

**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 7

Séance tenue le 17 janvier 2002, à 19 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 :

GROUPE DE RECHERCHE APPLIQUÉE EN MACROÉCOLOGIE :

RÉJEAN BENOIT, JEAN-FRANÇOIS MOISAN 1

PARTI VERT DU QUÉBEC :

XAVIER DAXHELET, RICHARD SAVIGNAC 11

GROUPE EN RECHERCHE URBAINE HOCHELAGA-MAISONNEUVE :

PIERRE BRISSET 21

VILLE DE MONTRÉAL :

JACQUES BOUCHARD 33

REPRISE DE LA SÉANCE 37

ATELIER DU PATRIMOINE URBAIN DE MONTRÉAL :

PHILIPPE CÔTÉ 37

COMITÉ PROMENACE BELLERIVE INC :

YOLAND BERGERON, CLAUDE BERNARD 49

DÉPUTÉ FÉDÉRAL DE HOCHELAGA-MAISONNEUVE :

RÉAL MÉNARD 54

STANDARD PAPIER BOX Canada INC. :

CARL MOISAN 56

DROIT DE RECTIFICATION PAR LE MTQ :

PAUL ANDRÉ-FOURNIER 59

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

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

10 Alors, ce soir, la commission entendra la présentation de huit mémoires. Il y en avait une neuvième mais monsieur Vaillancourt est passé cet après-midi, en fin de séance, comme il était présent dans la salle.

15 Je rappelle aux participants que nous leur accordons quinze minutes pour faire leur présentation, après quoi la commission se réserve la possibilité de questionner les participants, soit pour comprendre un peu mieux les opinions qui sont amenées ou pour tester certaines hypothèses.

20 Je vous rappelle également que vous avez la possibilité de rectifier des faits qui sont mentionnés par les participants et qui sont, à votre avis, erronés. Et, c'est donc le droit de rectification qui vous est accordé. Ce droit n'est pas un droit qui vous permet de fournir une opinion, une contre-opinion sur une opinion émise mais bien de corriger des faits qui ont été amenés.

25 Je vous rappelle également que c'est la dernière soirée avec vous. Nous aurons encore une séance demain après-midi. Ce sera la dernière séance de la commission de la deuxième partie sur ce projet. Et, compte tenu que vous ne serez peut-être pas tous présents demain après-midi, je vous indique qu'à la suite de la clôture des travaux de la deuxième partie, la commission se retirera pour rédiger son rapport qu'elle remettra au ministre d'État à l'Environnement et à l'Eau et ministre de l'Environnement, monsieur Boisclair, au plus tard, le 19 mars prochain, soit la date de la fin du mandat qui avait une durée de quatre mois.

30 Alors, sans plus tarder, j'invite messieurs Réjean Benoît et Jean-François Moisan du Groupe de recherche appliquée en macroécologie, le GRAME, à nous faire leur présentation. Bonsoir, messieurs!

35 **M. JEAN-FRANÇOIS MOISAN :**

40 Bonsoir! D'entrée de jeu, je suis Jean-François Moisan et ici, mon collègue, Réjean Benoît. Merci de nous recevoir, ce soir.

40 On est bien heureux d'être ici, ce soir, pour vous faire part de notre analyse et de notre vision du projet qui est soumis aux commissaires pour étude. Le projet, nous, on vous offre un nouveau titre et ce titre est: *Une vision à court terme qui alimentera l'étalement urbain*. Donc, on va prendre le temps, en tout cas le quinze minutes qui nous est réservé, à vous présenter un peu ce qui semble être la conclusion de notre analyse sur le projet qui est soumis.

45

Le GRAME, comme vous l'avez présenté, c'est le Groupe de recherche appliquée en macroécologie. Ça fait maintenant 12 ans qu'il existe, fondé en 89. La macroécologie est un concept qui avait été élaboré à l'époque pour expliquer un peu la pensée globale à l'environnement. On avait surtout des considérations très locales.

50

Donc, dans notre présentation, on aimerait vous faire connaître un peu ce qu'est la macroécologie. C'est la science de la gestion des grands ensembles, des cycles biosphériques. Donc, on peut associer à ça toute la problématique du réchauffement climatique, la surconsommation d'énergie, l'explosion démographique et l'étalement urbain. Et, principalement, dans la grande tendance du rapport Brundtland qui vise justement à essayer de réduire nos niveaux de consommation, principalement en Amérique du Nord.

55

60

Nos interventions visent principalement à essayer de responsabiliser le Québec, le gouvernement et la population face à ces grands enjeux planétaires. On a actuellement 130 membres en règle.

65

On va vous présenter, pour que ce soit clair, notre position face au projet. Donc, le GRAME est d'avis que la proposition du ministère des Transports de moderniser la rue Notre-Dame en la transformant en autoroute encaissée doit être rejetée pour les raisons que nous mentionnons ici.

70

Donc, le projet soumis ne peut être accepté, car il ne tient pas compte des impacts du plan de gestion des déplacements du ministère. On va revenir un peu plus tard. On va expliquer dans notre compréhension des choses, par rapport à notre analyse beaucoup plus globale qui extrait ou qui chapeaute toute la problématique du transport dans la grande région métropolitaine, qu'il y a le projet de l'autoroute Notre-Dame et, aussi, justement les plans à venir du ministère des Transports.

75

Le ministère sous-estime l'affluence induite sur cette voie. Le projet du ministère aura pour conséquence d'augmenter la congestion automobile du centre-ville. J'entendais justement ça, ce matin, à la radio. Je pense qu'il y a des intervenants qui l'ont déjà mentionné. Donc, pour nous, c'est un problème. C'est un peu comme un chien qui court après sa queue. Régler des problèmes de fluidité peut-être mais, à long terme, c'est loin de régler un autre problème qui est plus important pour un centre-ville.

80

La congestion créée au centre-ville nuira au transport public, au transport collectif. La congestion aura des incidences sur la qualité de l'air. Donc, toute la problématique de la pollution urbaine qui, depuis plusieurs années, est analysée en profondeur, surtout dans les quartiers justement très affectés par les infrastructures routières.

85

Il n'y a aucune garantie qu'il y aura diminution de la circulation dans les quartiers limitrophes, les grandes infrastructures routières.

90 Le ministère n'a pas su démontrer l'incapacité du transport en commun à solutionner la congestion automobile. Donc, pour nous, l'importance doit être mise sur justement le transport collectif. Et, on va revenir un petit peu plus tard.

95 Le projet, une fois réalisé, entraînera un accroissement de l'étalement urbain. Ça aussi, c'est la pierre angulaire de tout le travail qu'on fait depuis plusieurs années, l'étalement urbain, et l'incidence que ça a sur justement les émissions de gaz à effet de serre et surtout sur notre surconsommation énergétique.

100 Et, finalement, ce projet nuit totalement aux efforts du gouvernement du Québec d'atteindre ses objectifs pour respecter le protocole de Kyoto.

105 Donc, lorsqu'on a assisté aux présentations, on a écouté un peu ce qui nous avait été présenté, et avec la formation qu'on a en environnement et surtout par rapport à notre passé qu'on appelle de *gramiens*, de gens qui ont la vision plus planétaire, on a décidé de redéfinir un peu les prémisses qui sous-tendent ce projet-là. Et, c'est ce qu'on présente aussi. Et, c'est la base aussi de notre position qui est de rejeter.

110 Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame est un projet d'autoroute, ce n'est pas un projet de modernisation tout simplement d'une rue et je pense que ça, ça a été reconnu même lors des présentations.

115 Le Plan de gestion des déplacements de la région de Montréal du ministère des Transports priorise le développement routier. Donc, l'emphase est mise sur le développement justement d'infrastructures pour augmenter la fluidité ou tout simplement pour augmenter le nombre de véhicules qui peuvent voyager sur le territoire de l'île de Montréal. Ça, pour nous, c'est un problème.

120 La future autoroute alimentera l'étalement urbain. Donc, on verra tantôt, ça risque de décroïsonner des secteurs qui ne sont pas actuellement développés, des secteurs résidentiels et ça, nécessairement, ça va créer encore un autre achalandage vers le centre-ville et on va être encore placé dans la même situation qu'on vit actuellement, qui va à la saturation justement des infrastructures routières.

125 L'augmentation appréhendée des émissions de gaz à effet de serre est inacceptable. On a décidé de s'engager dans la réduction, de respecter le protocole de Kyoto. On est supposément actuellement stabilisé, mais il faut quand même réduire de 6 %. Donc, pour nous, un projet comme ça, il n'est pas vrai de dire qu'il aura un impact nul.

130 L'avenir de la région métropolitaine ne peut être orienté par un projet qui caractérise une époque révolue. Donc, là, encore là, il y a plusieurs intervenants, je pense, qui vous ont fait part que ce n'est pas la façon d'aborder le problème en 2002.

Je vais passer la parole à mon collègue Réjean qui va aller un peu plus en profondeur sur ces prémisses-là.

M. RÉJEAN BENOÎT :

L'an dernier, le ministère des Transports a présenté, il y a plus d'un an, en fait, le plan de gestion des déplacements dans la région métropolitaine. Le plan prévoit des investissements de 3.84 milliards \$ en 10 ans, pour les infrastructures routières, le transport en commun et la gestion de la demande.

On a analysé les chiffres du ministère et qu'est-ce qu'on a remarqué, c'est que le ministère des Transports, lorsqu'il fait ses catégories, dans la catégorie transport en commun, le maintien des actifs est inclus dans les nouveaux projets de transport en commun. Mais lorsqu'on parle des interventions routières, il met tout ça en catégories distinctes. Les catégories sont: plan conjoint Montréal / gouvernement du Québec; réparation du réseau routier et interventions routières, dans lesquelles l'autoroute Notre-Dame était.

Eux nous avaient présenté ça en disant: *Regardez toutes les catégories et c'est le transport en commun qui est gagnant là-dedans.+ Nous, on n'a pas aimé la façon que ça avait été catégorisé, et si on met la réparation, le maintien des actifs et le transport en commun dans la même catégorie, il faut suivre la même logique et faire la même chose pour le développement du réseau routier.

Et, lorsqu'on suit la logique initiale du ministère des Transports qui aurait dû être appliquée dans toutes les catégories, on voit que 59 % des sommes sont en interventions routières. Donc, c'est vraiment la priorité gouvernementale, c'est l'intervention routière. Et, on voit que le transport en commun passe vraiment en deuxième, c'est 40 % des sommes.

Et, il y a une troisième catégorie qui est gestion de la demande. Ça, c'est des programmes employeurs pour qu'on incite les employés à faire du covoiturage. On voit le sérieux de la démarche gouvernementale en mettant 10 M\$ en 10 ans.

L'impact de ce plan sur la gestion des alternatives. Un an après le dépôt de ce plan-là, le ministère est arrivé avec le projet de l'autoroute Notre-Dame, avec les études d'impact, puis ils ont présenté des alternatives: on voyait des tunnels, boulevard urbain, transport en commun. Puis leur conclusion est que l'amélioration du service de transport en commun, même par la mise en place d'un système élaboré, ne peut à elle seule solutionner les problèmes de sécurité, de circulation et d'aménagement du territoire, qui constituent les enjeux principaux du corridor Notre-Dame. Seul le projet de modernisation de la rue Notre-Dame répond à ces impératifs, tout en améliorant le service de transport en commun régional.

Donc, on dit: d'abord, une autoroute, puis on fera un peu de transport en commun dessus. Puis, c'est clair pour eux, le transport en commun ne peut pas répondre à la demande.

En fait, c'est l'AMT qui a fait faire les études. Puis eux, ils regardent l'intérêt gouvernemental pour faire différents projets. Et, c'est certain que quand on a des politiques gouvernementales claires en faveur du développement routier, puis que le transport en commun passe en second lieu, c'est certain qu'on ne peut pas arriver avec une étude qui va dire que le transport en commun va régler le problème de congestion routière.

L'étalement urbain, c'est du déjà vu. En 1975, on a eu la nouvelle autoroute 13 qui visait à diminuer la charge de circulation sur l'autoroute 15. Puis également, c'était pour aider pour le transport vers l'aéroport de Mirabel. Qu'est-ce qu'on voit? C'est que pendant 10 ans de temps, l'autoroute 15, la circulation s'est maintenue. Puis, ensuite, on voit dans nos chiffres que c'est clair que la circulation augmente énormément sur la 15, jusqu'à devenir, depuis 1995, sur l'autoroute 15, il y a deux fois plus de circulation qu'il y en avait 20 ans auparavant.

Donc, on voit dans ce cas-là que vraiment, ça n'a pas été une solution de construire une autre autoroute parallèle, à quelques kilomètres plus loin, pour désengorger la 15. Ça a été une erreur parce que 20 ans plus tard, il y en a plus de voitures, plus de circulation et plus d'étalement urbain.

Puis, dans nos analyses, on a comparé l'augmentation de volume de circulation sur quatre ponts de la Rive-Sud à comparer à quatre principaux ponts de la Rive-Nord. Puis qu'est-ce qu'on voit, c'est que la croissance de volume de circulation a été beaucoup plus grande sur la Rive-Nord, 130 % de croissance en 21 ans versus 63 % pour la Rive-Sud. Donc, ça a été vraiment un stimulant à l'étalement urbain et à la croissance de la circulation, la construction d'une nouvelle autoroute, l'autoroute 13.

L'acétate suivante, on nous présente une image tirée du Plan de transport de la région métropolitaine. Le ministère prévoit, après la réalisation de l'autoroute Notre-Dame, prévoit la réalisation d'un pont qui serait une prolongation de l'autoroute 25 vers le centre est de Laval, un territoire vierge de développement. On peut imaginer qu'il va y avoir énormément d'étalement urbain dans cette région, qu'il va y avoir énormément de circulation automobile qui va été généré, les gens vont partir de la couronne nord, vont pouvoir accéder facilement à l'île de Montréal, et lorsque la 40 est bloquée et qu'on veut être au centre-ville, c'est évident que les gens vont passer sur l'autoroute Notre-Dame. Donc, il va y avoir un afflux plus grand que prévu sur l'autoroute Notre-Dame. On en est certain.

Pour nous, c'est une réalité incontournable: plus d'automobiles, ça crée plus d'étalement urbain. On demande des autoroutes parce qu'il y a de la congestion routière. À cause qu'il y a de la congestion routière, bien, on réalise des autoroutes et, finalement, c'est un cercle vicieux, ça n'arrête pas. Puis la résultante de tout ça, c'est que toutes les routes vont devenir bloquées éventuellement. On parle de la région ici, Hochelaga-Maisonneuve, mais la circulation automobile croît partout à Montréal. Présentement, la rue Mont-Royal, c'est complètement *jammé*, excusez-moi. Mais il y a vraiment un immense volume de circulation dans toutes les rues de Montréal et ça augmente. Et, quel que soit le quartier, ça va augmenter avec des projets comme il nous est présenté.

220

Les gaz à effet de serre. Ici, on a un tableau de cinq pays de l'OCDE: Canada, États-Unis, France, Italie et Japon, et on voit la longueur du réseau d'autoroute dans chacun de ces pays-là. Le Canada est celui qui a le plus de kilomètres d'autoroute par personne. Même plus que les États-Unis. Mais qu'est-ce qui nous désavantage face aux États-Unis, c'est qu'on est dix fois moins de population que les États-Unis. C'est pour ça qu'on se retrouve avec ce chiffre-là qu'on a plus d'autoroutes.

225

230

Par exemple, le nombre d'automobiles, l'automobile est beaucoup plus présente aux États-Unis. Il y a .7 voiture par personne, presque .8. Puis ça, ça inclut les enfants, les vieillards. C'est surprenant quand on voit des chiffres comme ça. Puis, heureusement, le Canada en a un peu moins, puis on a de la misère quand même à se comparer avec les pays européens et asiatiques.

235

Le Canada est le deuxième plus grand émetteur de gaz à effet de serre. Les chiffres qui sont présentés, c'est uniquement pour le transport mais ça donne quand même une idée du global. Mais le transport est vraiment très présent dans les sources de gaz à effet de serre. Je passe la parole à mon collègue.

240

M. JEAN-FRANÇOIS MOISAN :

245

Je pense que ce que mon collègue a essayé de présenter, aussi, avec les données, c'est qu'il y a beaucoup de concepts d'aménagement du territoire. Et, nous, on ne peut pas prendre uniquement ce projet-là, tel qu'il est présenté, par rapport à une problématique qui est propre à une zone géographique donnée. Il faut prendre le recul nécessaire et analyser ça, comme je disais, en 2002, avec la perspective des impacts que ça aura sur l'aménagement du territoire et sur, aussi à long terme, la capacité de saturation d'un centre-ville comme Montréal à recevoir toujours un plus grand nombre de voitures. Donc, c'est certain que ce n'est pas ça la solution.

250

Je pense que vous avez déjà entendu parler des exemples qu'on vous montre là. À Londres, on veut fermer le centre-ville au niveau de l'accès aux automobiles. À Denver, là, on veut vraiment inciter et mettre en place un processus justement de transport collectif hyper performant pour que les gens comprennent que c'est la voie de l'avenir, que l'automobile individuelle, le transport individuel ne s'associe qu'à des problèmes en bout de ligne.

255

260

Nous, à Montréal, on croit que les gens qui planifient doivent s'inscrire dans des démarches tel qu'on voit maintenant au niveau planétaire. Des gens qui essaient de diminuer justement toute cette problématique-là parce que, comme on l'a dit, c'est un cercle vicieux. C'est le chien qui court après sa queue, on ne s'en sortira jamais. Et à partir du moment qu'on aura complété cette autoroute-là, il y a peut-être des gens qui vont être satisfaits localement mais, je veux dire, le Québec, en bout de ligne, ne gagnera rien. C'est ce qu'il faut comprendre.

