvoir les politiques et les projets de transport qui limitent l'étalement urbain, notamment en contraignant l'accès au centre-ville en voiture et en facilitant le développement de solutions d'aménagement et de transport qui favorisent l'utilisation des transports en commun performants dans des banlieues repensées en fonction de l'accès au train, selon, notamment, le modèle de transport origine-destination développé par l'AMT.

On a pu constater, la semaine dernière, lors d'un événement qu'on a organisé dans le quartier Maisonneuve, qu'on était loin d'être les seuls à, premièrement, trouver qu'il y avait des problèmes de représentation et d'information par rapport au projet, mais on a vu aussi qu'il y avait beaucoup de gens qui étaient préoccupés par ces impacts-là, et on a donc présenté à environ 150 personnes, des citoyens mais aussi plusieurs représentants de groupe qui nous appuient, les quatre consensus auxquels, nous, l'AHM, on se rallie, et qui ont été établis par le Conseil régional de l'environnement, le Groupe de recherche urbain et la Table d'aménagement de quartier d'Hochelaga-Maisonneuve en décembre dernier.

Je vais vous présenter brièvement les quatre consensus auxquels on adhère désormais avec eux. Le premier, c'est que le projet actuel d'autoroute est inacceptable.

Le deuxième, c'est qu'on est davantage pour un projet de redéveloppement urbain de type rue qui refuse le trafic de transit et l'augmentation du volume de la circulation, et qui développerait la plus grande partie de l'emprise actuelle en développement résidentiel et commercial.

970 Le troisième consensus, c'est qu'il y a une nécessité d'améliorer la desserte en transport
collectif dans l'est de Montréal, sur la Rive-Sud et dans la couronne est, et qu'il y a plusieurs
options qui devraient être sérieusement envisagées avant d'entreprendre un tel ouvrage routier
qui pourrait, d'ailleurs, annuler les progrès du transport collectif à Montréal. Par exemple, on
pourrait considérer plus sérieusement l'option d'un train de banlieue ou d'un SLR vers
975 Repentigny, un SLR sur Notre-Dame. Évidemment, la ligne bleue du métro vers Anjou nous
apparaît essentielle et, aussi, on pourrait regarder plus sérieusement les options d'une voie
réservée dans le tunnel Hippolyte-Lafontaine et sur le pont Jacques-Cartier.

 Et, le quatrième consensus, c'est que l'emprise actuelle de Notre-Dame pourrait faire
980 l'objet d'une requalification urbaine sous l'égide de la Ville de Montréal.

M. LUC FERRANDEZ :

 Je voulais vous dire merci aussi pour notre présence, ici. Moi, c'est la première fois que
985 je participe à des audiences publiques, puis j'ai été, moi, puis plein d'autres gens qui se sont
présentés ici, je trouve ça bien l'un d'avoir cette chance-là. Je ne pensais pas que c'était aussi
sérieux que ça. Ça faisait souvent que je lisais ça dans les journaux. Je ne pensais pas qu'on
avait vraiment l'occasion de questionner un projet, puis je me rends compte que le processus
démocratique marche, puis en tant que Québécois, je suis bien fier.

990 Alors, bon, nous, notre solution pour le transport, c'est l'aménagement. C'est-à-dire
que je pense qu'on peut résumer notre position par une acétate qui vient d'un autre groupe,
l'AMT, l'Agence métropolitaine de transport. J'ai essayé de la copier sur le site Internet, mais ce
n'était pas possible. Ils sont venus vous la présenter ici. C'est une acétate qui vous disait le
995 pourcentage d'utilisateurs du transport en commun en fonction de leur origine. Il y avait 20 %
d'utilisateurs à Repentigny; environ 34 % à l'est de Mercier; puis 60 % dans Hochelaga-
Maisonnette.

 Pour faire passer de 20 à 24 % la proportion des gens qui utilisent les transports en
1000 commun à Repentigny, il faut dépenser 30 M\$. Pour 30 M\$ donc, on fait passer de 5 000 à
6 800 utilisateurs du transport en commun, alors qu'on atteindrait exactement le même résultat
en installant 2 700 ménages au centre, donc dans les quartiers Centre-Sud et Hochelaga-
Maisonnette, notamment.

1005 En plus, si vous répartissez l'argent que ça coûte pour faire le Viabus, donc 30 M\$, si
vous les répartissez entre ces ménages-là, bien, ça donne une subvention de 12 000 \$ par
ménage.

 Or, la solution, à notre avis, ne passe pas -- puis là, on a juste 1 800 personnes qu'on
1010 a réussi à déplacer avec ces 30 M\$ là. Si on installe 30, 40 000 personnes dans les quartiers du
centre-sud et Hochelaga-Maisonnette, on disqualifie toute solution de transport sur la base de
l'économie, mais aussi sur la base de l'environnement. Parce que les personnes qu'on va
transporter de Repentigny vers Montréal, ce qui va se passer, c'est qu'elles vont utiliser le

1015

Viabus dans deux de leurs déplacements quotidiens, celui qui consiste à les amener vers le centre puis les ramener vers la banlieue.

1020

Mais, selon les calculs de plusieurs organisations, qui ont été rapportés notamment dans le livre *Suburban Nation*, une famille moyenne utilise son ou ses véhicules environ 13 fois par jour pour faire des déplacements, pour aller, bon, acheter du lait, etc.

1025

Alors, la solution Viabus, elle leur permet de faire deux déplacements par jour de façon environnementale, tous les autres vont se faire en voiture, puis, en plus, sur un mode d'aménagement qui est fait pour la voiture: grand centre d'achats, les *big box*, etc., avec immenses stationnements. Alors que les autres déplacements, les gens qui se sont installés vers le centre, une bonne partie de ces déplacements-là vers les rues commerciales, vers les services, etc. vont continuer de se faire en transport en commun ou à pied ou en vélo.

1030

Donc, c'est bien clair pour nous que la solution, c'est l'aménagement. La solution au transport, c'est l'aménagement. D'ailleurs, en Europe, aux États-Unis, presque dans tous les états américains, en France, en Suède, le ministère du Transport s'appelle le ministère du Transport et de l'Aménagement.

1035

Ceci étant dit, on ne peut pas forcer les gens à la pointe du fusil à venir s'installer à Hochelaga-Maisonneuve, à Centre-Sud. Les Québécois ont choisi majoritairement, les familles ont choisi de s'installer en banlieue depuis au moins deux décennies au Québec. Et l'approche promotionnelle qui consiste à dire: *Venez, la Ville, c'est dont l'fun, c'est donc bien+ et l'approche de culpabilité qui consiste à dire: *Bien, non. Faites pas ça. Quand vous êtes en banlieue, vous participez à l'étalement urbain+, etc., ces deux approches-là, nous autres, on est contre. On trouve que ça ne marche pas.

1040

Ce qu'il faut, c'est donner des vraies alternatives et on pense que des alternatives, il n'y en a pas tant que ça en ce moment. Il y a plein de gens qui ont quitté le Plateau, notamment de mes amis, de mes connaissances, avec deux enfants, quand ils ont été en âge de s'acheter des vélos, etc., parce que les vélos, il n'y avait pas de place pour les mettre, parce que les appartements sont trop petits, parce que les coûts sont élevés, etc.

1045

Je ne pense pas qu'il suffit de promouvoir le retour à la ville. Ça a des limites, la promotion. Il y a des gens qui vont participer, qui vont venir, puis il y a des beaux quartiers qui se développent, mais ça a des limites.

1050

Alors, ce qu'il faut faire, à notre avis, c'est développer des grands projets. Et, les grands projets -- développer l'accès au centre-ville par toutes sortes de moyens, entre autres les grands projets. Avant même les grands projets, il faut régler la question de la circulation.

1055

C'est-à-dire que la plupart des rues résidentielles du centre-ville se transforment souvent en axe de transit, parce que les axes de transit eux-mêmes étant bloqués, les voitures utilisent de plus en plus les résidentiels. Sur ma propre rue, c'est devenu parfois invivable. Et, si on

1060

essaie de sortir juste l'épicerie à l'heure de pointe, bien, on se fait klaxonner, etc. Donc, il y a des solutions bien simples à ça: le *traffic calming*, l'apaisement de la circulation. Donc, c'est une des mesures qu'on promet.

1065

Mais si on veut ramener des milliers de familles en ville, il va falloir faire des choses un peu plus agressives, un peu plus volontaristes, notamment dans des quartiers comme Hochelaga-Maisonneuve et Centre-Sud.

