

**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 9

Séance tenue le 24 janvier 2002, à 19 h 30
Salle Dom Polski
1956, Frontenac
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 24 JANVIER 2002.....	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE	1
LA PRÉSIDENTE:.....	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES :	
VILLE DE MONTRÉAL :	
GEORGES BOSSÉ, CLAUDE DAUPHIN, OCTAVIO GALLELA, MICHEL PRESCOTT, FRANK ZAMPINO.....	2
DROIT DE RECTIFICATION PAR LE MTQ :	
PAUL ANDRÉ-FOURNIER, JEAN-MICHEL BOISVERT	33

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

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

10 Nous avons, ce soir, un seul participant d'inscrit à cette audition, il s'agit de la Ville de Montréal, et je vous nommerai un petit peu plus tard le nom de ses représentants.

15 Je vous rappelle qu'à la suite de la présentation qui sera faite par la Ville de son mémoire, la commission posera des questions à la Ville pour mieux cerner l'opinion qu'elle émet à la commission, pour bien en comprendre tous les éléments et pour également tester certaines hypothèses, s'il en est.

20 Je vous rappelle également qu'il s'agit de la dernière séance de cette deuxième partie d'audience publique. À la suite de cette audition, la commission se retirera afin de faire son analyse du projet et de faire part de ses constatations au ministre d'État à l'Environnement et à l'Eau et ministre de l'Environnement, monsieur André Boisclair, à qui elle doit remettre son rapport le 19 mars 2002.

25 Je vous rappelle également que le ministre disposera par la suite de soixante jours pour rendre public ce rapport. Le rapport n'est donc pas public le jour où nous le remettons au ministre, c'est le ministre qui indique au BAPE la date à laquelle le BAPE doit rendre public le rapport, et le délai qu'il lui est imparti est de soixante jours.

30 Alors, je vous rappelle également que vous disposez d'un droit de rectification. Ce droit de rectification permet à toute personne qui considère qu'un fait est erroné dans la présentation qui est faite par un participant, il a le droit de venir corriger ce fait. Le droit de rectification ne donne toutefois pas la possibilité aux gens de réagir à l'opinion qui est émise mais bien de corriger des faits.

35 Alors, sans plus tarder, je vais vous présenter les représentants de la Ville de Montréal qui nous soumettront le mémoire de la Ville. Alors, il y a messieurs Frank Zampino, Claude Dauphin, Georges Bossé, Michel Prescott et Octavio Gallela.

40 Lorsque vous interviendrez au micro, messieurs, il serait gentil de votre part de vous nommer, pour les fins de la sténotypiste qui doit mentionner le nom de la personne qui parle. Parce que je vous le rappelle, tout ce qui est dit en audience publique est enregistré par notre sténotypiste et retranscrit par notre sténotypiste. Ces transcriptions seront d'ailleurs disponibles dès la semaine prochaine sur notre site Internet, de même que dans les centres de consultation de la commission. Et pour ceux que cela intéresse, la liste est derrière la salle.

45 Alors, sans plus tarder, je vous cède la parole. J'imagine que c'est monsieur Zampino
qui --

M. FRANK ZAMPINO :

50 Oui, avec un mot d'introduction.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

55

M. FRANK ZAMPINO :

Merci, madame la présidente, messieurs les commissaires. La Ville de Montréal...

60 **LA PRÉSIDENTE :**

Juste un petit moment avant que vous commenciez. J'apprécierais que les cellulaires
soient fermés, s'il vous plaît, pendant cette audition. De plus, il est interdit de fumer dans la
salle. Je vous remercie. À vous la parole.

65

M. FRANK ZAMPINO :

Alors, à votre demande, je me présente, Frank Zampino, président du Comité exécutif
de la Ville de Montréal.

70

Alors, madame la présidente, messieurs les commissaires, la Ville de Montréal est
heureuse de présenter au Bureau d'audiences publiques en environnement sa position et son
esquisse de projet de modernisation de la rue Notre-Dame.

75

Permettez-moi d'ajouter, suite à votre présentation des gens qui m'accompagnent, les
responsabilités de ces personnes. Alors, monsieur Claude Dauphin, qui est président de la
Société de transport de Montréal et membre du Comité exécutif de la Ville de Montréal,
responsable du transport. Monsieur Michel Prescott, vice-président du Comité exécutif de la
Ville de Montréal et responsable de l'habitation. Monsieur Georges Bossé, membre du Comité
exécutif et est responsable du développement économique. Ainsi que Octavio Gallela, expert-
conseil en transport et circulation urbaine.

80

85

Alors, l'axe Notre-Dame constitue une voie d'accès de première importance au centre-
ville de Montréal et à l'ensemble du réseau de transport métropolitain et pour la population de
l'est de Montréal. L'état lamentable de la situation existante exige une intervention immédiate.
L'heure est venue de prendre des décisions éclairées afin de passer à la mise en chantier de la
modernisation d'une infrastructure inachevée depuis trop longtemps.

90 La nouvelle administration de la Ville de Montréal, dirigée par monsieur Gérald Tremblay, en place depuis seulement quelques semaines, est prête à relever le défi avec fermeté dans l'intérêt de tous ses citoyens et citoyennes en tenant compte des besoins de l'est de Montréal et de la région métropolitaine, dont Montréal est le coeur.

95 La nouvelle Ville de Montréal considère que la meilleure solution pour le développement social, économique et durable pour l'est de Montréal est le concept de boulevard urbain multimodal en surface. Cette proposition, favorisée par la Ville de Montréal, a reçu l'assentiment unanime des membres du Comité exécutif.

100 À ce moment, madame la présidente, je passerais immédiatement la parole à monsieur Claude Dauphin, responsable du transport au Comité exécutif de la Ville de Montréal, qui vous exposera en détail la proposition de la Ville de Montréal et qui recevra ensuite vos questions. Merci.

105 **M. CLAUDE DAUPHIN :**

Alors, merci beaucoup, monsieur Zampino.

110 Alors, madame la présidente, messieurs les commissaires, mes premiers mots sont pour vous dire merci, au nom de la Ville de Montréal, pour avoir accepté notre demande de délai puisque, comme vous savez, nous sommes tous en fonction, la nouvelle administration, seulement que depuis le 1er janvier dernier et, évidemment, il a fallu mettre les bouchées doubles pour rencontrer le plus de groupes possible, des groupes en faveur, des groupes contre le projet du ministère des Transports. Et il a fallu évidemment travailler un mémoire pour votre bonne attention. Et mes premiers mots sont pour vous remercier d'avoir accepté notre demande de délai et d'avoir effectivement fait une audience spéciale pour nous aujourd'hui.

115 Dans un deuxième temps, nous sommes convaincus que vos recommandations iront dans le sens du bien commun pour tout Montréal, mais surtout pour l'est de Montréal.

120 Alors, plusieurs raisons nous motivent à s'objecter au projet d'autoroute du ministère des Transports du Québec. Une des premières raisons, pour nous, l'autoroute constitue une offre démesurée.

125 Si l'on songe, par exemple, à l'intersection ou la rue Alphonse-D.-Roy, nos informations sont à l'effet que le débit à l'heure de pointe en direction ouest, le matin, à cet endroit est d'environ 2 450 véhicules/heure et que, après la construction de la nouvelle autoroute, si autoroute il y avait, le débit serait d'environ 4 150 véhicules/heure. Alors, nos informations, selon nos experts, nos études nous démontrent qu'une autoroute à 3 voies dans chaque sens a une capacité de 6 000 véhicules/heure. Alors, pour nous, dans un premier temps, l'offre faite par une autoroute en tranchée constitue une offre démesurée à ce niveau-là.

135 Alors, la conséquence de cela, si vous prenez la notion de la demande induite, sûrement que plusieurs mémoires vous ont parlé de ça au préalable, nous sommes convaincus que peu de temps après, subséquemment, ultérieurement, l'autoroute va devenir congestionnée. C'est que plus on en donne, plus les gens en demandent. Alors, plus effectivement on offre une capacité pour les véhicules automobiles et les camions, plus il va y en avoir. Alors, pour nous, c'est une des premières raisons qui nous motive à ne pas souhaiter le projet d'autoroute du ministère des Transports.