Une petite pensée pour dire – vous avez peut-être déjà entendu des choses comme ça – mais, bon, nous aussi, on s'est dit qu'il faut penser la ville pour les humains et non pas pour les voitures qui y circulent. Et, bon, c'est vrai qu'il y a des bons concepts qui ont été présentés, des aménagements de parc, des choses comme ça, mais, nous, en bout de ligne, on est convaincu, dans l'ensemble des études qu'on a faites puis dans nos expériences personnelles aussi, qu'il y a une augmentation importante justement des véhicules et que essayer de répondre à cette demande-là, c'est peine perdue.

En conclusion, nous, on s'associe avec des groupes encore là qui sont venus vous présenter une alternative, l'alternative du boulevard urbain qui met beaucoup moins l'emphase justement sur la réponse à cette évaluation-là potentielle justement du besoin autoroutier, ou besoin justement d'accès au centre-ville.

On retient ça parce qu'on trouve qu'il y aura possibilité pour les gens, pour la nouvelle Ville de Montréal justement de se réapproprier la trame urbaine entourant justement qui est, pour l'instant, quant à moi, désaffectée, la trame urbaine qui entoure justement l'emprise de l'autoroute ou de la rue Notre-Dame.

Il va y avoir aussi, je pense, avec un concept tel qu'il a été présenté, beaucoup plus... tous les concepts de sécurité et d'accès justement à des zones qui ne le sont pas facilement actuellement sera pris en compte. Il y aura aussi, quant à nous, peut-être un attrait moins intéressant pour les banlieusards qui veulent venir vers le centre-ville, parce qu'il n'y aura peut-être pas cette fluidité-là. Peut-être même qu'en bout de ligne, la fluidité va rester la même. Et, quant à nous, on pense qu'au niveau de la voiture individuelle, elle va rester la même.

Ce qui va être plus intéressant dans ce boulevard urbain là, c'est le transport collectif associé et là, la fluidité, on va la retrouver. Donc, la facilité de parvenir rapidement au centre-ville. Et, ça, c'est la réponse. Puis aussi, ça va de soi, moins de véhicules sur les routes qui se promènent, moins de voitures individuelles, moins de déplacements individuels, donc moins d'émissions de gaz à effet de serre. Et on pense, en tout cas, un risque le plus grand pour le Québec d'être capable de faire face à ses engagements face au protocole de Kyoto. Ça met fin à notre présentation.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie.
Monsieur Cloutier va s'adresser à vous.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Une question concernant votre approche générale du projet. Dans votre texte, vous faites référence beaucoup, je dirais, d'un côté à la densification d'activités en ville, puis une grande partie de votre position est axée sur, je dirais, un blocage d'automobiles vers le centre-ville pour permettre un autre *mode de vie+.

310 Par contre, quand vous arrivez dans votre conclusion, vous vous appuyez sur une proposition du CRE nommément, qui a fait une présentation devant la commission déjà antérieurement.

315 Et je voudrais vous entendre sur un point en particulier qui est le transport des marchandises, pour la raison bien simple que, dans votre exposé, il est beaucoup question de l'automobile, en particulier les travers de l'automobile, puisque c'est le thème qui vous intéresse particulièrement comme groupe. Est-ce que vous avez pris le temps d'examiner la problématique du transport des marchandises, qui est une problématique propre, et même pour reprendre un terme qui a été utilisé, qu'on a entendu cet après-midi par un groupe environnemental, qui était un noeud ou un paradoxe, le camionnage, compte tenu de l'activité
320 économique également en ville, qui n'est pas en banlieue, qui est en ville? Est-ce que c'est le cas?

M. RÉJEAN BENOÎT :

325 Pour nous, le problème principal, ce n'est pas le 15 % de camionnage, plutôt le 85 % de voitures qui utilisent la voie. Pour nous, c'est vraiment la plus grande problématique. On est conscient que le camionnage a besoin de fluidité pour être performant au niveau continental. Probablement qu'il faudrait intégrer une voie réservée au camionnage dans un projet de boulevard urbain. Ça veut dire qu'il va rester encore moins de place pour la voiture. Mais ça ne
330 peut pas se faire sans un système clair, un système de transport en commun efficace et surtout en voie protégée, pour engendrer une congestion pire qu'on a là.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Est-ce que je peux me permettre une autre question? Je vois que vous avez quand même fait un bout de chemin dans la réflexion. J'aimerais en profiter tout de suite. Sentez-vous bien à l'aise.

Mais quand vous dites seulement 15 %, effectivement, il y a un chiffre qui est en l'air, peu importe le chiffre, mais on sait également, puis je ne suis pas un expert du tout, vous l'êtes probablement plus que moi, mais un camion, ça ne vaut pas une automobile à tous égards. C'est plus que ça en termes d'impact, mais en termes aussi d'occupation de l'espace, puis de vitesse, puis de décélération, puis d'accélération. On n'a pas besoin d'être expert pour ça.

On sait également, on l'a entendu dans la première partie de l'audience publique, le nombre de camions dans le secteur – je ne vous parle pas de la rue Notre-Dame mais dans le secteur – compte tenu du pôle économique, compte tenu de tout ce qui se passe au niveau industriel et commercial, le nombre de camions risque d'augmenter de façon plus que sensible.

Je comprends l'argument qu'on le met à la place de l'automobile, mais compte tenu de la nature du camionnage, compte tenu de la progression du camionnage, pensez-vous tout de même que la proposition de prendre la place de l'automobile, c'est une solution viable à court terme et à moyen terme? Je ne parle pas à long terme.

M. RÉJEAN BENOÎT :

Moi, je préfère voir 15 % de camions que le reste en voitures. J'ai demeuré près d'une voie importante, Delorimier, où est-ce qu'il y avait du camionnage. Un des problèmes majeurs qu'on avait, c'était la mauvaise qualité de la chaussée qui faisait que lorsque le camion passe à toute vitesse, ça bardassait. La maison vibrait au troisième étage où est-ce que je demeurais.

Là, présentement, le boulevard est en mauvais état. En refaisant le boulevard avec une meilleure chaussée, on peut s'attendre qu'il va y avoir un peu moins de désagrément. Il va continuer d'y avoir des désagréments probablement avec le camionnage, je pense que c'est un incontournable. On est quand même en bordure d'une zone industrielle.

On ne sera jamais au bord de la rue Notre-Dame comme au coeur du Plateau Mont-Royal tant que le port sera là. Je ne pense pas qu'on doive chasser le port. Il y a peut-être certaines parties du port qu'on peut se questionner si elles seront là à long terme. D'autant plus quand on voit le niveau d'eau qu'on a dans le fleuve, on peut se questionner vraiment est-ce que le port pourra être comme il est là pour les 50 prochaines années? On peut se poser la question. Personne ne peut vraiment affirmer...

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Mais, à ce moment-là, vous en parlez en termes d'utilisation du territoire également pour solutionner une partie du problème de camionnage ou si vous pensez plus en termes d'accès au fleuve?

M. RÉJEAN BENOÎT :

On a entendu parler beaucoup du vrac, entre autres, qui est dans une section près d'ici justement. Oui. Nous, on croit qu'à long terme, probablement que cette section-là du port va déménager ailleurs. Si les bateaux peuvent encore se rendre jusqu'ici. Mais probablement, on peut s'attendre que le camionnage va diminuer sur certaines parties de ses activités.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Si vous permettez, on a aussi vu que l'activité du port, c'est 1 000 camions par jour, mais c'est également quelque chose comme aux alentours d'une quinzaine de pour cent des activités de transport camions sur la rue Notre-Dame. Une fois réglée éventuellement – et je le mets au conditionnel – cette partie-là, il reste 85 % du camionnage qui est en progression quand même qui est à côté.

M. RÉJEAN BENOÎT :

Oui, tout à fait. Sauf que dans le plan de transport, on a justement la construction de l'autoroute 30 qui est prévue, une voie de contournement de Montréal, puis peut-être que ça a été dit dans les études, mais je n'ai pas pris connaissance du pourcentage de camions qui n'ont pas affaire à Montréal, puis qui passent par le tunnel Hippolyte-Lafontaine et prennent Notre-Dame, s'en vont vers l'Ontario comme ça. Il y a probablement une partie du camionnage qui n'aura pas affaire à venir sur la rue Notre-Dame parce qu'elle va passer par l'autoroute de contournement, l'autoroute 30. Ce n'est pas évident qu'il va y avoir autant d'augmentation de camionnage qu'appréhendée. Après tout, le ministère veut vendre son projet. Mais il oublie complètement cette facette-là, selon moi, une partie du camionnage va quitter Notre-Dame.

LA PRÉSIDENTE :

Ça va. Merci, messieurs de votre présentation.

Maintenant, j'inviterais messieurs Xavier Daxhelet et Richard Savignac du Parti vert du Québec. Bonsoir!

M. XAVIER DAXHELET :

Bonsoir! Moi, c'est Xavier Daxhelet et puis voici mon collègue Richard Savignac, tous les deux du Parti vert du Québec. Je ne veux pas faire toute l'introduction sur le parti en tant que tel pour passer un peu de temps, je veux entrer directement dans le vif du sujet sur le projet actuellement, ici.

Donc, nous, on n'a pas fait une analyse peut-être aussi poussée que celle qu'a faite le GRAME, la présentation précédente. Par contre, on a utilisé les analyses faites par nos propres gouvernements. Ils ont quand même dépensé des fonds publics pour les faire, alors autant les utiliser.

Alors, ici, pour commencer par une suite de documents, qui sont tous des documents gouvernementaux ou d'institution comme l'OCDE, par exemple, des organismes internationaux, il n'y a aucun qui vient de groupes environnementaux ou quoi que ce soit, c'est simplement du gouvernement.

Donc, l'un des défis qui est montré ici dans ce rapport fait par Transports Canada, qui nous montre ici que l'un des défis clés X en fait, je vais lire les parties plus verdâtres parce que ça ne sort pas exactement comme sur mon écran X c'est: *rendre plus attrayant le transport en commun*. Ça, c'est un des grands défis qu'on voudra faire dans le secteur des transports. *La réalisation de cet objectif fera beaucoup pour éviter la croissance du nombre de véhicules particuliers dans nos rues*. Donc, ça, c'est une recommandation et c'est les schémas d'orientations faits par Transport Canada, dont le gouvernement fédéral.

Maintenant, passons à qu'est-ce que propose le gouvernement du Québec avec, ici, un rapport qui est fait l'année passée. C'est un plan d'action sur les changements climatiques fait par le ministère de l'Environnement.

Donc, au plan de la qualité de vie, on nous dit dans ce rapport: *Plus vite nous restreindrons l'usage des voitures dans les centres-villes, plus nous améliorerons la qualité de l'air... et nos villes seront un lieu privilégié de vie*.

Donc, en fait, ce rapport ici, on le voit, essaie d'améliorer la qualité de vie en restreignant l'usage de l'automobile.

Ensuite, on nous dit que: *les gains sociaux à restreindre l'étalement urbain, à réduire l'usage et la place de l'automobile dans les centres-villes*, ainsi de suite, donc tous ces gains sociaux là sont nombreux, d'ailleurs aussi à améliorer l'attrait du transport en commun, on dit qu'ils sont nombreux et: *ils s'accompagnent de gains environnementaux, de gains sociaux et de gains économiques*.

Par exemple, ici, un des méfaits de l'étalement urbain qu'on nous dit dans ce rapport ici, c'est qu'on a alloué près de 1.3 milliard \$ à la construction d'écoles primaires et secondaires

alors que le nombre total d'élèves a légèrement diminué. Et, en plus, on a dû fermer plusieurs écoles. On nous dit ici, dans ce rapport: *25 par année entre 1992 et 1997*. Donc, vraiment, l'étalement urbain a un coût et le gouvernement le connaît ce coût.

En plus, on nous dit que: *Il serait en effet dommage de ne pas faire valoir notre expertise associée notamment au développement des énergies renouvelables... tel que l'hydroélectricité, ... à l'efficacité énergétique et à la fabrication de matériel de transport collectif*. Parce qu'il faut quand même se dire qu'au Québec, on ne fabrique pas de voiture, on n'en fabrique plus, du moins, mais on fabrique, par exemple, des autobus et des trains.

Alors, pourquoi ne pas investir justement dans le transport en commun qui, non seulement serait un investissement pour la qualité de vie en ville mais aussi ça serait comme une vitrine. En fait, le Québec, le Montréal avec un transport en commun efficace, serait une vitrine face au reste du monde sur ce que nos compagnies québécoises peuvent faire donc dans ce domaine. C'est quelque chose qui va être attrayant, parce que c'est vraiment ce qui est la tendance mondiale. Ce n'est pas de construire des autoroutes mais c'est plutôt de construire des sections de transport en commun dans les grands centres urbains.

En plus, il faut dire que, dans ce rapport, le ministère de l'Environnement, il faut quand même le souligner, se donne seulement deux outils pour faire tout ça. Le premier, c'est l'exemplarité, c'est-à-dire donner l'exemple. Je vois que ça commence plutôt mal avec le premier projet fait par le ministère des Transports. Et, deuxièmement, c'est le volontariat. Moi, je dirais peut-être un troisième: la pensée magique.

D'ailleurs, aussi pour votre pensée magique, ce qui est écrit dans le cadre d'aménagement, et les orientations gouvernementales signées par la ministre Louise Harel, alors on peut lire ceci: *Le Cadre d'aménagement abonde dans le même sens que le Plan d'action québécois... ça ne paraît pas beaucoup dans son mémoire, ... sur les changements climatiques... Donc, on nous dit: ... un contrôle plus minutieux de l'expansion urbaine et une réduction de l'utilisation de l'automobile*.

Ce n'est pas tout. On nous dit aussi que: *Développer le transport collectif de manière à en faire un mode privilégié de déplacement des personnes au centre et à destination du centre de la région métropolitaine*. Justement, Notre-Dame, c'est un axe qui va vers le centre métropolitain. Mais ce n'est pas du tout ce qu'on est en train de faire. On n'est pas en train de privilégier le transport en commun. Pas du tout. On privilégie l'automobile.

On nous dit aussi dans ce document: *Développer le territoire en considérant les infrastructures lourdes du transport collectif comme l'armature principale...* Encore une fois, c'est absolument le contraire de ce qu'on est en train de construire ici. C'est, en fait, faire une infrastructure autoroutière avec simplement un cosmétique de transport en commun autour.

Donc, on nous dit ici qu'il faut *orienter en priorité le développement urbain vers les secteurs desservis...*, ainsi de suite, ... *par les réseaux de transport en commun que sont le*

505 *métro, les trains de banlieue et les systèmes légers sur rails.* Les systèmes légers sur rails. En fait, il n'y en a qu'un seul qui est vraiment programmé à l'heure actuelle, c'est celui sur l'estacade du pont Champlain et, encore, c'est fait par un consortium privé. Donc, ce n'est pas payé par le ministère des Transports.

510 Alors, ici, on nous dit aussi que: *Les ministères et les organismes gouvernementaux s'inquiètent de la hausse constante des déplacements en automobile...* Je trouve qu'on a une drôle façon de s'inquiéter en construisant des autoroutes. *Le gouvernement entend finalement associer la Communauté métropolitaine de Montréal à la promotion des modes de transport collectif,* c'est déjà mal parti parce qu'il y a la guerre entre Montréal et le ministère des
515 Transports. Donc, on nous dit, encore une fois ici, qu'il faut privilégier les systèmes légers sur rails et, ainsi de suite.

Encore ici, on nous dit il faut *intégrer les objectifs d'augmentation de l'utilisation du transport en commun et de réduction de l'utilisation de l'automobile.* Donc, sur ce, je me
520 demande vraiment qui prône vraiment la pensée magique ou qui utilise la pensée magique? Est-ce que c'est les opposants qui veulent que les orientations du présent gouvernement soient respectées ou d'un ministère qui fait tout à fait le contraire.

Un autre ici, un document qui provient du ministère des Transports, Plan stratégique du ministère des Transports, donc 2001-2004. On nous dit ici que: *Le ministère s'engage à améliorer l'efficacité globale des systèmes de transport associés aux déplacements urbains en privilégiant...* encore une fois, ... *des mesures de réduction de la congestion, dont le covoiturage et l'utilisation accrue du transport en commun et d'autres modes alternatifs à l'automobile.*
530

On a un peu l'impression qu'il y a plusieurs décideurs du ministère qui ne lisent pas leurs rapports.

Les enjeux. Dans un autre, ici, document fait aussi par le ministère des Transports, on nous dit que: *Le ministère considère que dans le secteur du transport des personnes, l'amélioration de l'efficacité énergétique passe par une augmentation de l'utilisation du transport en commun et une réduction de l'utilisation de l'automobile privée.* Donc, c'est quand même assez clair, je veux dire. À moins que tous ces gens-là qui écrivent ces documents sont vraiment tous dans les patates comparés au présent projet.
535

Maintenant, on va quitter un peu le Canada pour aller sur un organisme assez connu pour ses positions seulement économiques dans le fond, donc l'OCDE qui est une institution qui regroupe plusieurs pays. Donc, l'Organisation pour le commerce et le développement économique. Dans ce document, on peut lire ceci: *Divers exemples montrent que l'on peut obtenir de bons résultats en restreignant l'utilisation des véhicules dans les centres-villes.* Bon, il y a plusieurs exemples, je ne veux pas les citer ici, qui sont donnés dans ce document-là.
540
545

De plus, on nous dit, ici, renforcer certaines mesures et *contenir le volume de trafic des véhicules particuliers et à promouvoir les transports publics en milieu urbain*. Donc, ceux qui font les rapports de l'OCDE vont exactement dans le même sens que les opposants au présent projet.

Encore ici, on nous dit: *De nombreux résultats ont été obtenus dans certains endroits par suite des restrictions d'accès des véhicules...* restrictions d'accès. On ne parle pas ici d'augmenter la fluidité. Bien, au contraire, on dit ici, donc: *des mesures de modération de la circulation*. Donc, c'est tout à fait des conclusions contraires à ce que le présent ministère propose.