1070

Parce que vous avez lu les statistiques, par exemple, sur le taux de décrochage scolaire dans ces quartiers-là, ça illustre une certaine pauvreté, une certaine détresse. Quand il y a 78 % de décrochage à l'école du coin, comme c'est le cas à l'école Pierre-Dupuy, il n'y a pas beaucoup de familles de la classe moyenne qui vont dire: *Moi, je vais aller m'installer là et je vais m'intégrer au quartier+, etc. Il faut faire des changements.

1075

Et, dans une ville comme Montréal, qui fut pauvre, et qui l'est encore parfois, et qui fut industrielle, et qui l'est encore parfois, les changements nécessitent de la volonté. On a réussi à faire ces changements-là dans des beaux projets. Par exemple, avec la Cité du multimédia, le Vieux-Montréal, la Société de développement Angus, le canal Lachine. C'est possible. Lorsqu'on offre des alternatives intéressantes comme ça, des lieux de vie intéressants, les gens viennent, sont intéressés à venir. Et, donc, nous, c'est ce qu'on propose.

1080

Le changement qu'on propose pour ces deux quartiers-là, c'est un boulevard urbain, la première étape. Le boulevard urbain a deux avantages. En soi, c'est une amélioration, parce que, bon, je n'ai pas de photo avec moi de boulevard urbain, parce qu'on n'avait pas les moyens d'en produire, mais, bon, si vous avez vu, vous avez certainement vu la littérature -- d'ailleurs, ma mère m'a acheté pour Noël *The Boulevard Book*, puis il y a des dizaines de photos de boulevards qui sont vivables, qui sont viables.

1085

Et, en plus, l'avantage d'un boulevard urbain, c'est que ça limite l'accès en voiture au centre-ville, parce que ça contraint le volume de circulation par rapport à une autoroute, ça limite l'étalement urbain.

1090

Ceci dit, je pense que si c'était si facile que ça, on ne serait pas réuni ici. Si c'était si facile de faire un boulevard urbain, il n'y aurait pas eu un projet d'autoroute. La raison pour laquelle il y a un projet d'autoroute, c'est qu'il n'y a pas juste des autos sur la rue Notre-Dame. S'il y avait juste des autos --

1095

Je pense qu'on a un gros consensus au Québec qui a été répété bien des fois -- à part le ministère des Transports qui n'a pas pris acte de la volonté des Québécois de limiter l'accès au centre-ville des voitures et de limiter l'étalement urbain -- à peu près tout le monde au Québec s'entend pour dire qu'il ne faut plus aller dans cette direction-là, le ministère de la Métropole, le ministère de l'Environnement, etc.

1100

1105

Mais il y a 15 000 camions sur la rue Notre-Dame. 15 000 camions qui passent sur la rue Notre-Dame. Et, là, il y a un paradoxe. C'est-à-dire que le paradoxe, c'est que si on veut que le boulevard urbain soit viable, il faut contraindre le volume de circulation et le comportement de la circulation. Si on le contraint, on atteint sans doute, il est possible qu'on atteigne le développement de l'est de la ville. Et, c'est pour ça qu'il y a un projet sur la table.

1110

Même, nous, on reconnaît ces craintes-là comme valables. On sait que le Collectif en aménagement urbain s'est engagé dans le projet parce qu'il ne voyait pas de solution à ce paradoxe. On sait qu'il y a bien des acteurs qui appuient ce projet-là, des acteurs intelligents, comme madame Harel, par exemple, qui appuie ce projet-là, parce qu'ils ne voyaient pas de solution à ce paradoxe. Et, c'est là où il faut trouver la solution à ce paradoxe.

1115

Alors, voici quelques pistes de solution. Premièrement, le contexte. Il n'y a pas un grand chantier environnemental qui est facile. Ça, c'est un grand chantier environnemental. Les grands chantiers environnementaux, il n'y en a pas de solution miracle: on met les gens dans la tranchée, puis c'est réglé. Ce n'est pas comme ça que ça fonctionne dans les chantiers environnementaux.

1120

Quand on a voulu limiter, par exemple, quand on a voulu construire un incinérateur dans l'est de la ville, on a dit: oui, mais là, elles sont là, les poubelles. Qu'est-ce qu'on fait avec? Et, la solution pour ne pas construire d'incinérateur, c'était de mettre en place tout un paquet de mesures qui permettaient de réduire les poubelles à la source. Ce n'est pas des mesures immédiates, ça prend des années à s'installer.

1125

Même chose avec les pesticides. On ne changera pas les pesticides. On n'enlèvera pas les pesticides du jour au lendemain. On ne changera pas la sylviculture québécoise du jour au lendemain. On n'a pas modifié la qualité de l'eau dans nos cours d'eau, du jour au lendemain. Tous ces grands chantiers-là, les grands chantiers environnementaux, les chantiers modernes, les chantiers actuels, c'est ça nos chantiers d'aujourd'hui, ils nécessitent le temps. Et le problème du transport, c'est qu'on ne l'a pas, le temps.

1130

C'est-à-dire que à partir du moment où vous, vous donnez la permission de construire une autoroute, il n'y a plus aucune mesure qu'on peut faire après, ou à peu près, qui vont changer le geste dramatique qui va être commis.

1135

Ce n'est pas comme les pesticides dont on peut faire progresser l'implantation 5 % par année, puis, un jour, on a une solution. Ou la qualité des eaux. Là, on décide de faire une autoroute sur Notre-Dame et sur la 25, par exemple, ça y est! Il y a plein de solutions en transport en commun qui ne seront plus utiles. On va réussir peut-être à coup de millions de dollars de faire passer, comme dans le cas de Repentigny, de 20 à 24 %. C'est tout.

1140

Dans le sens inverse, c'est pareil. Si on construit un boulevard urbain qui est viable, du jour au lendemain, on bloque une bonne partie du trafic à l'entrée, et là encore, on ne se donne

1145

pas de temps, on ne se donne pas de temps pour régler le problème. Donc, il y a une question de *timing*. Premièrement, ça, c'est le contexte. Le contexte, c'est la difficulté d'agir.

1150

Le deuxième élément, c'est le principe. Nous, on pense qu'il faut contraindre. On pense qu'il faut contraindre en donnant des alternatives. Faire une contrainte en bloquant les accès, pas d'alternative, ça nous semble pas une bonne solution.

Mme PATRICIA CLERMONT :

Insuffisant.

1155

M. LUC FERRANDEZ :

1160

Insuffisant. Ensuite, on ne pense pas qu'il faille faire de contrainte si ça touche au développement économique. C'est assez dur de faire du développement économique au Québec, on le sait avec le taux de chômage qu'on a, si on fait des contraintes, qu'on fait juste prendre en compte l'environnement en disant: bon, bien, c'est vrai, l'environnement, c'est aussi une question d'économie, mais, bon, il va falloir couper 500 emplois dans l'est parce que... bien, là, on n'est pas d'accord.

1165

Puis, dernier principe, c'est qu'il faut oser. Il y a un caractère quasi sacré dans le camionnage, presque une idéologie. C'est-à-dire que quand on dit: le camionnage = emploi, il ne faut pas toucher au camionnage, il ne faut pas toucher au camionnage.

1170

Dans le sens inverse, par exemple, les gestionnaires de flotte de camions, eux, ils ne consultent pas les résidants quand ils décident, par exemple, que pour le *juste-à-temps*, ils vont faire passer des camions avec 30 % de la charge. Quand ils considèrent qu'ils vont centraliser, par exemple, les centres de fret et que dorénavant, ça veut dire qu'ils livrent la bière dans ma rue avec un dix roues, ces gens-là ne consultent pas.

1175

Et, d'ailleurs, c'est ce qui s'est passé depuis 10 ans. Depuis 10 ans, il y a des décisions, des centaines de petites décisions administratives qui se sont prises partout et qui ont résulté dans une augmentation du camionnage énorme, je pense que c'est 35 % en 10 ans.

1180

Donc, le principe, c'est de ne pas contraindre sans donner d'alternative, ne pas contraindre si ça limite le développement économique, mais oser quand même. Ce n'est pas une religion. Ce n'est pas une secte, le camionnage. Il faut oser s'y attaquer.

1185

Dernier élément de présentation. Ça existe, les solutions existent. En Suisse, par exemple, ils ont un problème autrement plus important que celui de la rue Notre-Dame. Ils sont situés entre l'Allemagne et l'Italie. Ils ont donc un trafic international de camions qui est gigantesque entre l'Allemagne et l'Italie. Ils ont mis en place toute une série de mesures sur la gestion du temps, les accès, les permis, pour limiter le passage des camions dans certaines vallées jugées importantes du point de vue du tourisme et de la qualité de vie.

