

**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 8

Séance tenue le 18 janvier 2002, à 13 h
Salle Dom Polski
1956, Frontenac
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 18 JANVIER 2002..... 1

MOT DE LA PRÉSIDENTE 1

LA PRÉSIDENTE:..... 1

PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :

ENVIRONNEMENT JEUNESSE :

SYLVAIN LIPPÉ, PASCAL LABONTÉ, SAMIA BELLOUI, RENÉ COIGNAUD 1

LA MARIE DEBOUT et LE CARREFOUR D'ALIMENTATION ET DE PARTAGE SAINT-BARBABÉ INC. :

JEANNELLE BOUFFARD, CHANTAL THÉRIAULT, DIANE DAIGLE 9

ÉCONOMUSÉE DU FIER MONDE :

RENÉ BINETTE 16

ASSOCIATION QUÉBÉCOISE POUR LE PATRIMOINE INDUSTRIEL :

JACQUES LECOURS 20

CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE COMMUNAUTAIRE

CENTRE-SUD PLATEAU MONT-ROYAL :

CÉLINE CHARPENTIER, PHILIPPE BEAUDOIN 23

REPRISE DE LA SÉANCE 34

FONDATION DU PATRIMOINE DE L'AMÉRIQUE FRANÇAISE :

LOUIS LA ROCHELLE 34

FRANC-SOIS DANDURAND 38

JEAN-RAYMOND LOPEZ 46

PIERRE LAROUCHE 49

DROIT DE RECTIFICATION PAR LE MTQ :

PAUL ANDRÉ-FOURNIER, JEAN-MICHEL BOISVERT 52

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

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

10 Cet après-midi, la commission recevra sept intervenants. Je rappelle à tous ceux qui se présentent devant la commission que nous leur accordons quinze minutes pour présenter leur mémoire. Après quoi la commission, si elle le juge nécessaire, vous adressera quelques questions pour mieux saisir, mieux comprendre votre opinion sur le projet ou tester certaines hypothèses avec vous.

15 J'informe également tout le monde que nous devons terminer nos travaux aujourd'hui, mais la Ville de Montréal, hier soir, nous a demandé un délai pour déposer son mémoire et ce délai, on leur a accordé. Donc, ce qui fait que la semaine prochaine, nous les accueillerons le 24 janvier, à 19 h 30, nous les accueillerons dans cette même salle. Nous avons réussi à obtenir la salle.

20 Alors, sans plus tarder, j'invite les représentants d'Environnement Jeunesse, monsieur Sylvain Lippé, monsieur Pascal Labonté, monsieur René Coignaud et madame Samia Belloui. Alors, bonjour!

25 **M. SYLVAIN LIPPÉ :**

Bonjour, messieurs les commissaires. D'abord, Environnement Jeunesse a une tradition, c'est-à-dire qu'à chaque fois qu'on présente des choses devant le BAPE, on vous offre un présent.

30 En 99, il y a eu la Commission sur la gestion de l'eau au Québec et on avait remis une bouée de sauvetage aux commissaires pour ne pas qu'ils laissent couler les préoccupations et l'opinion des jeunes. Cette année, nous allons vous remettre quelque chose d'un petit peu spécial.

35 **LA PRÉSIDENTE :**

40 C'était Noël, il y a peu de temps. C'est notre cadeau de Noël. C'est ça?

M. SYLVAIN LIPPÉ :

À quelque part, mais vous allez voir. Donc, c'est le mélange d'un bouquet de fleurs et d'un tuyau d'échappement. On ne savait pas au début comment appeler ça. On s'est demandé si on ne pouvait pas appeler ça un tuyau de fleurs et, en fin de compte, on a retenu le nom de bouquet d'échappement.

Donc, Environnement Jeunesse est un organisme sérieux, inquiétez-vous pas. C'est un organisme qui est pour et par les jeunes, et qui essaie de développer la conscience écologique chez les jeunes et aussi de les soutenir dans leur action environnementale. ENJEU, c'est aussi la voie des jeunes pour faire connaître leur position, leur espoir, leur préoccupation, leur solution, concernant les enjeux environnementaux qui sont actuels.

Par le passé, juste pour vous situer, Environnement Jeunesse a fait une tournée de formation dans plus de 100 établissements secondaires concernant les déchets-ressources, et je crois que votre présent est un bel exemple de ce qu'est un déchet-ressource.

Également, on s'implique beaucoup dans les dossiers qui touchent les changements climatiques. On a présenté un mémoire lors de la Politique jeunesse du Québec et également on a participé à plusieurs comités au Sommet de la jeunesse du Québec. Et on était, soit dit en passant, le seul groupe environnemental.

ENJEU a l'intérêt suffisant pour représenter les positions. Il s'agit de 691 membres à travers le Québec, dont 379 membres qui sont à Montréal. Nos bureaux sont situés à deux pas de la rue Notre-Dame. Et de toute façon, selon nous, tout ce qui concerne les gaz à effet de serre, c'est-à-dire que partout au Québec, ça touche tout le monde, et chaque personne et chaque individu a l'intérêt suffisant pour présenter ses positions.

Donc, avant de céder la parole aux jeunes qui sont avec moi, j'aimerais juste invoquer le mémoire du poète Gilbert Langevin qui a eu une fin assez tragique, qui a été hospitalisé longtemps à l'Hôpital Notre-Dame et qui était un jongleur de mots, ayant fait de la poésie toute sa vie, et qui avait rebaptisé l'Hôpital Notre-Dame comme étant l'Hôpital *Notre-Drame*.

Alors, voici le message des jeunes concernant la modernisation de la rue X vous l'aurez deviné X *Notre-Drame*.

LA PRÉSIDENTE :

Je demanderais à chacun qui prend la parole de se nommer, pour les fins de madame Maisonneuve.

M. PASCAL LABONTÉ :

85 Bonjour! Pascal Labonté, Environnement Jeunesse. Par rapport à notre prise d'opinion, aussi nous avons discuté de ce projet-là amplement, nous avons trouvé justement que le projet était plutôt une construction d'une route ou un projet d'urbanisme.

90 Nous nous sommes posé la question là-dessus pour justement voir le mandat et l'intérêt du MTQ à imposer un projet qui va au-delà du cadre de son mandat, qui propose plutôt un projet justement sur un projet d'urbanisme pour permettre justement la mise en place ou les erreurs qui ont été causées, v'là trente ans, par rapport à l'expropriation des citoyens, pour pouvoir intégrer un projet plus complet mais qui va bien au-delà de son mandat.

95 Nous avons également discuté de ça pour vous dire: est-ce qu'il s'agit bien d'un boulevard urbain ou d'une autoroute? Mais lorsqu'on entend dire que le MTQ propose l'appellation A-720, nous supposons, bien évidemment, qu'il s'agit bien de l'autoroute 720.

100 Aussi, qu'est-ce qu'on a discuté amplement, c'est le pont de l'autoroute 25 et l'optimisation de l'autoroute métropolitaine, qui va dans le Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal, qui date d'avril 2000, qui permettrait justement de pouvoir combler certaines lacunes, mais que le MTQ affirme, avec d'ailleurs une certaine fermeté, que le projet de modernisation de la rue Notre-Dame serait plutôt un projet isolé, mais qui quand même prend beaucoup de place dans le projet justement de gestion des déplacements de la région métropolitaine. Donc, il faudrait faire attention à ça.

110 Également, un autre sujet qui a été abordé, c'est le cadre d'aménagement de la Communauté urbaine de Montréal. Tel que présenté au BAPE, le projet déroge quelque peu du cadre d'aménagement de la Communauté urbaine. Le cadre d'aménagement stipulait bien que le raccordement des autoroutes Ville-Marie et la 25 devait se faire en deux parties, une première en boulevard urbain entre les rues Frontenac et Vimont, tandis que la deuxième serait une autoroute à l'est de la rue Vimont, ce qui diffère grandement du projet qui a été présenté présentement aux consultations publiques du BAPE.

115 Suite à ça, nous avons également des préoccupations pour l'ensemble des citoyens de l'est de Montréal, du quartier Hochelaga-Maisonneuve et du Centre-Sud, que nous allons vous présenter présentement.

M. RENÉ COIGNAUD :

120 Moi, c'est René Coignaud.

125 Donc, une de nos préoccupations majeures, c'est au niveau de la congestion et de l'étalement urbain. En fait, on semble comprendre que les problèmes de congestion vont pouvoir être réglés à long terme.

130

En fait, nous, ce qu'on a toujours observé, c'est que quand on offre une plus grande fluidité, ce n'est pas long qu'il y a plus de voitures qui vont occuper cette fluidité. Notamment, les gens vont aller vivre plus loin en se disant: *Bien, on peut aller vivre plus loin, ça prendra moins de temps pour se rendre en ville.+ Alors, plus de gens se rendent plus loin et rapidement, la congestion reprend.

135

Alors, pour nous, ce n'est absolument pas une solution à moyen et à long termes. Et en favorisant l'étalement urbain, on favorise des modes de vie qui consomment plus d'énergie et qui sont plus dommageables à l'environnement.

140

Au niveau évidemment des transports qui émettent beaucoup plus de gaz à effet de serre, puis ce n'est pas le temps d'avoir des projets qui augmentent les gaz à effet de serre. On doit plutôt se diriger vers des aménagements urbains qui réduisent notre dépendance automobile et qui favorisent un aménagement urbain avec des habitations qui consomment moins d'énergie par rapport au bungalow.

145

Alors, évidemment, il y a l'objectif de Kyoto qui est de réduire de 6 % en dessous des niveaux de 90 les gaz à effet de serre. Mais bien plus que cet objectif-là, on devrait garder à l'esprit l'objectif pour les émissions de gaz à effet de serre, qui est de réduire de 60 % à 80 % sous les niveaux de 90 d'ici 50 ans. Donc, c'est un objectif qui est majeur pour préserver l'équilibre du climat. Puis nos décisions d'aménagement urbain devraient tenir en compte cet objectif-là.

150

Évidemment, une plus grande fluidité, plus d'automobiles qui vont prendre l'artère, ça veut évidemment dire plus d'émissions de gaz à effet de serre mais également plus d'émissions de polluants atmosphériques. Puis ça, ça peut sûrement nuire davantage à la qualité de vie et à la santé de tout le monde.

155

Alors, je vais passer la parole maintenant à ma collègue Samia.

Mme SAMIA BELLOUI :

160

Merci. Samia Belloui, Environnement Jeunesse.

165

Donc, comme nous a si bien présentés monsieur Lippé, nous sommes un organisme environnemental qui travaille avec les jeunes. Donc, aujourd'hui, je représente la voix des jeunes, pour lesquels leur environnement et leur planète leur tiennent à coeur et qui pensent que le transport durable est la solution au problème de congestion que vit Montréal actuellement.

Avec le projet, la voie réservée pour le transport en commun ne sera pas protégée sur tout le parcours. Les autobus devront descendre dans la tranchée et remonter en surface aux échangeurs. Et par ce projet, donc les autobus devront utiliser la voie d'accotement, ce qui risque à coup sûr de provoquer de la congestion. Par conséquence, ce projet offre une faible

170 solution au transport en commun, alors qu'une autoroute à 6 voies sera créée pour les
automobilistes.

175 Le projet est estimé à 263 M\$. Les jeunes s'étonnent du coût du projet. Ils souhaitent
que le ministère des Transports investisse cette somme pour améliorer le transport en commun,
le réseau des pistes cyclables et également investir dans la recherche de carburant moins
polluant dans l'innovation technologique pour la fabrication des voitures électriques performantes
et moins polluantes.

180 Nous sommes actuellement devant deux choix. Ou bien nous encourageons le transport
durable, par exemple nous donnons la priorité au transport en commun, au vélo, comme il a su
si bien faire le ministère des Transports par le biais des programmes employeurs; ou bien nous
laissons l'automobile continuer son gâchis comme elle l'a toujours fait. Merci.

185 **M. PASCAL LABONTÉ :**

Suite à nos préoccupations, nous avons des recommandations et des suggestions
également à vous émettre.

190 Environnement Jeunesse recommande donc au ministère des Transports, s'il va de
l'avant avec son projet de modernisation: de réserver évidemment aux heures de pointe une
voie pour le covoiturage;

195 de construire des stationnements incitatifs pour encourager le transport en commun et
mettre ça de l'avant;

d'envisager des postes de péage qui permettraient un financement des projets majeurs
dans les constructions d'autoroute;

200 de remanier son projet présent, afin de proposer la construction d'un véritable boulevard
urbain et non une pseudo-autoroute en tranchée.

205 Enjeu recommande également au gouvernement du Québec, qui devra donner son
approbation à ce projet: de continuer et de pousser à mettre de l'avant le transport en commun
et d'investir dans ce service pour répondre aux besoins des citoyens de plus en plus
grandissants;

210 d'encourager la pratique d'activités physiques, de plus en plus importantes aussi, et de
revitaliser les haltes dans les parcs, de favoriser un stationnement juste pour les endroits pour
stationner les bicyclettes;

de construire des logements à prix modique pour améliorer l'image des quartiers
Hochelaga-Maisonneuve et Centre-Sud et revitaliser ainsi la nouvelle Ville de Montréal;

de délaissier les projets de construction majeurs et de plutôt faire en sorte de revitaliser ses parcs, tout en encourageant le travail des jeunes dans la rue;

de revoir même le transport des marchandises dans leur plan de développement de la Ville de Montréal pour éviter ces congestions;

et surtout, de respecter le processus démocratique et objectif des audiences publiques du BAPE et de faire fi des pressions politiques du promoteur du projet.

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie.

Monsieur Cloutier.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Oui, une question. En revenant sur vos recommandations, particulièrement une de celles-ci, vous l'avez mentionné, je le répète, vous proposez au promoteur, au ministère des Transports, de remanier son projet afin de proposer la construction d'un véritable boulevard urbain. Par la suite, vous proposez le transport en commun, un certain nombre de mesures.

Mais par rapport à la proposition d'en faire un boulevard urbain, on a entendu des propositions durant toute la semaine, vous n'en proposez pas. Dans un premier temps, est-ce que c'est un choix que vous faites? Et sinon, c'est quels sont les attributs du projet actuel, projet qui est sur la table officiellement, quels sont ces attributs que vous modifieriez puisque vous lui demandez de faire des modifications?

M. SYLVAIN LIPPÉ :

Je crois que ce serait vraiment semblable à ce que Habitat Montréal vous a fourni comme projet ou le CRE, c'est-à-dire de faire un boulevard urbain à 3 voies de chaque côté, avec des intersections pour que les gens puissent avoir accès au fleuve et qu'ils ne soient pas empêchés par une frontière psychologue qu'est, par exemple, le boulevard Décarie. Même si le projet prévoit des accès au fleuve, nous croyons qu'un boulevard urbain pourrait permettre plus aux gens de le traverser pour qu'ils aient accès au fleuve.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Très bien.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Concernant la piste cyclable, vous suggérez des haltes et certains endroits pour pouvoir stationner les vélos.

Actuellement, sur le projet qui est proposé, il y a un circuit, une piste cyclable qui est reconstruite, si on veut, avec des haltes, avec des arrêts dans les différents parcs. Il est aussi question de mettre, par exemple, des endroits avec de l'information touristique ou de la signalisation aussi pour certains éléments patrimoniaux. Est-ce que vous êtes en accord avec cette proposition-là?

M. PASCAL LABONTÉ :

Pour répondre à votre question, c'est surtout pour favoriser justement l'utilisation de la bicyclette et l'utilisation de ces pistes cyclables là.

C'est sûr, s'il y a une porte d'entrée pour plus de voitures dans le centre-ville de Montréal, est-ce que les gens vont se déplacer davantage en vélo et utiliser davantage ces espaces-là? C'est notre question qu'on s'est posée là-dessus.

Donc, favoriser un projet d'autoroute, ça ne répond pas nécessairement ou ça ne fait pas la promotion des activités physiques, de l'utilisation de la bicyclette. C'est le sens contraire, justement. Le but, c'est de favoriser l'automobile beaucoup plus que l'utilisation de la piste cyclable.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Mais ce qu'on peut comprendre, c'est que tous les éléments qui sont comme des parcs ou les pistes cyclables, c'est des choses qui sont quand même, à votre avis, intéressantes à conserver. Par contre, le fait d'avoir une route encaissée, ça, vous êtes contre cette proposition-là.