Et, en plus: *On réaliserait des économies considérables...*, c'est l'OCDE qui le dit, c'est pas Greenpeace ou d'autres institutions environnementales, c'est l'OCDE.

Alors, le plan de gestion qui est proposé par le ministère des Transports pour la région métropolitaine de Montréal qui a pour sous-titre: *Pour une décongestion durable*, la vision qu'a le ministère du développement durable, moi, j'ai plutôt l'impression de dire en spray ou en capsule.

Donc, ce plan-ci, un peu ce qu'avait fait le précédent intervenant du GRAME, je reviens ici sur les chiffres, sauf qu'ici j'ai englobé également les investissements privés. Donc, c'est tous les investissements publics et privés qui sont englobés ici dedans. Donc, on voit ici un investissement de 2.1 milliards \$ pour le transport en commun. Ici, compris aussi les améliorations, tout. Les investissements du plan. Et, ici presque de 3.8 milliards \$ pour l'investissement routier. Donc, il y a quand même une nette préférence pour les investissements routiers, ce qui est quand même un peu bizarre avec tout ce qu'on peut lire dans la littérature du gouvernement.

Par contre, on dit il faut faire la promotion du transport en commun. C'est sûr, on peut faire la promotion, mais quand on sait que la publicité automobile a été évaluée, en 1997, de près de 1 milliard \$, alors qu'on parle de la promotion du transport en commun, AMT, en l'an 2000, qu'ils prévoyaient, bon, c'est des chiffres qui sont approximatifs, .42 M\$. Donc, plus de 2 000 fois moins. Comment voulez-vous contrer par la simple promotion du transport en commun ce que les constructeurs automobile peuvent offrir? C'est insensé. C'est complètement naïf et vraiment de pensée magique, je le dis encore, de penser qu'en faisant une promotion de transport en commun, on va faire changer les choses.

Alors, l'étalement urbain. On voit ici, en jaune verdâtre – les couleurs sortent assez mal sur ça – on voit ici, plus c'est foncé, plus l'étalement urbain est récent. Donc, on voit bien souvent, les grands axes des autoroutes ont contribué à l'étalement urbain, ce que disait justement le précédent groupe. D'ailleurs, l'autoroute de la 25 qui va être prolongée vers un secteur qu'on avait dit qui est très peu urbanisé, et de fait, il est très peu urbanisé, mais tous ces gens qui vont aller s'installer là-bas, une grande partie va probablement travailler à Montréal et au centre-ville et, comme on a dit tantôt, vont utiliser le tronçon qu'on veut instaurer ici.

Alors, train sur rail, maintenant. Juste un bref aperçu. On nous dit on veut construire une autoroute dans l'est. On regarde, ça, ici, ce qui est en foncé, ce sont les trains de banlieue qui existent dans la région métropolitaine. Ce schéma provient aussi du plan de transport du ministère. On voit ici qu'il y a à peu près deux lignes qui s'en vont dans l'ouest, une vers le sud, une vers le nord, mais rien dans l'est.

Absolument aucun train de banlieue, aucun système sur rail, rien du tout, aucun transport sur rail ne va vers l'est. Alors qu'ici, on est en train de faire justement un tronçon qu'on veut moderne, mais pourquoi pas alors utiliser ce tronçon-là pour justement essayer d'instaurer un système sur rail qui va vers Repentigny, par exemple.

Les conséquences, c'est qu'on voit ici une carte qui provient de la Ville de Montréal, où on voit que les habitants de Pointe-aux-Trembles et de Rivière-des-Prairies, bien, ils utilisent massivement l'automobile, parce que le transport en commun est déficient dans ces régions-là. De plus, les industries qui sont dans le parc industriel de Montréal-Est s'en plaignent, d'ailleurs. Ils ont de la misère à recruter des employés dû au fait que le transport en commun est déficient.

Alors qu'ici, dans un article qui a été trouvé dans *L'Artisan*, on voit ici donc: *Un train de banlieue coûterait 61 millions \$*. En fait, le projet a été mis sur la glace parce qu'il coûtait trop cher. Alors, c'est un train de banlieue qui irait de Repentigny vers le secteur Hochelaga-Maisonneuve. Donc, ça fait une distance beaucoup plus grande que le 10 kilomètres du présent projet.

Une autre chose amusante que j'ai trouvée sur le site Internet même du ministère des Transports. Ici, on vante le train léger en disant que c'est le mode de transport du troisième millénaire. On est rendu au troisième millénaire! Pourquoi ne pas le construire? Ça serait vraiment une occasion en or de le faire. On a un train léger. On vante tous les mérites du train léger. Il est économique, il est écologique, il utilise nos ressources, dont l'hydroélectricité, il permet de respecter Kyoto et, ainsi de suite. On nous dit, en fait, très confortable, le nombre de personnes qui peuvent l'utiliser. Alors, s'il est si excellent que ça, pourquoi on n'en parle même pas? Pourquoi on ne l'utilise pas?

Alors, pour finir la dernière section avant la conclusion, c'est justement de parler du mythe de l'efficacité énergétique ou de l'amélioration technologique. On essaie de dire que les voitures sont de plus en plus efficaces, la technologie s'améliore. Donc, ça va compenser l'augmentation du nombre de voitures. J'ai même entendu dire ça par quelqu'un du ministère de l'Environnement.

Or, c'est drôle parce que dans certains documents encore de l'OCDE, qui ne sont pas reconnus pour être très environnementaux, on nous dit ici: *Selon toute vraisemblance, les avancées technologiques ne suffiront pas pour contrer l'aggravation des pressions et des impacts sur l'environnement*. Donc, ce n'est pas moi qui le dis, c'est l'OCDE.

640

Ici, ça, ça vient de Transports Canada qui nous dit qu'en fait, les voitures, la consommation moyenne de carburant de l'entreprise a augmenté de 4.4 % entre 1990 et 1998, alors qu'on nous dit qu'elle baisse parce que les voitures deviennent plus efficaces. Mais, en réalité, elles deviennent de plus en plus efficaces, c'est vrai, mais sauf que, pour la même consommation, on fait des voitures plus performantes. Donc, plus puissantes, dans le fond. Donc, en fait, la consommation ne diminue pas. Même elle augmente, parce qu'il y a toute une vague et une mode d'achat de voiture utilitaire et de mini-fourgonnette.

645

Donc aussi, ici, ce qui est en jaune, qui apparaît très très mal, on nous dit que la consommation moyenne d'une voiture est passée de 9.1 litres/100 kilomètres à 9.5 litres/100 kilomètres en 8 ans. Donc, l'amélioration technologique n'a pas réglé du tout le problème. Alors, pourquoi est-ce qu'ils ne règlent pas le problème, d'ailleurs?

650

Ici, il y a un autre rapport fait par le gouvernement du Canada, c'est une enquête qui a été faite sur l'utilisation de l'automobile privée. Et, dans ce document, on nous dit que l'économie de carburant comme indice -- on demande quel est le facteur principal pour l'achat d'une voiture. On voit ici que l'économie de carburant arrive seulement en quatrième position, vraiment très loin derrière le prix et la performance de l'automobile.

655

Donc, c'est clair qu'en quatrième position, avec même pas 10 %, les gens, en fait, d'avoir une voiture qui ne consomme pas, il y a très peu de personnes qui s'en intéressent. Les gens, ils veulent simplement de la performance, donc une voiture qui va vite, qui a de la puissance et qui ne coûte pas cher. C'est ça que les gens veulent. Et, l'industrie va donner ce que les gens veulent.

660

C'est ça la loi du marché. Donc, la loi du marché ne va pas régler les problèmes. Bien au contraire. Elle l'empire dans notre cas, ici. Pourquoi? Parce qu'entre autres, il n'y aucun incitatif à essayer d'utiliser des voitures qui consomment moins. L'essence est à un prix ridiculement bas. D'ailleurs, il n'a jamais été aussi bas depuis probablement 10 ou 15 ans, peut-être même plus.

665

Et puis il y a les nouvelles voitures très performantes comme la Prius ou l'Insight. Il y en a d'autres, il y a même une Civic l'année prochaine qui va sortir, hybride. Et, bien, on devrait mettre des incitatifs à l'achat de ces voitures-là ou, au moins, avoir une surtaxe sur l'achat d'un véhicule qui consomme beaucoup. Mais, rien n'est fait. Donc, si rien n'est fait, et bien, voilà ce qui arrive et, à ce moment-là, l'efficacité technologique ne règle rien comme problème.

670

Alors, en conclusion, c'est vrai que le statu quo est inacceptable. Nous aussi, on ne veut pas que ça reste comme ça, il faut faire un changement. Donc, il faut un projet de développement qui améliorera à la fois le problème de transport dans le secteur, le problème de pauvreté du quartier, parce que les quartiers qui sont traversés ici sont les quartiers les plus pauvres de la Ville de Montréal et, au point de vue de qualité de santé, c'est vraiment les pires de Montréal. Il faut quand même se remémorer que l'espérance de vie, par exemple du quartier Ville-Marie, est près de huit ans inférieure à celle de la moyenne de Montréal et près de onze

675

680 ans inférieure à celle des quartiers ici, Sainte-Anne-de-Bellevue, donc, dans l'ouest de l'île.
Onze ans.

Et, alors, il est possible d'y arriver en misant sur des conversions du mode type de transport des individus qui se déplacent en majorité -- en fait, c'est vrai que la majorité des gens
685 se déplacent de leur domicile vers leur lieu de travail. Alors, il faut essayer, ces gens-là, de les faire changer de type de transport au lieu de simplement augmenter la fluidité.

Donc, le type de transport à favoriser est un transport collectif, et ce n'est pas seulement nous qui le disons, au Parti vert, mais c'est en fait tous les documents des gouvernements qui le
690 disent. Donc, un transport collectif, qu'il soit public ou privé, ça, ça n'a pas vraiment d'importance, mais il faut qu'il soit, par contre, efficace, confortable et abordable. Et, c'est ça qui va faire que les gens vont l'utiliser. Surtout un transport en commun, s'il est moderne, de haute technologie, comme c'est le cas que fait, par exemple, la compagnie Bombardier, les gens vont très probablement le prendre.

695 Le projet du ministère des Transports fait tout le contraire de ce que disent les rapports que je viens de citer ici et il va favoriser l'étalement urbain, augmenter le nombre total de véhicules.

700 Par contre, il faut quand même leur dire ça, la déconnexion des rues transversales, résidentielles, bien, ça, c'est une bonne idée. Il faut quand même le dire. Par contre, ça peut très bien s'appliquer sur un projet de boulevard urbain.

En plus, donc, le Parti vert préconise donc un projet qui réduira significativement et de
705 manière durable, pas juste la congestion, le nombre de véhicules sur cet axe, tout en améliorant la qualité de vie des quartiers. Le présent projet ne considère que le problème de fluidité des véhicules automobiles, sans aucune planification de solution durable au problème de transport dans la région urbaine de Montréal.

710 Donc, c'est pour ça que le Parti vert s'oppose à ce projet-là. Je vous remercie beaucoup de votre attention.

LA PRÉSIDENTE :

715 Merci.

Monsieur Cloutier, vous avez une question pour monsieur Daxhelet?

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

720 Une question seulement. Je ne sais pas jusqu'à quel point vous vous êtes penchés sur certaines problématiques que vous abordez, mais je m'essaie. Si c'est infructueux, vous le dites tout simplement.

725

Vous proposez certaines mesures, des réductions d'accès des automobiles au centre-ville. D'autres l'ont approché mais, vous, par contre, vous proposez certains incitatifs connus et je les répète, c'est au niveau fiscal, immatriculation particulière; à la consommation d'essence, taxe sur les carburants; taxe sur les stationnements privés. Est-ce que vous avez porté votre regard un peu plus loin dans la documentation pour savoir lesquels pouvaient présenter certaines efficacités supplémentaires par rapport à un contexte particulier comme celui de

730

M. XAVIER DAXHELET :

735

Dans beaucoup de documents que j'ai pu lire, tout ça, il faut tout faire en même temps. Je ne pense pas qu'un système en particulier devrait être privilégié que d'autres. J'ai l'impression, premièrement, si on veut réduire le nombre de véhicules, disons, par exemple, il y a un problème de congestion actuellement, et qu'on ne veut pas augmenter le nombre de voies, bien, il faut donner une alternative aux gens. Donc, il faut construire... donc, si on fait carrément des taxes supplémentaires sur les stationnements pour les empêcher d'aller au centre-ville, il faut en même temps faire un transport en commun qui puisse, à ce moment-là, donner une alternative à l'automobile.

740

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

745

Oui. Ça va pour le transport en commun. Je pense que vous l'avez dit d'abondance.

M. XAVIER DAXHELET :

750 Oui, mais les deux vont de paire.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

755 Mais je vous parle au niveau des incitatifs sur la réduction de l'accès automobile. Parmi le choix qui existe, je répète ma question, est-ce que pour vous, il y en a qui sont préférables à d'autres, dans le contexte de Montréal? Ou si l'exercice n'a pas été fait, tout simplement, de votre part.

M. XAVIER DAXHELET :

760 Je n'ai pas vraiment d'incitatif privilégié. Il y en a une floppée à essayer et à étudier. Nous n'avons pas fait une étude systématique sur tout ça, mais il y en a beaucoup.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

765 Oui. Mais c'est ce que je vous demandais justement.

M. XAVIER DAXHELET :

770 Non. Particulièrement, non. Mais je sais qu'il y a certains qui sont plus valables que d'autres. Mais, encore une fois, je préconise de les essayer plusieurs à la fois. Pas juste un seul, mais plusieurs en même temps.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

775 Très bien. Merci.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

780 Une question concernant votre conclusion sur la déconnexion des rues résidentielles. Vous dites que c'est une bonne chose qui est proposée par le ministère. Mais vous dites aussi également que c'est applicable à un cas de boulevard urbain. Est-ce que vous pouvez m'expliquer un peu plus qu'est-ce que vous entendez par...

M. XAVIER DAXHELET :

785
790 En fait, c'est toujours essayer de faire un incitatif au transport en commun. Évidemment, sur un boulevard urbain, c'est sûr que si on déconnecte les rues, bon, ça va être congestionné encore plus sur le boulevard. Mais en donnant une alternative, par exemple, un train léger, que même le ministère des Transports sur son site Internet vante les mérites du nombre incroyable

de personnes que ça peut transporter, bien, je suis certain que ces incitatifs vont être positifs. Et, donc, on déconnecte, dans le sens que les gens qui veulent utiliser leur voiture quand même, bien, il faut qu'ils utilisent le boulevard, mais qu'ils ne l'utilisent pas à l'intérieur des quartiers. Parce que c'est vrai que c'est un problème, des déplacements à l'intérieur du quartier, qui est polluant, en fait. Et sachant l'état de santé de la population, c'est quelque chose qu'il faut essayer d'éviter.

Donc, essayer de contenir la circulation automobile sur un axe, c'est vrai, c'est ça qu'il faut essayer de faire. Je veux dire, c'est un peu dans la mouvance de ce que veut faire le ministère, mais pas avec une autoroute, mais plutôt avec un boulevard urbain, avec un véritable incitatif qui doit être le transport en commun.

Parce qu'on sait qu'une rame de train peut remplacer énormément des automobiles. Au point de vue place, on parlait tantôt de différence entre les camions qui prenaient plus de place qu'une automobile, mais un train, ça prend beaucoup de voitures -- les voitures prennent beaucoup de place. Je veux dire, donc, ça libère énormément de place dans le trafic, un train. Et, comme c'est plus attractif parce que c'est plus confortable qu'un autobus, la solution de transport en commun est seulement que l'autobus...

Et l'autobus, c'est pas du tout un attracteur. Les gens prennent l'autobus parce qu'ils n'ont pas le choix. Mais ils ne vont pas prendre l'autobus pour aller travailler parce que ça leur tente de le prendre. Ils le font seulement par nécessité, dans le fond. Donc, l'autobus, ça a une mauvaise image. C'est malheureux à dire, mais c'est vrai que ça a une mauvaise image chez les travailleurs un peu plus peut-être professionnels ou cadres supérieurs. Ils prennent l'autobus, ça fait un peu *looser*, dans le fond. C'est vrai pour cette catégorie de personnes-là. C'est malheureux mais c'est comme ça.

Un train, par exemple, c'est une autre histoire. Un train de banlieue, ces gens-là vont beaucoup plus dire: *Je le prends parce qu'il est moderne.+ C'est haute technologie, c'est quelque chose de plus *fashion*. C'est bête mais ça marche comme ça. Je suis convaincu, moi, qu'un train est beaucoup plus efficace en termes de promotion de transport en commun que même plusieurs autobus.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Au fait, pour le train de banlieue, expliquez-moi un peu. Tantôt, vous parliez d'étalement urbain en raison d'une autoroute qui favoriserait des échanges plus rapides ou, en tout cas, plus fluides vers les banlieues et, à ce moment-là, donc, il y aurait de l'étalement. Est-ce que vous avez des données ou de la littérature où vous avez pu voir les retombées, par exemple, d'un train de banlieue? Est-ce que si on augmente l'efficacité d'un train de banlieue, est-ce que ça augmente aussi l'étalement urbain?

M. XAVIER DAXHELET :

835 Bien, c'est sûr qu'on a l'impression de dire que, bon, si on va jusqu'à Repentigny, il y a des gens qui vont aller habiter Repentigny. C'est sûr que ça va être un incitatif aussi à certaines choses. Mais ce que je veux dire, c'est que c'est vrai que ça a l'air d'avoir un effet pervers de dire que si on fait un train jusqu'à Repentigny, ça va favoriser l'étalement urbain à Repentigny, par exemple.