1190 Il y a eu des projets drastiques à Tokyo, à Paris, à New York. Vous savez qu'à New York, il y a interdiction de circulation de camions de certaine taille maintenant au centre-ville. Les centres de transbordement qui se font aux entrées de la ville. À Paris, il y a le plan de déplacement urbain de l'Île de France qu'on va d'ailleurs déposer, qui propose toutes sortes de solutions. Donc, ça existe.

1195 Et puis ici même au Québec, on n'a pas tellement le choix. Même si ce n'était pas de l'autoroute Notre-Dame, il y a un comité transport-environnement du ministère des Transports et de l'Environnement qui s'est mis en place pour chercher à faire une réduction de 30 % des émissions de gaz à effet de serre pour le camionnage.

1200 Alors, les solutions qu'on voit, nous, bon, d'abord, premièrement, dans un premier temps, une voie centrale...

LA PRÉSIDENTE :

1205 Monsieur Ferrandez?

M. LUC FERRANDEZ :

1210 Oui?

LA PRÉSIDENTE :

Je vous laisse encore deux minutes pour conclure.

1215 **M. LUC FERRANDEZ :**

1220 O.K. Une voie centrale qui pendant un certain nombre d'années isole le bruit et isole le camionnage de la partie du quartier qu'on aura commencé à développer. Et, pendant ce temps, lancement de programme. Lancement de programme: déviation des routes de camionnage vers la 30, quand c'est possible.

1225 Centre de fret. Centre de fret, ça veut dire qu'on concentre dans des lieux les livraisons qui doivent être faites au centre-ville pour éviter les taux de chargement qui sont trop limités. Quand une personne va devoir aller livrer un disque et puis que, après, quelqu'un doit aller livrer une pizza, bon, bien, on met les deux ensemble dans un centre de fret – pas une pizza, bien entendu – et ça, ce centre de fret, il s'inscrit tout à fait dans le projet de Cité de logistique qui veut être développée par le gouvernement, ça serait donc un élément où l'environnement contribue au développement économique.

1230 Il faut questionner les implantations, la concentration, par exemple, des usines qui ne font que du transport, qui ont décidé de concentrer tout le transport en un point. Comme Coke, par exemple, qui dessert toute l'île à partir d'un point.

1235 Il faut questionner les pratiques du *just-in-time*. Par exemple, dans le sel, des gros entrepôts de sel qu'autrefois, on distribuait le sel dans des mini-entrepôts. Maintenant, on centralise ça dans un gros entrepôt.

1240 Il faut questionner la taille des camions, ça se fait notamment au niveau de la livraison. Il faut faire des programmes particuliers avec des gros usagers comme, par exemple, le port de Montréal dont 40 % des transits se font par le camion. Il faut réutiliser les pipelines qui passent sous le fleuve – j'ai presque terminé. Il faut utiliser la route du port, développer systématiquement le rail, bien entendu, déménager une partie des activités du port de Montréal. Il faut gérer les heures d'utilisation: pointe, hors-pointe, nuit, jour.

1245 Voilà. C'est tout. Il faut d'abord essayer tout ça. Et, peut-être que ça ne marchera pas, c'est-à-dire que ce n'est pas évident. Avec les économies d'énergie, Hydro-Québec avait d'ailleurs, au début, lancé tout un paquet de petites mesures et s'est rendue compte qu'après ça, il fallait y aller avec des grandes mesures. Mais est-ce qu'on a le choix de ne pas essayer? Nous, on pense qu'il faut essayer. Puis qu'avec un boulevard urbain, en isolant les camions sur une voie centrale ou un peu plus au sud et en se donnant le temps de faire des programmes de limitation, c'est la solution gagnante.

LA PRÉSIDENTE :

1255 Merci. Alors, monsieur Cloutier a des questions pour vous, ainsi que monsieur Dériger.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1260 Comme la personne qui vous précédait, ça va être sur la dernière partie de votre exposé. En ce qui concerne toute la question du transport, encore une fois, évidemment, et vous l'avez dit vous-même, vous calculez ça du paradoxe camion, transport des marchandises. C'est effectivement un noeud important dans le projet. Je pense que ça a été abordé par plusieurs autres au cours de la semaine également. Votre programme s'appelle: *Oser s'y attaquer*. Je vais commencer par une première question, puis ma deuxième, ça va être le comment mais à qui ça s'adresse. Je commence par celle-là plutôt.

M. LUC FERRANDEZ :

1270 À qui ça s'adresse...

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1275

À qui ça s'adresse, dans le sens qu'une proposition comme ça, on ne peut pas adresser ça à un ministère, à une ville, à un individu. C'est très large. Ça comprend à peu près tous les acteurs économiques, et même sociaux aussi. Dans le moyen, au lieu de dire à qui ça s'adresse, je vous demanderais, est-ce que vous avez pensé...

1280

M. LUC FERRANDEZ :

Non.

1285

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

... en termes de moyen?

1290

M. LUC FERRANDEZ :

Non. Je reconnais la validité de votre question. Effectivement, c'est un projet de société. Comment on fait un projet de société? J'imagine qu'on met ensemble une dizaine de ministères qui sont concernés et qu'on leur dit: *On va faire une équipe projet+, etc. C'est vrai que dans le cas de la forêt, par exemple, c'est un ministère. C'est vrai que dans le cas de l'énergie, c'est un ministère. C'est vrai que dans la question des pesticides, c'est un ministère. À peu près.

1295

Dans le cas du camionnage, c'est pas mal plus qu'un ministère, vous avez bien raison. C'est pas mal plus qu'un palier de gouvernement. C'est tout un chantier.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Est-ce que vous avez pensé à une formule qui permettrait d'avancer ça en termes de débat social, une formule qui permettrait de conscientiser les gens? Ou si c'est un thème que vous abordez au sens large? Je veux juste voir le côté pratique aussi, même si ça demeure théorique. Mais du côté pratique de tout ça.

M. LUC FERRANDEZ :

Non. On n'a pas rien qui vaille la peine de vous soumettre. C'est-à-dire que pour l'instant, on a surtout agi comme brûlot, comme des gens qui suscitaient le débat, mais on n'a pas réfléchi à une possibilité de la façon de soulever le débat de façon durable – peut-être qu'on peut demander à monsieur Desjardins de nous aider – pour que les Québécois se sensibilisent à cette question-là et décident de mettre en oeuvre les moyens. On n'a pas réfléchi à ça.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Très bien. Par ailleurs, vous avez ajouté en termes de réflexion un autre élément, puisqu'une de vos caractéristiques ou une proposition de votre modèle, c'était la mise en oeuvre de mesures de limitation du camionnage inefficace. Pour ceux qui n'ont pas le mémoire, c'est 25 % des camions qui roulent à vide et qui circulent en moyenne 30 % de leur capacité. Vous avez rajouté dans votre exposé le centre de fret qui me semble, de ce que j'ai entendu, s'appliquait à cette problématique-là. Déjà, il y a une proposition qui va un peu plus loin dans ce sens-là. Est-ce que vous pouvez la porter encore un peu plus loin ou c'est à l'étape actuelle où vous êtes rendus dans votre réflexion de groupe?

M. LUC FERRANDEZ :

Moi, c'est à l'étape actuelle. Patricia?

Mme PATRICIA CLERMONT :

Bien, en fait, c'est parce que, par exemple, en regardant le document qu'on veut vous déposer sur le plan de déplacements urbains que la région Île de France a préparé, c'est un document de décembre 2000, bien, en fait, ils ont repensé le transport. Au lieu, par exemple, qu'une industrie, par exemple, de la Rive-Sud vienne livrer son produit à tel magasin, tel magasin, ils ont développé autrement dit le transport autour de deux concepts. Le premier, ça s'appelle la plate-forme logistique; puis le deuxième, ça s'appelle le magasin de quartier.

Alors, ça, ça fait que, par exemple, l'industrie de la Rive-Sud se rendrait à un grand point, une grande plate-forme logistique qui concentrerait un certain nombre de produits similaires et, à partir de là, il y aurait un autre transport qui se ferait à un magasin de quartier qui, lui, ferait la distribution aux différents magasins de quartier.

1345

Mais, par exemple, ça aurait pour effet de limiter la présence de gros camions et, de surcroît, vides dans les rues résidentielles, premièrement, en favorisant des camions qui sont à la fois plus légers mais qui sont aussi pleins. Parce que comme on vous a dit dans les chiffres, c'est qu'il y a à peu près -- généralement, ils sont chargés à 30 % et il y a un camion sur quatre qui se promène vide.

1350

Alors, je sais qu'à un moment donné il est plein, mais ça veut dire qu'il y a beaucoup d'espace vide qui se promène sur nos routes et ça contribue à la congestion.