M. PASCAL LABONTÉ :

Évidemment, oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Moi, j'aimerais revenir sur une interrogation que vous avez. Vous dites dans votre mémoire, en page 5:

**On peut s'interroger d'ailleurs sur le droit du MTQ de faire de l'aménagement urbain.*

J'aimerais vous entendre un peu plus là-dessus.

M. SYLVAIN LIPPÉ :

305 Si on regarde la loi qui donne les pouvoirs au ministère des Transports, donc la Loi sur
le ministère des Transports et aussi la Loi sur la voirie, là-dedans, bon, on retrouve des
pouvoirs. Mais je ne crois pas que le ministère des Transports ait un droit comme tel pour faire
de l'urbanisme. Et on voit un petit peu les problèmes que ça a causés, c'est-à-dire que les
municipalités donc sont en charge de se doter de plan d'urbanisme et le ministère des
310 Transports vient un petit peu empiéter sur ce pouvoir-là.

Et c'est ça, on s'interrogeait à savoir, on ne doute pas que le ministère des Transports
peut construire des autoroutes ou des routes, mais qu'il peut, en plus, faire des projets sociaux
ou des projets d'urbanisme, on en doute de par la constitution même du ministère des
315 Transports et les lois qui donnent les pouvoirs au ministère des Transports. Le ministère des
Transports n'a pas de pouvoirs afférents, il peut prendre ses pouvoirs que dans la loi.

LA PRÉSIDENTE :

320 Mais est-ce qu'on peut reprocher au ministère des Transports de proposer une route qui
cherche à améliorer la fluidité, si on a bien compris l'objectif du ministère des Transports, et
d'agrémenter cette construction-là d'aménagements qui peuvent profiter aux quartiers
limitrophes? Est-ce qu'on doit lui reprocher de le faire ou si on ne devrait pas plutôt être heureux
de constater ces propositions-là?

325

M. SYLVAIN LIPPÉ :

Je crois que le ministère des Transports aurait dû peut-être présenter le projet avec la
Ville de Montréal et s'entendre sur les questions d'urbanisme avec elle. Et je pense qu'il n'y
330 aurait pas eu les problèmes qui ont été causés par le fait que le ministère des Transports a fait
un petit peu cavalier seul.

C'est sûr qu'il a consulté. Je ne dis pas qu'il n'a pas consulté, mais je crois que ce
projet-là chevauchait deux choses: le transport et l'urbanisme. Et il me semble qu'on va voir la
335 position de la Ville de Montréal lundi prochain, mais...

LA PRÉSIDENTE :

Jeudi prochain.

340

M. SYLVAIN LIPPÉ :

Jeudi prochain, excusez-moi. Mais je crois que le projet présenté comme tel, il y a un élément qui était manquant et c'était donc concernant l'urbanisme ou la volonté de la Ville de Montréal d'aller dans le même sens.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie.

J'invite maintenant mesdames Carole Gauthier et Lise Saint-Laurent de l'organisme La Marie Debout et de l'autre organisme, le Carrefour d'alimentation et de partage Saint-Barnabé inc. Alors, je vois que vous êtes trois. J'aimerais bien que vous vous présentiez.

Mme JEANNELLE BOUFFARD :

Alors, malheureusement, ni l'une ni l'autre des personnes que vous avez nommées sont présentes. Ce sont les présidentes de nos conseils d'administration qui ont signé notre mémoire. Et nous sommes ici pour représenter --

Je suis Jeannelle Bouffard, coordonnatrice au Carrefour d'alimentation et de partage Saint-Barnabé. Et il y a une représentante des membres de chacun de nos deux groupes. Alors, c'est Diane Daigle qui représente La Marie Debout et Chantal Thériault qui représente le Carrefour, le CAP Saint-Barnabé en abrégé.

LA PRÉSIDENTE :

Bonjour, mesdames.

Mme JEANNELLE BOUFFARD :

Alors, ça vient aussi déjà d'emblée vous signifier que le travail qui est très réduit, ce n'est pas un gros texte que nous vous avons déposé, c'est quand même le fruit d'un travail collectif. Nous avons pris le temps de suivre le dossier de l'autoroute ou de la modernisation de la rue Notre-Dame depuis maintenant trois ans de façon très active. Nous avons participé à plusieurs formations, plusieurs rencontres. Nous avons été actifs au sein de la TAQHM, Table d'aménagement du quartier qui a demandé les audiences aussi de façon très proactive. On a permis, je pense, de faire avancer le dossier par nos interventions auprès de la population.

Notre prétention à nous comme organisation, c'est de se dire que notre membership, il est d'abord constitué des personnes qui résident dans le quartier. À nos deux groupes, on représente pas loin de 700 individus. Donc, c'est beaucoup de monde. Et ce sont des gens qui vivent quotidiennement dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve. Je vous dirais, sur les 700, il y en a au moins 95 % qui résident dans le quartier. Donc, c'est beaucoup de monde.

390

Le travail qu'on a fait ensemble nous a permis de se positionner graduellement sur ce débat-là, d'avancer dans notre réflexion et dans notre analyse. Également pour écrire ce court texte, nous nous sommes rencontrés en début de semaine passée parce que c'était la période de Noël. En alimentation, on est débordé à ce temps-là de l'année. Et on a ensemble mis en commun nos préoccupations, et ensuite, on a fait valider dans chacun de nos groupes le contenu de ce mémoire-là à travers des activités d'animation.

395

Alors, notre prétention n'est pas du domaine scientifique, on n'est pas compétents à ce niveau-là, mais nous sommes des personnes humaines qui avons à coeur la qualité de vie de notre quartier, la santé des gens qui y vivent et un meilleur environnement. C'est essentiellement la toile de fond qui vient guider notre présentation.

400

Maintenant, on a trois éléments qui nous préoccupent d'une façon plus particulière. Tout d'abord, pour nous, c'est important de se rappeler que la question de la démocratie était très peu au coeur de ce débat-là. Tout au long de la démarche, les gens qui se sont posés en avis contraire ou les gens qui étaient en désaccord avec une autoroute, on a été très mal perçus dans le quartier et on n'avait pas bonne presse, si on veut. Alors, ça nous demandait beaucoup de courage pour continuer à persévérer dans notre réflexion. Alors, on a participé à cette démarche-ci en se disant: *On se marche sur le coeur puis on fait un acte de foi envers la possible démocratie.

405

On n'est pas des gens riches. On n'a pas de pouvoir économique. On a un pouvoir au niveau des élections quand c'est le temps d'élire nos députés. Puis on a un autre pouvoir parce qu'on vit là et on peut solidariser les hommes et les femmes du milieu.

410

Alors, la qualité de vie est un aspect fort important dans la démarche qu'on a mis de l'avant, la santé aussi de notre population, en particulier nos aînés et nos enfants, et toute la perspective écologique. Ce sont les pôles majeurs qui retiennent notre attention dans notre écrit.

415

Pour la question de la santé, je vais donner la parole à madame Thériault qui a des jeunes enfants, qui aurait un témoignage à apporter.

Mme CHANTAL THÉRIAULT :

420

Bonjour! Moi, ce qui me préoccupe au point de vue de la santé, c'est une question justement, comme les jeunes tout à l'heure parlaient, une autoroute va amener un flot de circulation plus dense et en plus grande quantité.

425

J'ai deux adolescents présentement. Ils sont adolescents, ils sont asthmatiques. Je suis née dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve. Ma mère a été expulsée. J'ai grandi dans un quartier tout à fait différent et j'ai choisi par choix de venir élever mes enfants dans ce quartier-là. Et maintenant, la circulation, c'est vrai, elle est de plus en plus là. Et j'ai peur encore plus que mes enfants veulent, eux aussi, plus tard redéménager de quartier parce que leur santé en prend un coup.

430

Ils sont suivis depuis déjà près de dix ans avec l'Université de Montréal. C'est des étudiants qui les suivent d'année en année. Ce n'est même pas le CLSC de mon quartier qui les suit. C'est vraiment des gens qui font de la recherche. Et on m'a indiqué X malheureusement, j'ai oublié d'amener mes papiers X le quartier Hochelaga-Maisonneuve est réputé maintenant avec un taux d'asthme chez les enfants, de très jeunes enfants, de plus en plus élevé. Et c'est le même problème chez les aînés aussi, ils ont beaucoup de problèmes pulmonaires.

435

440

Je reste, moi, pas tout à fait près de Notre-Dame. Je reste trois rues plus haut que Notre-Dame et je peux vous dire que la pollution, on la voit. Je ne parle pas de la sentir, je parle de la voir, la poussière dans les maisons. Et je ne parle pas qu'en été, je parle en hiver aussi. On rentre, on sort.

445

Je ne sais pas si vous avez déjà essayé de garder deux adolescents, dont un hyperactif, dans la maison en été, en plein smog. Moi, je dois me battre avec et je vous jure que ce n'est pas évident. Et c'est ça qui me préoccupe, c'est la santé de nos gens qui nous entourent, nos jeunes enfants.

450

Si possible, j'aimerais ça être grand-mère un jour. Est-ce que je vais pouvoir l'être dans mon quartier ou je devrai encore m'expatrier dans un autre quartier pour avoir cette chance-là? Merci.

Mme JEANNELLE BOUFFARD :

455

C'est sûr qu'on est dans des organismes communautaires où on nous a obligés à appliquer la Loi antitabac pour respecter la santé des gens puis, je veux dire, au coin de notre rue, on va avoir une belle autoroute pour améliorer notre état de santé.

460

On trouve ça assez horrible aussi quand on regarde les plans du ministère. Parce qu'il faut vous dire que nous autres, ça fait plus de trente ans, chacune de nous, qu'on demeure dans le quartier. Donc, on y vit et on continue à y vivre par choix parce qu'on l'aime. On l'a à cœur.

465

On a été regarder les plans. On a participé aux rencontres d'animation qu'il y a eues en novembre dans le quartier, ici aussi. On a vu un petit peu ce qu'on nous proposait. On trouve qu'on ne respecte pas beaucoup toute l'esthétique dans ce projet-là. C'est très froid. On trouve que c'est moins chaleureux que ce que notre quartier représente déjà à cause de toute l'architecture des maisons qui le compose. Il y a un gros écart entre le projet tel qu'il va être mis de l'avant et toute la beauté architecturale de notre quartier. Alors, on est un peu mal à l'aise avec ce qui est mis de l'avant dans le projet du ministère des Transports à cet égard-là.

470

On est aussi très mal à l'aise de se lever le matin puis d'avoir une clôture, une barricade en permanence au coin de chez nous. Parce que c'est vrai qu'on est proche du fleuve, mais il va nous être vraiment barré. Ça aussi, on ne trouve pas ça normal.

475 On est dans un monde actuellement où on remet en question toute la construction, l'utilisation des autoroutes dans des grandes villes importantes. On est capables de lire, même si on n'est pas experts et puis on se pose la question: mais pourquoi on vient nous faire ça chez nous, alors qu'ailleurs on renonce à cette formule-là? Alors, ça, ça nous préoccupe.

480 Puis en termes écologique, vous êtes bien conscients qu'on est soucieux du devenir de nos enfants. On a des enfants qui vivent dans le quartier. J'ai des petits-enfants qui vivent dans le quartier, puis je ne veux pas qu'ils s'en aillent, moi non plus. Parce que c'est un quartier où il y a des belles valeurs humaines et on veut les protéger.

485 On a peur aussi que le fait qu'on ait une autoroute à proximité, ça vienne dévaluer les maisons qui sont bâties le long de l'autoroute. Et puis à partir de la dévaluation, il va y avoir une détérioration du tissu social et ça, ça nous préoccupe énormément. On n'a pas parlé de ces choses-là encore, mais c'est très peu agréable pour un propriétaire de venir acquérir une maison le long de l'autoroute et d'y vivre en permanence. Alors, ça aussi, ça nous préoccupe
490 parce qu'il y a beaucoup actuellement de propriétaires qui vivent là directement dans le milieu. Alors, est-ce que ce sera une solution qui va être retenue par les propriétaires ou les nouveaux acquéreurs des maisons.

 Finalement, on veut vous dire qu'on ne veut pas juste détruire, on veut proposer des
495 choses. D'abord, on pense que le transport des marchandises, s'il se faisait par train, parce que la voie ferrée est dans notre quartier, elle passe le long du fleuve, il y a déjà une infrastructure qui est en place, alors on pense qu'on pourrait au maximum utiliser cette voie-là de service de transport d'abord pour les marchandises, ensuite pour les personnes.

500 Un train de banlieue qui passerait dans notre quartier, on pense que ça pourrait avoir un effet intéressant. D'abord, ça faciliterait le transport est jusqu'au centre-ville et, ensuite, il pourrait y avoir une gare dans notre coin, et ça pourrait apporter une certaine revitalisation, une certaine vie économique autour de ce lieu-là, parce qu'il y a toujours eu une belle vie autour des gares. Alors, on pense que ça ressemblerait davantage à notre vie de quartier. Ensuite, le train
505 de banlieue, ça aiderait les gens qui viennent travailler à vivre moins de stress et puis à profiter un petit peu plus de la vie. Et ça diminuerait la pollution dans notre coin.

 Et on pense, actuellement, on ne fait pas assez bien la promotion du transport en commun ou on ne facilite pas l'accès au transport en commun aux personnes. On peut bien
510 dire: *Prenez le transport en commun+, mais on n'a pas un service de qualité actuellement en ville. Les attentes sont très longues et en plus, le coût, on a levé encore le coût du transport en commun en janvier. Alors, les gens qui n'ont pas beaucoup de revenus, ce n'est pas facile d'utiliser ce mode de transport-là puis d'en faire la promotion. Alors, on devrait mettre plusieurs conditions gagnantes pour faciliter l'accès du transport en commun et en faire une vraie
515 promotion. Ainsi que celle du covoiturage.

Et finalement, pour ramasser nos choses, on a fait un bout de chemin depuis les trois dernières années. On était des porte-étendards de la promotion d'un tunnel et puis on a réfléchi, on s'est formé, on a étudié des choses. Et puis finalement, on --

De toute façon, on n'aime pas les solutions perdantes. Alors, on s'est dit: qu'est-ce qu'on peut regarder comme alternative? Et on se rallie très bien à un boulevard urbain qui respecte davantage la dynamique de notre quartier, la configuration de notre environnement et notre souci écologique, parce qu'il y a un moins gros flux de transport à ce moment-là. Et dans cette perspective-là, bien, je pense qu'on peut appuyer les gens qui font la promotion de cette solution-là.

Je ne sais pas si tu veux rajouter quelque chose, Diane?

Mme DIANE DAIGLE :

Bien, moi, c'était juste en tant qu'expropriée d'il y a trente ans. À un moment donné, c'est la qualité de vie, la qualité de la famille, tout ce que c'est que ça a pu détruire dans la famille, alentour, aux alentours de chez moi. Bien, on est tout dispersés à un moment donné, les voisins, tout ça.

Puis ce qui me fait peur, moi, c'est la pollution, les camions, tout le brouhaha que ça va apporter à un moment donné dans ce quartier-là, qui est déjà très touché à un moment donné par toutes sortes de choses. Ça, ça me dérange.

Mme JEANNELLE BOUFFARD :

Alors, voilà. En tout cas, je vous rappelle que les routes, c'est vrai, c'est un bien commun; notre quartier, c'est un bien commun. Alors que ce bien commun là, qui appartient aux résidants qui y vivent d'abord, puisse nous appartenir en vérité, qu'on soit les premiers gagnants dans la formule qui est mise de l'avant. Et puis je ne pense pas que c'est le cas actuellement.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie. J'aimerais peut-être déborder sur un sujet que vous n'avez pas abordé dans votre mémoire. Je comprends très bien que vous prônez davantage la solution d'un boulevard urbain plutôt que le projet qui est proposé par le ministère. Mais quand même, le ministère des Transports offre, avec la solution que nous avons analysée depuis quelque temps ensemble, offre l'option de parcs, de dalles-parcs et de la réunification de certains parcs.

J'aimerais savoir un peu comme résidentes du quartier, comme mères de famille, comme femmes qui avez élevé des enfants, j'aimerais savoir comment vous voyez ça ces parcs-là? Comment vous réagissez par rapport à ces parcs qui sont offerts par le ministère des Transports, l'aménagement de parcs offert par le ministère des Transports?