840 Par contre, si ça enlève des voitures au centre-ville ou dans la région métropolitaine, bien, la ville va devenir plus accueillante aussi, parce que moins polluée. Si on réduit le nombre de voitures, on restreint le nombre de voitures, à ce moment-là les gens pourront peut-être se réapproprier la ville. Parce qu'il y a une grosse part de pourquoi les gens déménagent en banlieue? C'est pour avoir soi-disant l'air pur, en fait, quelque chose d'un peu moins pollué. Donc, ça, c'est un facteur important.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

850 En fait, votre position, c'est qu'en améliorant la qualité de vie des quartiers centraux, les gens reviendraient.

M. XAVIER DAXHELET :

855 Oui. Oui. Je suis convaincu.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

860 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

 Messieurs, je vous remercie.

865 Monsieur Pierre Brisset et le Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve.

M. PIERRE BRISSET :

870 Bonsoir!

LA PRÉSIDENTE :

 Bonsoir, monsieur Brisset!

875 **M. PIERRE BRISSET :**

Bonsoir, madame la présidente! Je vous remercie de bien vouloir m'accueillir, le Groupe en recherche urbaine d'Hochelaga-Maisonneuve. Je vais faire une brève présentation dans le temps alloué. Je me suis même fourni un cadran pour juger mon temps.

Commençons à établir qu'est-ce qu'on a de positif à Montréal. On a un réseau routier assez phénoménal développé à date. On a ce qu'on appelle le réseau rouge qui est le réseau national, qui va dans toutes les directions. On a aussi un réseau noir qui fait quasiment tout le pourtour, sauf dans l'est de l'île de Montréal. Et, il y a les prolongements d'autoroute, etc.

Les deux projets qu'on est effectivement affecté, c'est ce qu'on appelle le boulevard Notre-Dame, qui se trouve ici, et un peu en deuxième lieu, l'autoroute 25.

Alors, je vais juste commencer par dire un peu la problématique de pourquoi on fait une présentation. Il faut comprendre que depuis longtemps, on essaie de définir ce projet comme étant autoroute mais, hélas! on nous disait que c'était d'autre chose, que c'était une interprétation, que c'était une impression qu'on avait, que ce n'était pas une autoroute. C'est seulement après maintes pressions du CRE que, finalement, ça a été réalisé que c'est un projet d'autoroute.

Mais pour revenir un peu dans l'histoire, en 70, le premier ministre Robert Bourassa de l'époque, il y avait une crise d'octobre 70, avait décrété cinq grands projets dans la grande région de Montréal, dont l'autoroute Ville-Marie en était un. Et, là, évidemment, ça a suscité beaucoup d'opposition. Mais la vente à l'époque, c'était la même qu'on entend aujourd'hui: le développement économique, le développement de l'est de Montréal, les industries. Nommez-les. Ils étaient tous dans le paquet à l'époque. Peut-être que ce n'était pas le même modèle, mais une auto, c'est une auto. Mais on peut acheter une grosse auto, une plus petite voiture.

Mais le projet était toujours une autoroute urbaine, soi-disant pour la relance économique, qui était vivement contesté. Vivement contesté au point que la charcuterie s'est faite, mais il y a eu beaucoup de contestation. Il y a une grosse cicatrice qui s'en est suivie.

Il est évident que cette opposition, ça a résulté que le parti en opposition a réussi à ralentir le processus en faisant des manifestations ou des objections et, en 76, il y a un moratoire sur la construction d'autoroute urbaine, avec l'intention de revitaliser le quartier et essayer de réparer la cicatrice.

Alors, c'est évident que l'autoroute Ville-Marie, ça fait 30 ans qu'on en parle mais, aussi, c'était un peu la situation que c'était voulu être bloqué, dans le sens que c'était pas un sens dans le quartier, que le quartier ouvrier était dévasté par les démolitions qui résultaient d'une autoroute. Aujourd'hui, on parle un peu d'essayer de réparer la cicatrice mais, pourtant, on n'essaie pas de réparer la cicatrice avec la même arme avec laquelle on l'a détruit.

Alors, en prenant parti ça, c'est un peu malheureux que ça ait pris tellement de temps à définir le projet d'autoroute, quand partout ailleurs dans le monde -- et c'est pour ça que dans les

accords Kyoto, à Rio, et partout ailleurs, nous avons des représentants politiques qui disent qu'on ne fait plus des autoroutes au Québec. Mais quand on vient au Québec, on fait le contraire.

925 Je vais me limiter à ça pour cette première partie.

L'autre chose qu'on parle beaucoup, c'est le transport de camionnage. On revient toujours sur le camionnage, surtout le port de Montréal. Je vais sauter des étapes parce que je vais suivre un peu ma lettre d'introduction.

930

C'est que quand on parlait d'un plan de gestion des déplacements, on parlait beaucoup de transport de marchandises, surtout le port. On dit qu'il y a 1 000 camions qui sortent du port par jour. Les 1 000 camions, selon une lettre qui a été fournie au BAPE par le Port, dit que les 1 000 camions sortent à Boucherville et Bossuet. Ça veut dire que s'il y avait un raccord directement à l'autoroute 25 à partir du port, comme c'est illustré, il y a des diagrammes en arrière de la salle pour ceux qui veulent aller voir, s'il y avait des bretelles directes, ça pourrait enlever toute la circulation locale et, du port, pourrait aller directement au réseau supérieur.

935

Par contre, le problème avec ça, c'est la présence de l'échangeur Souigny qui ne permet pas ça, à cause des distances. On ne peut pas avoir des bretelles trop rapprochées, surtout quand il y a des sorties à gauche et à droite. Si vous regardez les diagrammes en arrière, j'ai montré les accès du port sur l'autoroute 25 sans la présence de l'échangeur Souigny et comment ça peut faciliter les accès de la rue Notre-Dame et la rue Sherbrooke, auxquels présentement c'est très difficile à cause de la présence de l'échangeur Souigny.

940

945

Aussi, on parle du réseau de camionnage autour de Montréal. On dit c'est quoi l'affluence. Alors, sur l'axe Notre-Dame, c'est beaucoup moins important que l'axe Métropolitain, selon le document qui a été fourni par Transports Québec. Et, surtout, si on dit que le port est très raccordé à la 25, puisque tout est dans l'est de la ville, que ce lien permettrait un lien direct au réseau supérieur.

950

Je ne vais pas m'élaborer trop là-dessus, sauf qu'on s'est penché sur la question de transport de camionnage mais, effectivement, si on peut éliminer le transport de camionnage provenant du port pour aller directement à la 25, et enlever les camions citernes en mettant des oléoducs sous le fleuve, on peut régler le problème.

955

L'autre question, c'est qu'on doute un peu de l'efficacité de l'autoroute Notre-Dame. Si j'avais à comparer Décarie à Notre-Dame en termes d'efficacité, je choisirais Décarie pour des raisons simples. C'est que Notre-Dame a 10 paires de bretelles entre Amherst et Dickson, tandis que Décarie en a 6, sur la même distance de 7 kilomètres. Les voies sur Décarie sont plus larges que sur la Notre-Dame. On a réduit les largeurs de voie sur Notre-Dame en prétendant que ça va ralentir la circulation, mais on sait très bien qu'une autoroute avec des voies étroites, ça devient plus dangereux, tel qu'on voit sur la Métropolitaine.

960

965 Il y a le mythe des voies de service. Ah! oui, les voies de service. Mon Dieu! Sur la
Notre-Dame, il n'y en a pas de voie de service continue, tandis que sur Décarie, c'est des voies
de service. C'est faux. Parce qu'au sud de Monkland, il n'y a pas de voie de service jusqu'au
pont Champlain. Il n'y a pas de voie de service au long de la Ville-Marie à partir d'Université
jusqu'à Dorion sur la 20. Etc., etc.

970 L'autre chose, c'est que ce projet a beaucoup de points noirs, ce que j'appelle des
sorties en tunnel. Si vous remarquez la configuration ici, quelqu'un qui rentre dans le tunnel est
aveuglé temporairement mais il doit faire un choix de sortir ou de continuer sur l'autoroute avant
de sortir du tunnel. Parce que, effectivement, ce qui arrive, à cause de la difficulté d'aménager
975 une infrastructure telle quelle, on ne pouvait plus laisser le dégagement nécessaire pour avoir
une sortie du même niveau d'éclairage sur la longueur. Évidemment, ce phénomène se produit
trois fois en direction ouest et, en direction est, il y a des convergences dans le tunnel qui fait en
sorte que, bon, il y a des points noirs ou il y a des pertes de voie dans la longueur du tunnel
qu'on voit ici.

980 On a parlé beaucoup des coûts. Je ne vais pas élaborer sur les coûts. Je ne vais pas
vous présenter des tableaux et vous entretenir sur des chiffres, une soupe de chiffres, mais je
veux juste amener un point que quand on avait proposé l'autoroute Ville-Marie en 72, on parlait
d'une autoroute qui était sur pilotis, surélevée. J'ai dit pourquoi vous ne pouvez pas l'encaisser,
985 même si c'était 8 voies ou 6 voies. On a dit que les sols sur la rue Notre-Dame ne se prêtaient
pas pour l'encaissement parce que c'est un sol argileux et ça demanderait beaucoup de pieux et
de pilotis, et c'est une technique de construction très difficile. C'est vrai, depuis 30 ans, les
techniques ont évolué, mais est-ce que les coûts ont baissé d'autant?

990 Pour venir à la question d'achalandage, vous avez entendu toutes les couleurs et les
statistiques, etc. Mais je vous montre une carte ici. La ligne noir foncé, c'est l'anneau de fer,
c'est le chemin de fer qui alimente le port, c'est le CP qui part du port et qui longe et qui va vers
le nord-ouest, qui traverse Outremont. On remarque qu'il y a 9 traverses vers le nord et il y en a
9 vers l'est. Si la Ville de Montréal ou quelqu'un d'autre fait des statistiques de comptage, on va
995 voir que en direction nord, c'est à peu près équivalent en direction est. Donc, si c'est tellement
important d'envoyer une autoroute vers l'est, peut-être que c'est aussi important d'en faire une
vers le nord, puis longer la montagne. Ça dérange personne. C'est une limite de quartier. Bref,
regardez la situation vraiment sur l'ensemble.

1000 Deuxième chose, achalandage, évidemment, on dit le pont de la 25 ne va pas générer
plus que 100 autos qui vont venir vers le centre-ville. Juste vous citer que la distance entre
l'échangeur 440 et 25 est 22 kilomètres du centre-ville; l'échangeur 440 et la 15, l'autoroute des
Laurentides, est aussi 22 kilomètres du centre-ville. Vous me dites que les gens qui descendent
à travers Laval sur l'autoroute des Laurentides, il y en a seulement 100 qui rentrent au centre-
1005 ville? On m'avait dit que c'était plutôt 40 000. Bon, bref, c'est une statistique à bien voir.

Dernière chose. On parlait du port, souvent le port, l'eau va baisser, etc. Mais si les
tendances se maintiennent, l'anneau de fer ici va s'apprêter à disparaître. Cet anneau de fer-là,

1010

c'est l'axe vital pour alimenter le port. Pourquoi ça va disparaître? Parce qu'on voit dans le temps le *grugeage*, le nombre de voies, les condominiums, même un hôpital va se placer à côté de ce chemin de fer-là. C'est évident, l'intention, c'est de faire sauter ce chemin de fer-là. D'ici 15 ans, si ce chemin de fer-là disparaît, auquel 85 % de toutes les expéditions par containers passent, il n'y aura plus d'avantages du port de rester où il est.

1015

Puis une autre chose, ici. Le petit va-et-vient qui se passe dans le quartier Centre-Sud, qui devrait sauter, je l'ai lu sur la carte comment ça peut se faire, en arrière, c'est que je ne crois pas que les vaches et les cochons aiment vraiment faire un petit va-et-vient avant d'aller à l'abattoir. Alors, on se pose la question pourquoi pas au moins unifier un accès direct vers les activités du port qui se trouvent plus à l'est et, ainsi de suite.

1020

Je vois que mon temps manque, alors on va sauter des étapes. On va parler rapidement de transport collectif. Sur la carte de l'AMT, on voit tous les réseaux. Ce que j'ai fait, c'est que vers l'est, on voit qu'il n'y a pas vraiment de lien direct ferroviaire vers le centre-ville. C'est tout des grands contournements. Il faut quasiment visiter tout le pays avant de rentrer au centre-ville.

1025

Mais aujourd'hui, avec les technologies qu'on connaît, disons, on a mentionné Bombardier, etc., on vend les technologies un peu ailleurs, c'est qu'effectivement en utilisant les technologies, on pourrait peut-être voir, essayer d'arrimer les réseaux de chemin de fer pour utiliser plus les emprises autoroutières de façon plus efficace et sur l'autoroute Ville-Marie surtout.

1030

C'est malheureux qu'on ait seulement quinze minutes. Je vais juste citer un exemple: Place d'Armes, une station de métro. S'il y avait dans l'emprise de l'autoroute Ville-Marie, s'il y avait un réseau de train léger -- combien de fois vous avez vu pendant la construction du palais des Congrès où le nombre des voies était diminué de 10 à 6 voies. Alors, ça laisse très bien la place d'un aménagement d'un train urbain dans l'emprise, la bande centrale de l'autoroute Ville-Marie.

1035

Pour venir un peu à l'aménagement des quartiers, il y a d'autre chose, d'autres éléments à considérer à part les autoroutes pour l'aménagement du quartier. Et madame Renée Martin, qui avait déjà fait une présentation, avait mentionné les enclaves. Voici graphiquement ce qu'ont l'air les enclaves, la cour de triage Hochelaga, le port de Montréal et, à l'est, la zone industrielle.

1040

En prenant ça, si on essaie de développer des réseaux verts, des réseaux internes, je vous invite à visiter les cartes qui sont sur les murs, comment les secteurs peuvent être réaménagés sans autoroute, ça pourrait apporter un bénéfice assez important sur le développement du quartier.

1045

1050

Et, ce qui est important, c'est que pour aménager des réseaux de train urbain dans les quartiers, il y a un cocktail de solutions. Il n'y en a pas une solution. Si vous regardez les cartes,

1055

vous n'allez pas voir une solution, parce qu'on en a plusieurs. J'ai indiqué sur une carte la possibilité d'un SLR dans un axe d'un boulevard urbain, de chaque côté du boulevard urbain au lieu d'être dans la bande médiane.

1060

Et, d'un autre côté, j'essaie d'isoler les réseaux de train urbain, parce que les trains urbains, il faut comprendre que c'est des réseaux de train rapide, qui doivent être en site propre, sans servitude. C'est comme un peu le niveau supérieur, un peu équivalent aux autoroutes dans les réseaux de transport supérieur des routes. C'est que ces sites-là doivent être en site propre et c'est pour ça que je dis que si l'autoroute Ville-Marie pouvait être utilisée davantage, un des axes est-ouest, comme j'avais illustré sur une des cartes précédentes, ça pourrait en sorte favoriser le développement du transport urbain.

1065

C'est évident que ça demande beaucoup de réflexion, ça demande de revoir, et je crois que dans mon mémoire que vous avez lu, il y a beaucoup d'idées qui sont avancées. Il n'y a pas une idée particulière qui est arrêtée mais il y a beaucoup de philosophie, d'idées, qui est derrière ça, qu'on essaie d'évoluer dans notre groupe.

1070

Je crois que j'ai limité mon quinze minutes. Alors, je vais m'arrêter ici. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1075

Merci.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1080

Monsieur Brisset, peut-être une première question mais de précision, pour bien comprendre une partie de votre mémoire. Il y a quand même plusieurs pages à lire. À la page 3, vous dites, avant de vous lancer dans l'analyse, qu'il y a des prémisses qui sont nécessaires à la compréhension de votre proposition. Puis, la troisième, c'est ceci. Je la lis, c'est pour comprendre la fin comme il faut.

1085

Vous dites:

Un examen de la notion d'étalement urbain est nécessaire.

Et, vous dites pour l'expliquer:

Montréal est une des cinq villes reconnues comme étant ouvertes 24 heures sur 24.

Vous faites allusion à quoi?

1090

M. PIERRE BRISSET :

1095

Je vais préciser. Montréal, c'est une des villes vraiment, il y a Montréal, New York, Boston, je parle en Amérique du Nord, Boston, Sans Francisco et je crois que c'est Philadelphie qui est la cinquième, où il y a une vie active 24 heures sur 24. C'est-à-dire que Montréal, le centre-ville ne meurt pas après 10 h, le soir. C'est-à-dire qu'on peut circuler dans le

centre-ville avec quiétude. C'est-à-dire que le problème de sécurité est moins grave que certains autres centres-villes tel que Los Angeles où personne n'ose sortir après 10 h, le soir.

Alors, si on regarde le réseau routier comme on a, c'est qu'on a développé un réseau assez phénoménal. Mais il ne faut pas se lancer toujours à battre des records. Voici le réseau routier en entrant de l'ouest de Montréal. On peut dire, oui, statistiques, on peut comparer Montréal, il y a moins d'autoroutes que Portland, etc., même s'ils en ont élagué, mais est-ce qu'on doit toujours compétitionner avec des exemples de villes où ça n'a pas tout à fait marché, où il n'y a pas de qualité de vie urbaine, où ils se tirent dans les pieds pour essayer d'améliorer la qualité de vie urbaine.

Alors, c'est pour ça que je dis qu'il ne faut pas toujours essayer de comparer avec la ville américaine où il y a beaucoup d'autoroutes. C'est vrai que, oui, la moyenne de villes américaines a un réseau routier supérieur vraiment étendu, mais c'est un plat de spaghettis. Vous voyez comme ça, ici, mais ça, c'est dans les centres-villes. Au moins, ici, ils l'ont mis un peu à l'extérieur du centre-ville.

Mais pour revenir là-dessus, c'est qu'il me semblerait que Montréal, la raison pour laquelle elle vit 24 heures sur 24, c'est qu'on peut contrer la prolifération, comme les autres villes canadiennes. Vancouver n'a pas d'autoroute urbaine dans leur centre-ville. Toronto, ils sont en train d'en démanteler. Ils n'ont pas d'accès vers l'est, vers Oshawa, vers les autres villes, etc., en sortant du centre-ville. Alors, les villes canadiennes ont quand même développé une qualité de vie urbaine supérieure parce qu'elles ne se sont pas laissées à la tentation de tout remplir le centre-ville avec des échangeurs, des autoroutes et ce qui s'ensuit.