140 Nous favorisons plutôt et prônons, et d'ailleurs ça fait partie de mon mandat comme président de la nouvelle STM, nous prônons le transport en commun. Et j'aurai l'occasion effectivement d'y revenir tantôt.

145 Une deuxième raison qui nous motive à nous objecter au projet d'autoroute du ministère des Transports, c'est qu'en faisant l'autoroute Ville-Marie/Notre-Dame, nous nous retrouverons avec une boucle routière sur le territoire urbanisé effectivement de Montréal. Alors, nous aurions, au sud, l'autoroute Ville-Marie/Notre-Dame; nous aurions, au nord, l'autoroute Métropolitaine; à l'ouest, l'autoroute Décarie; et finalement, à l'est, la 25.

150 Alors, pour nous, une de nos préoccupations également, c'est qu'avec cette boucle-là, aussitôt qu'il y aurait soit un accident ou une congestion dans une de ces quatre autoroutes-là, ça pousserait les véhicules automobiles ou les conducteurs de camions à bifurquer. Qu'un pont soit bloqué, on dirait: *Bon, on a l'autoroute Notre-Dame qui peut nous amener à Décarie et puis on va changer notre tracé.+ Alors, pour nous, c'est une préoccupation, le fait de constituer un réseau d'autoroute, ce que nous appelons communément une boucle autoroutière.

160 Une autre conséquence de cette boucle-là, c'est que ce faisant, il y aurait évidemment beaucoup de véhicules, ce que l'on veut éviter avec le projet du ministère des Transports. Nous nous trouverions à amener directement, avec cette boucle-là, beaucoup plus de trafic et de congestion dans les voies de transit et dans les quartiers résidentiels qui longent la rue Notre-Dame.

165 Une autre raison qui nous motive à être contre la proposition du ministère des Transports, c'est que ça constitue une non-intégration dans un aménagement urbain de qualité. Pour nous, une autoroute en tranchée qui longe effectivement les abords du fleuve constituerait une coupure et un trou que l'on peut appeler durable et presque perpétuel, et qui nous limiterait à toute expectative possible d'avoir accès au fleuve un jour.

170 C'est sûr qu'à court terme, à moyen terme, l'on sait très bien que le Port de Montréal constitue un acteur économique d'envergure à Montréal et important au niveau non seulement des emplois qui y sont, mais tout le reste qui s'ensuit, mais on ne peut pas se fermer à tout avenir pour les générations futures d'avoir un accès plus direct au fleuve éventuellement. Alors, pour nous, ça constituerait une cicatrice profonde et durable, et ce serait un drôle d'héritage pour les générations futures.

175

180 Aussi, une autre raison qui nous motive à nous objecter, c'est que, l'autoroute Notre-Dame, s'ensuivrait une discontinuité des axes nord-sud. Si l'on songe X et un des tableaux y fait état tout près de vous X c'est qu'il y a plusieurs axes, avec l'autoroute Notre-Dame, qui seraient fermés, plusieurs axes nord-sud: l'axe Lacordaire/Dickson, l'axe Viau, l'axe Saint-Michel/Davidson, l'axe Frontenac/Iberville. Alors, pour nous, cette coupure avec la rue Notre-Dame amènerait une surcharge dans les autres axes des quartiers résidentiels.

185 Alors, c'est sûr que je n'irai pas dans le détail du mémoire, tout le monde l'a le mémoire, nous l'avons, mais je voulais quand même réserver quelques phrases pour chacune des objections que nous avons au projet autoroutier.

190 Une autre objection que nous avons, c'est que la constitution de cette autoroute routière de Notre-Dame affecterait le transport en commun. Alors, le projet crée également une discontinuité de la grille de rues et limite le maillage des lignes d'autobus, ce qui serait, à notre avis, très néfaste pour le transport en commun actuel dans l'est de Montréal.

195 Alors, ce que l'on propose, nous, dans notre projet de boulevard urbain, et nous avons spécifiquement deux gros tableaux à cet effet, c'est que nous mettons l'accent sur le transport en commun et nous réservons dans le centre du boulevard urbain un site propre au transport en commun bidirectionnel, dans les deux sens, avec, évidemment, segment préférentiel au niveau de ces autobus-là avec des feux de circulation appropriées. Alors, les tableaux en avant en font état.

200 Le transport en commun. Comme je l'ai mentionné, nous voulons pour cette nouvelle administration, madame la présidente, que ça constitue notre marque de commerce. D'ailleurs, une de nos premières réalisations a été de réaliser l'engagement auprès des étudiants âgés entre 18 et 25 ans, de réaliser un engagement, c'est-à-dire de permettre le tarif réduit, un tarif avec carte privilège à tous les étudiants qui résident sur le nouveau territoire de la Ville de Montréal, qui paient la moitié du prix du tarif régulier s'ils sont des étudiants à temps complet.

205 Alors, c'est pour vous démontrer que, avant même que nous soyons en fonction, nous nous sommes organisés pour que notre premier engagement relativement aux jeunes soit réalisé. Et pour nous, il était extrêmement important, non seulement pour faire économiser de l'argent aux jeunes pour qu'ils puissent parfaire leur scolarité, mais également les inciter à utiliser le transport en commun plutôt que d'utiliser le véhicule automobile.

210 Vous savez qu'actuellement, la ligne verte, la ligne numéro 1, dessert le territoire qui nous concerne dans l'est de Montréal. Au moment où nous nous parlons, cette ligne-là, la ligne numéro 1, en période de pointe, a atteint une capacité de 91 %.

215 Alors, il est normalement prévu, pour juger de ces choses-là, qu'un train à chaque 2 minutes 50 X c'est la situation actuelle en période de pointe X nous sommes à 91 % de sa capacité et nous pourrions peut-être réduire ça à 2 minutes 30 à chaque train, ce qui nous mettrait ou placerait à 100 % de la capacité. Alors, c'est une raison additionnelle.

220

Et vous savez que les coûts du métro sont extrêmement élevés, on m'informe que c'est 65 M\$ du kilomètre. De là l'importance et ce qui nous justifie à mettre l'accent sur un site propre bidirectionnel pour le transport en commun dans le centre. Alors, c'est fondamental pour la nouvelle Ville de Montréal. Et vous avez évidemment le tableau, à la page 27 du mémoire, qui en fait état.

225

230

Nos études sont à l'effet aussi qu'avec ce service d'autobus en site propre dans le centre, dans le mail central de notre boulevard urbain, ceci nous permettrait d'avoir 5 000 personnes/heure en utilisant le transport en commun avec ce site propre là. Alors, nous, ce que l'on veut évidemment, ce n'est pas d'attirer les automobiles et les camions. Au contraire, c'est évidemment accepter le fait qu'il faut quand même accepter évidemment qu'il y ait commerce, que l'industrie locale fonctionne bien; cependant, hormis ça, notre intention n'est pas d'attirer les nouveaux véhicules soit automobiles ou des camions.

235

Il y aurait également un impact sur le centre-ville. Vous savez que le centre-ville, au moment où nous nous parlons, est déjà assez congestionné. Ça nuirait, avec un débit encore augmenté, ça nuirait encore une fois au transport en commun de surface, avec de plus en plus d'automobiles dans le centre-ville de Montréal.

240

Vous savez aussi que les stationnements sont déjà saturés. Alors, pour nous, c'est une autre raison qui milite en faveur du transport en commun, plutôt que de favoriser des débits additionnels sur ladite autoroute.

245

Concernant le camionnage, il faut être conscient effectivement qu'à l'heure de pointe, il y a 12 % de camions sur Notre-Dame. Cependant, de manière quotidienne, ce chiffre peut augmenter entre 15 % et 19 %. Et selon nos études, plus particulièrement selon le Guide canadien de conception géométrique des routes, un boulevard urbain, une artère, une route expresse peut accepter jusqu'à 20 % de camions ou de véhicules lourds sur son boulevard.

250

Alors, pour nous, l'autoroute en tranchée ferait de Notre-Dame un attrait pour les camions, ce qui souvent proviendrait de l'autoroute Métropolitaine. Alors, c'est une autre raison qui nous motive à nous objecter au projet d'autoroute du ministère des Transports. Nous clamons plutôt, la nouvelle administration, de parachever l'autoroute 30 comme voie de contournement sur la Rive-Sud.