1355

Puis aussi, ça, je pense que ce document-là est intéressant aussi dans la mesure où selon des chiffres de l'AMT dont je n'ai pas le rapport avec moi, mais ils disaient qu'il y avait seulement 16 % qui était vraiment du trafic de transit sur les routes montréalaises et qu'en fait, il y avait 84 % qui était du transport interrégional. Donc, le transport interrégional, c'est notamment d'industrie à magasin qui pourrait, à notre avis, être au moins exploré de manière très sérieuse. Puis je pense qu'en France, ils l'ont fait et ils n'ont pas -- c'est-à-dire qu'ils se sont donné la peine de vraiment se pencher sur ça. Mais, en soi, ce n'est pas quelque chose -- en ce moment, vous n'avez pas une révolution dans cette partie-là, ça marche très bien.

1360

1365

Alors, nous, on se dit, pourquoi on ne se donne pas les moyens de justement arrêter des fois les soi-disant urgences pour user d'imagination et de planification plus créative, mais aussi qui tienne compte -- puis, encore une fois, j'insiste sur un des aspects de notre mission, c'est sur l'équité sociale, pour qu'à un moment donné non seulement il n'y ait pas de quartiers comme celui dans lequel je vis, Maisonneuve, mais que Hochelaga-Maisonneuve, ça ne devienne pas des quartiers qui deviennent des espèces de quartiers qui ne finissent plus de se paupériser par rapport à d'autres quartiers qui ne sont pas à proximité d'infrastructures comme ça, mais aussi une équité sociale entre les gens qui habitent à la ville et ceux qui décident de s'en aller.

1370

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1375

Vous faites référence à un document que vous entendez déposer, si j'ai bien compris?

Mme PATRICIA CLERMONT :

Oui. Le plan.

1380

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Très bien, merci.

1385

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1390

Une question concernant le boulevard urbain. Vous proposez, en fait, un aspect que je dirais de connexion aux deux extrémités. Un qui est, par exemple, au niveau de l'échangeur Souigny. Vous parlez de faire un élagage, une simplification de l'échangeur pour ce bout-là. À l'autre extrémité, vous parlez de modifier, si on veut, la relation entre l'autoroute Ville-Marie et la rue Notre-Dame en faisant un genre de rond-point. Vous parlez même de la Place de la Concorde, je pense, si je ne me trompe pas.

1395

Est-ce que vous pouvez nous expliquer un peu plus le sens de votre intervention à ce niveau-là?

M. LUC FERRANDEZ :

1400

Bien, c'est-à-dire que si on fait un boulevard urbain, encore là c'est un peu dans la logique de l'honnêteté. On ne veut pas juste appeler ça un boulevard urbain, puis après ça que ce soit une autoroute déguisée. Il ne faut pas que ce soit une autoroute déguisée. Il faut que ce soit vivable. Il faut que ça participe vraiment au développement de la Ville. Il ne peut pas y avoir un trafic comme le trafic actuel, et pas comme le comportement actuel.

1405

Alors, il faut que les automobilistes, quand ils arrivent, aient l'impression d'entrer dans la ville. Il faut qu'ils aient l'impression pas qu'ils sont sur une mauvaise autoroute mais qu'ils sont sur une rue, et que cette rue-là, avec des maisons, etc. Et, en toute logique, on ne peut pas s'attendre à ce que ça se passe si on branche cet ouvrage-là comme on branche une autoroute. Donc, brancher aux deux bouts à deux autres autoroutes.

1410

Alors, ce qu'on dit, c'est qu'il faut être conséquent avec ce qu'on propose et signaler le débranchement relatif de cette rue de quartier avec les autoroutes.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1415

Donc, en fait, c'est de réduire, si on veut, c'est de fermer un peu le robinet...

M. LUC FERRANDEZ :

1420

C'est ça.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

... pour que justement, il y ait moins d'écoulement.

1425

M. LUC FERRANDEZ :

C'est ça. Entre autres, par exemple, du côté ouest, ça serait de ne laisser les voitures - de mettre un accès direct vers le boulevard René-Lévesque, parce que vous savez qu'il y a une jonction en Y, là, puis on peut aller vers René-Lévesque ou vers l'autoroute, les voitures

1430 n'auraient le choix que d'aller vers René-Lévesque. Et dans le sens inverse, aussi. Les camions, les autobus pourraient passer sur le reste du réseau.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1435 Mais ce n'est pas nécessairement une déconnexion complète.

M. LUC FERRANDEZ :

1440 Non. Non, non.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

1445 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, on vous remercie pour votre présentation.

M. LUC FERRANDEZ :

1450 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1455 Monsieur Jean-Pierre Bonhomme.

M. JEAN-PIERRE BONHOMME :

1460 Bonjour!

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour! Je vous invite à vous asseoir, monsieur Bonhomme.

1465

M. JEAN-PIERRE BONHOMME :

J'ai apporté un curriculum vitae au cas où vous poseriez des questions sur ma crédibilité. Je le mets ici.

LA PRÉSIDENTE :

Vous précédez ma question. Oui, c'est une question que j'avais pour vous.

M. JEAN-PIERRE BONHOMME :

C'est assez impressionnant pour moi. Ça fait un peu tribunal. J'espère que vous ne serez pas trop sévère avec un citoyen qui habite le quartier Maisonneuve et qui a fait 20 ans de reportages sur l'environnement, et qui a commencé à faire cela avant que ce soit la mode. J'ai vu naître le BAPE et j'ai essayé de le défendre lorsqu'un certain gouvernement a voulu l'abolir. Donc, je reconnais l'utilité de votre démarche.

J'ai écrit un petit texte qui représente mon point de vue, résultat de constatations libres de toute influence étrangère, sauf ma propre subjectivité. Parfois, vous allez avoir l'impression que je digresse mais je crois être au coeur de la question.

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE).

Voilà.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie, monsieur Bonhomme. Monsieur Dériger aimerait vous adresser quelques questions.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Je pense que votre position est très claire dans votre document. Il y a un aspect que je trouve, disons, intéressant, que vous avez soulevé, c'est la question d'un concours architectural. J'aimerais peut-être que vous puissiez développer un peu cet aspect. Est-ce que c'est possible, s'il vous plaît?

M. JEAN-PIERRE BONHOMME :

Dans la politique de la ville du gouvernement français, les concours sont prévus. Cette politique-là est multiforme, très évoluée. Elle n'est pas simpliste. Ce n'est pas le ministère des routes qui décide de l'aménagement en France, pour toutes les villes.

1510

Ce que je réclame, ce n'est pas une politique de la métropole, c'est une politique de la ville pour toutes les villes québécoises, y compris Sherbrooke, Trois-Rivières, Québec, pour qu'il y ait des idées neuves qui sortent de l'esprit des aménagistes que nous formons à coup de millions et dont nous ne nous servons pas.

1515

Il y a eu récemment, il y a quelques années, en France, un concours très intéressant, qui dépendait directement du président de la république et qui proposait l'implantation d'équipements collectifs dans les centres-villes de toutes les villes françaises. Les municipalités devaient soumettre des projets par concours et ça a donné d'intéressants résultats. Notamment à Nîmes où il y a un musée de l'information qui jouxte le carré millénaire de la place centrale, on a revalorisé consciemment la partie centrale monumentale de la ville de Nîmes avec des gestes ponctuels comme ceux-là. Mais, ça, ce n'est qu'un élément de la politique de la ville. Il y a beaucoup d'autres éléments qu'on peut lire ici et dont nous pourrions nous inspirer pour aménager tous nos quartiers centraux, les revaloriser et donner un choix aux populations.

1520

1525

Les gens vont en banlieue parce qu'ils paient moins de taxes, pensent-ils. Sauf qu'ils paient la taxe sur l'auto qui équivaut à peu près à 100 000 \$ en 10 ans. Est-ce que ce n'est pas appauvrir une population que de leur faire faire ça? Des fois, il faut deux autos, des fois, trois autos pour que les gens puissent circuler quand ils sont dans le fond à Saint-Sulpice. On construit encore à Saint-Sulpice et puis on pense que ça va aider la Ville de Montréal.

1530

Il doit y avoir des gens assez intelligents à Québec pour empêcher ça. C'est là, la souveraineté. Ce n'est pas à l'hôtel de ville de Montréal, la souveraineté en affaires urbaines. C'est au gouvernement du Québec qui agisse.

1535

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1540

Monsieur Bonhomme, vous avez parlé de l'effet de coupure que pourrait avoir la construction d'une autoroute en tranchée. Le port de Montréal, est-ce qu'il ne constitue pas pour vous, déjà, une coupure entre le quartier et le fleuve?