C'est plus dans ce sens-là que j'essaie de dire: pensons à d'autre chose. Il y a beaucoup d'autres mémoires qu'on a parlé de développement de transport.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Monsieur Brisset, je comprends la notion d'ouverture sur la permanence des activités quotidiennes. Maintenant, aidez-moi à comprendre le lien entre l'étalement urbain. Vous ne l'expliquez pas. En quoi cette ouverture-là permanente joue, j'imagine, en faveur de l'étalement urbain, si je comprends ce que vous dites, comment?

M. PIERRE BRISSET :

Et bien, l'étalement urbain, c'est un peu comme les autres qui ont présenté avant moi, la question, c'est que si on peut faire un aménagement durable en ville, les gens auront tendance à vouloir revivre en ville. Si on réaménage l'axe de la rue Notre-Dame, comme ça devait, avant la charcuterie, c'est qu'on ramène les logements, on ramène une vie de quartier, une vie urbaine. Et bien, là, peut-être ça peut contrer par défaut l'étalement urbain parce qu'il y aura moins tendance de fuir le centre-ville, à cause du phénomène qu'on voit ici.

1140 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

J'aurais une seconde question, si vous me permettez.

1145 **M. PIERRE BRISSET :**

Oui.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1150 Un peu plus loin, vous donnez quelques alternatives au projet du ministère des Transports. Le sixième point, c'est la solution du tunnel à péage et, vous précisez, comme dernier recours.

M. PIERRE BRISSET :

1155 Oui.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1160 Le recours ultime. Mais vous mentionnez également que ça devrait comprendre pas juste la dernière partie, ça serait probablement plus large. Est-ce que je dois comprendre que ça comprend aussi Ville-Marie?

1165 **M. PIERRE BRISSET :**

Oui. C'est-à-dire que je dis que l'autoroute Ville-Marie, c'est une route privilégiée vers le centre-ville. Donc, tout le monde devrait être taxé au même niveau pour venir au centre urbain, que tous les utilisateurs paient une surtaxe, un peu pour aider le financement du transport collectif, mais surtout à équilibrer.

Parce qu'on ne peut pas juste mettre une autoroute à péage dans l'est et pas en mettre un dans l'ouest. C'est pour équilibrer la tarte fiscale, un peu, comme on dit. Et puis pour permettre la réalisation du projet sans aller dans les coffres de l'État. Parce qu'il faut comprendre que... je ne sais pas si le BAPE a eu la chance de commander une étude indépendante sur les coûts du projet, mais nous, on croit vraiment que tout ce qui est présenté ici, avec tous les attributs qu'on essaie d'apporter, on peut la faire pour 263 M\$, nous, on croit que c'est plus dans les trois quarts de milliard ou 1 milliard \$ comme on voit partout ailleurs dans les autres villes.

Alors, c'est pour ça que je dis que si on doit dépenser une telle somme pour régler un problème de circulation, bien, il faut trouver un autre mode de financement. Et, je dis tunnel en dernier recours, c'est une fois que toutes les autres choses sont mises en place et qu'on a fait un effort de réurbaniser les secteurs affectés.

1185 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Oui, c'est clair dans votre mémoire. Mais pour bien comprendre aussi un élément de votre réponse, l'argent récolté par le péage, vous nous avez mentionné que c'était pour le reconvertir en développement de transport en commun.

M. PIERRE BRISSET :

Oui.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Quand je lisais, je me demandais si c'était également pour défrayer une partie des frais, pas seulement d'entretien mais de construction.

M. PIERRE BRISSET :

Oui. Évidemment...

1205

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Ou les deux?

1210 **M. PIERRE BRISSET :**

C'est les deux sens. Mais prenons l'exemple que l'autoroute Ville-Marie, je ne crois pas que le gouvernement va le donner gratuitement à une entreprise privée. Alors, disons qu'on vend l'autoroute Ville-Marie pour un demi-milliard \$. Alors, déjà, on génère des fonds pour faire
1215 d'autre chose du gouvernement. Et puis, après ça -- parce que ça serait équivalent à construire toute l'autoroute Ville-Marie, si l'entreprise privée l'achète et que, effectivement, le gouvernement aurait des ristournes là-dessus. Et si les profits excèdent les coûts d'exploitation, bien, ça sera une des conditions, c'est que les profits excédentaires soient retournés au
1220 gouvernement pour entretenir l'exploitation d'autres réseaux de transport au-delà de l'entretien du réseau du tunnel Ville-Marie.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Merci, monsieur Brisset.

1225 **M. PIERRE BRISSET :**

Merci.

1230 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Juste un instant, monsieur Brisset. J'ai des questions, moi aussi. Dans votre mémoire, vous soulevez des inconvénients au projet du ministère. Entre autres, un des objectifs du ministère, c'était de limiter les débordements en fermant ou en déconnectant certaines rues, certaines artères qui sont existantes. Vous, vous dites à l'inverse que ça aurait un effet peut-être
1235 pervers de le faire parce que ça nuirait, ça isolerait les quartiers. Est-ce que vous pouvez m'expliquer un peu le sens de --

M. PIERRE BRISSET :

Je peux vous élaborer un peu. C'est qu'il faut comprendre que le projet du ministère, c'est un peu d'essayer de réparer un tuyau qui a éclaté. Vous voyez le portrait? Vous avez un gros tuyau de six pouces qui éclate, effectivement, Ville-Marie arrête à Papineau, puis arrête à Dickson. Vous avez deux grosses sources de projection de circulation qui viennent dans les
1245 quartiers, qui génèrent du trafic qui se promène partout. Alors, avec ces gros robinets-là, évidemment, c'est qu'on génère une impression qu'il y a beaucoup de circulation dans le quartier. Et c'est de ça que je dis que s'il y a une question d'élagage ou de restriction de l'utilisation de cette infrastructure, que là, ce qu'on appelle les liens aux rues deviendraient plus

1250

une fonction urbaine, c'est-à-dire qu'on utiliserait les rues pour aller d'une place à une autre, à l'intérieur de la ville, et non comme un réseau supérieur ou transitaire.

1255

C'est une question difficile à répondre mais ce qu'on dit, quand on parle de débordement, même avec tous les efforts qui sont faits par le ministère, on le voit, les débordements des autoroutes, éventuellement il va trouver un cheminement.

1260

On vient de l'est sur une autoroute à 6 voies qui tombe à 4 voies à la hauteur de l'Assomption. Quand il y a une période de congestion ou un surachalandage, évidemment, il y a beaucoup de monde qui vont sortir à l'Assomption et vont se promener dans les rues de quartier pour rejoindre l'autoroute plus tard.

1265

Alors, les efforts d'essayer de contraindre la circulation, oui, c'est une bonne chose dans un sens, mais est-ce que ça va marcher à l'échelle métropolitaine quand c'est quelqu'un qui est de l'est de l'île qui veut aller au centre-ville? C'est comme contraindre les gens d'Hochelaga-Maisonneuve pour avoir accès sur la rue, mais tous les autres peuvent traverser n'importe comment.

1270

Évidemment, c'est difficile à illustrer, puis on ne peut pas entamer un débat là-dessus longtemps, mais c'est qu'on a vu l'effet de Décarie avec son débordement. Même s'ils fermaient des rues sur Décarie, ils fermaient Reine-Marie ou d'autres rues, ils fermaient certaines bretelles, il y aura un débordement qui irait ailleurs, finalement, qui passerait dans le quartier.

Alors, c'est un peu dans ce sens-là qu'on voit ça.

1275

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

J'aurais une autre question, aussi.

1280

M. PIERRE BRISSET :

Oui.

1285

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Votre plan est assez éloigné de nous, mais j'ai l'impression – vous me direz si je me trompe – que le parc Morgan est toujours connecté ou relié avec le parc Champêtre. Est-ce que vous pouvez m'expliquer un peu, parce que je ne vois pas tellement d'ici, comment ça se fait?

M. PIERRE BRISSET :

C'est un peu un problème avec -- il fallait que je les affiche en arrière parce qu'on ne pouvait pas les afficher en avant. Mais effectivement, ce que je dis, c'est que localement, un percement, un mini-tunnel peut passer en dessous d'un parc. On voit ça souvent. Et, ça peut s'intégrer sur une rue urbaine.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, c'est un tunnel. Ce n'est pas une passerelle.

M. PIERRE BRISSET :

Non, non. C'est un tunnel souterrain. C'est que la route déprime un peu, puis passe en dessous et ressort de l'autre côté.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Puis pour le reste de la rue, la rue est en surface.

M. PIERRE BRISSET :

C'est une rue ordinaire. C'est un peu le même phénomène qu'on voit sur la rue Sherbrooke mais inversé, entre le Stade olympique et le parc au nord – le nom des parcs m'échappe – c'est que ça passe en dessous. Mais c'est un long viaduc et on passe en dessous. Alors, relier des parcs, soit au-dessus ou en dessous, ce n'est pas un nouveau phénomène et ça se fait très facilement dans une situation particulière. Et, on dit qu'on appliquerait le même règlement, si ça s'applique, à Bellerive et à Dézéry. Tout dépend. C'est la demande et l'impact que ça peut avoir.

Parce que, aussi, dans les aménagements qu'on propose sur les murs en arrière, c'est qu'on essaie de revitaliser les deux côtés de la rue. Parce que les deux côtés de la rue...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Ça, j'ai vu qu'il y avait du développement aussi.

M. PIERRE BRISSET :

Oui, oui. Alors, on revitalise. Alors, on crée une population sur le côté sud, autant sur le côté nord et le côté sud, parce qu'une grande partie -- ce qui arrive, c'est qu'entre la voie ferrée et Notre-Dame, ça varie entre 300 à 1 000 pieds de large, dépendant où vous êtes. Et puis on voit que les industries quittent cette région. Alors, il y a un nouveau potentiel de

1335

revitalisation du côté sud. Que ce soit résidentiel, commercial, industriel, peu importe. Et ces nouvelles industries, ainsi que le port, en autant qu'il soit là, qu'elles puissent être transparentes avec le quartier, qu'il y ait un lien, ce qui revient toujours à ce que les autres disaient d'avoir une facilité de traverser la rue Notre-Dame, comme on peut traverser la rue Sherbrooke et toutes les autres grandes rues de la Ville de Montréal.

1340

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci beaucoup.

1345

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Brisset, je vous remercie.

M. PIERRE BRISSET :

Merci, madame.

1350

LA PRÉSIDENTE :

J'invite maintenant la Ville de Montréal et monsieur Pierre Bouchard.

1355

M. PIERRE BOUCHARD :

Bonsoir, madame la présidente!

1360

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir!

M. PIERRE BOUCHARD :

1365

Bonsoir, messieurs les commissaires! Alors, ce soir, malheureusement, je ne peux vous présenter de mémoire. Comme vous le savez, la nouvelle administration est en place depuis le 1er janvier et nous n'avons pas encore terminé la rédaction du mémoire. Et, c'est la raison pour laquelle on vous demanderait, si c'est possible, un délai d'une semaine. Ce délai-là nous permettrait de valider -- il y a eu beaucoup de travail d'accompli, cependant. Nous avons beaucoup avancé mais il nous reste encore des validations à faire, notamment sur certains dossiers, tel que, par exemple, le développement économique et le développement urbain. Et, ça nous prend encore juste quelques jours pour terminer.

1370

Donc, si c'était possible pour vous de nous permettre de pouvoir présenter ce mémoire-là, le 24 ou le 25, nous pourrions vous faire parvenir le mémoire 24 heures au moins à l'avance,

1375 soit le mardi soir ou le mercredi matin et donc on pourrait, par exemple, jeudi le 24, dans l'après-midi, vous présenter le mémoire.

1380 Je sais que c'est une question délicate pour vous. Je sais que ça peut vous mettre dans l'embarras, mais je justifie un peu la demande par le contexte spécial dans lequel nous avons été pris. L'administration, en fait, est en place depuis deux semaines et puis, malgré tout le travail qui a été fait, malheureusement, ça a été impossible de terminer pour aujourd'hui.

LA PRÉSIDENTE :

1385 Écoutez, on avait eu un avant-goût de cette information par les journaux. Il y a plusieurs dates qui ont circulé. Si je comprends bien, les motifs que vous invoqués sont le fait que la nouvelle administration...

M. PIERRE BOUCHARD :

1390 Circonstances exceptionnelles.

LA PRÉSIDENTE :

1395 ... souhaite également, j'imagine, se faire une tête sur ce projet.

M. PIERRE BOUCHARD :

1400 Mais, en fait, l'administration considère que les enjeux sont énormes sur ce projet-là et donc, elle ne peut pas réagir en 24 heures et elle souhaitait passer quand même assez de temps à la juste valeur du projet pour pouvoir bien présenter ses arguments et mieux étoffer ses arguments. Et, ceci se fait dans un sens de respect et de vouloir le mieux documenter les choses, l'ensemble de la position de la Ville, particulièrement à cause de l'importance de ces enjeux-là, considérant également l'ensemble de la population qui est touchée par le dossier, etc. Donc, ce n'est pas un petit dossier, c'est un dossier qui est majeur. Ça laissait très peu de temps à l'administration pour pouvoir élaborer sa position.

1410 Donc, c'est la raison pour laquelle on a besoin encore de quelques jours seulement pour terminer.

LA PRÉSIDENTE :

1415 D'accord. Alors, on peut convenir que le 24 prochain, on pourrait tenir une audience publique où la Ville...

M. PIERRE BOUCHARD :

Préférez-vous l'après-midi?

1420 **LA PRÉSIDENTE :**

On le ferait en soirée...

1425 **M. PIERRE BOUCHARD :**

En soirée, d'accord.

LA PRÉSIDENTE :

1430 ... pour permettre à plus de citoyens possible d'être présents lors de votre présentation, l'audience publique étant un exercice justement qui donne la chance aux citoyens de participer et de donner son opinion. Et, les gens aiment bien également entendre l'opinion de ceux qui participent et qui viennent nous la fournir.

1435 Donc, la commission pourra, par communiqué et sur notre site Internet, informer la population de la date et de l'heure et, nous, on pourra convenir avec vous -- pas de la date, mais de l'heure et de l'endroit.

M. PIERRE BOUCHARD :

1440 D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

1445 Parce que c'est sûr qu'on ne pourra pas le faire dans cette salle-ci parce que, jeudi prochain, la salle est déjà réservée. Mais nous allons donc, par communiqué, informer, et également sur notre site Internet, informer les gens de l'heure et de l'endroit. Et, ça devrait être à 19 h 30, le 24. L'endroit reste à être déterminé.

1450 **M. PIERRE BOUCHARD :**

D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

1455 Et, ça nous fera plaisir de vous entendre.

M. PIERRE BOUCHARD :

1460 On vous remercie beaucoup et ça va nous permettre de vraiment donner un document de meilleure qualité. On s'engage à vous le présenter mardi soir ou mercredi matin par e-mail.

Je vais prendre les coordonnées avec madame Boutin et vous faire parvenir ça au moins 24 heures à l'avance.

1465 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Ça va nous permettre d'en prendre connaissance avant que vous puissiez nous le présenter officiellement.

1470 **M. PIERRE BOUCHARD :**

Et, on l'emmènera en quatorze copies?

1475 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous pourrez convenir de ça avec madame Boutin, à l'arrière.

M. PIERRE BOUCHARD :

1480 D'accord. Parfait.

LA PRÉSIDENTE :

1485 D'accord? Je vous remercie, monsieur Bouchard. Bonne soirée.

Alors, la commission va faire une pause de quinze minutes, après quoi nous poursuivons avec les prochains participants.

1490 **(SUSPENSION DE LA SÉANCE)**

(REPRISE DE LA SÉANCE)

LA PRÉSIDENTE :

1495

J'invite monsieur Philippe Côté de l'Atelier du patrimoine urbain de Montréal à s'avancer au micro. Alors, monsieur Côté, nous vous écoutons.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

1500

Bonsoir, madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

1505

Bonsoir!

M. PHILIPPE CÔTÉ :

1510

Bonsoir, mesdames, messieurs. Je me présente au nom de l'Atelier du patrimoine urbain de Montréal, qui est un réseau d'artistes qui habitent le Centre-Sud et qui s'intéressent à l'art public, le patrimoine local et une réflexion sur les infrastructures.

1515

Le territoire de l'Atelier, c'est le Centre-Sud, donc, entre autres les abords du pont Jacques-Cartier. L'Atelier aussi participe du Groupe en recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve pour avoir une réflexion métropolitaine sur l'ensemble de ce dossier-là. Et aussi, bon, fait partie de la revue *Steakhaché*, qui est de la littérature centre-sudoise, de poésie.

1520

En ce sens-là, j'aimerais annoncer, dans un premier temps, que cette image, vu qu'on parle de territoire et d'occupation de territoire, je trouve que cette image-là est très intéressante parce que, justement, la photo date de 1926 et, en 1926, c'est justement le pilier, l'arc de triomphe du pont de l'automobile qui est érigé comme un monument. Et simultanément, on a aussi, ici, le Monument aux Patriotes qui est aussi érigé en 1926. Et évidemment, ici à la gauche, c'est la station de pompage Craig qui a été érigée en 1887.

1525

Alors, sur le site, après tout le siècle qui s'est déroulé, on a encore à peu près les trois mêmes enjeux, qui sont à ce moment-là une station de pompage, qu'on pourrait dire dans son interprétation a servi à défendre la ville contre les eaux sauvages du fleuve Saint-Laurent qui inondaient la vieille ville, si on peut dire, ça fait partie du deuxième réseau de fortification de Montréal contre la nature, et ça s'étendait aux limites naturelles à l'époque de la Ville de Montréal, en 1887. Là, ce réseau-là, qui est souterrain est connecté avec la station de pompage Riverside, qui est à côté de l'autoroute Bonaventure et du canal Lachine. Donc, on se retrouve en façade, si on peut dire, fluvial du Montréal du 19e siècle.