Mme CHANTAL THÉRIAULT :

565 Présentement, juste le fait de l'autoroute me fait peur. On doit surplomber une autoroute qui va passer.

570 Je vais prendre dans mon quartier où est-ce que je suis présentement, c'est entre le parc Morgan et le parc Champêtre. Je n'envoie même pas mes garçons à l'âge qu'ils sont rendus encore, ils ont 14 et 16 ans. Ils n'ont pas le droit d'aller sur la piste cyclable. Pourquoi? À cause de la vitesse qu'il y a sur cette rue-là. J'y suis allée essayer faire de la bicyclette et je vous jure qu'à la vitesse que les camions passent, je me ramasse dans le champ.

575 Ça fait que je me dis, juste surplomber l'autoroute pour me rendre dans le parc Champêtre, excusez, mais on a des cascadeurs. Les enfants, c'est des enfants. On a des grimpeux, je le sais. Je me demande comment qu'ils vont le faire. Parce que les enfants, quand ils ont une idée dans la tête, ils ne l'ont pas dans les pieds. S'ils veulent essayer de faire des folies, ils vont la faire, ça arrive. Et ça, c'est une crainte que j'ai, que nos parcs ne soient pas vraiment aussi accessibles pour nos jeunes.

580 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce qu'à l'heure actuelle, ils sont utilisés par vos jeunes les parcs qui --

Mme CHANTAL THÉRIAULT :

585 Les parcs sont plus ou moins... ceux qui sont près de Notre-Dame, la majorité des parents se déplacent avec les enfants. Et je vous parle de parents qui ont des adolescents aussi. Habituellement, un adolescent: *Maman, va-t-en là-bas, je vais y aller tout seul.+ Et les parents sont craintifs. On surveille nos jeunes, les tout-petits. Imaginez les tout-petits qui ont 590 quatre, cinq ans, ça va vite des fois.

595 Moi, j'allais avec mes enfants. Quand ils étaient très jeunes, je n'allais même pas au parc Morgan parce que j'avais peur. Je devais aller dans un autre parc qui était beaucoup plus loin, tout simplement par sécurité à ce moment-là. Ça fait qu'une autoroute me fait encore deux fois plus peur.

Mme JEANNELLE BOUFFARD :

600 Bon, moi, je me demande sérieusement... on a regardé la réunification. Bon, il y a des gens dans le quartier qui l'ont demandée, je ne suis pas sûre que c'est les gens qui résident là. C'est parce qu'il y a tout un volet de revitalisation pour le tourisme autour de cette question-là. Est-ce qu'on veut réunifier le parc Morgan au parc Champêtre pour les gens du quartier ou bien pour attirer du tourisme dans le quartier? Il faut se poser cette question-là.

605 Actuellement, ce n'est pas des lieux sécuritaires pour nos enfants. Alors, c'est clair que
moi non plus, mes enfants n'allaient pas là seuls et que les enfants actuellement ne doivent pas
aller là seuls. C'est inquiétant, c'est insécurisant pour les parents. Bon, une fois qu'il y aura du
tourisme... comme je vous dis, j'ai plus l'impression qu'on est après revitaliser le quartier pour le
tourisme et non pas pour nous.

610

LA PRÉSIDENTE :

Alors, mesdames, on vous remercie pour votre témoignage.

615

Mme JEANNELLE BOUFFARD :

Merci de nous avoir entendues.

620

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Renée Binette de Économusée du fier monde. Bonjour!

M. RENÉ BINETTE :

Bonjour, madame, messieurs les commissaires. René Binette de l'Écomusée du fier monde. Je voudrais tout d'abord remercier le Bureau des audiences publiques sur l'environnement de nous permettre de faire valoir notre point de vue sur ce projet. Je vais essayer d'être bref, d'autant plus que notre mémoire ne porte, je dirais, que sur un aspect très précis du projet.

Alors, l'Écomusée du fier monde est donc un musée dans le quartier Centre-Sud de Montréal qui s'intéresse à l'histoire, en particulier à l'histoire industrielle et ouvrière de ce quartier, et au patrimoine de ce quartier. À titre d'Écomusée, on intervient pas seulement à l'intérieur des murs de notre bâtiment, si je peux dire, mais on s'intéresse à l'ensemble du patrimoine de ce quartier. On a un comité qui se penche et qui se prononce sur les aspects qui concernent le patrimoine du quartier et des bâtiments, etc., un comité d'experts en muséologie, en patrimoine. Et c'est donc à ce titre-là que nous intervenons dans le présent dossier.

Alors, évidemment, le projet de la rue Notre-Dame, c'est un vaste projet qui dépasse largement le quartier Centre-Sud. Nous, on veut vous présenter notre position uniquement sur un tout petit point qui est quand même important, c'est l'ancienne station de pompage Craig sur la rue Saint-Antoine. On ne veut pas minimiser les autres aspects qui sont extrêmement importants mais, nous, on veut attirer votre attention sur cet aspect de ce bâtiment.

Alors, cette station de pompage qui se trouve, en fait, sous le pont Jacques-Cartier, elle est au coeur de ce qui a été un des plus importants quartiers industriels à Montréal la deuxième moitié du 19e siècle jusqu'à il y a tout récemment, jusqu'à il y a une trente, quarantaine d'années environ.

Donc, nous avons travaillé à un inventaire du patrimoine industriel du quartier. Et juste quand on se place là où se trouve cette ancienne station de pompage, on a, par exemple, l'usine de la Molson qui est quand même, en termes d'histoire industrielle, de patrimoine industriel, quelque chose d'extrêmement important.

Tout près de là, le premier bateau à vapeur au Canada, l'Accomodation, qui a été, en 1809, un exploit technologique sans précédent. C'est là que ça s'est passé, tout près de là.

À côté, il y a aussi l'ancienne usine Uni Royal, qui date des années 1850 également. Pas très loin de là non plus, sur la rue Delorimier, il y avait les anciennes usines du Canadien Pacifique. Alors, avant les Shoppes Angus donc, c'était là qu'étaient construites les locomotives et les wagons, etc. Et d'autres industries extrêmement importantes tout au tour de ce secteur.

Il reste assez peu de vestiges de ce passé et un de ces vestiges-là, c'est l'ancienne station de pompage qui fait partie de notre héritage industrielle.

Alors, cette station de pompage, nous, on pense que sa valeur ne fait pas de doute. Lorsque monsieur Luc Noppen a fait une étude préliminaire, il y a trois ans déjà, pour le
670 ministère des Transports d'ailleurs dans le cadre de ça, il avait reconnu, disons, l'importance architecturale du bâtiment. Mais je pense qu'il n'a peut-être pas analysé le côté de sa valeur d'un point de vue de l'histoire des technologies et du patrimoine industriel.

D'ailleurs, le Comité consultatif de Montréal sur la protection des biens culturels, en 98,
675 mentionnait que ce bâtiment-là était menacé. Effectivement, il était abandonné pendant depuis déjà un certain temps. Alors, la valeur du bâtiment repose à la fois sur son ancienneté, sa qualité architecturale, sa valeur historique comme témoin d'une partie de notre histoire.

Alors, nous, on a eu la chance d'aller faire une visite rapide des lieux pour constater
680 d'ailleurs que la machinerie est encore sur place et semble en bon état, machinerie d'origine d'ailleurs. Nous, on pense qu'il faudrait faire une étude qui nous permettrait de mieux connaître ce bâtiment-là. Il faut mieux documenter, autant le bâtiment que l'appareillage technologique qui s'y trouve. Il faudrait fouiller la documentation disponible, faire un historique, un relevé plus précis du bâtiment, de l'appareillage, de leur état; faire une évaluation patrimoniale précise de
685 l'ensemble; analyser le potentiel de conservation et faire des hypothèses d'interprétation et de mise en valeur. D'ici là, on pense qu'il faut que le bâtiment soit conservé intégralement.

Alors, par rapport encore là à cet aspect de votre projet, nos recommandations et conclusions, c'est que, je vous répète, que la station Craig est importante d'un point de vue de
690 l'histoire locale. Il faut la conserver. Ça mérite une étude pour la documenter. Et ça mérite ultérieurement d'être mis en valeur et interprété, et que nous sommes prêts à collaborer à une telle étude.

Alors, voilà, je ne serai pas plus long. Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Binette, monsieur Cloutier a une question pour vous.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Monsieur Binette, dans un premier temps, bien que vous êtes clair que vous attirez l'attention sur la station Craig...

M. RENÉ BINETTE :

Oui.

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

... malgré ça, est-ce qu'on peut vous demander si votre groupe s'est particulièrement intéressé à la tonnellerie, qui est un petit peu plus à l'est?

715 **M. RENÉ BINETTE :**

Si nous sommes intéressés...

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

À la tonnellerie.

M. RENÉ BINETTE :

725 Non. Nous, on s'est vraiment...

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Concentrés.

730

M. RENÉ BINETTE :

735 On s'est concentrés là-dessus et notre mémoire porte là-dessus. Parce que ce qu'on craignait... bien, enfin, on voulait être sûrs que cela ne passe pas inaperçu dans les audiences et que les autres enjeux X et on ne veut pas minimiser ces enjeux-là X mais on ne voulait pas que les autres enjeux fassent en sorte que la station Craig soit comme un peu oubliée, telle qu'elle l'est actuellement, d'ailleurs. Alors, non, on ne s'est pas penchés sur ça. Notre mémoire ne porte que là-dessus.

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

Très bien. Mon second point, c'en est un d'information, tout simplement. Est-ce que vous êtes en contact avec l'Association québécoise pour le patrimoine industriel, qui va vous suivre et qui a de l'information --

745

M. RENÉ BINETTE :

Oui, oui, oui, effectivement, nous sommes en contact étroit avec l'Association québécoise pour le patrimoine industriel, qui est une association nationale. C'est nous qui avons d'ailleurs... nous, nous sommes membres de cette association et on a demandé à l'AQPI d'intervenir aussi dans ce dossier-là. Et d'ailleurs, monsieur Lecours, c'est l'intervenant suivant, effectivement, qui va vous amener comme d'autres aspects sur ce même point. C'est ça.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

En ce qui me concerne, ça va. Merci, monsieur Binette.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Monsieur Binette, vous dites que vous avez peur que la station soit oubliée dans le projet. À notre connaissance à nous, le promoteur, ce qu'il prévoit, c'est de la conserver. Ce qui a été discuté, c'était peut-être de la déménager. Et la Ville de Montréal était censée regarder les différentes options. Mais jusqu'à maintenant, il n'est pas question de la bouger, ça, c'est certain, et de la conserver. Maintenant, ce que le promoteur prévoit faire plus tard ou la Ville prévoit faire plus tard, ça, ça n'a pas été encore discuté.

Par contre, moi, je m'étonne un peu, parce que du côté de la tonnellerie, il va avoir une démolition partielle du bâtiment. Alors ça, je me demande pourquoi l'intérêt n'est pas porté sur la tonnellerie qui, elle, justement, c'est un bâtiment qui risque de disparaître en partie?

M. RENÉ BINETTE :

Enfin, nous, on pourrait dire que, il y a déjà deux ans, lors d'une première tournée en 99, il y avait des organismes qui nous avaient demandé notre avis sur cette question de la station de pompage et c'est là-dessus que notre mémoire porte. Et on s'est penchés vraiment sur cet aspect précisément, je dirais, en partie parce que la période historique aussi à laquelle on s'intéresse, je pense que c'est... bon, je veux dire, et le type de thématique qu'on développe en particulier, ce bâtiment-là nous intéresse.

Et même si on a cru comprendre que l'hypothèse du déménagement, avec laquelle on n'était pas d'accord, a été écartée et même s'il semble que le bâtiment va être conservé, ce n'est pas parce qu'on nous dit qu'il va être conservé -- dépendant de ce que veut dire conservé. C'est-à-dire, tel qu'il est là, on le laisse là. Bon, pour nous, ce n'est pas ça. Le laisser là, ce n'est pas le conserver, d'une certaine façon. Ça va amener une forme de dégradation petit à petit. Alors, il faut effectivement faire acte de conservation, si je puis dire, et éventuellement des hypothèses d'interprétation et de mise en valeur.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

795 Nous vous remercions.

M. RENÉ BINETTE :

800 C'est moi qui vous remercie beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

805 Monsieur Jacques Lecours de l'Association québécoise pour le patrimoine industriel.
Bonjour, monsieur.

M. JACQUES LECOURS :

810 Bonjour, madame. Messieurs les commissaires, bonjour. Merci beaucoup pour cette occasion qui nous est offerte de chanter la même chanson que notre collègue.

815 Notre mémoire vise effectivement le même objet qui vient d'être discuté. Notre mémoire peut-être a l'intention de présenter un complément d'information, un début de documentation sur la station de pompage Craig. Je ne veux pas passer à travers l'ensemble de ce mémoire, peut-être mettre en lumière certains des éléments qui nous semblent les plus significatifs.

820 L'Association québécoise pour le patrimoine industriel est une association à but non lucratif, qui rassemble en ce moment à peu près 200 membres, qui sont de toutes provenances et de toutes disciplines, qui se réunissent au sein de cette association pour leur intérêt pour le patrimoine industriel. Donc, il y a dans l'Association des historiens, des ethnologues, des archéologues, des architectes, des urbanistes, des muséologues, des citoyens, des industriels qui s'intéressent à notre histoire industrielle.

825 Depuis 1991, l'Association québécoise pour le patrimoine industriel est appuyée par le ministère de la Culture. Donc, nous sommes un organisme national, qui sommes des spécialistes en matière de patrimoine industriel. Notre intérêt, comme l'a souligné René Binette avant moi, dans le cadre de ce projet ici, se limite exclusivement et très précisément à l'avenir de la station de pompage Craig, que nous jugeons être un élément fort important du patrimoine industriel montréalais.

830 Nous sommes satisfaits qu'effectivement, dans ses travaux préparatoires, le promoteur a prévu un aménagement autour de la station de pompage Craig. C'est une proposition que nous saluons, que nous encourageons, que nous voudrions voir développée. Et dans le fond, le seul but de notre intervention, c'est de s'assurer qu'une telle proposition va avoir des suites et que la station de pompage va être maintenue en place.

835

Notre mémoire fait un peu l'historique de toute cette infrastructure qui date de 1887, qui est dû aux architectes Perrault et Mesnard, des architectes très connus de Montréal à l'époque, qui étaient connus notamment pour leur architecture institutionnelle et religieuse. Donc, il ne fait aucun doute qu'au point de vue architecture, le bâtiment de la station de pompage est méritoire.

840

Ce qu'on veut vraiment souligner, c'est qu'à notre sens, il serait fort malheureux d'envisager de déménager ce bâtiment-là puisque l'intérêt du bâtiment, c'est l'architecture mais surtout les mécanismes qui sont encore en place, des pompes à vapeur, des moteurs à vapeur qui datent d'origine, donc 1887. Tout l'appareillage est encore en place en relativement bon état, sale, bien sûr, mais on pense qu'il y a là une ressource culturelle qu'il serait fort important de mettre en valeur et de rendre disponible au public.

845

850

Alors, très rapidement, le bâtiment, nous semble-t-il, selon les données qui nous sont fournies par la Ville de Montréal, le bâtiment est en relativement bon état. Il y aura effectivement des interventions à faire, la toiture, la fenestration, etc., mais structurellement le bâtiment est sain. Et comme je vous dis, essentiellement, l'intérêt provient du fait que le bâtiment est complet, est authentique. Tout l'appareillage est encore en place.

855

Sa valeur documentaire ne fait aucun doute. Elle représente un chapitre important de l'histoire de Montréal, toute la question du contrôle des inondations, car cette station de pompage faisait partie de tout un réseau de contrôle des inondations: donc, un égout fort important qui était dans la rue Craig, une station de pompage jumelle à l'ouest du Vieux-Port, sur la rue Mill, ce qu'on appelle aujourd'hui la station Riverside, mais qui, elle, a été vidée complètement de son appareillage.

860

865

Alors, nous, on recommande et on souhaiterait que la station de pompage Craig soit maintenue intégralement et dans sa totalité en place; que l'on poursuive des études historiques au-delà de la documentation qu'on a pu assembler dans la mesure de nos moyens et des temps qui nous étaient dévolus; qu'on entreprenne et qu'on complète une étude complète sur l'histoire et sur la valeur patrimoniale de cette installation-là; que l'on crée un site autour de la station de pompage qui soit commode, facile d'accès et qu'on entreprenne un programme détaillé de mise en valeur.

870

Alors, pour faire tout ça, on pense qu'il faut qu'il y ait une structure de gestion qui soit mise en place pour ce site-là. Et nous, comme nos amis du fier monde, on est prêts à participer à un tel exercice. Voilà.