255

260

Vous savez que Montréal est une des rares villes en Amérique qui n'a pas de voie de contournement. Winnipeg a sa voie de contournement. Nous, nous n'avons pas de voie de contournement. Alors, nous clamons les gouvernements supérieurs, évidemment le gouvernement fédéral, le gouvernement du Québec en a fait état cette semaine, afin de parachever l'autoroute 30. Des études nous indiquent qu'en parachevant l'autoroute 30, il y aurait 2 millions de camions de moins par année sur l'autoroute Métropolitaine et, par effet indirect, pourrait nous aider avec la rue Notre-Dame.

265 Enfin, le boulevard urbain X avant de laisser la parole à mes deux collègues, responsable du développement économique, monsieur Georges Bossé, et monsieur Prescott, responsable de l'habitation X finalement, notre boulevard urbain, tel que vous pouvez le constater sur les tableaux près de vous, pour nous, nos études nous démontrent que la capacité de chaque voie est d'environ 1 300 véhicules/heure. Alors nous, ce que nous proposons, c'est 3 voies dans chaque sens et une des voies serait réservée au covoiturage, aux taxis, aux autobus scolaires, touristiques et aux véhicules d'urgence, alors que les deux autres voies serviraient évidemment au trafic régulier. Et pour nous, nous avons la capacité de débit, avec un boulevard urbain, d'avoir effectivement les débits actuels.

275 Alors, évidemment, ce ne serait pas une autoroute. Donc, il y aurait moins d'attrait pour les véhicules à se diriger vers cet endroit-là. Ensuite de ça, en proposant un meilleur transport en commun, c'est sûr qu'on limite également le débit. Et puis le but évidemment premier est de bien servir l'est de Montréal.

280 Les coûts maintenant. En 1988, Marc-Yvan Côté, alors était ministre des Transports, proposait un boulevard urbain. Le coût était prévu pour 65 M\$. En 1995, Jacques Léonard, ministre des Transports d'alors, il avait deux projets: un, une partie d'autoroute et l'autre en boulevard urbain, 92 M\$; et l'autre projet, en boulevard urbain seulement, le coût était prévu de 50 M\$.

285 Le projet du ministère des Transports parle de 263 M\$. Nous, ce qu'on dit, c'est que notre projet de modernisation de la rue Notre-Dame s'établirait au moins à 100 M\$ de moins. Et ce que l'on souhaite évidemment, c'est que le gouvernement du Québec réserve ce 100 M\$ pour le transport dans l'est de Montréal.

290 Alors, madame la présidente, messieurs les commissaires, brièvement, j'ai tenté de vous faire part des raisons principales qui nous motivent à s'objecter au projet d'autoroute routière. Et je demanderais maintenant à monsieur Bossé, responsable du développement économique à la nouvelle Ville de Montréal, de vous entretenir. Merci beaucoup.

295 **M. GEORGES BOSSÉ :**

Madame la présidente, Georges Bossé, au développement économique.

300 À priori, la modernisation de la rue Notre-Dame doit desservir d'abord et avant tout les intérêts économiques de la population montréalaise et beaucoup plus spécifiquement la population de l'est de Montréal. Et les principaux enjeux que l'on discerne à ce propos sont: d'abord, l'accessibilité de la main-d'oeuvre travaillant dans le secteur tertiaire des activités économiques du centre-ville de Montréal et, bien sûr, leur lieu de résidence.

305 Également l'accessibilité de la main-d'oeuvre travaillant dans les secteurs industriels de l'est de Montréal et du port, et également leur lieu de résidence; la desserte en transport par camion des secteurs industriels des arrondissements de l'est de Montréal et du port; l'impact sur

la dynamique socio-économique des quartiers résidentiels limitrophes et la valeur foncière de ces quartiers.

310

Et si nous regardons une autoroute semblable, qui s'appelle Décarie, et que nous regardons la valeur foncière des résidences qui longent Décarie, ça a plongé. Ça n'a pas amené de développement économique additionnel; au contraire, ça a créé une profonde division dans un secteur de vie. Et aujourd'hui, il serait impensable de vouloir repenser qu'on va refaire la même chose. C'est absolument incroyable de penser qu'en l'an 2000, on a encore devant nous des propositions qui relèvent des années 50, au moment où on pensait faire l'autoroute Décarie.

315

Les tendances d'urbanisme d'aujourd'hui sont des tendances partout, que ce soit en Amérique du Nord, que ce soit en Europe, de convivialité entre le lieu de travail, la résidence, le commerce et la vie communautaire, et non pas une autoroute. Ce que nous voulons pour les citoyens de l'est de Montréal n'est pas une infrastructure où on passera le plus rapidement possible pour s'en éloigner, mais une infrastructure où on s'y arrêtera dans l'est de Montréal, non seulement pour y magasiner mais pour y vivre. Et ce n'est sûrement pas ce que l'autoroute fera.

325

C'est un espace rue que nous proposons, comme le boulevard urbain. C'est à la fois un lieu où l'on passe, mais un lieu où l'on s'arrête. C'est un lieu où les piétons autant que les cyclistes, et les automobilistes et les camionneurs, peuvent y avoir accès.

330

Regardons ce qui s'est fait dans les dernières années à travers l'Amérique du Nord et plus particulièrement, je dirais même, ce qui se fait actuellement dans une ville comme Vancouver, un peu limitée dans son territoire comme nous le sommes. On a donc décidé, et c'est la vision qu'a la Ville de Montréal, cette administration, de mettre le citoyen au coeur de nos préoccupations, et non pas le camion ou l'automobile. Et le citoyen au coeur de nos préoccupations veut dire un mode de vie et une qualité de vie.

335

Tous les nouveaux développements et toutes les nouvelles tendances en urbanisme vont maintenant et privilégient depuis des années, je dirais dans les 7 à 10 dernières années, le déplacement à pied, en automobile sur courte distance et non pas l'accès ou l'augmentation du volume automobile. Vancouver a été capable d'augmenter sa population de 40 000 par année dans les trois dernières années en limitant totalement et le plus possible l'automobile.

340

Ce n'est pas par une autoroute où on facilite la vie de l'automobile, alors qu'on prétend vouloir aller vers le transport en commun même comme notion provinciale, qu'on pourrait régler les problématiques de l'est de Montréal. L'est de Montréal sont des artères où le développement communautaire, développement économique serait aussi bien garanti par un boulevard urbain que par une autoroute.

345

Je n'ai pas la prétention, ce soir, de venir vous dire qu'une autoroute va dévaster le développement. Il serait faux de prétendre que le boulevard urbain n'arrivera pas à faire le

350

même développement économique sous toutes ses formes, qu'il soit un développement local, commercial, industriel. Les deux formes sont capables de donner des résultats, avec une grande différence: celui du boulevard urbain maintient une qualité de vie beaucoup plus conviviale que d'avoir l'autoroute telle qu'elle est proposée actuellement par le gouvernement.

Je n'irai pas plus loin dans la présentation, je vois que le temps court rapidement, et je vais donc me permettre de demander à Michel de poursuivre dans sa présentation. Merci, madame.

M. MICHEL PRESCOTT :

Michel Prescott, vice-président du Comité exécutif. Je vais me permettre quelques remarques concernant la qualité de vie dans les quartiers limitrophes à la rue Notre-Dame et quelques commentaires également sur les aspects environnementaux du projet du gouvernement et la proposition de boulevard urbain que nous faisons.

D'abord, j'insiste, je répète l'importance de garder ouverte la possibilité d'accès au fleuve. Je réitère, comme mes collègues, que le projet autoroutier crée une coupure définitive avec le fleuve qui, à notre avis, pourrait constituer une erreur historique à éviter.