1530

1535

Et en même temps, si on remonte un peu dans l'histoire, le Monument aux Patriotes érigé en 1926 et la Place des Patriotes en 1923, parce que la SAQ a pris possession de la vieille

1540

prison. Il faut dire qu'en 1839, quand les derniers patriotes sont pendus le 15 février, quelques jours avant est publié le rapport Durham à Londres, le 11 février. Et le rapport Durham énonce que ce pays n'a simplement pas d'histoire, et non pas juste pas de littérature mais aussi n'a pas d'infrastructures. Et tout le projet du rapport Durham est un projet de construire des infrastructures et, à ce moment-là, donc les chemins de fer, la canalisation du Saint-Laurent qui reprend dès 1844 au lac Saint-Pierre.

1545

Il y a à ce moment-là tout le projet, je dirais, politique de faire que, si on peut dire X et c'est l'interprétation du site que j'en fais X que le quartier Sainte-Marie, qui devient un quartier industriel et qui est un noeud d'infrastructures, est la réalisation du rapport Durham. Et je trouve qu'à ce moment-là, le quartier Sainte-Marie est un parfait tombeau de la prison des patriotes. Et l'ironie, évidemment, c'est que le monument est directement placé devant la sortie de la voie maritime du Saint-Laurent, qui s'inaugure en 1959.

1550

Donc, c'est la lenteur des infrastructures, en ce qui nous concerne. Et je pense qu'on doit placer ça dans plusieurs processus de lenteur et aussi de débat politique sur savoir qu'est-ce qu'on fait d'une infrastructure.

1555

Dès lors, je ferais quelques recommandations à la commission, dans le sens que ce serait par devoir de respect pour les processus de consultation publique qui auront lieu dans le cadre du schéma d'aménagement de la Commission métropolitaine de Montréal, qui porte sur un horizon de 2020, donc, je demande à la commission de suspendre son jugement pour accepter tous les processus qui sont en cours.

1560

Il y a aussi la révision publique du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, qui devra aussi s'arrimer avec chacun des 27 plans de chacun des nouveaux arrondissements. Cette révision du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal comporte aussi la révision du Plan de camionnage de Montréal. C'est le nouveau Plan de camionnage, qui date de 99.

1565

Par exemple, la Ville de Québec n'a pas de plan de camionnage. Donc, quand on aborde la question du camionnage, en moins de deux ans, on devrait construire une infrastructure quand c'est, en fin de compte, un travail réglementaire d'analyse à faire. Alors, je trouve ça curieux de devoir poser la question du camionnage immédiatement par une infrastructure.

1570

Je trouverais aussi que ce serait inéquitable sur l'application de la Charte de Montréal, dans le sens qu'on aura aussi des consultations publiques. Et je crois que la nouvelle charte de Montréal permet que des alternatives soient aussi proposées et non pas juste un seul projet, à ce moment-là, à accepter ou à refuser. Enfin, à accepter en bonifiant ou à refuser au complet. Donc, on se retrouve toujours avec l'enjeu du statu quo.

1575

Et évidemment, c'est le cadre de la Commission Nicolet. Il y a aussi son mandat qui a été élargi par la lettre de monsieur Guy Chevrette, le 19 septembre, à l'ensemble de la région métropolitaine pour le réseau de transport, enfin, comme on dit, pour faire une analyse de la

1580 gestion des déplacements et de la mobilité dans la grande région de Montréal. Je cite évidemment la première note du rapport d'étape du 13 décembre.

Je demanderais aussi à la commission par principe de précaution aussi de refuser le projet du promoteur, dans le sens que ce projet-là est inéquitable. Surtout, dans un premier
1585 temps, c'est qu'il est irréversible. Il s'oppose donc à une philosophie de développement durable. Cette infrastructure-là qu'ils entendent créer en tranchée, comme on l'a su, elle ne sera pas recouvrable. Et on l'a bien vu dans le cas de l'autoroute Décarie qui, après une trentaine d'années d'opération, a été reconstituée à l'identique. Pourtant, à l'époque, pour Décarie, il y avait une multitude de projets de recouvrement. Et comme on l'a entendu pour ici, la proposition
1590 du ministère des Transports est irréversible. Il n'y en aura plus de liens, hormis ceux qui sont déjà créés entre, si on peut dire, la rive de Notre-Dame, enfin, bref.

Je trouve aussi que c'est inéquitable au point de vue du développement social parce que ça bloque la population et son développement dans les quartiers, sachant aussi les indicateurs socio-économiques et socio-sanitaires très pauvres. Par exemple, pour Sainte-Marie, la qualité
1595 de vie, c'est que les gens meurent à 67 ans. Donc, c'est une des plus basses à Montréal. Donc, je pense qu'on ne doit pas surcharger même la santé publique des quartiers attenants.

Je proposerais aussi que la commission étudie le fait que le promoteur ne respecte pas la loi concernant les partenariats en matière d'infrastructure de transport que l'Assemblée
1600 nationale a adoptée le 12 décembre 2000, comme quoi toute nouvelle infrastructure devrait normalement être une infrastructure en partenariat avec le privé, donc à péage.

J'ajouterais aussi, au point de vue des coûts économiques, nous ne croyons toujours pas valide l'estimé que le promoteur a fait de 260 M\$, ce qui nous empêche d'avoir un jugement
1605 sur l'ensemble des modes de transport.

Je ferais un court tableau facile. L'autoroute en tranchée, si on la met au coût unitaire de 1 kilomètre, ça équivaut à 27 M\$ le kilomètre. 1 kilomètre de SLR, pour l'AMT sur l'Avenue du
1610 Parc, équivaut à 40 M\$ le kilomètre. Le kilomètre manquant du métro vers Laval valait 70 M\$. Et curieusement, la reconstruction de la Métropolitaine, qui est une infrastructure qu'on croirait qui sera reconstruite à l'identique, malheureusement, en fin de compte, la reconstruction de la Métropolitaine, le ministère l'évalue elle-même à 80 M\$ le kilomètre. Alors, je ne comprends pas comment ça se fait qu'une autoroute neuve coûte moins cher qu'un SLR au kilomètre.

Dès lors, Transport 2000 a proposé aussi une équation pour bien comprendre comment pourrait évoluer le budget proposé par le ministère. C'est dans leur mémoire. C'est qu'on devrait installer le budget dans une fourchette de réalisation de 4 à 10, en multipliant. Ce qui fait que
1615 minimalement, le projet du ministère, dans cette fourchette-là, devrait équivaloir à 1 Md\$. Ce qui équivaut, en fin de compte, à l'autoroute A-86 qui est actuellement en construction en périphérie de Paris, entre la A-1 et la A-3, qui est au gabarit en tranchée avec dalles qui recouvrent une partie et des viaducs. D'ailleurs, autoroute à péage. Donc, nous vous
1620

rappelons évidemment l'évaluation du GRUHM, qui est à peu près de 700 M\$, au coût unitaire de 70 M\$ le kilomètre.

1625

Donc, évidemment, il n'y a pas aucune internalisation des coûts comme, par exemple, toute la perte fiscale que Montréal a depuis trente ans, toute l'évaluation foncière des résidences qui baisse. Et c'est ça qui fait que ce projet-là est lourd, très lourd et très coûteux depuis trente ans.

1630

Faut-il rappeler que déjà, à l'époque, il était proposé que les villes deviennent festives? Je pense, entre autres, à Gérald Fortin qui fut technocrate à Québec, le même qui proposait justement la réunification de tout le Québec avec 35 villes-centres. Dès les années 70, il annonçait que le Québec allait devenir urbain. Donc, à ce moment-là, que si on devait voir ça comme ça, la ville devrait être aussi vu comme un espace festif, donc à ce moment-là un milieu de vie.

1635

Et en ce qui nous concerne, malheureusement, le plan directeur que monsieur Bourque nous a annoncé, c'était justement un milieu de vie dans le canal Lachine et ici, un corridor de transport dans l'est.

1640

Donc, c'est pour ça que je trouve très important qu'on puisse participer au processus de discussions publiques sur le schéma d'aménagement, sur le Plan d'urbanisme, sans compter que nous pensons que si la commission recommande ce projet-là, même dans son principe de faire un jour l'autoroute, nous croyons que ça va faire une prolifération du réseau routier.

1645

Tout le monde a entendu parler du pont de la 25. Nous ajoutons pour le Centre-Sud la A-19 vers le nord. Évidemment, il y a une prolifération et à ce moment-là, c'est tout l'enjeu des corridors qui sont dans les quartiers centraux du Québec, qui à ce moment-là nous inquiètent. Nous pensons, entre autres, à Saint-Roch à Québec. Nous pensons évidemment à l'axe Laramée à Hull, dont le BAPE a déjà statué deux fois en acceptant le principe de faire des autoroutes. Et à ce moment-là, ça fait une hypothèque sur ces corridors-là en attente de quelque chose.

1650

Donc, je sais que c'est l'état régalien, dans le sens qu'il s'est permis l'expropriation, mais c'est très coûteux. Donc, à ce moment-là, je demanderais à la commission d'entendre une politique nationale, à ce moment-là, sur l'enjeu des corridors en milieu urbain que le gouvernement du Québec a fait dans une période des années 70. Alors, à ce moment-là, c'est un moment historique. Si vous acceptez son principe même, nous acceptons la prolifération du réseau autoroutier, nous acceptons sa continuation.

1655

1660

Dès lors, nous allons arriver à qu'est-ce que c'est un corridor de transport. Normalement, un corridor de transport, c'est ça qu'on se plaint, qu'on aimerait aussi défendre dans le cadre du schéma d'aménagement de Montréal, c'est que nous ne pensons pas que nous pouvons développer Montréal à base de corridors de transport et de pôle d'activités. C'est

1665

une opposition très ferme, à ce moment-là, et ça relève d'une autre philosophie de l'aménagement du territoire.

1670 Car les corridors de transport, minimalement, je pense à Augustin Berque qui est géographique spécialiste du Japon français, ça donne de la surdensité et de la congestion. Ça donne trois effets: du surdistancement et du sous-peuplement, et de la spéculation foncière et le mouvement des habitants.

1675 Dès lors, j'aimerais donner à ce moment-là comme preuve, c'est que le réseau routier de Montréal -- et je pense à la thèse de doctorat de Marc Boutin, que je dépose ici, annonce que Montréal aurait par 100 000 habitants, si on compte le nombre de kilomètres d'autoroute, Montréal serait la deuxième ville en Amérique du Nord. Et aussi la Ville de Québec, pour le même gabarit des villes à 500 000 habitants, occuperait la deuxième position par le nombre de kilomètres par 100 000 habitants.

1680 Donc, je pense qu'il y a un modèle québécois qui a eu lieu, qui est très différent du modèle canadien anglais, dans le sens que Vancouver n'a pas, aucune ville n'a au Canada des réseaux routiers qui se développent en son centre. Il y a eu, tout au plus, évidemment Toronto. Mais Toronto, il faut se dire qu'il y a trois corridors est-ouest, et en ce qui nous concerne pour la région de Montréal, il y a six corridors est-ouest. Et c'est la question du sixième corridor qui se pose ici vers l'est de l'île de Montréal. Et pour Toronto, il y avait trois corridors nord-sud, dont Spadina, qui se dirigeaient vers le centre-ville, et qui a été bloqué en 74 et qui a été transformé en réseau sur rail de transport et de la mobilité des personnes.

1690 Dès lors, Montréal a cinq corridors nord-sud. Donc, il y a un surdimensionnement actuellement des corridors dans la région de Montréal et je pense qu'on doit revoir la forme conceptuelle de l'agglomération de Montréal dans le cadre de la révision du schéma d'aménagement pour savoir où s'en va le réseau routier.

1695 Et c'est pour ça qu'il faut que la commission suspende son jugement parce que, en fin de compte, c'est l'enjeu même de l'aménagement du territoire qui est posé. Il y a juste un fragment d'un réseau routier. Même si ça fait depuis trente ans qu'on attend sa réalisation, en fin de compte, c'est une autoroute imaginaire et, en fin de compte, c'est une grille politique qui est déposée sur le territoire. Il faut la soulever cette grille-là, il faut amener une réflexion.

1700 Dès lors, j'aimerais peut-être soulever très rapidement quelques petites images. Pour le Centre-Sud, c'est de signaler que... parce que ça m'achale bien gros que le ministère dit que dès 1910, on voulait faire une autoroute. On voit très bien, ici, c'est le secteur du pont Jacques-Cartier et, en fin de compte, c'est la limite de la vieille ville qui est là. Et à ce moment-là, on voit, c'est le réseau de tramway. Et le réseau de tramway à ce moment-là, vers l'est, toute la rive fluviale de Montréal s'est développée avec le réseau de tramway.

1705 Autrement dit, je pense aux études de David Hanna, même s'il avait un fantasme de faire une autoroute, mais en 1910, ça n'existait même pas les autoroutes, c'était des

1710 boulevards parce que le mode de locomotion était encore lent, c'était encore un mode
traditionnel d'occupation. Donc, les quartiers dont on parle actuellement datent d'avant 1930,
donc d'avant l'aménagement du territoire qui est basé sur l'automobile. Donc, il y a un débat de
civilisation qui se passe dans ce secteur-là. Et je voudrais soulever que tout le secteur a été
développé à base de tramway, y compris la rue Notre-Dame jusqu'au bout de l'île.

1715 À ce moment-là, la question d'un réseau routier qui doit se développer, je laisse
l'analyse de Pierre Brisset se faire sur l'ensemble du réseau routier, c'est ça qui est prévu pour
Montréal. Et à ce moment-là, ça passe dans des quartiers, c'est ça, où on parle de patrimoine
urbain. Parce que les quartiers où ça passe, c'est un patrimoine où la majorité des gens utilisent
1720 le transport en commun. Et là, on veut faire comme une grille de territoire, et cette grille-là
actuellement, comme je disais, elle est surdéveloppée par rapport même à l'ensemble de
l'Amérique du Nord. Et de fait, ce projet-là, c'est d'avoir accès à une entrée et sortie d'autoroute
à tous les 4 *miles*. C'est ça le projet. Et en ce sens-là, je me demande si on doit continuer,
après trente ans, ce projet-là.

1725 Et en ce sens-là, on a aussi la ville traditionnelle. Par exemple, ici, quand le Vieux-Port
de Montréal a déménagé en 75 X c'est le rapport de 75, le Vieux-Port a déménagé en 77 X on
voit très bien que le secteur derrière Radio-Canada appartient de l'espace piéton du Vieux-
Montréal.

1730 Et surtout, je soulève le fait que le grand mouvement dont on parle, c'est que le port se
retrouve maintenant à l'est, qu'on dit. Et ça, comme on voit, on remarque très bien que le
déplacement qui a eu lieu du Vieux-Montréal, parce que les containers devaient être prévus
devant la Place Jacques-Cartier, c'est rendu à l'est. Puis ça, c'est en 77. Et là, on voit très bien
1735 qu'il y a un réseau supérieur qui est, en fin de compte, l'échangeur Souigny. Et en même
temps, aussi dans cette dynamique-là, sur une dizaine d'années s'est établi le parc Bellerive.
Donc, quand le port a eu un changement à l'est, il y a donc eu à ce moment-là un arbitrage
entre l'accès au fleuve et la nouvelle infrastructure.

1740 Je voudrais aussi soulever le fait que c'est le Canadien Pacifique qui manutentionne
80 % des containers dans le port de Montréal, et je crois que le Canadien Pacifique est absent
de ces audiences-ci. Sans compter que la gare de triage Moreau fait aussi l'objet d'un projet
d'autoroute du ministère des Transports et fait aussi l'objet d'une réflexion pour que justement le
quartier Sainte-Marie ait accès à une façade fluviale et aussi, évidemment, bon, pour
1745 Hochelaga-Maisonneuve, toute la question de la dimension de l'accès au fleuve.

 Dès lors, ce que je refuse dans le projet du ministère, c'est la conception d'un corridor
de transport, qui implique à ce moment-là que tout passe par le même, si on peut dire, égout
collecteur; je veux dire, une piste cyclable avec une circulation automobile de 170 000
1750 véhicules, théorique évidemment. Je ne comprends pas comment ça se fait que cette piste
cyclable là continue à faire partie du mandat. Et c'est pour ça qu'est ma crainte, c'est que si le
projet ne se réalise pas, où va la Route Verte? Bon, parce que c'est dans l'emprise du corridor

du ministère, parce que ça fait partie aussi de sa nouvelle politique d'installer des voies cyclables le long des nouvelles autoroutes. Enfin, conférence de presse du ministère.

1755

Alors, ça, c'est un projet de corridor, tout y passe. Et j'aimerais conclure en disant que les corridors, ça peut se défaire.

1760

Ça, c'est à Lyon, dans le centre-ville de Lyon. Le petit picot jaune, bien, c'est que le réseau national A-6 rencontre la A-7. Et à ce moment-là, c'est le type d'autoroute qu'on voit. C'est ça qui est actuellement dans la presqu'île de Perrache. Et actuellement, le projet, c'est de revoir l'autoroute de contournement de Lyon. Et cette autoroute-là a été faite en 70. Elle est fonctionnelle et c'est dans une gare de transbordement de camions, pour les containers, aussi pour le port. Enfin, bref, c'est un gros projet de revitalisation d'un centre-ville. Et on se retrouve à ce moment-à avec qu'on puisse changer les autoroutes de place. Je sais que le contexte français est différent.