LA PRÉSIDENTE :

875

Je vous remercie. J'aurais peut-être seulement une question et c'est à l'instar de la question de monsieur Cloutier qu'il a adressée à votre prédécesseur. Est-ce que vous avez une opinion sur la tonnellerie?

M. JACQUES LECOURS :

Sincèrement, non, nous ne l'avons pas examinée. Vraiment, nous nous sommes intéressés à la station de pompage qui nous semblait être le monument industriel le plus significatif et le plus menacé aussi dans le cadre du projet.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Comme mes collègues, je m'étonne un peu aussi. Votre prédécesseur nous dit: *On se concentre sur un thème+, vous faites la même chose. Mais vous êtes une association québécoise, on s'attendait aussi à une vision peut-être un peu plus élargie par rapport à la tonnellerie.

Est-ce qu'on doit comprendre qu'elle a un intérêt moindre sur le plan...

M. JACQUES LECOURS :

Non.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

... de vos organismes pour la tonnellerie ou si c'est strictement une concentration de dossiers à l'intérieur de votre organisme?

M. JACQUES LECOURS :

Il ne faut pas conclure. On ne pose pas de jugement sur la valeur ou l'intérêt relatif de l'une ou l'autre installation. On ne s'est pas vraiment penché sur l'ensemble du patrimoine industriel du quartier parce qu'on jugeait vraiment que, là, il y avait une occasion non seulement de conserver mais de mettre en valeur un élément du patrimoine industriel. En réalité, on saisit l'occasion pour argumenter en faveur de la mise en valeur de ce site-là uniquement.

LA PRÉSIDENTE :

On vous remercie.

M. JACQUES LECOURS :

Je vous en prie, merci.

LA PRÉSIDENTE :

Madame Céline Charpentier et monsieur Philippe Beaudoin de la Corporation de développement économique et communautaire Centre-Sud/Plateau Mont-Royal. Bonjour monsieur et madame.

925 **Mme CÉLINE CHARPENTIER :**

Bonjour! D'abord, merci de nous recevoir sur un dossier aussi important. Peut-être vous présenter un peu qu'est-ce que c'est la CDEC.

930 Évidemment, on fait du développement économique pour notre communauté. On existe depuis 1986 et on intervient dans les quartiers Centre-Sud, Plateau Mont-Royal, Saint-Louis et Mile-End. On offre des services aux entreprises en entrepreneurship et en développement des affaires, aux organismes, aux travailleurs autonomes et aux individus. On est également un lien important d'implication et de concertation pour la revitalisation des quartiers et le développement
935 de la main-d'oeuvre. La CDEC est aussi un mandataire du centre local de développement de Montréal pour le même territoire.

Notre conseil d'administration est composé de personnes issues de divers milieux, économique, social, syndical, culturel et du développement de la main-d'oeuvre. Ce mémoire
940 a été discuté et adopté par les instances démocratiques de notre corporation. Et vous aurez une copie des quelques modifications qui ont été apportées, puisque vous l'avez déjà, puisque le débat a amené des améliorations.

Pourquoi nous nous intéressons au projet d'aménagement? Depuis toujours, la CDEC
945 s'intéresse aux questions d'aménagement qui, de près ou de loin, touchent la qualité de vie, la vitalité et le développement des quartiers où elle intervient. Il faut dire qu'on n'est pas dans n'importe quel quartier. On est dans les quartiers centraux de Montréal, avec tout ce que ça implique d'avantages mais aussi de désavantages. Ça nous a amenés à nous prononcer et à passer à l'action sur un certain nombre de dossiers: entre autres, une lutte en concertation avec
950 beaucoup d'organismes du quartier pour que la Grande bibliothèque du Québec s'installe dans le Centre-Sud plutôt que dans le centre-ville, sur le dossier de l'échangeur des Pins, dont on a annoncé la démolition future et le remplacement par un autre outil.

Il faut indiquer également que nous travaillons en concertation et autant dans le Centre-
955 Sud que dans les autres quartiers. Cela passe par des tables multisectorielles, donc de gens de différentes origines et points de vue. Ces deux tables de concertation sont la Table pour l'aménagement du Centre-Sud et le Comité multisectoriel Saint-Louis/Mile End.

Ce projet de modernisation de la rue Notre-Dame, dès le départ de ce projet, on s'y est
960 intéressé par le biais de la Table de l'aménagement du Centre-Sud. Il y a eu plusieurs rencontres avec le ministère du Transport du Québec et la Table d'aménagement a pu faire modifier quelques éléments du projet initial, ce qui a permis de tenir compte de certaines préoccupations des résidents qui ont pu trouver une réponse adéquate.

965 On a aussi participé à plusieurs débats. Plusieurs points de vue ont été recueillis, points
de vue qui ne sont guère convergents. Il n'y a pas qu'un seul point de vue. Et nous avons aussi
porté une attention particulière à trois documents qui ont été produits par les instances suivantes:
le Collectif en aménagement urbain Hochelaga-Maisonneuve qui est notre voisin de l'est, le
970 Conseil régional de l'environnement de Montréal et, bien sûr, la Table pour l'aménagement du
Centre-Sud qui est venu déposer son mémoire ici également.

Pour nous, il y a eu bien d'autres lectures, références, etc. Pour nous, le projet de
modernisation de la rue Notre-Dame, tel que proposé par le ministère du Transport du Québec,
ne nous apparaît pas la solution idéale et on va essayer de vous expliquer rapidement pourquoi.

975 Plusieurs ont parlé: est-ce une autoroute? On est allé voir quels étaient les critères du
ministère du Transport du Québec pour appeler une voie de circulation une autoroute. Les
critères sont: des intersections qui se font par échangeurs; pas de feux de circulation; pas
d'accès aux propriétés riveraines; vitesse de circulation élevée; offre d'une mobilité maximale;
980 pas d'accès aux autobus locaux; des débits de circulation de type autoroutier. Selon nous,
donc, la proposition actuelle est un projet d'autoroute.

Qui dit autoroute dit afflux massif de véhicules. Le ministère du Transport du Québec a
calculé que le débit journalier annuel allait augmenter que de 6 % au niveau de la rue Iberville.
985 Cependant, il faut tirer quelques leçons de l'histoire. Et le même ministère prévoyait un débit
journalier de 90 000 véhicules pour l'autoroute Décarie, alors qu'il est en réalité de 166 000
véhicules, soit 85 % de plus. Et pour la Métropolitaine, on prévoyait 100 000, alors que c'est
175 000. Donc, on est inquiets.

990 Est-ce qu'on veut développer des banlieues ou consolider les quartiers centraux? Selon
nous, telle que proposée, la modernisation de l'autoroute nous apparaît plus une aide au
développement de la banlieue qu'une quelconque consolidation des quartiers centraux. En effet,
comment ne pas relier ce projet au fait que l'autoroute Notre-Dame est raccordée à l'autoroute
25, laquelle mène directement sur la Rive-Sud via le pont-tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine. Et
995 que dire du projet de prolongement de la même 25 vers le nord et les banlieues lavalaises.

Un autre élément, c'est les coûts des terrains, à la fois sur le plan résidentiel et
industriel, sont évidemment X et ça a amené beaucoup de monde à se déplacer vers là X
beaucoup moins élevés en banlieue que sur le territoire de la nouvelle Ville de Montréal. Plus
1000 important encore pour nous, c'est que ce projet-là ne laisse plus de terrain pour faire de la
construction résidentielle une fois l'autoroute achevée. Alors, si on veut que des gens évitent de
s'en aller en banlieue, il faut avoir aussi du logement pour les recevoir. Et on sait fort bien qu'il y
a une importante crise du logement à Montréal.

1005 Voulons-nous plus d'autos ou plus d'autobus? Il y a, bien sûr, et on est content de ça,
une voie réservée pour les autobus dans le projet de modernisation. Mais est-ce que cette voie
réservée convient? Comme cette voie n'est pas en site propre sur toute la longueur, est-ce
qu'elle ne risque pas d'être obstruée par les autres véhicules? De plus, il ne semble pas y avoir

1010

de place pour toute expansion du transport en commun tel, par exemple, un système léger sur rail, projet qui est à l'étude, entre autres, actuellement à l'Agence montréalaise de transport pour l'Avenue du Parc.

1015

Il nous semble évident qu'une fois de plus, l'auto aura gain de cause dans la région montréalaise.

1020

Ajoutons d'ailleurs qu'en matière de transport en commun, l'ensemble du projet rue Notre-Dame du ministère du Transport du Québec contrevient à l'une des orientations gouvernementales, selon laquelle il faut viser, en ce qui a trait au transport des personnes, une utilisation accrue du transport en commun ainsi que des modes non motorisés et une réduction accrue de l'utilisation de l'automobile.

1025

Et tantôt, Environnement Jeunesse donnait d'autres références à une échelle plus internationale.

1030

Pollution et développement durable. Dans notre planification stratégique comme CDEC, on a adopté des recommandations en matière de développement durable et environnemental. Au fil des années, nous en avons fait un leitmotiv dans nos interventions, sans pourtant prétendre être un organisme à caractère environnemental.

1035

Si on s'en tient à la définition de base du développement durable que vous avez en référence, ce projet n'en fait évidemment pas partie, de faire une autoroute urbaine. Et de plus, en ce qui concerne le respect de l'environnement, l'utilisation de l'auto est nettement encouragée, à tel point que les structures mises en place pour le transport en commun font piètre figure.

1040

Comme on n'a que cinq minutes, on va arriver aux conclusions. Alors, on a ramassé en quelques paragraphes l'ensemble de nos arguments qui justifiaient notre position à ce projet. Selon nous, c'est un projet tourné vers le passé, qui est fait pour l'automobile, au détriment de la ville-centre, de l'environnement et de l'esthétique urbain, élément malheureusement peu considéré dans tout ce débat.

1045

Ceci dit, nous le répétons, nous sommes conscients des problèmes de circulation inhérents à la rue Notre-Dame, tout comme nous admettons qu'une partie de ce problème est liée au camionnage. Une modernisation est donc nécessaire. Dans une certaine mesure, le développement industriel de l'est et du port de Montréal en dépend. Le ministère du Transport a, certes, été à l'écoute des besoins des résidants dans l'élaboration de sa proposition finale, mais aussi séduisant soit-il aux yeux de certains, il n'en demeure pas moins que c'est un projet qui ne va pas au-delà du court terme.

1050

Mais que faire exactement? Michèle Ouimet, dans la Presse, le 5 décembre 2001, se posait des questions:

1055

**Est-ce qu'il faut construire un boulevard à 6 voies? Est-ce que ça va régler les problèmes de circulation? Est-ce qu'on va respecter les gens du quartier qui ont peur du bruit? Est-ce qu'on peut conserver les éléments intéressants de l'autoroute, comme les espaces verts, et les intégrer à un boulevard qui coûterait moins cher et qui défigurerait moins la ville?+*

1060

De son côté, dans son rapport des audiences publiques locales, le Collectif en aménagement urbain faisait valoir plusieurs éléments à partir desquels devait se faire la modernisation de la rue Notre-Dame: diminution de la pollution sonore, reconstruction des liens entre la partie sud de Notre-Dame et le reste du quartier, amélioration de la desserte routière du port et les liens entre le quartier et la rue Notre-Dame modernisée. Notons que le Collectif, après maints changements proposés au ministère du Transport du Québec et en partie intégré à la proposition finale, a avalisé le projet de transformation de Notre-Dame en autoroute en tranchée.

1065

Parce qu'évidemment, le fait qu'elle soit en tranchée empire, mais j'ai passé quelques paragraphes que vous avez.

1070

Bien que la valeur de cesdits éléments soit incontestable, une autoroute en tranchée ne nous semble pas être la solution. Avec l'afflux d'autos qui en découlera, le bruit sera probablement plus grand. Et que dire des liens entre les deux rives de l'autoroute? Peut-on vraiment prétendre qu'ils seront raffermis par ces plaques de béton paysagers, qui doivent en théorie aussi agir comme plancher antibruit? Nous en doutons fortement. Nous y voyons plutôt une immense tranchée qui fera barrière entre les quelques parcs du côté sud de Notre-Dame, le fleuve et les quartiers résidentiels.

1075

Alors, quoi faire exactement? Essayons d'être imaginatifs, regardons ailleurs ce qui se passe et regardons comment maintenant les gens souhaitent développer leur ville. L'exemple de Portland vous a été donné, je crois, à quelques occasions, nous n'y reviendrons pas.

1080

Cependant, nous pensons que la modernisation de la rue Notre-Dame doit se faire sur ces nouvelles façons de voir le développement d'une ville et de la faire au service des résidents, y compris pour le développement économique.

1085

On va maintenant reprendre chacun des critères que le Collectif avait posés, certains éléments de modernisation de la rue Notre-Dame élaborés par le CRE et nous voulons aussi rappeler les préoccupations des citoyens du quartier Centre-Sud, à savoir: ajout d'espaces verts, importance de l'accès au fleuve, diminution du bruit causé par la circulation automobile et les camions, et diminution de la circulation dans le quartier.

1090

Au niveau de la pollution sonore. Pourquoi ne pas faire de Notre-Dame une véritable voie de transport en commun avec une double voie réservée pour le transport en commun et de l'espace pour un éventuel système léger sur rail? Pourquoi ne pas encourager par des mesures concrètes le covoiturage? Ce sera d'autant moins d'autos et, par ricochet, de pollution sonore.

1095

1100

Qu'en est-il, par ailleurs, du transport des travailleurs vers les industries de l'est? Parce que le développement économique, c'est la production, mais c'est aussi les travailleurs. À cet effet, récemment, un centre de gestion des déplacements de l'est n'a-t-il pas été mis en place pour trouver des solutions de transport en commun en vue d'améliorer l'accessibilité des travailleurs aux nombreux parcs industriels du territoire? Et j'ajouterais que les entreprises y sont étroitement liées parce qu'elles veulent conserver leur main-d'oeuvre.

1105

Certes, malgré tout, il y aura du bruit. Pourquoi ne pas alors aménager de véritables talus paysagers et adopter d'autres solutions qui ont déjà fait leur preuve pour couper le bruit? Au niveau architectural, par exemple, on a déjà vu des triples vitrages, des niveaux d'isolation plus importants des maisons qui sont à proximité. Pour nous, les pistes cyclables et les sentiers pour piétons devraient évidemment faire partie des futurs aménagements.

1110

La reconstruction de liens entre la partie sud de Notre-Dame et le reste du quartier. Nous, on pense que le rattachement des parcs, en particulier le parc Champêtre et le parc Bellerive, pourrait ajouter quelque chose. C'est-à-dire qu'on pense qu'on pourrait surbaissier le boulevard urbain Notre-Dame pour permettre de relier ces deux parcs.

1115

J'entendais, par contre, tantôt des résidentes s'inquiéter des questions de sécurité. Je pense qu'évidemment, il faudrait que ce soit construit de manière sécuritaire et pour les résidents du quartier prioritairement.

1120

Ça nous permettrait de maintenir l'accès au fleuve et de mettre en valeur des éléments architecturaux historiques, comme la station de pompage Craig et la caserne de pompier Létourneux qui en font partie. Mais comment faire? Et c'est là qu'on arrivait à l'idée de surbaissier la rue Notre-Dame. Aux intersections, des passages sécuritaires pour les piétons et les cyclistes seraient aménagés.

1125

L'amélioration de la desserte routière du port. À ce propos, le Collectif en aménagement de Hochelaga-Maisonneuve propose que les sorties du port vers Notre-Dame soient contrôlées de telle sorte que les voies routières appartenant au port soient davantage utilisées par le port. C'est là une proposition qui nous apparaît tout à fait appropriée. Mais pourquoi ne pas, en plus, envisager une voie pour les camions, située au sud de Notre-Dame?

1130

Les liens entre les quartiers et la rue Notre-Dame modernisée ou la question des quartiers résidentiels déversoirs. Les accès aux quartiers résidentiels devraient être limités au minimum. L'aménagement de rues en tourne-bride, comme c'est le cas en ce moment, est recommandé. Quant aux camions qui, arrivant de Notre-Dame ou s'y rendant, passent par le quartier Centre-Sud, des solutions concrètes devraient être envisagées.