De plus, le projet du ministère brise la continuité, monsieur Dauphin tout à l'heure en a fait état, brise la continuité de plusieurs axes: Lacordaire, Dickson, Viau, Saint-Michel, Davidson, Frontenac/Iberville. Cette coupure risque d'entraîner une surcharge de véhicules lourds sur les autres axes est-ouest et nord-sud du secteur et de provoquer de longs détours dans le réseau des rues avoisinant les quartiers résidentiels. Au contraire, en aménageant un boulevard urbain, on ne brise pas la continuité de notre trame de rues et on évite ainsi une surcharge sur les artères connexes.

Les données du ministère dans son rapport montrent qu'un certain nombre d'axes routiers de l'arrondissement Mercier/Hochelaga-Maisonneuve connaîtrait une baisse de la circulation avec le projet autoroutier. Cependant, les données montrent aussi que ces réductions seraient minimales, voire insignifiantes à l'heure de pointe du matin, dans les axes comme Sherbrooke, Pie-IX, Saint-Clément, Hochelaga et Dickson.

Par ailleurs, les effets des coupures dans la continuité de certaines artères créeraient un débordement de la circulation de transit dans le réseau des rues locales des quartiers. Des rues comme Ontario et Sainte-Catherine auraient sans doute à absorber de plus grands débits de circulation. Au contraire, l'aménagement d'un boulevard urbain peut produire des réductions plus importantes de la circulation dans les rues de l'arrondissement, en coupant la continuité de certaines rues locales et en améliorant de façon significative la desserte en transport en commun des quartiers.

Le projet du ministère crée une discontinuité de la grille de rues et limite le potentiel de maillage des lignes d'autobus. En obligeant le piéton à allonger leur marche vers les arrêts

d'autobus, on rend le transport en commun moins attrayant. La voie réservée proposée par le ministère pour desservir Repentigny et l'est de l'île ne serait pas en site propre. De plus, elle serait discontinuée, empruntant tantôt l'autoroute, tantôt la desserte. Enfin, elle ne permettrait pas de correspondance avec les lignes d'autobus nord-sud de l'arrondissement.

400

Le boulevard urbain doté d'un aménagement en site propre pour les autobus et de mesures préférentielles aux intersections permettra des gains de temps permanents similaires ou supérieurs à ceux prévus dans le projet autoroutier en dépit de la présence de carrefours dotés de feux de circulation. Plusieurs lignes d'autobus nord-sud pourront ainsi proposer des correspondances avec les lignes empruntant la voie réservée du boulevard urbain. Je parle donc d'accessibilité plus facile pour les résidents des secteurs limitrophes à l'axe de transport majeur est-ouest que constituerait le boulevard urbain que nous proposons.

405

Un commentaire sur la pollution de l'air. En passant d'une situation de congestion modérée à une situation de fluidité à haute vitesse, ce qu'entraînerait une autoroute en tranchée, les taux d'émission de polluants atmosphériques augmentent considérablement. Avec une offre démesurée, on attirera une circulation importante créant de la congestion du type que l'on retrouve sur l'autoroute Décarie.

410

La proposition que nous faisons, en faisant une large place au transport collectif, contribuera à réduire la pollution atmosphérique. Les études montrent qu'un transfert de 1 % des déplacements motorisés en déplacements non motorisés ou en transport collectif peut conduire à une réduction de 2 % à 4 % de la consommation énergétique et de la pollution atmosphérique.

415

Un mot maintenant sur la pollution par le bruit. La réduction de la pollution par le bruit anticipée par le ministère sera nuancée par plusieurs facteurs. D'abord, le débit ultime d'automobiles et de camions sera plus élevé que celui estimé à l'horizon 2011.

420

La congestion entraînera des débordements de circulation sur des voies de desserte discontinues en surface et sur le réseau local de la ville. Il y a toujours des ralentissements dans les rampes d'accès et de sortie, avec la pollution sonore en conséquence. La coupure de certains axes nord-sud entraînera une déviation de la circulation dans le réseau local.

425

Les vitesses élevées sur les autoroutes, la nuit, augmente le niveau de pollution sonore. Une autoroute en tranchée n'entraîne pas de bénéfices significatifs pour les personnes habitant aux étages supérieurs des bâtiments. Et finalement, le ministère prétend à une limite de vitesse de 70 kilomètres qui, en pratique, on le sait bien, sera dans les alentours de 100 kilomètres à l'heure.

430

La proposition que nous avançons a pour effet de réduire la pollution par le bruit sur le boulevard urbain. Donc, parce que les débits de circulation seront moins élevés et auront une vitesse constante avec un nombre d'arrêts réduits aux carrefours, nous pensons qu'une gestion optimale des feux de circulation et l'absence de pente dans le design, il n'y a pas de rampe d'accès, contribueront aussi à la réduction du bruit.

435

440

Nous pensons que la voie réservée au transport en commun pourra transporter autant de personnes que 3 voies de circulation. Et finalement, qu'un boulevard urbain, par le mécanisme de la synchronisation des feux, permet un meilleur contrôle de la vitesse de circulation et donc, du bruit.

445

L'autoroute en tranchée ne s'intègre dans aucun aménagement urbain de qualité. C'est une intervention brutale porteuse d'impacts négatifs. On créerait une cicatrice urbaine semblable à celle de Décarie et de l'autoroute Ville-Marie. Je l'ai mentionné tout à l'heure.

450

Au contraire, le boulevard urbain répond à la fois aux besoins des piétons, des automobilistes et des camionneurs. Il est un corridor où l'on circule et un lieu où l'on s'arrête. Les terrains qui bordent le boulevard deviennent des espaces offrant une plus value au développement. Un boulevard urbain favorise la mixité des usages nécessaires à la prospérité non seulement de Montréal, mais des quartiers environnants.

455

Le projet du ministère propose certains aménagements nouveaux d'espaces verts. Ce que nous pouvons dire, c'est que tous les espaces verts, les espaces publics et patrimoniaux feront l'objet d'une attention particulière dans la mise en valeur et l'intégration au projet du boulevard urbain. Des mesures spéciales seront prises touchant le parc Morgan et Champêtre qui croisera le boulevard urbain.

460

Et finalement, pour reprendre ce que mon collègue Georges Bossé a mentionné tout à l'heure, effectivement de nouvelles tendances se développent en Amérique du Nord, tendances qui, à San Francisco, Portland, Milwaukee, Boston, Fort Worth, Hartford, New-York, Oakland, Pittsburg et Providence, ont amené ces villes à détruire dans certains cas des autoroutes, certaines d'entre elles en tranchée, pour les remplacer par des boulevards urbains. Nous pensons que c'est la voie de l'avenir. Merci.

465

M. CLAUDE DAUPHIN :

470

Si vous me permettez, madame la présidente, un mot de conclusion, brièvement.

LA PRÉSIDENTE :

475

D'accord.

M. CLAUDE DAUPHIN :

480

Alors, ce soir, nous avons voulu vous exprimer effectivement une position claire de la nouvelle Ville de Montréal, en peu de délai évidemment. Et nous sommes très conscients que maintenant que nous avons exprimé notre position claire, il va falloir évidemment travailler de concert avec l'intervenant majeur, qui constitue le gouvernement du Québec. Alors, c'est sûr que notre position est claire.

485 Mais pour l'est de Montréal, nous sommes conscients, comme le gouvernement du Québec, qu'il y a urgence à agir. Et c'est pour ça qu'on vous dit ce soir que nous nous engageons à faire un plan d'aménagement détaillé dans les trois prochains mois et nous allons nous asseoir avec le gouvernement du Québec, il va bien de soi.

490 En terminant, un boulevard urbain favorise la mixité des usages nécessaires à la prospérité.

Nous vous remercions de votre bonne attention et nous sommes prêts à répondre à vos questions. Merci beaucoup.

495

LA PRÉSIDENTE :

J'ai oublié de le rappeler en début de séance, mais on demande aux gens d'éviter toute manifestation pendant nos audiences, s'il vous plaît. C'est difficile, mais je vous demanderais de vous y astreindre.

500

On a eu l'occasion, bien sûr, les commissaires, de lire votre mémoire avant que vous nous le présentiez et on a également eu le loisir de voir quel était le concept proposé. Ma première question X et nous allons défilier un à la suite de l'autre avec nos questions X ma première question, c'est concernant le tracé de votre boulevard urbain.