1765

Et je finirais dans une tradition classique en citant Canton L'Ancien:

**Il faut aussi penser à détruire Souigny.*

1770

Voilà, merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

1775

Je vous remercie. Dans le mémoire que vous avez déposé, vous dites, en page 3, que:

**L'Atelier du patrimoine urbain développe depuis cinq ans avec le milieu culturel montréalais un projet de pôle urbain et patrimonial au lieu-dit Pied-du-Courant.*

1780

Et vous dites que cet aménagement durable du vieux secteur portuaire du quartier Centre-Sud diffère globalement de la proposition autoroutière du ministère des Transports. Alors, est-ce que vous pourriez nous décrire un peu ce qu'il en est?

1785 **M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Je pense qu'il faut aussi travailler sur les niveaux d'articulation. Donc, la proposition, c'est de commencer déjà un aménagement évolutif des friches autoroutières et industrielles du secteur pour, en ce qui me concerne, le Centre-Sud. Et à ce moment-là, donc de valoriser le projet de la SAQ, qui est quand même de vouloir avoir une galerie des connaisseurs le long de Delorimier. Et donc, à ce moment-là aussi, on a fait des pressions pour qu'il y ait un mémorial des patriotes à l'intérieur de la vieille prison et que ce ne soit pas que juste dédié à l'histoire des alcools.

1790
1795 Et simultanément, c'est d'avoir comme partenariat avec la Ville de Montréal trouvé un projet pour la station de pompage Craig pour la reconvertir. Donc, autrement dit, ce qui est comme laissé à l'abandon parce qu'une autoroute s'en vient, parce que, enfin, bref, c'est trop loin de la trame urbaine. C'est un projet d'équipement culturel pour consolider la trame dans ce secteur-là, et c'est pour ça que l'importance de la Craig in situ est fondamental dans cette possibilité de réaménager le territoire.

1800
Et je donnerais à ce moment-là l'exemple du canal Lachine. La Ville, pour qu'on puisse avoir une logique de fonctionnement sur un territoire et de l'habiter, a décidé évidemment d'excaver le canal Lachine, donc à ce moment-là d'aller retrouver la trame urbaine qui était ensevelie. Donc, à ce moment-là dans l'est, au contraire de ce qui disait le maire Bourque, il faut aller revoir aussi la trame urbaine et donc, se fier à ce projet urbain que Montréal a réussi à développer au cours des années.

1805
LA PRÉSIDENTE :

1810 Monsieur Côté, en quoi ça diffère de la proposition du ministère des Transports?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

1815 De deux façons. Si on parle de dalles-parcs avec animation -- parce que la proposition sur table est d'animer un espace vide, l'espace de la surmodernité, parce que dans le Centre-Sud, on sait qu'il y a beaucoup de problèmes de parcs aussitôt qu'ils sont justement laissés loin de la trame urbaine et de ses habitants. Donc, dans un premier temps, c'est celui-là. C'est sûr que c'est un peu un genre de totem, si on peut dire, en termes de patrimoine. Et l'importance des dalles et leur disposition est très importante.

1820
Si on parle de projet urbain, si on parle à ce moment-là d'habiter les rives du fleuve, à ce moment-là l'aménagement évolutif, c'est qu'à long terme, il n'y a plus d'autoroute et on doit penser à ce moment-là à cette *unalisation* immédiate. Comme je pense à la proposition de la Ville de Montréal, par exemple, de boulevard urbain. Mais la Ville de Montréal, elle aussi, a la même conception d'aller refaire la trame urbaine avec ou sans autoroute. Et c'est en ce sens-là que l'arbitrage, c'est de dire qu'on choisit d'habiter et, après, les transports viennent. Et c'est

1825

1830

pour ça que je parlais du schéma d'aménagement de Montréal; c'est qu'on doit penser à habiter et, après, le transport vient.

1835

Ici, c'est complètement l'inverse. Ici, on a droit à un projet d'autoroute qui est archaïque. C'est une autoroute qui court après son port, si on peut dire. L'autoroute avait été prévue pour le Vieux-Montréal, en 59. Puis en fin de compte, là, il faut la finir pour aller rejoindre le port qui est rendu l'autre bord de Souigny. Tu sais, je veux dire, c'est complètement absurde que le ministère... sur une longue durée. Mais en même temps, je sais que c'est la lenteur des infrastructures, mais sur une longue durée. Et pendant ce temps-là, comme je disais, la ville est devenue festive. La ville est un lieu d'habitat. Le Centre-Sud est une terre d'accueil. Et à ce moment-là, qu'est-ce qu'on fait? Et c'est pour ça que ça diffère globalement parce que, entre-temps, on va le faire facile là, mais il a fallu le défendre à l'os la conservation de la station de pompage in situ. Je veux dire, cette philosophie-là de vouloir habiter les quartiers centraux puis aussi d'avoir accès au fleuve à ce moment-là.

1840

LA PRÉSIDENTE :

1845

Donc, votre idée, c'est de non seulement conserver la station de pompage mais de la rendre plus attrayante, plus accessible.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

1850

Oui, c'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

1855

Par une trame urbaine reconstituée.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

1860

Par une trame urbaine reconstituée. C'est pour ça l'importance du square Papineau reconstitué. Parce qu'il faut dire que les terrains en friche ont été des terrains expropriés par le ministère dans les années 70, qui ont été revendus pour faire des parkings. Donc, le ministère est responsable, si on peut dire, de la désertification du secteur, parce que je comprends aussi qu'il n'y avait pas de projet d'aménagement.

1865

Et ce qu'il faut aussi voir, ce qu'on pense, c'est de faire un projet d'aménagement pour les portes de l'est. Je pense qu'en participant du Groupe en recherche urbaine dans Hochelaga-Maisonneuve, on veut voir que c'est l'est que tu habites. Actuellement, le ministère des Transports propose un corridor pour se rendre vers le centre-ville. Autrement dit, son paysage cinétique, panoramique est un corridor pour le centre-ville. Et justement, on voit le symptôme dans le secteur au Pied-du-Courant; il ne le pense pas en termes de porte, il ne pense qu'à une seule surface. Je veux dire, c'est celle qui vient de l'est vers le centre-ville. Il ne le voit pas du tout du centre-ville vers l'est.

1870

LA PRÉSIDENTE :

1875 Quand même, le ministère des Transports proposait un concept de portes et le projet est quand même subdivisé en portes. Mais ce n'est pas quelque chose qui vous satisfait pleinement.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

1880 Non, parce que si on doit penser... les portes, comme je le disais, ça a rapport plus à des dalles-parcs, soyons simple. Parce qu'il faut voir aussi, dans le Centre-Sud, il n'y a pas de projet arrimé, comme je le disais hier. Qu'est-ce qu'on fait de l'ensemble conventuel Saint-Vincent-de-Paul? Les groupes communautaires ont quitté la place. Donc, on sent vraiment que
1885 le désert est là.

 Et depuis le temps qu'on est sur le terrain parce que, je répète, on a eu présentation de ce projet-là en mai 99, on n'a pas eu d'annonce de partenariat. Et c'est pour ça d'ailleurs qu'on trouve que c'est des faiblesses du ministère, qui ne pourra pas réaliser les coûts faramineux du
1890 projet parce qu'il n'y a pas d'autres partenaires. Par exemple, il n'y a pas de logements abordables, il n'y a pas aucun revenu de taxe pour Montréal ou même d'investissements d'autres ministères. Tout au plus, il a été annoncé quasiment la tonnellerie pour 700 000 \$ évidemment et, évidemment, la caserne Létourneux pour 4 M\$.

1895 Mais je veux dire, ce qu'on sent plutôt dans le secteur Hochelaga-Maisonneuve, c'est que tous les équipements sont mis, la consolidation, sur la rue Ontario, et la rue Sainte-Catherine est abandonnée à elle-même. Et dans le cas de Sainte-Marie, on n'a pas encore senti cette tension-là, mais il est bien vrai que le bas du quartier est en attente d'un projet. Et
1900 c'est pour ça que la disposition des dalles, on devra vivre avec. Et à ce moment-là, c'est toujours difficile la réunification de la dalle du Pied-du-Courant et le parc Bellerive parce que le ministère fait son entrée monumentale sur le boulevard René-Lévesque. Alors, c'est pour ça que c'est toujours une visée vers le centre-ville.

 Et tous les seuils de déplacement sont peut-être marqués par des dalles, mais ce n'est
1905 pas des seuils qu'on peut habiter. Puis à ce moment-là, si on mise sur le fait que, comme j'ai déposé le document, à peu près pour 1 Md\$ d'investissement dans le secteur au Pied-du-Courant, en comptant évidemment le projet du ministère des Transports, bien, à ce moment-là, il faudrait qu'il y ait une meilleure coordination. Et c'est dans le cadre, je pense, soit du réseau routier, son avenir, comme je disais, la crainte de la prolifération, et simultanément la question
1910 du Plan d'urbanisme pour Montréal et des arrondissements.

LA PRÉSIDENTE :

 Monsieur Cloutier va poursuivre.
1915

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1920 Monsieur Côté, j'avais une question, mais vous avez fait un doublé dans votre réponse parce que vous avez débordé sur la question, ce qui était plus loin indiqué, les incertitudes par rapport au concept des portes. Ça fait que vous avez répondu.

1925 Par contre, je me rabats sur un de vos derniers énoncés à l'égard de la tonnellerie. Vous avez mentionné qu'il y avait un investissement annoncé ou possible de 700 000 \$. Pourriez-vous nous dire qu'est-ce que c'est?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

1930 La tonnellerie, je me fie que c'est à peu près...

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1935 Quand je dis *qu'est-ce que c'est+, pas la tonnellerie mais....

M. PHILIPPE CÔTÉ :

1940 La tonnellerie, autrement dit, c'est le bâtiment qui est...

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1945 Oui, oui, ça va pour la tonnellerie. Mais plutôt, c'est quoi l'annonce du 700 000 \$ auquel vous référez?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

1950 Bien, je me fiais à ce que madame Harel a dit comme quoi ce serait une des retombées potentielles, l'hypothèse du 1 %. Faut-il dire que Hydro-Québec donne 2 % au développement local, enfin. Mais je me fie à la déclaration de madame Harel en ce qui concerne la tonnellerie. Et, sinon, je réfère au document qui est déposé et que la restauration de la tonnellerie équivaut à peu près à 700 000 \$. Et le ministère l'a annoncé comme un poste d'information touristique le long de l'autoroute.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1955 D'accord, mais c'est parce que X corrigez-moi si je me trompe X j'avais cru comprendre tantôt qu'il y avait eu une annonce de 700 000 \$. Ce n'est pas le cas?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

1960 Non, non, ce n'est pas le cas. Bien, je me fie aux promesses, c'est dans le budget non ventilé du promoteur. C'est tout. Je me fie après aux études déposées.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1965 Je comprends. Mais rapport à la tonnellerie, est-ce que c'est un sujet qui fait l'objet de vos préoccupations dans le cadre de l'APUM?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

1970 Oui, parce que je... Louis Larochelle, qui est venu aussi poser la question d'une dalle de béton. Donc, toujours moins une dalle qu'un recouvrement de l'autoroute pour un aménagement ultérieur. La tonnellerie ne devrait pas être charcutée. Actuellement, je sais que la maçonnerie est vieille et tout. Mais enfin, nous autres, ça va être un peu comme la *locoshop* des Shoppes Angus, c'est une ruine instantanée.

1975

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Mais c'est quoi la position de votre organisme? Vous hésitez, là.

1980

M. PHILIPPE CÔTÉ :

Bien, évidemment, ce serait la conservation in situ. C'est ça, parce que X comment dire X c'est une trame urbaine qui est immémoriale. Bien, c'est l'espace de la ville versus des infrastructures surdimensionnées, et la lutte est là. Et à ce moment-là, je choisis pour l'espace de la ville contre les infrastructures qui font des enclaves parce qu'ils n'ont pas de proportionnalité avec l'habitat.

1985

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1990 Merci, monsieur Côté.

LA PRÉSIDENTE :

Nous vous remercions.

1995

2000

Monsieur Yoland Bergeron et monsieur Claude Bernard du Comité Promenade inc. parc Bellerive. Bonsoir, messieurs.

M. CLAUDE BERNARD :

Bonsoir!

LA PRÉSIDENTE :

2005

Nous vous écoutons.

M. CLAUDE BERNARD :

2010

Le président de l'organisme, monsieur Yoland Bergeron, est après placer l'acétate. Il va revenir à la table pour commencer la présentation du mémoire. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2015

Très bien, monsieur Bernard.

M. YOLAND BERGERON :

2020

Madame la présidente, messieurs les commissaires, mesdames, messieurs, bonsoir. Nous sommes très heureux de discuter avec vous du projet de modernisation de la rue Notre-Dame.

2025

Par le passé, la construction d'autoroutes était synonyme de progrès. La population regardait impuissante les bulldozers modifier l'environnement du quartier de la Longue-Pointe en démolissant église, maisons et espaces verts et en laissant à la place une immense cicatrice nommée autoroute 25.

M. CLAUDE BERNARD :

2030

Notre travail porte surtout sur une série d'observations techniques pour améliorer, faute de mieux, le profil routier proposé par le ministère.

2035

Donc, problématique de la jonction Souigny/autoroute 25. Vous allez remarquer que la plupart des observations que nous allons faire portent surtout sur le côté est de l'autoroute 25 nord, pour des raisons évidentes. Il y a eu tellement, actuellement, de mémoires qui portent sur l'autre partie, dans laquelle nous partageons énormément l'esprit, que nous, on s'attarde sur le débordement de ces choses-là dans nos quartiers à l'est. Parce que si vous voyez arriver une autoroute comme ça, vous pouvez imaginer le contre-choc que ça va faire dans notre région à nous.

2040

(L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

2045

Et vous savez très bien que la rue Notre-Dame, c'est l'ancienne route du Chemin du Roy, et on sait très bien que la route actuelle, la rue Notre-Dame, c'est un tambour. Toutes les résidences qui sont dans cette région-là chez nous sont obligés de tirer les joints à tous les deux ans. En dessous de la structure elle-même de cette route-là, le ballast qui est supposé être en dessous est tout disparu. C'est pour ça que ça fait un tambour et que ça bouge de même. Et je le sais, ma résidence est là, moi, et ma vaisselle se déplace à tous les soirs. Je continue.

2050

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

Je laisse maintenant à notre président d'exposer quelques questions, quelques points d'interrogation qui sautent aux yeux.

2055

LA PRÉSIDENTE :

J'aimerais qu'il le fasse assez rapidement, parce qu'il vous reste tout au plus deux minutes.

2060

M. CLAUDE BERNARD :

Oui, mais vu que l'est a été négligé sur le côté est de l'autoroute 25, j'espère que vous allez avoir pitié de nous, parce qu'on est probablement les seuls qui ont présenté cet aspect-là face au projet qui a cours. Merci, madame la présidente.

2065

M. YOLAND BERGERON :

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

2070

M. CLAUDE BERNARD :

Nous avons joint à ce mémoire-là la lettre que nous avons envoyée au ministre de l'Environnement, monsieur André Boisclair, qui fait ressortir surtout deux points. Le premier point, toute la zone portuaire.

2075

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que...

2080

M. CLAUDE BERNARD :

C'est très court.

LA PRÉSIDENTE :

2085 D'accord. J'espère, parce que vous avez débordé le temps que je vous ai alloué.

M. CLAUDE BERNARD :

2090 Toute la zone portuaire. Parce que nous demandons au président du Port de Montréal qu'il mette ses culottes et ses bretelles, ou encore l'inverse, et puis qu'il puisse faire marcher son réseau routier qui est à côté du chemin de fer, puis d'ôter les ânes, ce qu'on appelle les...

LA PRÉSIDENTE :

2095 Les dos d'âne.

M. CLAUDE BERNARD :

2100 ... les dos d'âne qui sont là constamment et souvent la route est bloquée. Et son chemin de fer est mal entretenu, en plus de ça. Il faudrait que tout ça soit bien intégré, de manière à nous soulager du transport lourd sur la rue Notre-Dame ou encore dans le futur réseau qui s'en vient là. Il faut qu'il fasse ses devoirs.

2105 Il dit qu'il n'y a pas de subvention, mais il y a la récolte des armateurs et y compris aussi la canalisation du Saint-Laurent, les frais quand les gens passent sur la canalisation du Saint-Laurent. Le Québec, lui, n'a pas un sou sur ça. C'est seulement lui qui l'a.

2110 Deuxième point. On regarde aussi, et ça relève de votre mandat avec le ministère des Transports, la sécurité de la sortie nord du pont-tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine où l'armateur de caissons Cast s'installe directement sur l'entrée. C'est très dangereux ça.

2115 Quand il va y avoir une manutention de caissons venant d'un bateau à l'autre et s'il faut qu'un caisson, par exemple, de 5, de 10, de 15 et même de 20 tonnes s'échappe X il ne faut pas que vous oubliiez que le tunnel n'est pas creusé dans le fleuve, il est déposé dans le fleuve X s'il fallait qu'une de ces choses-là, même s'il est recouvert avec une moraine, avec de la pierre, du sable et le reste, s'il fallait que ça aille frapper ça, ce ne serait pas un cadeau, ce n'est pas un cadeau.

2120 Puis en dessous de cette dalle-là, vous avez trois autres étages qui descendent. C'était un parc qu'il y avait là. Tout le parc est disparu. Et si vous ne me croyez pas, vous consulterez monsieur Lavalin, celui qui était le président plutôt de Lavalin, Bernard Lamarre, il le sait très bien, c'est lui qui était en charge de ce projet-là. On sait très bien qu'il ne devait pas y avoir personne à gauche ni personne à droite. Là, c'est rendu que les compagnies de caissons ne sont plus à gauche ni à droite, ils sont dessus.

2125 Bon, deuxième point, et c'est le seul que l'on fait ressortir dans la lettre de monsieur Boisclair, nous parlons dans le...

LA PRÉSIDENTE :

2130

Monsieur Bernard, monsieur Bernard --

M. CLAUDE BERNARD :

2135

C'est très relié ensemble. C'est très relié ensemble. Merci bien, madame la présidente, de votre patience et nous sommes prêts à répondre à vos questions.