1135

Ceci dit, il nous reste quelques questions encore sans réponse. La fameuse question du développement économique, puisque dans tout ce débat, il semble que si on est pour un développement durable, on soit contre le développement économique et le contraire, pour nous, la question se pose, c'est-à-dire en quoi la transformation de la rue Notre-Dame en

1140 autoroute plutôt qu'en boulevard urbain équipé de transport commun d'importance va-t-il aider
davantage le développement économique de l'est de Montréal?

1145 Nous croyons, bien sûr, qu'il faut permettre la circulation des matières premières et la
distribution des produits. Il faut aussi que les travailleurs se rendent et reviennent du travail.
Bien sûr, il est nécessaire que cela se fasse *just-in-time* et donc, rapidement.

1150 Cependant, nous croyons, quant à nous, qu'une autoroute et l'éventuel prolongement
de l'autoroute 25 risquent de provoquer l'exode des entreprises vers les banlieues, ce qui nous
amène à une autre question. C'est-à-dire, est-ce qu'on a démontré que le système autoroutier
construit dans la région montréalaise pendant les trente dernières années a vraiment avanta-
gé le développement économique de l'île de Montréal? Autrement dit, ne peut-on pas poser comme
hypothèse que l'ensemble de ces autoroutes ont surtout profité aux banlieues nord et sud, qui se
sont extrêmement développées tant sur le plan résidentiel qu'industriel?

1155 Qu'en est-il maintenant de l'accès au fleuve? En fait, il semble que l'ensemble du projet
repose sur l'idée que les activités portuaires vont demeurer à jamais telles qu'elles sont et là où
elles sont. Mais est-ce vraiment le cas? Qu'arrivera-t-il si certaines des parties du port ou de son
ensemble se libéreraient X et nous ne souhaitons pas que le port déménage à Contrecoeur, ceci
étant dit X et que ça nous permette toutes sortes de développements, commerciaux,
1160 résidentiels et industriels le long du fleuve? Une rue Notre-Dame en autoroute deviendrait alors
une gigantesque barrière entre deux parties d'un même quartier.

1165 Finalement, nous avons quelques interrogations à propos du camionnage dans le
Centre-Sud. Est-ce que la modernisation de Notre-Dame va réellement diminuer le nombre de
camions qui passent dans le Centre-Sud?

1170 L'autre question est la question du transport des matières dangereuses. Parce que les
camions qui transportent les matières dangereuses ne peuvent pas passer par le pont-tunnel, ce
qui les amène à traverser et Hochelaga-Maisonneuve, Mercier-Est, je crois, ou Ouest, et le
Centre-Sud. Les raisons, c'est évidemment les craintes d'accident. Un accident de l'un de ces
camions dans le pont-tunnel est, certes, extrêmement inquiétant. Mais en même temps, on
parle peu des répercussions qu'aurait un tel accident dans un quartier résidentiel, que ce soit
Hochelaga-Maisonneuve ou Centre-Sud, où vivent des dizaines de milliers de personnes. Ne
faudrait-il pas se pencher également sur cette question?

1175 Bref, nous croyons sincèrement qu'il est possible de moderniser la rue Notre-Dame,
sans en faire une autoroute en tranchée, bien sûr, et en tenant compte des préoccupations tant
des citoyens que des industries. Nous convenons que le défi est grand, complexe, mais
cependant réalisable.

1180 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie.

Monsieur Cloutier.

1185

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Oui. Madame, monsieur, j'aimerais revenir sur un certain nombre de questions que vous ajoutez à votre mémoire et que vous présentez aujourd'hui, et à deux niveaux.

1190

Au premier niveau, vous vous interrogez par rapport au développement économique des secteurs évidemment de vos membres, ceux que vous représentez, Centre-Sud, et vous dites:

1195

**L'autoroute doit-elle véritablement aider le développement économique de l'est de Montréal?*

J'aimerais vous entendre parce qu'il y a beaucoup de points d'interrogation, mais pour comprendre comme il faut sur quoi vous vous appuyez pour avoir ces craintes-là. Vous dites que vous craignez une exode des entreprises vers les banlieues.

1200

Mme CÉLINE CHARPENTIER :

En fait, je dirais deux choses là-dessus. Un, l'histoire du développement des grandes villes avec l'ancien mode de développement a fait que les banlieues se sont extrêmement développées, à la fois sur le plan résidentiel et industriel et même commercial avec les grandes surfaces.

1205

Donc, on peut imaginer que ça pourrait continuer de se faire et que, comme on améliore la circulation et entre la Rive-Sud et entre la Rive-Nord... parce que ce 9 kilomètres de tronçon d'autoroute est un obstacle. On dit on veut améliorer la fluidité, on en convient que l'idéal, ce n'est pas d'être pris dans la circulation, mais on pense que ça risque d'accélérer ou, en tout cas, d'encourager ce développement-là.

1210

L'autre question qu'on s'est posée comme corporation de développement économique communautaire, c'est qu'on peut bien croire que l'amélioration du transport peut améliorer le développement économique, mais on pense qu'il y a beaucoup d'autres éléments majeurs et directs qui encouragent le développement économique: des formes de financement, des programmes de développement d'entreprises, des concentrations d'entreprises. Et on sait d'ailleurs que dans l'est, et les CDEC s'y trouvent, et Pro-Est qui est un organisme de concertation également, y ont travaillé.

1215

1220

On a lu un certain nombre de mémoires et on n'a pas été convaincu par les arguments qui étaient là X je ne vous dis pas qu'on ferme la rue Notre-Dame X qu'entre une autoroute en tranchée et une rue Notre-Dame aménagée... puis on ajoutait quand même un certain nombre de recommandations, c'est-à-dire que les camions qui vont dans le port y restent, aménager du côté sud de Notre-Dame une voie de camionnage, faciliter le transport des travailleurs. Parce que ça, c'est un aspect extrêmement important pour le développement économique.

1225

1230

On vous donnait l'exemple du centre de gestion des déplacements. Ce n'est pas pour rien. C'est que les entreprises, certaines entreprises dans l'est perdent leur main-d'oeuvre parce que c'est tellement compliqué de se rendre là en transport en commun et tout le monde n'a pas une voiture, heureusement d'ailleurs, à Montréal. Et les chiffres disent d'ailleurs que dans les quartiers concernés, c'est-à-dire Hochelaga-Maisonneuve et Centre-Sud, je crois que c'est une personne sur deux seulement qui a une voiture.

1235

1240

De plus, on pense, nous, qu'il faut encourager le transport en commun. Pourquoi? Parce que dans les quartiers où on intervient et où on vit, on l'a la circulation de transit, que ce soit dans le Centre-Sud, que ce soit dans le Plateau Mont-Royal, et cette circulation-là est extrêmement importante. Si on veut améliorer la qualité de la vie tout en améliorant la circulation des personnes, bien, il faut que le transport en commun se déplace.

1245

Et c'est vrai aussi pour le développement économique. Les entreprises qui cherchent à se localiser vont souvent chercher, bon, mis à part le prix, bien sûr, et le bâtiment existant, un lieu où leur main-d'oeuvre peut venir facilement. C'est vrai dans le cas de plusieurs grappes économiques qu'on a développées. Pensons à la Cité du multimédia qui est extrêmement bien desservie en termes de métro et de transport, ce n'est pas pour rien que c'est là.

1250

Et les gens vont se concentrer dans des endroits où ils peuvent avoir accès au transport en commun. On n'a pas développé des doubles lignes de métro dans le centre-ville de Montréal pour rien. Pensons aux gens qui, par exemple, habitent Pointe-aux-Trembles ou Rivière-des-Prairies ou même plus loin, de l'autre côté, comment se rendent au centre-ville? Ou comment pour des gens qui habitent dans Hochelaga-Maisonneuve aller travailler plus dans l'est? Et ça a été soulevé d'ailleurs par des résidants tout à l'heure. Si on n'a pas de voiture pour circuler aisément entre l'est et le centre-ville, par exemple, c'est extrêmement difficile.

1255

1260

Qu'est-ce qui va favoriser? Parce que certains secteurs économiques disaient que si, par exemple, les entrées d'autoroute pénétraient mieux, par exemple, dans Hochelaga-Maisonneuve, ça favoriserait le développement économique. Nous, on n'a pas vu d'étude qui nous prouve que, par exemple, ça pourrait améliorer le commerce de détail sur la rue Sainte-Catherine ou Ontario est. La plupart des gens qui rentrent dans les quartiers centraux vont quelque part. Ils ne vont généralement pas magasiner. S'ils y circulent régulièrement, c'est qu'ils vont travailler dans ce milieu-là. Donc, on n'est pas convaincu que ce genre d'argument-là va le favoriser.

1265

1270

Cependant, on tient à répéter encore une fois que le développement de l'est de Montréal est extrêmement important. Puis on est conscient qu'il y a eu X et j'y étais à l'époque X énormément de fermeture de grandes entreprises dans l'est de Montréal. Il y a eu avec Pro-Est et d'autres corporations le développement du récréo-tourisme de la Place Surgi, etc., et qu'il y a beaucoup de travail à faire. Mais on pense qu'on donne un poids un peu excessif peut-être à la question d'une autoroute par rapport à un boulevard comme un facteur qui serait déterminant sur le développement des entreprises.

1275

1280

À notre avis, le transport de la main-d'oeuvre, d'autres facteurs qui favorisent que les entreprises... des avantages fiscaux, de prix de terrain, etc., qui vont faire que des entreprises vont s'installer quelque part. Des regroupements du type que ce qu'un centre comme Plasti-Servi a développé avec une école de formation, à ce niveau-là aussi, on pense que ce sont des choses plus majeures que la différence entre une rue Notre-Dame modernisée et une autoroute en tranchée. Et on n'est pas convaincu que ça vaut -- tous les coûts d'aménagement, de coupure entre le nord et sud, du risque de perdre de vue le fleuve, d'enlever la possibilité de construire des habitations, on n'est pas sûr que l'un vaut l'autre, tout compte fait.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1285

Je pense que c'est assez clair. Puis vous abordez, à la fin de votre réponse, la deuxième interrogation.

1290

Un autre ajout à votre mémoire concerne l'accès au fleuve versus toute la question du port de Montréal. Est-ce qu'on doit comprendre que quand vous dites que le projet du ministère risquerait de constituer une gigantesque barrière si certaines parties ou des parties du port se libéraient, on le lit un peu comme il ne faudrait pas manquer une certaine opportunité s'il y avait des changements. Est-ce que c'est dans ce sens-là que vos membres s'interrogent?

Mme CÉLINE CHARPENTIER :

1295

Bien, d'abord, par exemple, le Vieux-Montréal existe quand même et on a accès au fleuve. Exemple, la promenade Bellerive, non pas le parc Bellerive mais la promenade Bellerive, passée le tunnel, existe. Et ce sont des lieux, en tout cas pour le Vieux-Montréal, pour le moins achalandés, et la partie du Vieux-Port.

1300

Oui, c'est-à-dire qu'on pense qu'il faut essayer de regarder à plus long terme. On a souvent développé des villes, des quartiers et des projets même sans se demander, dans cinquante ans ou dans cent ans, parce qu'il va y avoir des descendants après nous, qu'est-ce que ça va donner ce développement-là.

1305

Construire une autoroute en tranchée, un peu comme le boulevard Décarie qui est l'autre exemple qui vous a été beaucoup donné, c'est pas mal plus difficile à transformer que... d'ailleurs, c'est rare qu'on entend dire: *Il faudrait changer l'autoroute Décarie+, même si elle n'est pas nécessairement efficace. C'est des barrières physiques et c'est des barrières psychologiques aussi importantes.

1310

Tantôt, on parlait beaucoup de sécurité, je pense que c'est une question... quand les gens vivent dans un quartier, ils ont des préoccupations importantes dont il faut tenir compte pour arriver à proposer des choses. C'est des blocages majeurs. Rien ne nous dit...

1315 Écoutez, on a vu quand même la transformation du port depuis l'arrivée des containers, que ce soit par bateau ou par train. On a vu le développement de Cast justement à côté des promenades Bellerive dans l'est. On a vu une série de hangars du port se vider. On a vu des emplois de débardeur s'en aller. Donc, le développement économique du port va certainement continuer, et on le souhaite, non seulement parce que c'est important pour une grande ville
1320 mais qu'il y a des emplois. Mais est-ce que ça veut dire que dans cinquante ans, ça va se faire de la même façon ou peut-être même dans vingt ans? Personne ne peut nous le dire actuellement.

 Dans la portion qui touche le quartier Centre-Sud, jusqu'à il y a un certain nombre
1325 d'années, c'était du vrac qu'on empilait là. C'était des montagnes de détritiques de toutes sortes, genre du verre, du métal et je ne sais pas trop quoi. Finalement, ça a été enlevé parce que c'était pour le moins affreux, ce n'est plus là. Ça a dû être déménagé ailleurs puis il n'y a personne qui a assisté. Ça n'a pas été déménagé certainement à Westmount, donc ça doit être quelque part.

1330 Donc, il faut regarder à plus long terme. Je veux dire, pensons à l'autoroute métropolitaine. Si aujourd'hui on se demandait où la mettre, je ne suis pas sûre qu'on la mettrait au même endroit. Et il faut se donner une vision à plus long terme si on veut que ce soit des... on a besoin de transport, et on en convient, mais essayons de ne pas handicaper l'avenir, c'est
1335 un peu ce que le développement durable dit aussi, et d'éviter, à tout le moins, parce qu'on a déjà des routes et des grands boulevards, d'empirer une situation sur laquelle on pourra difficile revenir. Ce ne sera presque plus envisageable quand ce sera fait de dire, même si le port se vidait: *Pourquoi on ne fait pas de l'habitation là?+ ou: *Est-ce qu'il n'y a pas un commerce qui peut s'installer là?+

1340 Donc, il ne faut pas éliminer les options, même s'il faut tenir compte des besoins actuels et faire le plus qu'on peut pour y répondre. Et je vous dirais, pour nous, la question du transport en commun, c'est une question centrale aussi. Parce que, bien sûr, il y a le camionnage, mais il y a aussi chaque personne seule dans son auto majoritairement, qui circule sur la rue Notre-
1345 Dame actuelle et dans le centre-ville, pour l'avoir fait pendant quelques années. Le covoiturage, le transport en commun. Si on peut réduire le nombre d'autos, même si on ne réduit pas le nombre de camions sauf en les envoyant le plus possible dans le port, est-ce qu'on a besoin de tout ça? Et dans quelle direction on veut aller?

1350 C'est des choix de développement économique, de développement urbain, d'aménagement urbain, puis des choix environnementaux aussi. Je pense que quand des jeunes viennent nous dire: *Écoutez, nous...+, qui se préoccupent suffisamment de ça pour faire un mémoire et même vous apporter un cadeau, bien, ils viennent après nous et leurs enfants vont venir après nous. Moi, je pense qu'il faut réfléchir ces choses-là en fonction dans
1355 cent ans, dans deux cents ans, parce que la Ville de Montréal va être sûrement là.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1360

Merci, madame.

LA PRÉSIDENTE :

La commission vous remercie.

1365

Mme CÉLINE CHARPENTIER :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1370

Alors, nous allons prendre une pause de dix minutes et on revient.

(SUSPENSION DE LA SÉANCE)

1375

(REPRISE DE LA SÉANCE)

LA PRÉSIDENTE :

1380

Alors, j'invite monsieur Louis La Rochelle de la Fondation du patrimoine de l'Amérique française. Monsieur La Rochelle, bonjour.

M. LOUIS LA ROCHELLE :

1385

Bonjour, madame la présidente et messieurs les commissaires. Je vous remercie de m'avoir attendu. On m'avait indiqué que ce serait vers 3 h, alors, voilà, on est un petit en avance.

LA PRÉSIDENTE :

1390

Nous avons pris une pause. Alors, vous êtes arrivé juste à temps.

M. LOUIS LA ROCHELLE :

1395

Alors, j'ai distribué une copie du texte et je vais le lire en disant quelques commentaires.

(L'INTERVENANT FAIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

1400

Le texte complet des trois pages qui concernent le transport dans le programme sont mis en annexe du document, et ce qui suit, ce sont des citations tirées de ce texte-là. Alors, les grandes thématiques mentionnées dans ce programme, c'est premièrement: privilégier les transports collectifs. Alors, je vais lire la citation.