505

Est-ce que le tracé du boulevard urbain collerait sur le tracé qui est proposé par le ministère des Transports ou si vous concevez le boulevard urbain sur la rue Notre-Dame comme une ligne continue puis on continuerait avec un boulevard urbain plus à l'est de Viau.

510

À l'heure actuelle, il y a une courbe qui est effectuée vers le nord-est, à la hauteur de Viau, pour aller rejoindre Souigny. Alors, je voudrais savoir si vous empruntez donc le même tracé et de quelle façon vous vous raccordez soit à l'autoroute 25 ou soit à l'autoroute Ville-Marie actuelle.

515

M. CLAUDE DAUPHIN :

Alors, substantiellement, évidemment, nous songeons au tracé un peu comme celui du ministère. Cependant, à l'arrivée à cette intersection-là, on sait très bien qu'il va falloir dans notre plan d'aménagement détaillé prévoir une solution particulière.

520

Je sais que le ministère propose deux possibilités rendu à ce tronçon-là, soit par la voie du CN et puis ce qui est Dickson actuellement, mais qui serait poursuivi, je pense, jusqu'à l'Assomption, de mémoire.

525

LA PRÉSIDENTE :

En fait, c'est l'option CSF, qui est la Canadian Steel Foundries, ou l'option CN, qui est plus à l'ouest.

530

M. CLAUDE DAUPHIN :

Alors, on est très conscient qu'à cet endroit-là, s'il y a effectivement affluence d'autos et de camions, le ministère, je crois, a deux voies à cet endroit-là, qui est également en tranchée, si ma mémoire est bonne, à cet endroit-là. C'est que nous, là, on songe probablement à vouloir contrôler l'affluence qui va arriver à cet endroit-là avec des feux de circulation, pouvoir gérer ça, pour ne pas se retrouver avec un cahot à cet endroit-là.

535

Alors, concernant le détail de ça, nous ne sommes pas, pour être bien honnêtes, rendus aux détails de ça, mais nous sommes très conscients. Votre question est très pertinente. C'est que l'on songe, comme je vous ai mentionné tantôt, à une bonne gestion à cet endroit-là, à un contrôle pour ne pas se retrouver avec une situation chaotique à cet endroit-là.

540

Peut-être que monsieur Gallela, notre expert consultant externe, pourrait peut-être rajouter un point à ce niveau-là.

545

M. OCTAVIO GALLELA :

Pas grand-chose, sauf que le tracé, celui-là effectivement, mais on ne peut pas déverser deux voies autoroutières avec une capacité de 2 000 véhicules à l'heure, donc pour un total de 4 000, dans un boulevard urbain qui doit également se connecter à l'autre partie, la partie ouest de Notre-Dame et qui doit aussi collecter ou recueillir le trafic en provenance des axes nord-sud, des autres artères.

550

C'est pour cela que même si le tracé était presque identique, probablement en privilégiant l'axe l'Assomption, il faut qu'il y ait des carrefours avec feux de circulation, tel que Dickson, tel que l'Assomption. Il faut répartir les flux de circulation, les contrôler, les capter en amont et relâcher les pelotons selon différentes situations d'accueil, de capacité d'accueil en aval.

555

560

M. CLAUDE DAUPHIN :

Merci, monsieur Gallela.

565

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

570

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

J'aurais une première question. Et comme l'a signalé la présidente au tout début, les questions ont pour but d'éclaircir des positions, d'aller plus loin dans votre proposition lorsque c'est nécessaire. Ce n'est pas une prise de position de la commission à cette étape-ci, d'aucune façon.

575

Vous mentionnez que compte tenu que la largeur de l'emprise nécessaire à votre formule de projet est plus étroite que celle du projet du ministère des Transports, que ça dégagerait une certaine superficie en bordure. J'adresse à tout le groupe la question; vous verrez qui est le mieux désigné pour y répondre.

580

Est-ce que vous avez déjà évalué à quoi ça pourrait correspondre, en termes de superficie?

585 **M. CLAUDE DAUPHIN :**

Alors, nous, ce qui est prévu en termes de superficie pour le boulevard au complet avec mail central, piste cyclable bidirectionnelle, les trottoirs, les arbres partout, on parle de 52 mètres. Le ministère des Transports, de mémoire, arrive à 64 mètres. On parle de 12 mètres de moins.

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

Mais vous mentionnez dans votre mémoire que ça libérerait des espaces, qui pourraient être reconvertis pour une vocation commerciale et certains types de résidentiel également que vous avez mentionné dans votre rapport. Est-ce qu'il y a une évaluation qui est déjà faite de cette superficie-là?

600 **M. CLAUDE DAUPHIN :**

Nous sommes conscients évidemment qu'il ne pourrait pas y en avoir tout le long du tracé, mais il pourrait y en avoir, comme mon collègue monsieur Bossé vient de le mentionner, dans certains îlots, à certains endroits.

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

Ma deuxième sous-question est peut-être encore prématurée, on a compris que vous avez fait référence au temps que vous avez eu pour préparer votre mémoire. On le comprend également. Est-ce que vous avez déjà envisagé, en termes de proportion, à quoi pourrait correspondre le résidentiel, le commercial et éventuellement, également, du zonage parc?

610 **M. CLAUDE DAUPHIN :**

Monsieur Bossé.

615

M. GEORGES BOSSÉ :

Effectivement, le zonage parc est essentiel. Tantôt, notre collègue Michel l'a mentionné, les espaces parcs qui étaient prévus pour le système autoroutier pourraient être maintenus. On l'explique bien dans notre mémoire. En fait, il pourrait y avoir tout simplement un surbaissement de la voie et surélévation légère, très légère du parc qui pourrait traverser le boulevard et l'automobile passerait en dessous; en fait, tout comme il le fait actuellement pour l'autoroute.

625 Au niveau du résidentiel, ce qu'il est important de mentionner, on n'a pas évalué en quantité qu'est-ce que ça voudrait dire comme possibilité additionnelle. On sait qu'il y a des îlots où on serait capable de reconvertir dans l'immobilier autant dans le résidentiel que non. Par contre, là où on a une profonde conviction, c'est tout le redéveloppement des secteurs

630 Hochelaga-Maisonneuve, beaucoup de redéveloppement urbain qui se doit d'être fait, qui est prêt à être fait également et où, même actuellement, on a des investisseurs qui disent: *Bien, moi, je veux savoir qu'est-ce qui va s'en aller là parce que ma clientèle dépend aussi de ça.+

635 Alors, c'est tout le réaménagement urbain, réaménagement particulièrement au niveau du résidentiel qui doit se faire dans ces secteurs de vie là. Alors, il n'y a pas que la nouvelle habitation, il y a celle de la transformation également qui dépend beaucoup du mode de vie et qui, donc, par le fait même, attend de voir ce qui va se passer au niveau de Notre-Dame.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

640 Et je comprends également, monsieur Bossé, que présentement, c'est prématuré pour s'avancer de votre part...

M. GEORGES BOSSÉ :

645 Oui.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

650 ... sur le concept à développer?

M. GEORGES BOSSÉ :

Sur le concept, il n'est pas développé, je le dis honnêtement.

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

660 Je vais tenter une troisième sous-question. Est-ce que dans ce que vous allez prendre en compte, vous allez considérer, parce qu'il y a la vocation commerciale dans ce que vous appelez toute la réhabilitation économique, c'est beaucoup commercial, mais dans le quartier, est-ce que pour vous, vous allez prendre en compte le fait que la rue Sainte-Catherine n'est pas loin, également?

M. GEORGES BOSSÉ :

665 Bien oui, exactement. J'ai omis de le mentionner, mais le redéveloppement commercial de Sainte-Catherine, c'est le principal. C'est de loin le principal. Ce qu'on veut, c'est un redéveloppement sur l'axe Sainte-Catherine. Et quand on dit qu'il peut y avoir une autre trame commerciale, on va s'entendre, c'est des petites dessertes. Parce qu'on va se souvenir que sur le boulevard comme tel, le boulevard, outre les artères qui sont mentionnées dans le rapport pour avoir accès à Notre-Dame, il n'y a pas de voies carrossables, voies d'évitement ou voies parallèles.