1545

M. JEAN-PIERRE BONHOMME :

1550

Oui, absolument. Je n'ai pas de réponse absolue à cette question-là, sauf que c'est une enclave fédérale. Rappelez-vous qu'il y a 20 ans, le gouvernement fédéral voulait implanter un port de conteneurs devant l'hôtel de ville. Maintenant, il y a, après que le gouvernement fédéral eut dépensé une centaine de millions de dollars, une esplanade. Les autorités du port avant avaient dit que c'était impossible de faire ça. Mais, monsieur Taddeo nous dit que c'est impossible de faire ce qu'on va faire maintenant.

1555

Mais je pense qu'il y aurait moyen, en parlant au gouvernement fédéral, de permettre aux deux activités de se maintenir, de permettre aux piétons d'aller vers le fleuve et au port d'exister. Il y aurait probablement des accommodements qui pourraient se faire, des tranchées à faire, mais il faudrait étudier ça avec un ministère qui s'occupe de ça. Est-ce que le ministère de la voirie s'occupe de ça? La réponse, c'est non. On n'a pas de ministère, même des Transports, au Québec, on a un ministère des autoroutes.

1560

Créons un comité, si vous ne voulez pas recommander qu'il y ait un ministère de l'aménagement et de l'architecture, au moins un groupe de travail interministériel, qui examinerait la question d'en haut, pas du point de vue de la rapidité du trafic vers Repentigny. La politique de la cité, c'est pour les piétons en ville. Et, ce que nous faisons actuellement, c'est un transit vers la banlieue. Ça va faciliter l'accès à Saint-Sulpice. Bientôt, on va être rendu à Trois-Rivières.

1565

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie.

1570

Alors, nous allons faire une pause de 10 minutes, après quoi, nous revenons avec nos derniers intervenants.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

1575

(REPRISE DE LA SÉANCE)

LA PRÉSIDENTE :

1580

J'inviterais monsieur Yan Desjardins. Bonjour!

M. YAN DESJARDINS :

1585

Bonjour! Trois choses à spécifier avant le début de ma présentation, qui sera une présentation orale à travers une vidéo que j'ai réalisée. La vidéo est d'une durée de 18 minutes. Donc, je ne lirai pas mon mémoire personnel, écrit, j'empiète déjà assez comme ça. Je ne veux pas vous donner un torticolis, non plus. J'espère que c'est possible de bien voir d'où vous êtes.

1590

LA PRÉSIDENTE :

Ça va aller.

1595 **M. YAN DESJARDINS :**

Pour 18 minutes. Troisièmement, ce que je veux souligner, c'est qu'il est important de noter que les intervenants se prononcent sur l'autoroute en général et non particulièrement sur le projet de Notre-Dame.

1600

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

1605

(L'INTERVENANT FAIT UNE PRÉSENTATION VIDÉO).

LA PRÉSIDENTE :

1610

Alors, monsieur Desjardins, on vous remercie pour votre vidéo. Vous allez en remettre une copie à l'arrière?

M. YAN DESJARDINS :

C'est déjà fait.

1615

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Merci.

1620

Maintenant, j'invite madame Louise Toupin et monsieur Jacques Keable. Bonjour!

M. JACQUES KEABLE :

1625

Bonjour, madame! Bonjour, messieurs! C'est à titre de simples résidants du quartier Hochelaga-Maisonneuve que nous sommes ici pour vous présenter un petit mémoire que nous avons intitulé, comme vous le savez parce que vous en avez copie, *Les humains d'abord!*, ce qui donne un petit peu le ton du mémoire qui s'oppose au projet de construction de l'autoroute par le ministère.

1630

Il faut comprendre aussi que comme résidants de ce quartier, nous avons évidemment à coeur sa revitalisation économique et la revitalisation de son tissu social. D'ailleurs, c'est un sentiment très partagé dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve quand on sait, par exemple, qu'il y a plus de 200 groupes, organisations, comités populaires divers qui s'occupent précisément de tenter de remettre sur ses rails le quartier Hochelaga-Maisonneuve.

1635

Or, le projet d'autoroute en tranchée qui est mis de l'avant par le ministère ne contribuera pas, à notre avis, à améliorer les conditions du quartier, ni même à les maintenir, il les détériorera. D'ailleurs, ce n'est pas pour rien qu'on a souvent vu dans l'histoire des populations se mobiliser et militer avec ferveur en faveur de l'aménagement d'un parc ou pour la

1640

dépollution d'un cours d'eau ou la protection d'un bâtiment patrimonial, mais on n'a sans doute encore jamais vu jusqu'à maintenant des gens se mobiliser spontanément pour exiger la construction d'une autoroute en tranchée dans leur voisinage.

1645

Le projet routier du ministère est un simple projet de transport, rien de plus. Son souci n'est pas d'améliorer la qualité de vie des populations traversées par le flot automobiles, mais tout simplement d'améliorer la fluidité de la circulation. Et, à cet égard, peut-être une remarque. On a un petit peu le sentiment qu'il y a un amalgame au ministère des Transports entre la fluidité de la circulation automobile et l'objectif, qui est sans doute le vrai objectif, de déplacement rapide des personnes. Il n'est pas évident du tout qu'en accélérant ou en facilitant la circulation

1650

automobile, on accélère pour autant et on améliore sensiblement le déplacement des personnes. Il y a sans doute d'autres moyens d'y arriver.

1655

Et, ce plan-là donc présenté par le ministère risque fort d'irriter la population du voisinage et c'est pourquoi le ministère lui a rajouté, astucieusement à notre avis, quelques éléments décoratifs. C'est ainsi que au lieu d'insister sur la tranchée de 7 mètres de profondeur qui retire de manière définitive le fleuve à sa population riveraine, le ministère insiste plutôt sur un espace vert nouveau, sur une piste cyclable présumément améliorée. Un petit peu comme le vendeur de voitures d'occasion qui, pour éviter d'avoir à parler du moteur qui pompe l'huile, attire l'attention de l'acheteur sur le brillant de la carrosserie.

1660

Nous ne sommes pas des spécialistes en transport et nous sommes pourtant absolument convaincus du fait suivant. Si une politique des transports digne de ce nom doit répondre aux besoins des automobilistes, elle ne doit pas se faire au prix de la destruction du tissu urbain des quartiers qu'elle affecte. Il nous semble à cet égard plus prudent, dans une

1665

perspective de développement durable – et je pense que c'est la perspective du BAPE – de protéger les êtres humains que de favoriser l'expansion quasi illimitée du domaine déjà vaste de l'automobile.

1670

Nous trouvons inadmissible que 30 ans après la triste expérience de la construction de l'autoroute Ville-Marie et du cauchemar social qu'elle a créé, un ministère ressorte ses bulldozers et agisse en réalité comme si rien ne s'était passé en faisant de l'automobile et de son conducteur les princes de la ville.

1675

L'autoroute actuellement projetée traverserait des quartiers dont le nôtre, Hochelaga-Maisonneuve, qui est un quartier densément peuplé, au tissu social, on le sait, fragile et vulnérable, un quartier qui affiche l'un des plus hauts taux de problèmes respiratoires. À titre d'information, c'est ici qu'on a le record d'hospitalisation pour cause d'asthme. Un quartier qui a été vidé d'une grande partie de ses activités commerciales et de son parc locatif lors des

1680

démolitions provoquées par le projet de l'autoroute est-ouest, il y a 30 ans, et qui ne s'en est jamais remis. Et, de plus – nous insistons sur ce point – un quartier qui est situé en bordure de l'un des plus beaux fleuves du monde.

1685

Le ministère des Transports, à cet égard, devrait revoir l'ensemble de la question en se plaçant du point de vue de la population, et plus particulièrement de la population riveraine, et repenser son projet en prenant en compte les avantages considérables qui découleraient d'un véritable accès au fleuve. Nous faisons nôtre, ici, cet extrait d'un texte de Luc Ferrandez, qui a paru dans *Le Devoir* du 5 octobre – on ne savait pas que monsieur Ferrandez serait ici aujourd'hui pour défendre tout à fait brièvement son point de vue – je cite son texte donc du 5 octobre. Il dit:

1690

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE).

Mme LOUISE TOUPIN :

1695

Pour terminer, nous tenons à dire que les personnes suivantes ont appuyé notre mémoire. Il s'agit de Lise Nantel, Daniel Blouin, Nadine Goudreault, Claude Marcoux, Maryse Grandbois et Guy Rochette. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1700

Je vous remercie. Monsieur Dériger a des questions pour vous.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1705

Une question. Vous rejetez le projet, ça, je pense que votre position est claire par rapport à votre mémoire. Est-ce que vous le rejetez en bloc? C'est-à-dire, est-ce que vous rejetez totalement toute intervention qui a été proposée ou s'il y a certains éléments quand même qui méritent d'être conservés? Je pense, par exemple, à l'idée des parcs, la réunification des parcs, un réaménagement de la piste. Ou si, tout ça, c'est rejeté en bloc avec le projet.