(L'INTERVENANT POURSUIT LA LECTURE DU MÉMOIRE)

1405 Merci de votre écoute et de votre compréhension.

LA PRÉSIDENTE :

1410 Merci, monsieur La Rochelle. Monsieur Dériger a une question pour vous.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1415 Je reviens sur la question des dalles. Ce qu'on peut comprendre, c'est que vous voulez maximiser. En fait, il y a plusieurs endroits où est-ce que les dalles devaient être maximisées.

1420 Lors de la première partie de l'audience publique, ces différents éléments-là que vous ramenez, ça avait été questionné lors de la première partie de l'audience et le ministère, à ce moment-là, avait, disons, peut-être pas nécessairement justifié, mais avait au moins mentionné les contraintes techniques qui faisaient en sorte que les dalles étaient difficilement -- disons, on pourrait difficilement les maximiser.

1425 Par contre, il me semble, de mémoire, qu'il y avait quand même peut-être une possibilité encore d'optimiser les dalles un petit peu, mais la marge de manoeuvre me semblait assez mince. Est-ce que, vous, vous maintenez toujours le fait que ça peut se faire?

M. LOUIS LA ROCHELLE :

1430 Non. Justement, si je mentionne ces points-là, si je les rappelle, c'est pour montrer que même le projet actuel du ministère n'est pas acceptable, même si quelqu'un voulait accepter une autoroute en tranchée.

1435 Mon point de vue, c'est un point de vue d'urbanisme et de développement de la qualité urbaine et du paysage. Si c'était techniquement faisable à des coûts raisonnables, ça aurait beaucoup plus de crédibilité. Or, le ministère a dit que ce n'était pas faisable, à toutes fins pratiques, donc, c'est pour ça que ça condamne encore plus l'idée d'autoroute en tranchée dans ce secteur-là.

1440 Donc, si je l'ai mentionné ici, ce n'est pas parce que je serais éventuellement en accord avec une telle solution.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

 Merci.

1445 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Monsieur La Rochelle, vous mentionnez également à la page 7, à l'item 5:

Le transport des matières dangereuses par camion doit se faire sous l'emprise du port de Montréal ou être détourné en dehors de l'axe de la rue Notre-Dame.

1450

C'est un thème, les matières dangereuses, qui a été abordé à quelques occasions dans les mémoires, mais également aussi cette semaine. Est-ce que pour vous, votre argument s'appuie sur le fait de donner une distance quelconque des zones résidentielles pour le passage des matières dangereuses ou s'il y a d'autres arguments que vous avez en tête?

1455

M. LOUIS LA ROCHELLE :

1460 Bon, écoutez, c'est parce qu'on invoque le transport des matières dangereuses pour dire que ça n'entraîne pas dans un tunnel, donc, il faut faire une autoroute en tranchée où il y a une ventilation naturelle qui se fait. Or, c'est très, très mince pour justifier une autoroute en tranchée.

1465 Le transport des matières dangereuses dans ce secteur-là n'a pas été qualifié de façon très détaillée. On soupçonne que la plupart de ces matières considérées dangereuses, ce sont du transport de pétrole ou de produits pétroliers et donc, il y a des solutions alternatives à ça. Il y a des pipelines qui peuvent être faits si on doit transporter des raffineries de l'île de Montréal vers la Rive-Sud. Il y a toute une logistique différente qui peut être envisagée sur une période de dix ans ou vingt ans. Il peut y avoir des modifications à la réglementation de transport et tout. Et
1470 donc, ça peut être intégré dans les plans d'investissement des entreprises concernées.

Qu'il y ait à l'occasion un véhicule qui transporte des produits dangereux pour des raisons très particulières, je pense que ça ne pose pas de problème particulier. Sauf que le transport massif de produits dangereux sur une base régulière, sur une base d'une politique
1475 industriel, je pense qu'il devrait y avoir des révisions là-dessus pour que, soit si ça concerne la gestion du Port de Montréal, de près ou de loin, bien, que ce transport-là se fasse sur les emprises du Port de Montréal; sinon, que ça se fasse ailleurs que dans l'axe de la rue Notre-Dame.

1480 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Si je comprends bien, parce que vous n'avez pas abordé la notion du pipeline pour le transfert des matières dangereuses, c'est quand même une option que vous privilégieriez...

1485 **M. LOUIS LA ROCHELLE :**

Tout à fait.

1490 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

... par rapport à l'option de passer dans le port de Montréal?

M. LOUIS LA ROCHELLE :

1495 C'est-à-dire que s'il y a des entreprises qui ont besoin de transporter du pétrole, des produits pétroliers de façon régulière et permanente pour leurs opérations au lieu que de mobiliser des centaines de camions par jour, bien, ils devraient privilégier -- en tout cas, la réglementation devrait privilégier ou bien la relocalisation de ces industries-là à l'extérieur de l'île de Montréal ou bien des pipelines pour sortir ces produits pétroliers là sans que ça encombre les
1500 rues de Montréal et les ponts, comme le pont Jacques-Cartier et ainsi de suite.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1505 J'aimerais également vous entendre, si vous permettez, sur un autre élément que vous apportez. C'est la tonnellerie. On l'a abordé quelques fois parce qu'on ne l'a pas entendu beaucoup cette semaine. On ne néglige pas les autres éléments non plus mais c'est un thème qu'on n'a pas tellement entendu.

1510 Vous faites une proposition en fonction d'une dalle mais qui permettrait de conserver le volume de la tonnellerie. J'aimerais ça vous entendre davantage expliquer ce que vous proposez.

M. LOUIS LA ROCHELLE :

1515 Écoutez, moi, je ne propose pas la dalle comme telle. Comme j'ai dit tout à l'heure, je ne propose pas l'autoroute en tranchée, sauf que dans le cadre d'un boulevard urbain...

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1520 Je m'excuse de vous interrompre. Votre texte est clair, c'est si la logique de l'autoroute en tranchée devait être la seule. Ce n'est pas le cas que vous préconisez. On comprend très bien que ce n'est pas l'option que vous privilégiez.

M. LOUIS LA ROCHELLE :

1525 Oui. De toute façon, je pense qu'en développant un boulevard urbain dans le secteur, on devrait maintenir en place la tonnellerie de façon intégrale, et dans toute sa volumétrie et son intérieur, qui va permettre des usages communautaires et culturels importants pour ce secteur-là. Et donc, je pense qu'on ne doit tolérer aucune altération à la volumétrie de la tonnellerie.

1530

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1535 Je me permets une question qui n'est pas insidieuse, là, mais est-ce que c'est un monument que vous connaissez bien? Est-ce que vous l'avez vu?

M. LOUIS LA ROCHELLE :

1540 Oui. J'ai visité la tonnellerie. Je suis entré à l'intérieur. J'ai vu une étude patrimoniale du ministère de la Culture qui a été faite là-dessus. C'est les seuls vestiges de l'industrie du sucre qui date du 19e siècle, dans le secteur. Et donc, c'est le seul témoignage important du passé industriel du quartier.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1545 Merci, monsieur.

LA PRÉSIDENTE :

1550 Monsieur La Rochelle, on vous remercie pour votre témoignage.

M. LOUIS LA ROCHELLE :

 Merci, madame et messieurs.

1555 **LA PRÉSIDENTE :**

 Monsieur Franc-Sois Dandurand, s'il vous plaît, qui représente Les Humanistes du Québec, le monde à bicyclette. Bonjour!

1560 **M. FRANC-SOIS DANDURAND :**

 Bonjour, madame la présidente, messieurs les commissaires. Tout d'abord, je fais partie de ces deux organismes-là, mais je présente un mémoire à titre personnel. Donc, ma position n'est pas celle de ni l'un ni l'autre des organismes.

1565

LA PRÉSIDENTE :

 Merci de le préciser.

1570 **M. FRANC-SOIS DANDURAND :**

 Alors, je vais tenter de passer à travers les points principaux de ce que je vous ai fait parvenir comme mémoire. Il est assez long, c'est clair que je ne pourrai pas tout lire. Donc, il s'intitule *À quel prix pouvons-nous accepter ou non l'autoroute 720-Est?*

1575

 Je vais le lire dans l'ordre inverse. Je ne sais pas si vous l'avez sous la main, si vous voulez suivre avec.

1580 Tout d'abord, je souhaite contribuer à propager des solutions qui sont peu reconnues et, à ce qu'il me semble, facilement oubliées au Québec en matière d'alternative à l'automobile individuelle et aux moyens de transport motorisé dans leur ensemble ainsi que dans le domaine du transport en commun et de l'habitation.

1585 En tant que citoyen concerné par la qualité de vie, je cherche d'abord surtout à faire en sorte que ces réflexions soient entendues des fonctionnaires et décideurs des paliers municipal et provincial, des gouvernements qui vont être impliqués dans l'élaboration du projet. J'espère aussi que ça va être inclus dans le rapport qui va être présenté au ministère de l'Environnement.

1590

Nous sommes très nombreuses et nombreux à souhaiter que ces enjeux de taille affectant notre qualité de vie probablement pour les prochaines décennies ne soient plus relégués aux tablettes par les gouvernements au pouvoir.

1595

Mon mémoire s'inscrit principalement dans une optique urbaniste, humaniste et environnementaliste. Je vais tenter de démontrer des pistes que toute société ne puisse plus ignorer ni refuser d'explorer dès le moment qu'elle a en tête le projet de prendre en main son développement durable à long terme. Alors, c'est ça, je vais commencer par la conclusion.

1600

Si on ne prend pas maintenant les décisions qui s'avèrent être devenues urgentes depuis déjà plus d'une décennie, je ne vois pas pourquoi -- alors, est-ce qu'on va attendre qu'une catastrophe sociale et écologique éclate avant de réagir?

1605

C'est clair qu'on est dans un contexte où les points de vue sont divergents entre Montréal et Québec. Mais comment est-ce qu'on veut contrer l'étalement urbain si on n'a pas l'intention d'offrir des places pour de l'habitation dans la ville-centre?

1610

En ce moment, c'est sursaturé. Alors, il est clair que ce n'est pas évident de dire que la Ville est contre une autoroute ou, bon, pour un boulevard urbain et que ça, c'est supposé contrer l'étalement urbain. Je crois vraiment que ce qui contribue à l'étalement urbain, c'est le manque d'habitation, entre autres. Et avec une vision démographique à long terme, la tendance pourrait juste s'accentuer. Alors, je croirais aux avantages de la construction de cette autoroute seulement à condition que soient prises en compte les conditions essentielles afin que ce projet n'amointrisse pas la qualité de vie, la santé physique, l'environnement.

1615

Donc, je crois au recouvrement de l'autoroute à proximité de tous les secteurs résidentiels denses, ainsi qu'une construction de deux pistes cyclables et non une, dont une en parallèle au projet mais circulant au coeur du quartier Hochelaga-Maisonneuve et qui rejoindrait l'axe existant sur Souigny, puis sans négliger le renforcement et la densification des végétaux le long de la piste cyclable actuelle qui se situerait entre les parcs, et peut-être la possibilité d'en faire un parc si on peut couvrir cette autoroute-là.

1620

Donc, je vois le projet comme une opportunité rêvée de contribuer à améliorer la qualité de vie des résidents de Hochelaga-Maisonneuve et des quartiers centraux, mais pourvu qu'on se fixe des objectifs ambitieux et réalistes dans une optique de réduction à court terme de l'utilisation individuelle de l'automobile comme moyen de transport.

1625

Il m'apparaît essentiel de modifier sans attendre un plan directeur d'urbanisme conservateur de Montréal. Je crois qu'il est nécessaire d'émettre moins de permis pour la construction de condos, d'encourager financièrement aussi la construction de logements afin que les habitants souhaitant rester sur l'île de Montréal puissent ne pas être chassés par des conversions de condos et demeurer dans leur quartier.

1630

1635

Nous devons aussi contrer l'étalement urbain en densifiant l'habitation, tout en offrant un environnement et des services de qualité dans la ville-centre, qui va ainsi pouvoir attirer des habitants des banlieues qui souhaitent se rapprocher de leur travail et des gens de la périphérie qui travaillent en ville. La densification créerait aussi des logements pour les immigrants et les migrants provinciaux et interprovinciaux qui n'en trouvent actuellement que très peu dans la ville-centre et qui doivent s'installer, à leur grand regret souvent, dans des quartiers périphériques ou la banlieue.

1640

Je crois qu'il nous faut agir rapidement sur le plan de la sécurité des usagers des moyens de transport alternatifs non motorisés en lançant des campagnes de promotion de la courtoisie X vous allez dire que c'est très loin du transport, ce n'est pas si loin que ça X et en amendant le Code de sécurité routière, ainsi que les normes de diffusion des publicités sur l'automobile que l'on voit partout, à la télé, dans les médias, qui sont très attirantes comparé à l'absence des transports en commun dans ces médias-là.

1645

1650

On doit aussi cesser de reléguer aux tablettes le projet peu coûteux de compléter et de construire de nouvelles infrastructures légères en site propre, c'est-à-dire des pistes cyclables, ainsi que de mettre des abreuvoirs sur leur trajet. On devrait aussi améliorer la piètre intermodalité actuelle des transports en commun en période hors pointe et en période de pointe avec le vélo, entre autres.

1655

Donc, il est primordial d'investir aussi dans la qualité de l'offre et de la diminution des coûts-utilisateurs au niveau du transport en commun et l'élimination du chevauchement des tarifs du transport en commun pour les gens qui vivent à l'extérieur de Montréal. Imaginez quelqu'un qui part de Longueuil et qui se sent écologique, qui aurait envie d'utiliser le transport en commun et qui se trouve à payer presque cinq fois plus cher qu'un utilisateur qui habite à Montréal, qui se déplace d'un bout à l'autre de l'île.

1660

Alors, il importe de ne pas voir les investissements en coûts absolus immédiats, mais d'avoir une vision des retombées à long terme pour un développement durable de notre société.

1665

Alors, c'était ma conclusion que je lis en introduction. Plus concrètement, mes propositions globales et des modifications que je suggère au projet.

1670

Premièrement, au niveau des parcs et la végétation, c'est clair que beaucoup de gens aimeraient pouvoir vivre en ville, un certain retour à la terre et un retour au fleuve. Donc, quand on pense aux alignements quadrillés d'arbres qui sont préconisés par beaucoup d'écoles de pensée en architecture paysagiste, bon, ça plaît avant tout aux architectes ainsi qu'à un grand nombre de citoyens, il va sans dire, mais ces alignements à géométrie redondante sont tout à fait appropriés dans des lieux où ce ne sont pas les végétaux que l'on veut mettre en évidence, mais plutôt un édifice institutionnel ou commercial adjacent ou, sinon, une allée, une artère de prestige comme l'avenue McGill Collège dans le centre-ville de Montréal.

1675 Plusieurs parcs urbains plus anciens comportent aussi des alignements géométriques, mais avec un extrémisme cartésien en moins, ce qu'on voit actuellement. Souvent, les arbres à l'intérieur de ces parcs plus anciens semblent avoir été plantés sans trame déterminée. Le parc paraît ainsi plus naturel, à l'image d'une forêt et non à l'image de l'alignement des rues de la ville.

1680 D'autres écoles de pensée actuelles préconisent des aménagements qui évoquent le côté organique et diversifié de la nature, ce qui souvent répond plus aux attentes des citoyens qui veulent aller dans un parc, profiter d'un parc et de la tranquillité. Se détacher de la ville, en d'autres mots.

1685 Concernant les aménagements cyclables, je crois qu'il y a une opportunité et une nécessité d'innover.

1690 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vous rappelle qu'il vous reste tout au plus deux minutes. D'accord?

1695 **M. FRANC-SOIS DANDURAND :**

Donc, la piste cyclable qui est proposée dans le projet semble impliquer la démolition et le remplacement de celle qui existe actuellement au nord de la rue Notre-Dame. Je propose donc que soit établie en parallèle une nouvelle piste dans un tracé qui emprunterait celui d'anciennes voies ferroviaires désaffectées et qui traverserait d'est en ouest le quartier Hochelaga-Maisonneuve à moins de 1 kilomètre de l'autoroute.

1700 Si vous le souhaitez, je vous présenterai à la fin le trajet, en présentation *power point* de cette piste cyclable là. Il est essentiel de planter des arbres le long de cette piste.

1705 Quant à la bande cyclable qui est prévue au sud de l'autoroute 720 dans un cadre plutôt récréo-touristique et non de transport utilitaire des cyclistes, elle serait plus appropriée à des fins récréo-touristiques si elle n'était pas le seul lien est-ouest du secteur, afin qu'il n'y ait pas de compétition entre les usagers, plutôt familiaux, touristiques, piétons, etc., avec ceux qui veulent voyager pour aller au centre-ville pour travailler.