LA PRÉSIDENTE :

2140

Merci, monsieur Bernard. Monsieur Dériger a une question pour vous.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2145

Oui, une question. Dans le secteur plus à l'est que ce que vous nous avez montré, il y a un parc qui s'appelle le parc Beausoleil. Je ne sais pas si vous connaissez le parc en question, Beausoleil, qui est plus à l'est? En fait, c'est le parc qui se situe, je dirais, au sud de la polyvalente Pointe-aux-Trembles.

M. YOLAND BERGERON :

2150

Avez-vous une avenue?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2155

73, environ.

M. YOLAND BERGERON :

2160

C'est très loin de chez nous. C'est au bout de l'île. D'ici chez nous, si on passe Montréal-Est, il y a Montréal-Est à passer. Ensuite, quand vous entrez à Pointe-aux-Trembles, vous avez la 1ère Avenue jusqu'à la 100e Avenue. Ça vous donne une idée de la distance à parcourir.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2165

Une des choses qu'il y avait comme problématique à cet endroit-là, c'est qu'il y a une polyvalente et des quartiers résidentiels de l'autre côté de la voie ferrée, donc une traverse informelle, comme vous avez soulevé.

2170 Dans votre section à vous, est-ce qu'il existe des écoles ou des endroits où est-ce que les gens -- des services que les gens utilisent d'un côté et de l'autre de la voie ferrée?

M. YOLAND BERGERON :

2175 Oui, je peux vous les montrer sur l'acétate.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

2180 S'il vous plaît.

M. YOLAND BERGERON :

2185 Vous avez le parc de la Bruyère et l'École Saint-François-d'Assise qui est juste au sud. Vous avez l'aréna Clément-Jetté évidemment, avec l'École Mont-Royal privée, mais quand même qui est à côté d'elle. Vous avez, au nord, l'École Armand-Lavigne qui est à côté du parc Saint-Victor, l'École La Vérendrye au nord. Le parc Louis-Hébert, il y a une autre école aussi dans le secteur, c'est l'École Sainte-Louise-de-Marillac. Vous avez l'École Boucher de la Bruyère ici. Elle est peut-être un peu loin.

2190 Mais il reste quand même que d'un côté à l'autre, sur l'ensemble, les gens ont raison de vouloir prendre un raccourci, surtout dans les directions entre Lebrun et Honoré-Beaugrand. Comme on disait tantôt, on a une grande distance entre ces deux traversées, .7 kilomètre et on a .8 kilomètre également entre ces deux sections-ci.

2195 Puis si je peux rajouter, mon enfant, à l'époque, devait traverser la rue Messe, et puis le brigadier était ici devant la rue Messe, puis il devait traverser la voie ferrée pour se rendre à l'école. C'était le chemin autorisé par la commission scolaire puisque le brigadier était là. On n'avait pas de service de transport scolaire pour nos jeunes de première année.

2200 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Je vous remercie beaucoup. C'est une information que j'avais besoin pour comprendre la situation.

2205 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, messieurs, nous vous remercions. Nous n'avons pas de questions additionnelles mais nous avons lu votre mémoire et, comme tous les autres mémoires...

2210 **M. CLAUDE BERNARD :**

Et nous avons apprécié évidemment votre patience à notre égard.

M. YOLAND BERGERON :

2215

Merci infiniment.

LA PRÉSIDENTE :

2220

Merci. Au revoir! Il faut éviter de prendre exemple sur ces messieurs et respecter le temps qui est alloué. Sinon, on termine trop tard et on perd l'attention de tous.

Alors, maintenant, c'est le temps de monsieur Réal Ménard, député fédéral de Hochelaga-Maisonneuve. Bonsoir, monsieur Ménard.

2225

M. RÉAL MÉNARD :

2230

Bonsoir! Vous dire que je souhaiterais que vous soyez une inspiration pour la présidence de la Chambre des communes, pour votre patience. Alors, merci de me permettre de m'exprimer.

(L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DE SON MÉMOIRE)

LA PRÉSIDENTE :

2235

Monsieur Ménard, je vous remercie. Ma question portera sur le fonds, la suggestion de la création d'un fonds. J'aimerais savoir à quoi, selon vous, devrait servir ce fonds.

M. RÉAL MÉNARD :

2240

Alors, vous savez que quand on parle de Hochelaga-Maisonneuve, il faut dire que c'est un quartier ouvrier qui a un patrimoine extrêmement riche, qui s'est mis en place de la fondation de la ville jusqu'aux dernières années. Et puis il pourrait y avoir des projets, je vous donne deux-trois exemples, l'idée d'avoir des panneaux d'interprétation pour mettre le fleuve et le port de Montréal en valeur.

2245

2250

Soit dit en passant, il y a quelque chose de très positif dans le comportement actuel du fleuve. Vous savez, pendant des années, je ne pense pas manquer de respect au Port de Montréal en disant que le port s'est comporté comme une ville dans la ville. Et depuis cinq-six ans, le port est un citoyen corporatif impliqué à la CDEST, à la Pro-Est, et qui vraiment est soucieux du développement et est un partenaire.

2255

Par ailleurs, il y a très peu d'éléments qui nous réconcilient concrètement avec l'histoire du port. Et le 2 M\$ pourrait servir à des projets de mise en valeur de l'histoire du port de Montréal. Même si, depuis le belvédère évidemment, il y aura des éléments de signalisation qui nous permettront de comprendre son histoire, mais on pourrait aller beaucoup plus loin que ça. Il pourrait y avoir des projets également qui permettent de mettre en valeur les rues

commerciales. Alors, tout ce qui se rapproche de l'élément patrimonial devrait, à mon point de vue, recevoir un soutien de la part de ce fonds-là.

2260

LA PRÉSIDENTE :

Et pourquoi suggérer qu'il soit géré conjointement par le Collectif en aménagement urbain?

2265

M. RÉAL MÉNARD :

Je redoutais un peu votre question.

2270

LA PRÉSIDENTE :

Quand vous dites: *conjointement+, c'est conjointement avec qui?

M. RÉAL MÉNARD :

2275

Avec Tourisme Hochelaga-Maisonneuve.

LA PRÉSIDENTE :

2280

D'accord.

M. RÉAL MÉNARD :

Bon, il se trouve certains esprits pour penser que la CDEST devrait y être associée.

2285

Ce que je pense, fondamentalement, c'est que Tourisme Hochelaga-Maisonneuve et le Collectif en aménagement urbain, c'est leur vocation naturelle de s'intéresser à l'aménagement du territoire et à la mise en valeur de notre patrimoine. La CDEST, évidemment, a aussi beaucoup d'expertise dans la gestion des fonds locaux. Mais ce qui m'apparaît important, c'est qu'il y ait des centres de responsabilité qui soient concrètement identifiés.

2290

Moi, il m'est venu à l'esprit ces deux-là en raison de leur expertise, mais peut-être que la liste pourrait s'allonger. Mais en partant, la prémisse que c'est le mandat du Collectif en aménagement urbain et que c'est le mandat de Tourisme Hochelaga-Maisonneuve, je pense qu'on s'assure qu'il y aura un centre de responsabilité clairement identifié.

2295

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Je vous remercie.

2300

Monsieur Carl Moisan de Standard Paper Box Canada incorporée. Est-ce que monsieur Moisan est ici, dans la salle? Bonsoir, monsieur Moisan.

M. CARL MOISAN :

2305

Bonsoir! Premièrement, nous avons cinq usines à travers le Canada, une, entre autres, qui est dans l'est de la ville au coin de Viau, Pierre-de-Coubertin et l'Assomption. Et SPB Canada est en accord avec les travaux de modernisation d'une desserte routière visant à décongestionner notamment l'intersection Dickson et Hochelaga ainsi que le trajet sur la rue Notre-Dame, en direction ouest.

2310

Cependant, SPB est en désaccord avec l'une des composantes de la solution envisagée, soit de faire subir aux entreprises de la région dont elle fait partie un préjudice financier important qui, par surcroît, peut être évité, à tout le moins grandement atténué par la variante Canadien National.

2315

Alors, je ne sais pas si vous avez des questions?

LA PRÉSIDENTE :

2320

En fait, on a eu, au cours de la semaine, plusieurs intervenants qui sont venus nous indiquer que la variante CN serait préférable à la variante CSF. Ces participants ont pu nous indiquer quels en étaient les motifs.

2325

Bon, vous n'étiez peut-être pas présent, mais j'aimerais peut-être savoir en quoi, pour votre compagnie, en quoi ce serait intéressant, que la variante CN offrirait plus d'avantages que la variante CSF.

2330 **M. CARL MOISAN :**

Toutes nos matières premières rentrent par train. Elles viennent de l'Amérique du Nord, du Canada et des États-Unis. Alors, s'il faut avoir une interruption de sept mois à un an pendant que les travaux vont s'effectuer, ça va augmenter nos coûts.

2335

Présentement, il y a environ 250 employés qui travaillent là à la semaine, alors à l'année longue. Alors, pour nous, c'est un projet qui est intéressant, mais qui est important. C'est strictement au niveau coûts, parce que ça pourrait mettre l'usine en péril pendant six à douze mois.

2340

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Donc, ce serait l'interruption...

2345

M. CARL MOISAN :

Voilà.

LA PRÉSIDENTE :

2350

... du service de voie ferrée qui serait insupportable pour votre entreprise.

M. CARL MOISAN :

2355

Voilà.

LA PRÉSIDENTE :

2360

Et est-ce que le projet comme tel, l'autoroute Notre-Dame, procure ou améliore les choses pour votre compagnie? Si on pense au camionnage, est-ce qu'il y a des camions qui doivent desservir votre entreprise et qui doivent emprunter cette artère routière?

M. CARL MOISAN :

2365

Oui, sur une base quotidienne, Notre-Dame, Viau, l'Assomption, ce sont toutes des artères, Sherbrooke, des artères importantes pour l'atelier.

LA PRÉSIDENTE :

2370

Et les camions viennent d'où, proviennent d'où?

M. CARL MOISAN :

2375

D'un peu partout: de l'Ontario, des États-Unis, de Montréal, du Québec.

LA PRÉSIDENTE :

2380

Et quand ils viennent des États-Unis, ils empruntent quelles voies? Est-ce qu'ils viennent de...

M. CARL MOISAN :

2385

Ça peut être la Transcanadienne via la sortie Viau ou Notre-Dame, pour monter sur la rue Viau, Louis-Hippolyte Lafontaine, toutes les artères principales.

LA PRÉSIDENTE :

2390

Et est-ce que dans la situation actuelle, la desserte, il y a des temps où les transporteurs qui vous desservent se plaignent de retard ou, en fait, trouvent insupportables la situation actuelle de la rue Notre-Dame?

M. CARL MOISAN :

2395

Ça, je ne pourrais pas vous dire. L'atelier est ouvert 24 heures par jour. Alors, on se fait desservir alentour du cadran. C'est sûr que pendant les heures de pointe, c'est encombrant, mais il faut vivre avec ça. Si on peut l'améliorer, tant mieux, mais...

LA PRÉSIDENTE :

2400

Donc, si je comprends bien, votre entreprise vient surtout indiquer à la commission que si ce projet doit être réalisé, c'est plutôt la variante CN que vous privilégiez à la variante CSF.

M. CARL MOISAN :

2405

Absolument, oui.

LA PRÉSIDENTE :

2410

Alors, je vous remercie.

M. CARL MOISAN :

Merci beaucoup. Bonsoir, tout le monde.

2415

LA PRÉSIDENTE :

Au revoir.

2420

Alors, maintenant, nous en sommes rendus au droit de rectification. Le ministère des Transports a demandé un droit de rectification. Monsieur Fournier.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2425

Bonsoir, madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir!

2430

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

J'ai un certain nombre de rectifications. Je commence par un clin d'oeil. Vous aurez compris, bien sûr, que le *C+ dans OCDE veut dire *coopération* et non pas *commerce*.

2435

Plan de gestion des déplacements. Les investissements prévus au plan sont de 3,8 Md\$. Si on additionne le total des interventions routières versus le transport en commun, on arrive aux chiffres qui ont été mentionnés tantôt. Il faut faire la différence entre remise en état et développement. Cependant, ce 3,8 Md\$ ne comprend pas le 650 M\$ prévu pour le SLR, il n'était pas comptabilisé là-dedans. Alors, si on ajoute le 650 M\$ du SLR, on arrive kif-kif au niveau transport en commun et investissement routier.

2440

Gestion de la demande. Effectivement, le 10 M\$ est tout petit. Il faut dire qu'en gestion de la demande, on n'a pas d'immobilisations et le ministère a pris, en 93, un virage important par lequel il n'entendait pas subventionner de fonctionnement. Donc, ce sont des aides à la mise en place et ce ne sont pas des mesures coûteuses.

2445

Étalement urbain. Les causes d'étalement urbain sont plus complexes que la simple présence d'autoroutes. Il y a beaucoup de facteurs. J'y réponds en détail, mais je vous citerai simplement l'exemple de l'autoroute 30 vers Sorel, qui est en place depuis longtemps et qui n'a pas vraiment connu de développement le long de l'autoroute.

2450

Voie réservée aux camions, une mise en garde. De réserver une voie aux camions, que ce soit à gauche, à droite ou au centre, implique des mouvements dangereux au niveau des entrées et sorties pour que les véhicules atteignent leur voie réservée ou traversent les voies réservées pour atteindre la sortie. Alors, il y a un risque important associé à ces voies réservées là. Ce n'est pas une solution nécessairement facile à mettre en oeuvre.

2455

Une affirmation selon laquelle ce qui est important pour régler le problème des gaz à effet de serre, c'était de s'occuper du 85 % de voitures sur Notre-Dame et d'oublier les 15 % de

2460 camions qui étaient relativement négligeables. Alors, dans un rapport qui a déjà été mentionné par plusieurs intervenants, publié par le ministère des Richesses naturelles en mai 2001, on retrouve, à la page 29, tableau 26, la répartition entre les automobiles et les camions pour les gaz à effet de serre actuels.

2465 En 96, qui est la référence, les camions émettent essentiellement 50 % de ce que les voitures émettent: 8.8 millions de tonnes versus 16.2 millions de tonnes. En 2021, les voitures ont augmenté très peu, c'est-à-dire à 17,9 millions de tonnes, alors que les camions sont à 14,1 millions de tonnes. On voit donc essentiellement que l'augmentation des gaz à effet de serre est attribuable à l'augmentation du camionnage. Et donc, c'est un élément important, et travailler sur les voitures n'est pas suffisant.

2470 Une précision sur le SLR. S'il est vrai qu'au niveau réalisation, Transport Canada et Transports Québec envisagent la réalisation du SLR comme un partenariat public-privé et non pas un investissement uniquement privé, les études en cours sont essentiellement payées par Transport Canada et Transports Québec. C'est donc un projet gouvernemental, à ce moment-ci.

2475 Je rappelle que l'intervention du ministère des Transports sur la rue Notre-Dame est beaucoup plus large qu'une simple question de fluidité. Bien sûr, c'est quelque chose qu'on a dit à plusieurs reprises.

2480 Le fait que les voies prévues sur la rue Notre-Dame modernisée sont inférieures à ce que l'on trouve sur une autoroute à 100 kilomètres/heure et seraient une source de danger, alors je veux préciser que la largeur des voies sur Notre-Dame, bien qu'inférieure à ce que l'on prévoit généralement sur les autoroutes à 100 kilomètres/heure, est tout à fait conforme aux normes du ministère pour une route à 70 kilomètres/heure et n'est donc pas une source de danger comme telle.

2485 Problème de convergence en tunnel, qui serait aussi une source de danger. Alors, c'est un problème qu'on règle au niveau de l'éclairage et l'éclairage sera suffisant pour éviter qu'il y ait un danger dans les zones de convergence en tunnel.

2490 Une mise en garde à l'effet d'avoir un boulevard urbain en surface qui plonge sous les dalles-parcs à répétition. Alors, il y a un problème de distance de visibilité d'arrêt qu'il faudra tenir en compte. Ce n'est pas une solution non plus évidente à mettre en place.

2495 La Loi sur le partenariat public-privé ne fait pas une obligation au ministère des Transports que toute nouvelle infrastructure soit une infrastructure de partenariat public-privé. C'est une option, c'est un choix.

2500 Je tiens à préciser que le ministère a les fonds nécessaires pour réaliser le projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Et je termine là-dessus.

LA PRÉSIDENTE :

2505

Je vous remercie, monsieur Fournier.

Alors, ceci met fin à notre séance de ce soir. Je vous rappelle qu'il reste une séance, qui est prévue pour demain après-midi, à 13 h.

2510

Je vous informe, parce que peut-être parmi vous, il y a des gens qui ne seront pas avec nous demain, je vous informe qu'à la suite de cette séance, la commission mettra fin à l'audience et se retirera pour rédiger son rapport, rapport qui sera remis au ministre d'État à l'Environnement et à l'Eau et ministre de l'Environnement, monsieur Boisclair, au plus tard le 19 mars.

2515

Et je vous rappelle également, c'est vrai, en fait, la commission va revenir la semaine prochaine pour recevoir le mémoire de la Ville de Montréal. Alors, nous vous informerons par communiqué de l'endroit. Quant à l'heure, ce sera à 19 h 30, le 24, le jeudi 24 janvier. Et, bien sûr, ce mémoire accompagnera tous ceux que nous aurons entendus cette semaine.

2520

Et la commission, à l'aide de ces mémoires et de toute l'information qu'elle aura recueillie pendant la première partie de l'audience et à la lecture de tous les documents déposés, pourra faire son analyse et faire part au ministre de ses constatations et de son analyse sur ce projet de modernisation de la rue Notre-Dame entre les rues Amherst et l'autoroute 25.

2525

Alors, sur ce, je vous dis bonne nuit et à demain pour ceux qui nous retrouveront.

2530

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

2535

ET, J'AI SIGNÉ:

LISE MAISONNEUVE, s.o.