670

675 Donc, il n'y aurait pas, en parallèle à Notre-Dame, un *strip*, comme on dit, de commerces. Ce n'est absolument pas le cas. C'est strictement d'être capable, dans l'aménagement qui s'en vient, d'avoir des petits secteurs potentiellement commercial, bureau ou autres. Et ça, ça reste à définir. Mais le développement commercial, d'abord et avant tout, c'est la rue Sainte-Catherine.

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

685 Concernant la question de la discontinuité des artères, bon, c'est un problème que vous avez soulevé, une préoccupation que vous avez. Par rapport au projet, actuellement, c'est qu'il y a une certaine reclassification de voies qui sont prévues. Je pense, entre autres, à Dickson, à Viau, Saint-Clément, qui sont actuellement des artères principales ou des voies principales, qui vont devenir avec le projet des voies, je dirais, à caractère local.

690 Est-ce que, pour vous, ça cause beaucoup de problèmes en termes de classification? Donc, est-ce qu'il faut que dans vos plans, vous soyez obligés de tout revoir votre réseau routier local, si on veut, en termes de classification?

695 **M. CLAUDE DAUPHIN :**

700 La question est pertinente, et puis la réponse est oui. La grande distinction entre le projet du ministère des Transports et nous, c'est que, évidemment, de mémoire, dans le projet du ministère, la plupart des artères sont fermées X ça va de soi, il y a une autoroute en avant X sauf l'Assomption qu'on maintient et je pense qu'on ouvre.

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

710 Qu'on prolonge, oui, c'est ça.

715 **M. CLAUDE DAUPHIN :**

720 Qu'on prolonge, alors à la différence de nous. Nous, nous préconisons l'inverse, le contraire. C'est que pour nous, avec une bonne gestion cependant de ces rues-là, nous préconisons le contraire, de les conserver ouvertes.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

710

Donc, comme par exemple pour Dickson, la question de le fermer en cul-de-sac, ce n'est pas une option que vous trouvez satisfaisante, selon vous. Vous voulez conserver l'axe ouvert comme il est actuellement?

715

M. CLAUDE DAUPHIN :

À Dickson? Oui, la réponse est oui.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

720

Maintenant, pour ce qui est de la rue Sainte-Catherine, il y a une fermeture qui est prévue au niveau de Sainte-Catherine aussi, à l'intersection de Notre-Dame.

725

Est-ce que ça, c'est quelque chose, pour vous, qui est un élément que vous avez étudié, de voir les répercussions que ça pourrait avoir sur, par exemple, l'achalandage commercial ou d'autres types, je dirais, de problèmes? Au niveau, par exemple, de la boucle du circuit 34 Sainte-Catherine qui se fait à cet endroit-là, est-ce que c'est un endroit qui est problématique, selon vous?

730

Je ne sais pas si vous l'avez regardé. Je ne veux pas non plus --

M. OCTAVIO GALLELA :

735

Il est important de garder les axes nord-sud continus pour établir, entre autres, un contact avec la future voie réservée le long de l'axe Notre-Dame.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

740

On favorise les échanges...

M. OCTAVIO GALLELA :

745

Advenant que le boulevard Notre-Dame, tel que la Ville le voit, prenne place, qu'il se réalise, à ce moment-là, la STM prévoit déjà que les axes nord-sud pourront desservir, pourront alimenter ou pourront se servir de la future voie réservée en site propre au milieu du boulevard. Alors, ce qu'on vise, c'est un maillage d'axes desservant les lignes d'autobus et les flux de circulation également.

750

Il ne faut pas oublier que la classification routière prévue par la Ville de Montréal à la fin de 2001 et qui est en force maintenant en 2002 conserve la continuité de tous ces axes-là. La classification routière les considère artères, mais le ministère des Transports considère ces axes locaux. Alors, il y a un problème de langage.

755 Alors, ces axes pour la Ville constitue des artères, alors que pour le ministère des Transports, il s'agit d'axes locaux; et pour la Ville de Montréal, les axes locaux, c'est des petites rues locales. Alors, il y a eu un problème de vocabulaire dans ce dossier.

LA PRÉSIDENTE :

760 D'ailleurs, dans votre mémoire, si vous me permettez, vous parlez du Plan de classification routière de la Ville de Montréal 2002.

M. OCTAVIO GALLELA :

765 Exact.

LA PRÉSIDENTE :

770 Est-ce que c'est possible de déposer à la commission ce plan?

M. OCTAVIO GALLELA :

Bien sûr.

775 **LA PRÉSIDENTE :**

En fait, je ne veux pas un document...

M. OCTAVIO GALLELA :

780 Il y a deux plans qui existent, un concernant les axes de camionnage, puisqu'il faut bien desservir les commerces, les industries, et les camions de service à l'intérieur des quartiers; et l'autre concernant les grandes artères. Ces deux plans sont tout frais et disponibles.

785 **LA PRÉSIDENTE :**

D'accord. Alors, je vous rappelle que c'est en treize copies qu'il faut le faire. Merci.

Monsieur Bossé, vous vouliez ajouter...

790

M. GEORGES BOSSÉ :

795 Ce que je voulais ajouter, dans le fond, et c'est excessivement important, ce qui est une artère et que le ministère considère tout simplement une rue locale, lorsque vous la fermez, vous avez un débordement inévitable sur les petites rues qui sont les rues locales. Et inévitablement, vous augmentez le camionnage dans les quartiers qui sont résidentiels à certains endroits, et vous refaites la même problématique, vous la dispersez ailleurs.

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

805 Concernant les débordements de circulation justement, dans la proposition du ministère, il y a plusieurs rues où il y a des étranglements qui sont proposés. Est-ce que c'est des mesures que la Ville entrevoit faire un peu plus tard, donc des mesures d'apaisement de circulation?

M. OCTAVIO GALLELA :

810 Bien sûr, il est prévu de préparer un plan directeur de mesures d'atténuation. Ce n'est pas évident dans le document. Mais un paquet de mesures vont s'articuler autour d'un plan de classification routière finale, de l'utilisation de ces axes-là, de camionnage. En fait, on insiste beaucoup pour préparer un plan du camionnage qui tienne compte du prolongement de l'autoroute 30 également.

815 On veut également viser la gestion du camionnage selon les différents jours de la semaine et les périodes de la journée, jour et nuit. Alors, on pense que, par exemple pour le camionnage, c'est bien l'intersection de l'autoroute 40 et de l'autoroute 25 qui constitue la principale porte d'entrée et de sortie de l'est, autour de laquelle il faut articuler les mouvements des camions lourds en transit.

820 Alors, un plan directeur de circulation pour l'est comprendrait le camionnage, le transport collectif, la circulation de transit, la circulation locale.

825 Et pour la rue Saint-Clément, par exemple, on le dit dans le mémoire, la rue Saint-Clément pourrait devenir une petite rue locale, résidentielle et pourrait être coupée du boulevard. Et puis Viau deviendrait à ce moment-là à double sens. La capacité résiduelle est possible. Puis tout axe qui est coupé par l'autoroute mais, en fait, tout axe qui est coupé a comme conséquence -- c'est une conséquence de la création de l'autoroute qu'on coupe des axes. Mais la Ville de Montréal à son tour, même avec un boulevard urbain, peut couper ces axes-là, 830 sauf que c'est loin d'être convenable.

835 La meilleure façon de gérer la circulation dans un territoire urbain, c'est bien de la distribuer au travers d'une grille routière telle qu'on la connaît. C'est encore la meilleure façon. Ce n'est pas les autoroutes. Il faut répartir, contrôler.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

840 **M. CLAUDE DAUPHIN :**

Merci, Octavio.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

845

Concernant le transport en commun, une simple question de précision. On vous a entendu dire que vous en faisiez une marque de commerce, au tout début de votre présentation.

850

Vous dites dans votre mémoire, à la page 12, que ce que vous proposez, compte tenu que ça va être en site propre, ça va permettre des gains de temps permanents similaires ou supérieurs à ceux prévus dans le projet du ministère des Transports du Québec.

855

J'aimerais savoir de votre part si c'est quelque chose que vous avez documenté X je pense, en particulier, la SCM X ou si c'est une déduction du fait qu'en site propre, par exemple, le Viabus va se rendre directement au centre puisqu'il n'y aura pas de partage avec d'autres.