1710 Quant au transport alternatif, des mesures de sécurité et les réseaux doivent être accrus. Donc, les réseaux, bien sûr, je parle cyclables. Il suffit de traverser la frontière de l'Ontario, du Nouveau-Brunswick, des États-Unis pour se rendre compte que le piéton règne en maître en milieu légèrement et densément urbanisé, alors qu'au Québec, on est très loin de la situation où les automobilistes arrêtent pour laisser passer les piétons. C'est-à-dire qu'à peu près
1715 aucun automobiliste va même s'arrêter si on se trouve à une de ces fameuses traversées jaunes sur la chaussée.

1720

Il y a de multiples gestes que les instances de gouvernement, provincial et municipal, puissent mettre de l'avant en vue d'encourager l'utilisation du vélo, du patin à roues alignées et de la marche en tant que modes de transport alternatif. Je vais en mentionner seulement quelques-uns: resserrer le Code de la sécurité routière pour y inclure des dispositions et campagnes de sensibilisation rendant concrète la priorité des piétons, patineurs et cyclistes, par rapport aux autos; puis augmenter significativement les effectifs policiers qui sont affectés uniquement à la circulation et d'accroître leur visibilité sur les rues et surtout les autoroutes.

1725

Alors, je n'aurai pas le temps de terminer, malheureusement. Si vous avez des questions.

1730

LA PRÉSIDENTE :

Juste vous mentionner que la commission va le lire, a lu d'ailleurs votre mémoire...

1735

M. FRANC-SOIS DANDURAND :

Merci.

1740

LA PRÉSIDENTE :

... mais va le relire et retravailler avec, le considérer dans les documents qu'elle va analyser tout au long de ses travaux. Il y a monsieur Dériger qui a une question pour vous.

1745

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

En fait, c'est une question, mais aussi en même temps c'est un peu pour vous rassurer. Dans le projet qui est présenté actuellement, la piste cyclable qui est située au sud, c'est-à-dire sur l'actuel tracé de Notre-Dame, il va y avoir une reconstruction de cette piste-là. Seulement, ce ne sera plus une piste cyclable mais une piste multifonctionnelle, donc une piste qui va permettre autant les vélos que les piétons. Donc, il va y avoir une piste qui va être élargie à 4 mètres.

1750

Maintenant, pour ce qui est de la partie plus dans la partie du centre de Hochelaga-Maisonneuve, il y a aussi un projet qui est prévu, mais cette fois-ci par la Ville de Montréal avec une entente avec le gouvernement et la Ville pour, disons, acquérir, si on veut, la voie désaffectée et en faire une piste encore là multifonctionnelle, qui fera en sorte de relier le quartier Mercier-Est au Marché Maisonneuve, et de là relier aussi le pôle du Stade olympique avec la piste Rachel.

1755

1760

Maintenant que je vous ai rassuré, je vais vous dire peut-être un peu la contrainte à tout ça. C'est qu'il y a des variantes, disons, qu'on a discuté durant les audiences, dont une ne permet pas le raccordement de la piste Souigny avec le pôle Maisonneuve, du fait qu'il y a une question d'appropriation de l'emprise de la cour Longue-Pointe, qui fait que si la cour est acquise

par le ministère, le ministère pourrait à ce moment-là acquérir l'emprise de la voie ferrée. Dans le cas contraire, ce serait difficile de le faire, mais il pourrait quand même y avoir une possibilité avec la Ville de Montréal.

1765

Donc, il y a une complexité, il y a une possibilité, ce n'est pas tout résolu, mais il y a une volonté, je pense, de faire les deux tracés.

1770

La question que moi, j'ai, qui est un petit peu sur un autre volet, c'est par rapport à l'habitation. Vous dites que pour contrer l'étalement urbain, ce qu'il faudrait faire, c'est aussi ramener de l'habitation pour que les gens puissent venir s'installer dans les quartiers centraux. Est-ce qu'à ce moment-là, le projet actuel, disons selon vous, pourrait limiter le fait qu'il pourrait y avoir de l'habitation éventuellement dans le quartier ou si un boulevard urbain permettrait peut-être plus d'avoir une possibilité de reconstruire la bande le long de Notre-Dame?

1775

M. FRANC-SOIS DANDURAND :

1780

Écoutez, par rapport à cette question-là, ce que je proposais, de toute façon, c'est divers secteurs qui sont sous-utilisés mais qui ne sont pas situés immédiatement le long de l'autoroute 720. Il y en a seulement qu'un et c'est les abords du pont Jacques-Cartier où il y a déjà quelques constructions en hauteur. Sinon, c'est une trame principalement bâtie, qui est le quartier Hochelaga-Maisonneuve.

1785

Alors, je ne vois pas où on pourrait y bâtir, à moins que ce soit dans le quartier. Mais là, je ne verrais pas l'intérêt de construire des habitations en hauteur là où il y a des habitations qui ne sont pas en hauteur et qui perdraient de l'ensoleillement, perdraient une vue. Ce que je suggérerais, c'était vraiment de construire dans des endroits qui sont peu utilisés en ce moment, des anciens secteurs industriels là où il y a des terrains vagues.

1790

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, c'est récupérer en fait les terrains.

1795

M. FRANC-SOIS DANDURAND :

Plus en ville-centre que dans un quartier périphérique.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1800

Donc, vous parlez plus dans le quartier Sainte-Marie principalement ou pour Hochelaga-Maisonneuve aussi?

M. FRANC-SOIS DANDURAND :

1805 Moi, je pensais plutôt dans le coin du pont Jacques-Cartier, à l'est du pont Jacques-Cartier et au nord de Notre-Dame, qui contient beaucoup de terrains non utilisés, de terrains vagues. Et puis je pensais à des secteurs comme, bon, près du technopôle, plus à l'ouest dans le centre-ville, donc qui ne sont pas adjacents au projet de l'autoroute 720. Donc, l'ouest du centre-ville de Montréal, près du forum, il y a plein de terrains. En ce moment, c'est des
1810 terrains de stationnement pas tout à fait à perte de vue parce qu'il y a aussi des terrains vagues, mais...

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1815 Donc, ce serait pour l'ensemble des quartiers centraux de Montréal.

M. FRANC-SOIS DANDURAND :

1820 Ce serait pour l'ensemble des quartiers centraux, oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

 Pas nécessairement pour le quartier Hochelaga-Maisonneuve.

1825 **M. FRANC-SOIS DANDURAND :**

 Non.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1830 D'accord, merci.

M. FRANC-SOIS DANDURAND :

1835 Est-ce que je pourrais juste apporter une correction?

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

 Oui.

1840 **M. FRANC-SOIS DANDURAND :**

 C'est que lorsque je proposais une piste cyclable qui traverse le quartier Hochelaga-Maisonneuve dans son centre, c'est une piste cyclable qui le traverserait au complet.

1845 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

C'est-à-dire?

1850

M. FRANC-SOIS DANDURAND :

C'est-à-dire d'est en ouest. Il y a un projet de piste cyclable. Je ne pense pas que ce soit nécessairement le ministère des Transports, c'est peut-être plus le ministère de l'Environnement qui est impliqué là-dedans. Il y a la piste trans-île qui partirait de la piste sur Notre-Dame, pour longer les voies ferrées du CP...

1855

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Ah! du CP?

1860

M. FRANC-SOIS DANDURAND :

... qui passent à l'ouest du quartier. Il y en a un bout qui existe en ce moment entre Masson et Beaubien Ouest, et il manque un tronçon au sud de Masson, et au nord de Beaubien, qui rejoindrait Laval. Donc, l'idée serait de faire une piste cyclable sur la rue Lafontaine, qui irait rejoindre ça.

1865

Et dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve, au coin d'Ontario et Valois, il y a une ancienne voie ferrée qui traversait en diagonale. Donc, ces terrains-là ne sont pas bâtis pour le moment. Je ne sais pas s'il y a des terrains qui ont commencé à être bâtis plus à l'est, mais c'est dans le même alignement que plus à l'est, une voie ferrée qui continue et qui justement, je crois, longe au sud la A-720.

1870

Donc, il existe un projet, oui, j'en suis conscient, qui partirait du Marché Maisonneuve vers l'est. Mais à l'ouest du Marché Maisonneuve, il n'y a rien dans le quartier. Donc, l'idée, c'est d'avoir une piste cyclable là où la population serait desservie et non à l'extérieur du quartier, au sud d'une autoroute avec la barrière psychologique que l'autoroute représente. En plus, une piste cyclable au sud de l'autoroute, avec tous les vents dominants du nord-ouest, ferait en sorte que les cyclistes n'auraient pas tellement envie d'aller faire du vélo là. C'est comme aller faire du vélo à l'est de Décarie. Ça doit puer la plupart du temps. Excusez-moi le terme.

1875

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Je peux juste vous dire qu'il y a quelqu'un de la Ville de Montréal qui est ici, qui vous écoute attentivement. Donc, il va sûrement considérer ces arguments-là. Merci.

1885

M. FRANC-SOIS DANDURAND :

Merci.

1890

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie, monsieur Dandurand.

1895 J'inviterais maintenant monsieur Jean-Raymond Lopez, s'il vous plaît.

M. JEAN-RAYMOND LOPEZ :

Bonjour!

1900 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonjour, monsieur Lopez.

1905 **M. JEAN-RAYMOND LOPEZ :**

Madame la présidente, messieurs les commissaires, merci de m'avoir reçu.

1910 Je suis récemment déménagé dans le quartier Hochelaga-Maisonneuve et j'ai créé, il n'y a pas longtemps, avec des amis, une organisation qui s'appelle Transport privé et personnel.

1915 Ceci, c'est mes idées sur le projet de la modernisation de la rue Notre-Dame. Tout d'abord, il y a 20 ans que ça aurait dû être fait. Il y a environ 33 ans que ça a été planifié, peut-être plus. Moi, je me rappelle quand j'étais petit et on restait sur la rue Notre-Dame, Notre-Dame/Guy, il y avait le grand creusé pour l'autoroute Ville-Marie qui a été faite et le projet n'a jamais été plus loin que où est-ce qu'il est en ce moment.

1920 Et voici les raisons pourquoi je crois que c'est un bon projet. Quand même que le meilleur projet aurait été de faire une continuité du souterrain de l'autoroute Ville-Marie, c'est-à-dire un tunnel jusqu'à Hippolyte Lafontaine, mais si les fonds manquent au gouvernement, même si les automobilistes payent cher, c'est quand même mieux que rien d'avoir une autoroute.

1925 La circulation plus fluide égale augmentation de la productivité. C'est-à-dire, les gens se rendent à la job plus vite, ils passent moins de temps sur les routes. Les camions qui vont dans le port, parce que les camionneurs utilisent cet endroit beaucoup, ils vont se rendre plus vite à destination. Il va y avoir moins de rage au volant, moins de pollution parce que la circulation va être plus fluide. Il y a deux parcs, qui sont deux gros parcs qui seront aménagés sur la piste cyclable d'après le projet qui est là en ce moment. C'est deux beaux parcs sur la route. Il y a la

1930 piste cyclable qui est planifiée d'être faite sur le côté. Donc, une meilleure qualité de vie, en gros.

1935 En Amérique du Nord, il y a beaucoup d'automobiles et les automobiles ont tendance à devenir moins polluantes. On a les hybrides qu'il ne faut pas oublier, qui sont déjà sur le marché. Il faudrait peut-être que le gouvernement taxe les autres véhicules pour que ceux-là

soient moins chers, mais ceux-là consomment 1/10 de l'essence qui se consomme d'habitude en moyenne dans les autres véhicules. Et il y a les cellules à carburant, surtout les cellules de *better power* qui vont être sur le marché en 2003, 2004, et c'est supposé d'être non polluant.

1940 À ça, j'ajouterais aussi, l'opinion du maire de Montréal, d'après ce que je sais, d'après ce qu'il disait hier, qu'il n'y aurait pas d'accès au port de Montréal de la ville de Montréal si l'autoroute était faite, c'est-à-dire au fleuve, qu'il n'y aurait pas accès au fleuve si l'autoroute était faite, mais l'autoroute, je veux dire, le port est déjà là et le port est supposé être là pour rester, si j'en crois ce que j'ai entendu surtout ce matin, un certain Dominic, je me rappelle plus de son
1945 deuxième nom, c'est supposément le président...

LA PRÉSIDENTE :

 Dominic Taddeo.
1950

M. JEAN-RAYMOND LOPEZ :

 C'est du port de Montréal. Il disait qu'il y a des matières qui sont là, qui sont déposées. Il y a de l'espace qui est nécessaire, qu'il n'y a pas d'espace ailleurs. Comme par exemple le sel
1955 qu'on met sur les routes, il est en quelque part là-dedans.

 C'est ça, le port, il représente quand même 17 000 jobs et c'est le deuxième en importance en Amérique du Nord. Le port, je crois qu'il est là pour rester à Montréal. Donc, son idée, c'est peut-être de faire des condos sur le bord du fleuve, je ne pense pas que ce soit
1960 possible.

 Une autre affaire qui me concerne aussi, l'autoroute est supposée d'avoir 3 et 2 voies et, ensuite de ça, 3 voies plus loin. Et je sais que juste à regarder comment c'est fait l'espace qu'il y a là, il y a de l'espace pour 4 voies, c'est-à-dire 2 voies de chaque côté ou 3 voies de chaque
1965 côté qu'il y a de planifiées en ce moment, mais il y a de l'espace pour 4 voies de chaque côté, puis la piste cyclable, elle serait là aussi. Peut-être qu'il faudrait faire des petits ponts à la piste cyclable aux entrées et sorties de l'autoroute, mais il y a de la place pour 4 voies au moins jusqu'à Viau, de chaque côté. Puis ça coûterait pas beaucoup plus cher, déjà que si l'autoroute est déjà creusée, déjà faite, faire 1 voie de plus ou 2, ça ne coûterait pas beaucoup plus cher.

 Il y a un endroit, l'ancienne prison où est-ce que les patriotes avaient été pendus, ça, ça devrait rester. Je ne sais pas ce qui est planifié avec ça, mais ça, ça devrait être un site historique. Il pourrait être accédé. Je ne sais pas si c'est planifié de faire un parc dans cet
1970 endroit-là, mais il n'y aurait pas de raison pour détruire cet endroit.

 Pour finir, les automobilistes, d'après moi, ils ont déjà payé pour cette autoroute-là. On paye, d'après ce qu'on dit dans les nouvelles... ça dépend des années, s'il y a des gros projets ou pas des gros projets. Cette année, il y a eu pas mal de projets comme, par exemple, les
1975

1980

viaducs qu'il y a eus sur Décarie, puis tout ça. Mais en moyenne, d'après ce qu'on dit dans les nouvelles, le gouvernement fait environ 1 milliard \$ par année sur les automobilistes.

1985

Alors, moi, ce que je demande, ce serait qu'on la fasse l'autoroute. Parce que là, ça prend du temps, c'est long. Ça fait longtemps que ça a été planifié. Il y a aussi question de sécurité. Hier, il y a eu un gros accident au coin de Pie-IX et Notre-Dame, je crois que c'était. Ce n'est pas la première fois qu'il y a un accident dans ce coin-là. C'est de la manière que les gens tournent, je crois.

1990

D'après moi, ça prend une autoroute, de préférence un tunnel, mais, bon, si c'est une autoroute creusée qui peut avoir des parcs, ça va juste améliorer le quartier Hochelaga-Maisonneuve et la piste cyclable peut rester là. Tout ce que je voudrais, que ça se fasse un jour au plus vite possible. C'est tout.

LA PRÉSIDENTE :

1995

Je vous remercie, monsieur Lopez pour votre témoignage.

Monsieur Pierre Larouche, urbaniste. Bonjour, monsieur Larouche.

M. PIERRE LAROUCHE :

2000

Bonjour, madame la présidente. Bonjour, messieurs. Je vous remercie de m'entendre. J'ai assisté une première fois aux audiences hier pour constater jusqu'à quel point la question de la rue Notre-Dame, c'est une question très fondamentale touchant l'organisation de Montréal.

2005

J'avais demandé de présenter un mémoire, compte tenu du constat que j'ai fait hier, de vous présenter un mémoire en même temps que celui de la Ville de Montréal, la semaine prochaine. On m'a dit non à cette chose-là. Mais on m'alloue ici quelques instants pour vous parler donc de la rue Notre-Dame et de la façon qu'un urbaniste versé en matière d'organisation des transports voit la question.