1710

Mme LOUISE TOUPIN :

1715

Je verrais mal qu'on dise qu'on rejette en bloc tout le projet de l'autoroute, mais on aimerait avoir une meilleure -- on garde seulement l'élément piste cyclable et prolongement des parcs. Évidemment, on est pour l'amélioration de ces choses-là, mais je pense que c'est un *package deal* que le ministère nous offre et...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1720

Mais, pour vous, est-ce qu'il y a des éléments, par contre, oublions le projet, est-ce qu'il y a des éléments quand même qui sont intéressants, que vous aimeriez conserver? Je

pense, par exemple, la réunification du parc Morgan-Champêtre, piste cyclable, est-ce que c'est des choses qui sont quand même souhaitables pour votre quartier?

1725 **M. JACQUES KEABLE :**

1730 Mais tout ce qui est amélioration, évidemment, de l'environnement dans le quartier, c'est évidemment souhaitable. Mais ce qu'on nous propose comme piste cyclable, je pense qu'il y a de gros bémols qu'on doit mettre à ça. Le problème de la piste cyclable, parce que nous, on en fait du vélo, il ne se pose pas là où on veut changer les choses, il se pose plus à l'est. Il se pose à l'est de Viau. Le problème de la piste cyclable, dans l'est, il est là.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1735 Donc, la partie qui est en trottoir, vous parlez.

M. JACQUES KEABLE :

1740 Oui. C'est une partie de trottoir qui est extrêmement dangereuse. Le parc vert qu'on nous propose dans le projet qui est actuellement sur la table, c'est un parc qui va être un petit peu comme une île par rapport au quartier. Il va falloir franchir la tranchée de l'autoroute, ce qui n'est pas facile, puis se retrouver dans un lieu... je ne sais pas, moi, s'il y a bien des familles qui, à la brunante, vont vouloir aller se promener là. Ça, ce n'est pas sûr du tout. Je pense qu'on vous l'a d'ailleurs souligné dans des mémoires précédents.

1745 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Merci.

1750 **LA PRÉSIDENTE :**

On vous remercie pour votre témoignage.

1755 Maintenant, madame Anne-Marie Mottet de la Société d'animation de la promenade Bellerive.

Mme ANNE-MARIE MOTTET :

1760 Bonjour, madame la présidente, messieurs les commissaires!

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour, madame!

1765 **Mme ANNE-MARIE MOTTET :**

1770

Je suis directrice générale de la Société d'animation de la promenade Bellerive. La promenade Bellerive, c'est ce grand parc en bordure du fleuve dans Mercier-Est, donc un peu à l'est de la zone qui est concernée par les travaux.

1775

La Société d'animation a pour mission d'animer le parc et également de gérer la navette fluviale qui relie Montréal au parc provincial des îles de Boucherville, pour les piétons et les cyclistes. C'est dans ce cadre-là, donc, qu'on se préoccupe du projet qui est présenté aujourd'hui.

1780

La Société d'animation se réjouit du fait que dans l'examen d'une problématique de gestion du trafic routier, le ministère des Transports du Québec ait considéré le développement et l'amélioration du réseau cyclable et qu'il se soit préoccupé de la mise en valeur du patrimoine des quartiers traversés par le tronçon à l'étude. Nous désirons cependant proposer certaines bonifications à ce projet.

1785

Je tiens à dire, pour commencer, que la gestion de la navette fluviale nous amène à nous préoccuper vraiment des liens cyclables dans l'est et des liens cyclables de Montréal vers la Rive-Sud. Du côté de l'est, ça passe par chez nous ou ça ne passe pas. Et, la situation actuelle, comme les gens le disaient juste auparavant, n'est pas idéale. Le lien entre Hochelaga-Maisonneuve et Mercier, c'est sur trottoir, mais ce lien-là est existant.

1790

La proposition qui est faite coupe ce lien. Elle mentionne des projets qui sont à l'étude, et nous voulons aujourd'hui mentionner et insister sur le fait que ces projets qui sont à l'étude devraient être inclus dans le projet du ministère des Transports. Il est essentiel que le lien cyclable se poursuive entre Hochelaga-Maisonneuve et l'est de Montréal et par notre navette vers la Rive-Sud. Le projet qui est à l'étude s'arrête actuellement à la 25 et on mentionne que possiblement, dans des ententes avec la Ville de Montréal, ça pourra être poursuivi au-delà de la 25. Je pense que ça devrait absolument faire partie du projet, que c'est essentiel que ce lien-là existe.

1795

1800

Il est aussi mentionné comme étant à l'étude un lien vers l'ouest, vers le secteur Parc olympique au niveau cyclable. Je pense qu'il est opportun que ce lien-là soit fait aussi pour pouvoir relier tout ce qui existe au niveau récréatif, touristique et relier l'ensemble des citoyens de l'est vers le centre de notre ville.

1805

Je pense qu'il est aussi opportun de trouver un moyen de maintenir le lien Notre-Dame et, bien sûr, d'inciter les dirigeants responsables à l'améliorer pour que les gens qui sont de Mercier-Ouest et de Mercier-Est puissent se rejoindre au niveau cyclable.

Bien sûr, la Société d'animation est disponible afin de discuter avec le ministère et les autres intervenants du milieu afin de tracer un trajet qui soit sécuritaire et agréable.

1810

D'autre part, au niveau du patrimoine urbain, les résidants du quartier Mercier, ainsi que l'ensemble des Montréalais, profitent depuis maintenant 15 ans, autant de l'accès magnifique au fleuve Saint-Laurent qu'à la promenade Bellerive. Les actions de notre Société visent à faire redécouvrir ce fleuve et ses richesses, tant naturelles que culturelles et patrimoniales. La mise en valeur d'éléments patrimoniaux d'importance dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve ne pourra que renforcer la vocation récréo-touristique de notre

1815

arrondissement et contribuer, par le fait même, à la consolidation de sites et d'activités permettant le développement d'un véritable pôle structurant pour notre milieu.

De plus, la signalisation touristique qui est prévue dans le projet favorisera l'identification des attraits et des services dans Hochelaga-Maisonneuve. Nous souhaitons que la promenade

1820

Bellerive puisse aussi bénéficier de ces mêmes opportunités.

En conclusion, la Société d'animation souhaite donc que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, amendé dans ses liens cyclables, soit mis en branle le plus rapidement, contribuant par ce fait même à l'amélioration des services ainsi qu'à leur accessibilité, services

1825

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie. Madame Mottet, peut-être pour bien me situer, le parc promenade Bellerive, c'est un parc qui borde le fleuve Saint-Laurent?

1830

Mme ANNE-MARIE MOTTET :

Tout à fait. Juste à l'est du pont-tunnel. C'est un parc qui fait 2,2 kilomètres de long.

1835

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Et, qui fréquente ce parc?

1840

Mme ANNE-MARIE MOTTET :

1845 On dit qu'il y a environ 350 000 à 400 000 personnes/année qui y passent. Principalement, ce sont les gens du quartier Mercier, beaucoup de gens qui viennent aussi de Montréal-Est, ce qui était Montréal-Est auparavant, de Pointe-aux-Trembles, d'Hochelaga-Maisonneuve. De plus en plus des gens qui viennent, qu'on voit de Rosemont, du Plateau, qui ont découvert ce lieu-là, et effectivement aussi, de plus en plus des gens qui en entendent parler dans la grande région de Montréal, qui vont emprunter entre autres le réseau navette maritime et piste cyclable.

1850 Il y a une piste cyclable le long de Longueuil. Il y a une navette qui permet de rejoindre Montréal, le Vieux-Port, piste cyclable promenade Bellerive, navette îles de Boucherville et navette Rive-Sud. Alors, ce circuit-là est de plus en plus fréquenté.

1855 **LA PRÉSIDENTE :**

Et, ce parc-là est là depuis longtemps?

Mme ANNE-MARIE MOTTET :

1860 C'est un parc qui est artificiel, qui a été fait à partir des débris lors de la construction du pont-tunnel Hippolyte-Lafontaine et des îles de l'Expo, qui ont été amenés en bordure du terrain qui était existant, qui a servi pendant longtemps de dépôt de neiges usées ou de dépôt de sel par le Port de Montréal. Et, ce sont les citoyens du quartier et les élus qui ont travaillé à faire en sorte que ça devienne une fenêtre sur le fleuve. Ça a été des revendications pendant 25 ans avant que les premiers aménagements commencent à se faire sur le parc en 1987.