M. CLAUDE DAUPHIN :

860

Merci de votre question. Je sais qu'à un moment donné, j'ai fait référence à lorsque ce site propre là fonctionnerait, à la période de pointe, nous pourrions aller jusqu'à 5 000 personnes/heure qui pourraient se rendre au centre-ville à partir de l'est de Montréal. Et ceci était basé sur une étude qui... je ne me souviens pas à quelle page. Il y a une étude, je vais vous la trouver.

865

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Monsieur Dauphin, à ce moment-là, vous référez plus particulièrement au Viabus?

M. CLAUDE DAUPHIN :

870

Non, aux autobus. Évidemment, ça augmente avec un autobus allongé, ça augmente davantage avec un SLR et ça augmente encore plus avec un métro. Mais ceci sort d'une étude qui a été faite -- en tout cas, il y a un tableau.

875

M. OCTAVIO GALLELA :

Page 27, pour la capacité. En attendant peut-être....

M. CLAUDE DAUPHIN :

880

Page 27, monsieur le commissaire.

M. OCTAVIO GALLELA :

885

Madame la présidente, concernant les vitesses, la particularité de la voie réservée en site propre proposée par la Ville de Montréal, c'est qu'elle est à double sens. Elle permet aux autobus locaux de s'arrêter et aux express de dépasser. Elle permet d'avoir une préemption, de recevoir une préemption facile aux feux de circulation, mais pas conflictuelle. Il n'y aurait pas là d'autres véhicules qui passeraient à l'intérieur. Donc, une voie réservée en rive, celle proposée

890

par le ministère des Transports, c'est de niveau primaire.

Alors, les voies réservées de premier niveau les plus efficaces sont celles en site propre, suivies d'autres en site propre ou autrement à la gauche comme sur, je ne sais pas, je donne l'exemple le pont Champlain, deuxième niveau. Le troisième niveau, il s'agit d'une voie réservée en rive. Donc, là, on est en conflit avec les virages. Puis le long de l'accotement de

895

l'autoroute, ce n'est pas tellement intéressant à cause des incidents, des accidents, d'accumulation de neige, etc.

Alors, effectivement, la seule façon de pouvoir transporter et assurer un transport en commun important, c'est d'y affecter à l'intérieur d'un nouvel axe routier une partie de l'infrastructure, de réserver cette partie-là en permanence au transport collectif. Et une telle voie réservée, en fait, sur Notre-Dame, serait bordée de deux murets New-Jersey pour la sécurité de l'ensemble des usagers. Donc, de part et d'autre, il y aurait deux murets de 1 mètre 30, paysagé. Alors, les passagers seraient à l'abri.

900

905

Mais pour répondre davantage à la question concernant la vitesse, oui, les autobus dans la voie réservée proposée par la Ville, on a bien de l'expérience de l'aménagement de voies réservées à Montréal, on les a pratiquement aménagées toutes, ce projet-là, il est de grande qualité, il est très efficace par rapport à tous les autres qu'on a implantés dans le territoire.

910

M. CLAUDE DAUPHIN :

Merci, Octavio, pour le complément de réponse à une question précédente.

915

LA PRÉSIDENTE :

Dans votre mémoire, vous terminez en disant que tous les espaces verts, les espaces publics et patrimoniaux feront l'objet d'une attention particulière de mise en valeur et d'intégration à votre projet. Un peu plus avant, vous mentionnez le parc Morgan et Champêtre. Vous êtes muets quant au parc Bellerive, quant au parc Dézéry, dans votre mémoire tout au moins.

920

Est-ce que vous prenez position par rapport à ces espaces qui sont proposés dans la solution préconisée par le ministère des Transports?

925

M. CLAUDE DAUPHIN :

C'est sûr que, madame la présidente, l'objectif, évidemment, c'est de...

930

Dans le projet du ministère des Transports, il n'y a pas que de mauvaises choses; au contraire, il y a des bonnes choses. Sans s'y être attardés plusieurs jours, parce qu'on a eu à peu près quinze jours pour faire ça, évidemment que nous allons essayer de maintenir tous les aspects positifs prévus dans le projet du ministère des Transports du Québec.

935

Alors, notamment au niveau des parcs, quitte à passer en dessous, alors c'est de maintenir la plupart des parcs qui étaient prévus dans le projet du ministère. Et puis mon collègue m'informe qu'à la page 48, on en fait état un peu.

940

Même si le projet autoroutier du ministère n'est pas privilégié, la Ville de Montréal pourra utiliser, le cas échéant, certains éléments ou objectifs de design urbain déjà étudiés par les spécialistes du ministère des Transports du Québec, notamment pour les parcs Champêtre, Morgan, Bellerive, etc., et certains autres lieux publics.

945

Mais je suis honnête avec vous, là, qu'on n'a pas passé plusieurs jours là-dessus. Cependant, on s'entend que nous sommes d'accord pour préserver le plus possible --

LA PRÉSIDENTE :

950

Il en est de même pour les éléments patrimoniaux?

M. CLAUDE DAUPHIN :

Effectivement.

955

LA PRÉSIDENTE :

En tout cas, la semaine dernière, on a parlé beaucoup de la station de pompage Craig.

M. CLAUDE DAUPHIN :

960

Oui, puis Létourneux. Je pense que le vice-président du Comité exécutif aimerait ajouter son grain de sel.

M. MICHEL PRESCOTT :

965

Très brièvement pour dire qu'un boulevard urbain peut, à tous égards, parcs et bâtiments patrimoniaux, faire mieux que ce que permet de faire une autoroute.

970 Alors, dans les documents du ministère, la station de pompage Craig, la Maison du gouverneur, la prison du Pied-du-Courant, la caserne Létourneux, d'autres bâtiments industriels, l'hypothèse d'un boulevard permet simplement de faire mieux sans couper les quartiers limitrophes, sans faire cette brisure. À cet égard, de toute évidence, le boulevard offre beaucoup plus de possibilité d'un aménagement qui est convivial, relativement convivial
975 évidemment, parce que c'est un boulevard où la circulation est assez importante, mais infiniment plus convivial qu'une autoroute en tranchée.

M. CLAUDE DAUPHIN :

980 D'ailleurs, si vous me permettez, madame la présidente, nous avons un autre collègue ici avec nous, qui est responsable des parcs à la Ville de Montréal, qui malheureusement n'est pas assis avec nous parce qu'on ne voulait pas être les douze membres de l'exécutif, il n'y avait pas suffisamment de place, mais qui va travailler très fort sur cet aspect-là.

LA PRÉSIDENTE :

985

Merci.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

990 J'aimerais revenir sur la question de la revitalisation économique. Monsieur Bossé, vous en avez parlé dans votre exposé et c'est indiqué également dans le mémoire, mais j'aimerais aller un petit peu plus loin pour comprendre comme il faut. Et je cite un peu ce que vous avez dit, vous avez dit: *L'intérêt économique est important, mais particulièrement ou spécifiquement celui de l'est de Montréal.+
995

M. GEORGES BOSSÉ :

Oui.

1000 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

J'aimerais voir avec vous comment ça se concilie avec le cadre d'aménagement du nouveau Grand Montréal. Le cadre d'aménagement, la commission en a pris connaissance. Plusieurs participants la semaine dernière y ont référé également. Quant aux orientations de développement, d'intégration, de qualité de vie, il y a plusieurs orientations du cadre qui les
1005 fixe.

Je rappelle, pour ceux qui l'ignorent, que les orientations du cadre fixent également un futur schéma d'aménagement pour dans cinq ans.

1010

M. GEORGES BOSSÉ :

Pour la Communauté métropolitaine, oui.

1015

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Pour la CMM, exactement, vous avez raison. Mais il y a aussi plusieurs orientations du cadre qui délimitent, je dirais, un périmètre de développement économique. Parmi celles-ci, il y a la question du pôle Mercier, sur laquelle vous passez rapidement dans votre mémoire, avec un axe de communication, un axe économique MercierXDorval, passant évidemment par le centre-ville de Montréal.