2010

Je vous dirais que la rue Notre-Dame actuellement, c'est très symptomatique d'un manque de planification, d'un manque de plan au niveau de l'organisation métropolitaine de Montréal. Ceux qui ont défini ce projet, le ministère des Transports, voient ce tronçon comme un axe, une partie importante de leur réseau métropolitain. Un réseau de quoi? De transport en commun? Non, un réseau d'autoroute.

2015

Et face à ce projet, nécessairement, les groupes locaux s'insurgent et disent: *Ce n'est pas possible, vous passez chez nous. Vous allez faire un nouvel axe Décarie en plein centre. Est-ce que c'est comme ça qu'on fait la ville?+

2020

Récemment, je parlais à des gens du gouvernement et je vais vous donner un aperçu d'un centre urbain très bien planifié en Europe, qui s'appelle Stockholm. À Stockholm, ils ont à

2025

peu près X je vous donne le chiffre approximatif X 20 fois l'achalandage au transport en commun de celui qu'on a à Montréal. Et pourquoi? C'est parce qu'on a intégré transport en commun et développement urbain.

2030

Vous avez un organisme à Montréal qui rapproche un peu, qui est l'Agence métropolitaine de développement, qui contrôle bien, qui va un peu dans ce sens-là, mais qui d'autre part ne contrôle pas l'aménagement du territoire. N'est pas en mesure de dire: *À tel endroit, on a une station et on va mettre du monde à cet endroit.+

2035

Récemment, à la télévision, je voyais une émission à propos de Stockholm, puis je vais vous dire bien franchement, c'était une deuxième dimension. C'était la ville; c'était le grand centre du prix Nobel de la paix; c'était de grands bâtiments; c'était le palais du roi. Et mon appréciation, j'en suis presque venu à penser, je me suis dit: *Grand ciel! comment se fait-il que dans cette ville que l'on présente comme étant une ville humaine, une ville où les gens sont près des choses, comment se fait-il que le transport en commun marche si bien?+ On n'en parlait pas à l'émission.

2040

Pour vous dire ceci, que si vous vouliez, dans une hypothèse, mettre des rampes de lancement ici, à Montréal, une hypothèse, pour satellites, vous devriez les planifier. Si elles ne sont pas planifiées, vous ne les aurez pas.

2045

Le transport en commun n'est pas planifié, n'est pas intégré à l'aménagement urbain. Et on voit le problème de la rue Notre-Dame, où un axe du ministère des Transports, qui eux sont mandatés pour réellement bien desservir l'automobiliste, passer à travers un quartier où les gens se disent: *Ce n'est pas possible, on vient construire un nouveau Décarie dans le coin.+ Moi, si j'avais une recommandation --

2050

J'arrête ici, madame la présidente, parce que je vais vous transmettre un mémoire, que j'ai remis à madame Harel, touchant les impératifs d'organisation métropolitaine du transport en commun. Il faut que ce soit planifié en soi, indépendamment du réseau d'autoroutes. J'arrête ici.

2055

Si j'avais une recommandation à faire, je dirais ceci, c'est très complexe la situation. Le tronçon est perçu comme étant une partie d'un réseau métropolitain du ministère des Transports. Ce même ministère des Transports n'est pas intéressé à la question de planification au niveau métropolitain des transports. Ce n'est pas leur job.

2060

Je vais vous dire que j'ai travaillé quelques années au ministère de la Voirie. On appelle ça la *wouarie* aujourd'hui, mais dans le temps, c'était des ingénieurs de route. Et par hasard, il faisait des routes en campagne et puis quand ils frappaient une ville, ils disaient: *À quelle place qu'on passe l'autoroute? Bien, on va passer là.+ Ce n'est pas des gens qui sont compétents en aménagement urbain.

2065

2070

Donc, le problème qu'on connaît aujourd'hui, c'est celui-là. Quoi faire? Vous avez un grave problème. D'une part, je partage beaucoup les vues de ceux qui s'opposent à passer une telle artère de type Décarie dans le coin. Et d'autre part, si vous ne faites pas la chose, en quelque sorte vous diminuez la rentabilité et l'efficacité d'un réseau métropolitain de transport.

2075

Je vous laisse avec ces propos, je n'irai pas plus loin. Mais je dirais donc, je tends à penser personnellement qu'on devrait peut-être faire l'autoroute. Mais c'est indicatif de la mauvaise situation, c'est symptomatique de la situation tragique dans laquelle le ministère des Transports, la société vous placent pour définir un problème qui finalement -- vous avez une société, les transports, puis ils disent: *Aïe! nous autres, ça nous demande la route+ puis d'autre part, des gens dans le coin qui disent: *Ce n'est pas vrai, vous ne viendrez pas faire ça chez nous.+

2080

J'arrête là, madame la présidente.

LA PRÉSIDENTE :

2085 Monsieur Larouche, je comprends donc que vous allez déposer un mémoire à la commission?

M. PIERRE LAROUCHE :

2090 Oui, c'est exact.

LA PRÉSIDENTE :

 Alors, il faudrait que ce mémoire nous parvienne, au plus tard, le 23 janvier.

2095 **M. PIERRE LAROUCHE :**

 Oui, entendu.

LA PRÉSIDENTE :

2100 Parce que c'est le temps que je donne aux citoyens qui n'ont pas eu l'occasion de s'inscrire pour venir présenter des mémoires à la commission, c'est le temps que je leur donne pour qu'ils déposent un mémoire à la commission. La commission peut et a reçu d'ailleurs d'autres mémoires qui n'ont pas été présentés au cours de la semaine, mais elle a déjà
2105 quelques mémoires qui ont été déposés par des citoyens. Donc, c'est toujours possible de le faire, mais je donne aux citoyens jusqu'au 23 janvier pour le faire. D'accord?

M. PIERRE LAROUCHE :

2110 Je le ferai, madame. Et je parle de l'organisation métropolitaine polycentrique dans ce mémoire, qui vous donne le sens que je pense qu'au niveau de planification, si on veut avoir quelque chose en place, il faut le planifier. Après ça, on le construit. Je vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

2115 Merci.

 Alors, ceci était la dernière présentation de la semaine d'audiences publiques. Avant d'ajourner cette séance, le ministère des Transports a demandé un droit de rectification. Donc,
2120 j'inviterais monsieur Fournier et monsieur Boisvert à se présenter au micro.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2125 Madame la présidente, bonjour.

LA PRÉSIDENTE :

2130 Bonjour!

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2135 Je déplore la difficulté d'exercer ce rôle de rectification. Je me sens tellement terne quand je vous parle, comparativement à ce que vous pouvez recevoir d'autres participants, mais je m'en tiens à ce rôle-là.

LA PRÉSIDENTE :

2140 Mais c'est bien le droit de rectification, le droit qui vous est donné de corriger des faits.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2145 Et je m'en tiendrai...

LA PRÉSIDENTE :

2150 C'est sûr que cela peut paraître terne, mais c'est ça.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

2155 Je m'en tiendrai aux faits, madame la présidente.

2155 Une affirmation selon laquelle le ministère des Transports a travaillé le projet de modernisation de la rue Notre-Dame seul. Or, je rappelle qu'on l'a fait avec les fonctionnaires municipaux et qu'il existe même une résolution du conseil municipal, approbation de principe au projet du ministère datée de début 99. Si je me souviens bien, elle est dans le rapport.

2160 L'autoroute en tranchée qui va générer plus de bruit. On se rappellera que le ministère prétend exactement le contraire, modèle de simulation à l'appui. Le fait d'encaisser l'autoroute est un facteur de réduction du bruit d'un facteur de 2, c'est-à-dire d'environ 10 décibels, le long de la rue Notre-Dame.

2165 Le recours à la ventilation latérale naturelle. J'ai le regret de vous dire que ça ne fonctionne pas. Ce n'est pas en mesure d'assurer la sécurité des usagers du tunnel en tout temps, en fonction de diverses conditions atmosphériques, bien sûr.

2170

Le transport des matières dangereuses, matières plus ou moins dangereuses, qu'on pourrait permettre ou ne pas permettre. La réglementation fédérale là-dessus est très claire. Les matières désignées dangereuses et qui doivent être placardées, dont le camion doit être placardé, n'ont pas accès au tunnel routier, c'est aussi simple que ça, quelle que soit la nature de ces produits-là. Donc, il n'y a pas des marchandises plus dangereuses ou moins dangereuses que d'autres, au sens de la réglementation.

2175

Planification d'ensemble. Je rappellerais que le Cadre d'aménagement déposé par le ministère des Affaires municipales et de la Métropole et qui va venir encadrer la production des nouveaux schémas d'aménagement prend en compte le Plan de gestion des déplacements du ministère des Transports et le projet de modernisation de la rue Notre-Dame comme un input à la révision des schémas.

2180

Et, bien sûr, je rappelle aussi que le ministère des Transports a un plan général pour la région de Montréal, qui est le Plan de gestion des déplacements de Montréal.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

2185

Quelques autres points de correction. Un intervenant de Centre-Sud a indiqué que le ministère ne laisse pas de terrain pour des fins de développement. C'est le contraire qui est proposé dans la porte Sainte-Marie. Le ministère propose de reconstituer les têtes d'îlots, et non seulement d'aménager et réaménager les têtes d'îlots, mais de les aménager en vue d'offrir des terrains de qualité, c'est-à-dire au niveau sonore et au niveau de la qualité de l'air.

2190

Un autre intervenant a parlé de mettre des talus paysagers plutôt que d'enfouir la route et d'intervenir avec de l'insonorisation. Je voudrais référer que la commission réfère à un document qui a déjà été déposé, produit dans le cadre d'un projet de recherche avec l'Université de Montréal, un document connexe à cette étude-là, qui a évalué différents scénarios, dont l'insonorisation qui a été majoritairement rejetée lors des enquêtes menées par l'Université de Montréal dans le milieu et également questionnée par le Bureau d'audiences publiques. Je vous demanderai de référer aux verbatims lors de la période de questions.

2195

2200

Le maintien des tourne-bridges, ce n'est pas, lors de cette enquête-là, également une option qui est nécessairement retenue et qui, en 1983, lors d'un rapport déposé par des audiences publiques populaires également a été une option rejetée.

2205

Démonstration que le réseau investi depuis 30 ans a vraiment aidé économiquement la région ou l'île de Montréal. Le ministère a déposé une carte des investissements routiers sur l'île et la région de Montréal, déjà. Je vous demanderais de regarder entre l'est et l'ouest.

2210

Localisation du port qui pourrait partir, avoir une vision à long terme des vues et des accès. On proposait donc dans cet esprit-là de déplacer les mouvements de camions le long des installations du port ou à l'intérieur des installations du port, la voie interne du port. On remarquera X et ça a déjà été cité X que 10 % à 15 % seulement des camions originent des

activités portuaires, ce qui laisserait donc en bordure du fleuve, après le départ du Port de Montréal, donc carrément sur la rive de 9 000 à 12 000 camions en surface. Cette situation-là d'ailleurs de relocaliser les mouvements de camionnage sur la rue Notre-Dame en bordure du fleuve ressemble étrangement à une situation vécue dans le Vieux-Port de Montréal, où on a

2215

une voie ferrée en bordure du fleuve.

Les matières dangereuses. Le ministère ne se serait pas posé la question ou intéressé à la question des matières dangereuses. Le ministère s'y est intéressé. De là, notamment, l'amélioration de la sécurité routière aux intersections, dont, nous l'espérons, l'élimination de nombreuses intersections. Et également la volonté du ministère de ne pas déplacer les matières dangereuses sur des corridors où on remplace des intersections routières par des passages à niveau ferroviaire.

2220

Une mauvaise citation qu'il faut rectifier de monsieur Jean-Claude Marsan sur les autoroutes urbaines. Vous allez me permettre deux secondes de référer à un document: Luc Noppen, chemin du Roy, rue Notre-Dame, page 44, quant au tracé de la rue Notre-Dame. Lorsqu'il aborde le choix d'un type d'autoroute, Jean-Claude Marsan écrit:

2225

**De la structure élevée (...) elle est un excellent choix pour l'automobile, lui donnant une vue presque permanente sur le fleuve.*

2230

Il note ensuite que:

**Une voie au sol annule les avantages pour l'automobiliste, tandis que pour le citadin, elle a le net désavantage de créer une barrière physique et psychologique limitant l'accès au fleuve, notamment pour le parc au sud de la rue Dufresne...*

2235

- ici, il s'agit du parc Bellerive X

**...et au sud du boulevard Morgan.*

Enfin, Marsan privilégie une voie en dépression, puisque dans ce cas, la barrière visuelle est supprimée. Il y a transition entre le port et les quartiers domiciliaires. Il regrette toutefois que pour ce tracé, comme pour le tracé de la rue de Rouen qui avait été évalué à l'époque, qui est celui, par exemple, du tunnel de certains intervenants: *Ma perception pour l'automobiliste est nulle.+

2240

Le MTQ ne conserve pas et ne s'intéresse pas à la station Craig. C'est indiqué clairement sur les plans qu'elle est conservée et son accès est amélioré.

2245

Bretelle Delorimier nuit au pôle de la SAQ. Je vous référerai aux verbatims. Le ministère est en discussion avec la SAQ.

La voie ferrée du port est sous-utilisée dans le secteur du parc Bellerive et sous le pont Jacques-Cartier. Vous réfèrerez aux verbatims. Ce qui est inexact.

2250

2255

Que l'ensemble des voies contournent les piliers du pont Jacques-Cartier au sud du pilier du pont Jacques-Cartier. C'est impossible. Il y a la présence de la chute à neige Fullum que la Ville de Montréal désire conservée intacte, notamment au niveau de son accès.

2260

La ventilation latérale, monsieur Fournier vous en avait parlé tantôt.

Passer sous les voies du CP plutôt qu'au-dessus dans le secteur, plutôt en dessous qu'au-dessus des voies du CP, près de la rue Frontenac. Ça pose des difficultés techniques et ça enlève aux automobilistes X et je réfère à la citation de monsieur Marsan X une vue sur le centre-ville.

2265

Faire un tunnel sous le quartier laisse intacte la problématique des camions sur la rue Notre-Dame et laisse plusieurs dizaines de milliers de véhicules sur la rue Notre-Dame. Je rappellerai qu'entre la rue Viau et la rue Frontenac, on passe de 43 000 autos à 73 000 autos. Ces autos-là continueraient à se rabattre sur la rue Notre-Dame.

2270

La tonnellerie. L'entrée en est interdite puisqu'elle est dangereuse. Il est le seul vestige, sinon le dernier vestige du quartier du passé industriel du quartier. Je réfère encore au même livre de Luc Noppen, chemin du Roy, rue Notre-Dame. La tonnellerie a été installée sur ce site en 1887-1888. Une carte de 1888 montre évidemment la tonnellerie, à la page 46. Les principaux bâtiments en brique de Sucres Lantic au sud de la rue Notre-Dame ont été bâtis exactement à la même époque. Ils sont toujours en place et utilisés. Il ne s'agit donc pas, en tout cas à ce qui a trait à la production sucrière, du dernier bâtiment.

2275

Manque d'habitations et tendance démographique. On oublie le nombre d'enfants, vieillissement de la population, augmentation des personnes vivant seules dans leur logement.

2280

Piste cyclable au coeur du quartier, c'est une problématique de la Ville de Montréal.

Densification de l'habitation en bordure de la rue Notre-Dame, c'est déjà actuellement un problème. Et je vous référerai à un document déposé devant la commission par le ministère, ce qui a trait à la santé publique.

2285

Et deux derniers points. 2 à 4 voies entre la rue Viau et la rue Frontenac, tout en maintenant la piste cyclable, il y a une problématique d'étroitesse environ entre la rue Davidson et la rue Joliette. C'est peu probable en maintenant la piste cyclable.

2290

Et finalement, le ministère adhère à l'idée de ne pas handicaper l'avenir, surtout le mot handicaper. Merci, madame.

LA PRÉSIDENTE :

2295

Alors, je vous remercie.

Donc, la commission ajourne ses travaux. Elle complétera l'audition des mémoires inscrits en accueillant, jeudi le 24 janvier, la Ville de Montréal, en cette salle, à 19 h 30. Alors, à la semaine prochaine.

2300

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.

2305

ET, J'AI SIGNÉ:

2310

LISE MAISONNEUVE, s.o.