LA PRÉSIDENTE :

1870 1987. Vous faites de l'animation, si j'ai bien compris...

Mme ANNE-MARIE MOTTET :

1875 Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1880 ... dans ce parc. Est-ce que, avant que vous ne commenciez à faire cette animation, est-ce qu'on observait -- en d'autres termes, ce que j'aimerais savoir, c'est est-ce que le fait d'avoir un parc comme ça, qui est attrayant parce que, bon, il offre une perspective sur le fleuve, est-ce que cette infrastructure doit être également accompagnée de mesures qui font en sorte, ou d'activités, de mettre en place des activités qui font en sorte qu'on évite, je ne sais pas, moi, vandalisme ou autres.

1885 Parce que dans son projet, le ministère des Transports offre la possibilité d'ériger des parcs, d'offrir des parcs à la population. Une fois que ces parcs seront à la disponibilité des gens, pour qu'ils deviennent attrayants, accueillants, doivent-ils être accompagnés dans le fond d'autres mesures pour attirer les gens, pour les rendre attrayants, pour les rendre sécuritaires? J'aimerais avoir votre point de vue, étant donné que vous faites de l'animation.

1890 **Mme ANNE-MARIE MOTTET :**

1895 Je vous répondrai sur plusieurs plans. D'une part, la Société d'animation a été formée par les citoyens du quartier pour qu'il y ait une animation dans ce parc-là. Bien sûr, le parc appartient à la Ville de Montréal et quand on discute avec les gens du Service des parcs, on se rend compte que c'est un des parcs où il y a le moins de vandalisme à Montréal, entre autres parce qu'il y a une présence régulière d'activités dans ce parc-là et qu'il y a un chalet de parc qu'on gère.

1900 Effectivement, la fréquentation est grande dans le parc et ce parc-là appartient aux citoyens. Ils le considèrent comme étant leur parc. Il faut venir voir au quai, les gens qui se réunissent. Les capitaines des bateaux, des navettes disent que souvent, le quai de la promenade Bellerive, c'est comme le premier quai de l'est du Québec où les gens se réunissent le soir, se racontent ce qui s'est passé pendant la journée, viennent voir le fleuve passer. C'est un milieu de vie pour eux. Et dans la mesure où le parc est habité, effectivement, il y a peu de vandalisme, d'éléments comme ça.

1910 C'est aussi important qu'il y ait des animations dans ces lieux-là pour les préserver d'autres usages. La promenade Bellerive a souvent été mentionnée comme un lieu où le port pourrait étendre ses activités. Encore l'an passé, dans la question de l'établissement du Technodôme à Montréal, les gens disaient: *Que le Port de Montréal donne le quai Bikerdike au Technodôme et qu'ils viennent prendre la promenade Bellerive.+

1915 Alors, bien sûr que l'animation et la présence dans des lieux comme ça, la vitalité de ces lieux-là les préserve d'autres usages. Ça répond à votre question?

LA PRÉSIDENTE :

1920 Ça répond à ma question. Alors, on vous remercie pour votre témoignage.

Mme ANNE-MARIE MOTTET :

1925 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur André Vaillancourt.

1930

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

Bonjour, madame la commissaire!

LA PRÉSIDENTE :

1935

Bonjour, monsieur Vaillancourt!

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

1940

Bonjour, messieurs! Pour débiter, je vais commencer par deux citations, si vous permettez. Une est d'origine iroquoise ou indienne: *Think about seven generations+. Toujours penser pour plus loin. Et, la deuxième, c'est plagier un peu Victor Hugo: *Ô Combien de gens seront encore expulsés vers des horizons lointains.+ Pour plagier: *Ô Combien de capitaines et de marins sont partis sur des berges lointaines.+ Enfin.

1945

En prenant la parole, c'est que je crois que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame m'interpelle à plusieurs titres: en tant que résidant d'Hochelaga-Maisonneuve, citoyen de Montréal et, par conviction.

1950

Au départ, je sens que la difficulté de la forme aurait-elle pour fonction de cacher la duplicité du fond.

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE).

Merci de m'avoir écouté.

1955

LA PRÉSIDENTE :

Merci, monsieur Vaillancourt. Monsieur Dériger a une question à vous adresser.

1960

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1965

Vous faites beaucoup état de la contribution des artistes dans votre mémoire comme étant des personnes qui ont vraiment contribué à la qualité de vie de votre quartier. Est-ce que vous pensez que ces gens-là, les artistes, devraient être intégrés dans la conception de ces projets-là?

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

1970

À mon avis, oui. Les artistes, les aménagistes, les architectes sont, en somme, les poètes de l'aménagement. Et, je pense qu'ils ont une vue du futur que souvent, nous qui

1975

sommes plus terre à terre ne percevons pas avec la même acuité. On l'utilise par après, on trouve le poème beau, mais on n'a pas aussi la sensibilité de l'imaginer aussi avec autant d'acuité qu'eux. Mais ça ne veut pas dire que ces gens-là manquent de sensibilité, mais c'est souvent une sensibilité que, je dirais, qui provient du milieu dans lequel ils baignent. Ils sont en osmose avec nous.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1980

C'est-à-dire qu'ils pourraient donner peut-être un certain nombre d'idées que, peut-être, vont plus loin que souvent les idées qui sont plus terre à terre.

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

1985

Ce sont des idées qui sont là mais qu'eux peuvent bonifier, si on peut employer un terme aussi grossier, pour faire quelque chose qui rend une ville vraiment une ville.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1990

Merci beaucoup.

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

Un milieu de vie, quoi.

1995

LA PRÉSIDENTE :

Merci pour votre témoignage, monsieur Vaillancourt.

2000

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

Je vous en prie, madame. Je ne pensais pas de passer à l'exécution cet après-midi.

LA PRÉSIDENTE :

2005

Mais, comme vous étiez là, j'ai cru bon vous faire venir maintenant.

M. ANDRÉ VAILLANCOURT :

2010 Je vous en prie.

LA PRÉSIDENTE :

2015 Alors, ceci met fin à la séance de cet après-midi. Nous reprenons nos travaux, ce soir, à 19 h.

On me rappelle qu'il y avait le ministère des Transports qui a demandé un droit de rectification. Alors, je vous inviterais à vous approcher.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2020 Bonjour, madame la présidente!

LA PRÉSIDENTE :

2025 Bonjour!

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2030 Une remarque. Dans la société où on vit, les expéditeurs sont responsables du choix de leur mode de transport.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2035 Je vais essayer d'être bref, mais il y a quand même plusieurs points. Le lien avec le Vieux-Port, qui a été mentionné, effectivement, le ministère s'est penché sur cette préoccupation-là, bien qu'elle soit du domaine municipal. Nous avons un document de travail qui évalue la faisabilité, les difficultés associées à un lien entre la SAQ et le Vieux-Montréal. On parle de piste cyclable.

2040 Si la commission le désire, il est possible de le déposer à titre de document de travail. Est-ce que la commission désire le voir?

LA PRÉSIDENTE :

2045 Excusez-moi, j'ai été distraite.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2050 Alors, je recommence. Donc, il a été discuté tantôt à la commission d'un lien cyclable
entre le Pied-du-Courant et le Vieux-Montréal. Il a été mentionné que le ministère avait illustré ce
lien lors de documents précédents qui n'ont pas été illustrés dans le projet actuel. Ça vous
situe? Le ministère a effectivement évalué la faisabilité d'un tel lien et des difficultés associées à
ce lien-là dans le cadre d'un document de travail, puisque ce n'est pas le territoire du ministère
2055 des Transports mais du domaine municipal.

 Cependant, il s'agit d'un document de travail que le ministère peut déposer à la
commission, si la commission désire le voir. Donc, nous déposerons le document.

2060 On a parlé d'une problématique à l'intersection proposée du boulevard l'Assomption et de
l'avenue Souigny. Il s'agit effectivement d'une problématique. Le ministère a regardé les
hypothèses de travail, qui ne sont pas complètes et qui ne prend pas en compte l'ensemble des
problèmes de circulation et de sécurité. Cependant, on peut toujours déposer un esquisse mais
il faut le considérer comme un document de travail, qui permettrait d'améliorer la sécurité au
2065 boulevard l'Assomption et de Souigny.

 Effectivement, il y a une coupure à la rue Haig pour la piste de l'avenue Souigny en
direction est. Mais il y a eu un engagement qui a été pris, lors de la première période des
audiences, d'évaluer avec les partenaires -- enfin, de poursuivre la piste cyclable à l'est de
2070 l'autoroute 25, selon des modalités à définir avec les partenaires.

 On dit que la voie du CN devrait être incluse au projet. Seulement souligner que dans la
proposition du ministère actuelle, le ministre des Transports n'a pas la possibilité d'exproprier
des voies ferroviaires en exploitation. Cependant, dans la variante CN, compte tenu que la cour
2075 de triage est acquise par le ministère des Transports, cette problématique-là n'existe pas.

 On a parlé également de préserver la piste cyclable de la rue Notre-Dame vers l'est, à
l'est de Viau. C'est du domaine municipal.

2080 Pour ce qui est de réduire le nombre d'intersections, une question a déjà été adressée
au ministère par la commission. On a répondu qu'effectivement, il est possible de réduire d'au
moins deux intersections de moins près du square Dézéry. Il est également possible d'enlever
trois intersections supplémentaires: Létourneux, LaSalle et Desjardins, mais à la condition
d'ouvrir une rue entre la rue de LaSalle et la rue Pie IX mais au sud de Notre-Dame. Derrière un
2085 édifice industriel. Pour que les camions des chutes à neige puissent donc retourner sur la rue
Notre-Dame sans passer par le nord.

 On a parlé des débits de circulation qui passaient de 53 000 à 94 000. Ce qui ressemble
le plus à 53 000 véhicules actuellement, c'est près de la rue Viau. En fait, il s'agit de 51 709
2090 véhicules. Il s'agit des véhicules autos - camions mis ensemble et qui passeraient à 89 600. Il
ne s'agit donc pas de 94 000.

2095

On a parlé d'éparpillement, associé à une route, des résidants et des industries. Enfin, il y a des phénomènes qui sont observés et construits à Montréal, qui ne vont pas dans ce sens-là.

2100

Il y a une problématique de réduction des accès à Notre-Dame avec le projet du ministère qui a été mentionnée. Il existe une problématique actuellement, qui est documentée dans l'étude d'impact et dans des documents annexes. En deux points, c'est que la rue Notre-Dame, actuellement, est gérée avec un système dynamique des feux. C'est-à-dire qu'il y a un ordinateur central qui compte de façon continue le nombre de véhicules sur la rue Notre-Dame et qui ajuste les feux de circulation, et qui fait en sorte de maximiser, actuellement, les mouvements est-ouest, au détriment des mouvements nord-sud qui sont moins achalandés à l'heure de pointe.

2105

Un exemple. En sortant d'ici, un soir, le taxi m'a coûté 1 \$ à la rue Frontenac et ici, à l'intersection à l'approche de Notre-Dame, 1 \$ d'attente pour réussir à tourner vers l'est.

2110

Actuellement, les artères qui arrivent du nord pour se pointer sur Notre-Dame sont, en pratique, bloquées par les feux qui sont maximisés en est-ouest. Ce qui n'est pas le cas avec le projet du ministère. Donc, en termes d'accessibilité, si on parle d'accessibilité routière, le projet du ministère améliore l'accessibilité au corridor est-ouest. Je ne sais pas, mais, en tout cas, vous poserez des questions si ça ne vous semble pas clair.

2115

Demander une réduction du nombre de voies dans le projet, passer de 3 à 2. Je vous rappellerai que ça a été discuté lors de la période de questions...

LA PRÉSIDENTE :

2120

Monsieur Boisvert, ça, ce sont des opinions. Vous réagissez à des opinions. Je voudrais que vous corrigiez des faits qui sont inexacts. S'il vous plaît.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2125

Bon, bien, écoutez...

LA PRÉSIDENTE :

2130

Parce que je ne pourrai pas en tenir compte, de toute façon, c'est de l'ordre de l'opinion.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2135 Bon, pour corriger peut-être une chose, c'est que – et ce sont des faits – que le gouvernement du Québec ne se sert pas de ses spécialistes en aménagement et en architecture des trois universités de Montréal. Je ne répondrai pas. Seulement vous dire que c'est faux.

2140 Je terminerais peut-être juste avec un point. J'ai entendu une expression: *Les humains d'abord !* Vous direz que c'est une opinion, mais c'est un fait. Je vais vous lire un document:

2145 **Selon la police de Montréal, deux des blessés sont dans un état grave dont l'un tout jeune enfant. L'accident est survenu peu avant 9 h 50, ce matin, sur la rue Notre-Dame, près du boulevard Pie IX. Un camion lourd s'est engagé en sens contraire et a heurté au moins un véhicule, et un carambolage s'en est suivi, impliquant au total cinq automobiles et deux camions. La rue Notre-Dame sera fermée jusqu'en début d'après-midi.+*

Elle l'est probablement encore, ici, juste au coin, à la rue Frontenac.

2150 En même temps, un deuxième accident sur la rue Notre-Dame, tout près d'ici, au coin de la rue Delorimier. Pendant que l'ensemble de la circulation était détournée sur les rues locales que sont Sainte-Catherine, Hochelaga, un incendie sur la rue Dickson. Et, en même temps, à 9 h 55, je me suis présenté en taxi à l'intersection Pie IX et Notre-Dame.

2155 Quand on parle des humains d'abord, madame la présidente, il faut d'abord être en vie. C'est tout ce que j'ai à vous dire.

Ah! peut-être un dernier point.

LA PRÉSIDENTE :

2160 Ceci était un témoignage.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2165 On le prendra comme résidant d'Hochelaga-Maisonneuve, madame la présidente.

2170 Peut-être un dernier point. On parle de développement durable, qu'on n'a pas tenu compte. Un des éléments du développement durable, qui n'a d'ailleurs pas été cité par la Régie régionale, c'est qu'un des objectifs de développement durable est d'assurer l'accès aux services publics et d'urgence pour l'ensemble de la population dans l'échelle locale et régionale.

C'était peut-être encore un témoignage, madame la présidente, mais à 9 h 55, ça compte. Merci, madame la présidente.

2175 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Fournier.

2180 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Un point d'information. Le rapport Cardinal & Hardy, nous l'avons apporté, hier, aux employés du Bureau. Nous avons fait ce matin des recherches pour le faire reproduire. Il s'agit d'une tâche -- juste l'évaluation de la reproduction prendrait plusieurs jours tellement le gabarit du rapport est exceptionnel. Alors, suite à une entente avec les gens de la commission ou du
2185 Bureau, nous allons rendre ce rapport-là disponible pour consultation au centre de documentation du ministère des Transports qui est situé sur la rue Port-Royal, 35, rue Port-Royal est, 3e étage, si je me souviens bien. Aussi longtemps que ce sera nécessaire.

2190 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je tiens à dire aux gens que la commission a accepté cette forme d'entente, compte tenu de la difficulté à reproduire les documents et du temps que cela aurait mis. Alors, on accepte que ce document soit mis à la disposition des gens dans vos locaux.

2195 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Je vous remercie. Je voudrais juste ajouter un point. Il s'agit d'un rapport qui n'est pas terminé. C'est un document de travail qui ne reflète absolument pas la position du ministère puisque nous avons mis fin à ce contrat-là. Donc, c'est un document de travail, ça n'a pas de
2200 valeur autre que ça.

LA PRÉSIDENTE :

Mais, enfin, vous vous étiez engagé à le déposer et, avec ces réserves, il pourra être
2205 consulté.
Monsieur Dériger?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2210 L'édifice de Port-Royal, si je ne me trompe pas, je pense que c'est le métro Sauvé, l'accès?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2215 C'est le métro Sauvé, oui.

LA PRÉSIDENTE :

2220

Alors, on vous remercie.

Il y a maintenant monsieur Jean Rouleau qui veut faire un point de rectification.

M. JEAN ROULEAU :

2225

Bonjour!

LA PRÉSIDENTE :

2230

Bonjour!

M. JEAN ROULEAU :

2235

Je voulais simplement rectifier une affirmation qui a été faite par un citoyen précédemment, qui mentionnait que la Table d'aménagement du quartier Hochelaga-Maisonneuve existait depuis longtemps et assurait la vigilance sur la question de l'autoroute. C'est une information qui est fausse. Ce regroupement de quelques individus n'existe que depuis quelques années, n'a aucune forme légale, et les gens qui y prennent parole le font librement, sans être redevables à aucun conseil d'administration ou assemblée générale. Je vous remercie.

2240

LA PRÉSIDENTE :

2245

Merci. Alors, je rappelle que si une rectification est faite et que des citoyens considèrent qu'elle mériterait être corrigée à nouveau, cette possibilité est offerte aussi aux citoyens, sauf que cette fois, il faut le faire par écrit à la commission.

Alors, ceci met fin aux travaux de cet après-midi et je vous invite à nous retrouver ce soir, à 19 h.

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, pris au moyen du sténomasque, le tout conformément à la Loi.

2255

ET J'AI SIGNÉ:

LISE MAISONNEUVE, S.O.