1020

Quand vous nous mentionnez que l'est de Montréal est important, comment vous arrivez à concilier ça avec une vision large du développement économique fixée par le gouvernement dans un cadre qu'on va retrouver éventuellement dans un schéma d'aménagement? Est-ce que vous demeurez partenaire de ces orientations-là économiques du cadre ou si, comme ville nouvelle, vous les entrevoyez de façon différente?

1025

M. GEORGES BOSSÉ :

Non. Je pense que le cadre exprime bien -- ce qui a été fixé actuellement dans, je dirais, l'encadrement de discussion qui a été mis devant par le gouvernement, je pense qu'il reflétait la volonté du milieu. Le schéma d'aménagement qui doit être fait par la Communauté métropolitaine doit tenir compte de ça. Il ne peut pas aller à l'extérieur de ça non plus.

1030

Alors, ce qui a été déposé par le gouvernement, c'est vraiment, je dirais, moi, les balises à l'intérieur desquelles la Communauté métropolitaine devra travailler pour son schéma. Et ce faisant, tout le plan d'intégration du Plan d'urbanisme de la nouvelle Ville se doit également d'être en conformité. On ne peut aller contre, il faut vraiment aller avec. Et je dois dire que, également, il y avait du sens dans ce qui était fait là-dedans.

1035

Je pense qu'on doit et on a actuellement des projets, on a même des gens ici qui nous en ont déposés cette semaine. Donc, ça se fait à l'intérieur comme tel du cadre général.

1040

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Je reviens avec la question, mais autrement. Est-ce que comme nouvelle administration, vous soutenez avec force le développement du pôle économique Mercier qui est ciblé nommément, et particulièrement pour tout ce qui concerne l'industrie manufacturière?

1045

M. GEORGES BOSSÉ :

1050

1055 Je pense qu'il se devra d'être fait. Je dois dire qu'à l'interne, nos services sont en train d'y travailler également. Je dirais qu'on base et ce qu'on veut vraiment baser d'abord et avant tout, c'est que tout redéveloppement part d'abord et avant tout de l'habitation. On a beau parler d'un pôle manufacturier, le pôle manufacturier va réussir si, alentour de ça, il y a des gens.

1060 Ce que je vous disais tantôt, le nouvel ordre d'urbanisme mondial est d'être convivial entre le lieu de travail, le lieu de résidence, le lieu de commerce, le lieu communautaire. Donc, il va de soi que les résidents idéalement voudraient être plus près de leur place de travail. Donc, c'est un pôle global de développement, pas uniquement manufacturier. Il doit y avoir également le résidentiel -- la mixité, en fait, de l'habitation, de l'industrie et du commerce, aujourd'hui se doit d'être ensemble.

1065 Ce n'est plus le style de développement qu'on connaissait antérieurement: le résidentiel dans un pôle avec, de l'autre côté du boulevard, de l'autre côté de l'autoroute, le commercial et le manufacturier. Ça s'intègre maintenant dans un plan beaucoup plus harmonisé.

1070 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Si vous me permettez de continuer sur le même thème.

1075 **M. GEORGES BOSSÉ :**

Oui.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1080 Mais on pourrait comprendre du cadre, parce qu'il a quand même une grande importance dans le cadre...

M. GEORGES BOSSÉ :

1085 Oui, absolument.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1090 ... on pourrait comprendre que le soutien au pôle Mercier, compte tenu de la nature des industries qui vont être privilégiées, pourrait être orienté de ce côté-là, j'imagine?

M. GEORGES BOSSÉ :

1095 Oui.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1100 On peut comprendre facilement que ce ne sera pas la même industrie dans l'ouest que dans l'est.

M. GEORGES BOSSÉ :

1105 Absolument. Écoutez, il y a un élément que je veux bien mentionner. L'administration actuelle ne croit pas au mur-à-mur. Alors, quand on nous dit des fois dans le cadre: *le type de développement+, je pense qu'il doit se faire localement. Je veux dire, il doit se faire selon les besoins. Il doit se faire selon la volonté. Et ce qui se fait dans l'est ne doit pas être nécessairement ce qui se fait dans l'ouest; et ce qui se fait dans l'ouest ne doit pas être nécessairement ce qui se fait dans l'est non plus.

1110 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

1115 Mais compte tenu de ce développement-là, même s'il n'est pas mur-à-mur, plusieurs pourraient penser qu'il va entraîner nécessairement une augmentation du trafic de camions en particulier. Compte tenu de la nature des entreprises, compte tenu que ces entreprises-là ne peuvent pas toutes privilégier le transport par train, on l'a vu la semaine dernière également par d'autres participants, cette augmentation de la pression du camionnage sur l'axe, et l'axe passe par la rue Notre-Dame, pour vous, est-ce que c'est un empêchement? J'imagine que non? Mais comment le régler?

1120 Vous abordez la question du camionnage du port de Montréal, mais vous le dites vous-même, c'est 15 %, 18 %, 19 % calculé sur une base quotidienne.

M. GEORGES BOSSÉ :

1125

Oui.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

1130

Les autres camions?

M. GEORGES BOSSÉ :

1135

Si on regarde le camionnage actuel, vous en avez à peu près 12 000. Il y en a 2 000 dans le port; il en reste 10 000. L'axe que nous proposons de la rue Notre-Dame, ce que nous proposons de la rue Notre-Dame, du boulevard, est totalement capable de le prendre. Ce qu'on veut également, et c'est une des raisons que mon confrère Claude Dauphin disait tantôt, on presse le gouvernement fédéral à réaliser la 30 parce que, ça aussi, ça va enlever une pression sur la rue Notre-Dame.

1140

Donc, si on a, par le développement de manufacturiers plus dans la localité, prenons-le localement, une hausse de camionnage, on a la conviction que la 30 va venir également nous en enlever, va nous enlever une portion de la pression. Et ce qui est fait actuellement avec l'autoroute, à l'inverse, on a la conviction qu'il va amener encore plus de camionnage, parce que c'est toujours...

1145

1150

Je prends Décarie, parce que c'en est un cas. On la connaît Décarie, comme on connaît Métropolitain. Une autoroute, ça attire la circulation. On a des données d'ailleurs qui sont ici dans les tableaux, où on double dans l'espace de trois ans et quatre ans. Quand on fait une autoroute ou qu'on élargit une autoroute, la demande, elle quadruple même dans certains cas.

1155

Alors, pour nous, on a la conviction que le boulevard urbain est capable de répondre à ça. Il répond actuellement. Il répondrait très, très bien à ça avec les trois voies.

M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :

Et donc, de concilier les orientations du cadre général...

1160

M. GEORGES BOSSÉ :

Oui, du cadre général.

1165 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

... qui permettrait l'axe est-ouest. C'est ça?

1170 **M. GEORGES BOSSÉ :**

Oui.

1175 **M. ALAIN CLOUTIER, commissaire :**

Très bien, merci.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1180 Dans votre mémoire, vous suggérez, vous laissez une ouverture pour si jamais il y avait des carrefours qui présentaient des problèmes de capacité, que ceux-ci pourraient être étagés. Au moment où on se parle, est-ce que vous avez déjà commencé à identifier les carrefours qui seraient problématiques à ce niveau-là?

1185 **M. CLAUDE DAUPHIN :**

On va laisser notre expert en calcul.

1190 **M. OCTAVIO GALLELA :**

Aux extrémités est et ouest, on prévoit déjà des aménagements lourds. Donc, là où Notre-Dame croise l'Assomption, il va falloir accommoder une circulation importante en provenance de l'ouest, en direction nord. Donc, il faudra canaliser, gérer plusieurs centaines, sinon pas, en fait j'espère, jamais des milliers, mais un débit extrêmement important des virages à gauche que seule une dénivellation pourra accommoder. Donc, il va falloir y aller en haut, en bas.

1195

Déjà, le ministère des Transports a prévu la possibilité de relier la route du port à de Souigny par le truchement d'un viaduc pour répondre à une demande, je ne sais pas, de quelques dizaines de camions à l'heure.

1200

Donc, il y a aussi le tunnel prévu pour les automobiles ou pour la circulation automobile en général en provenance de Souigny, en direction centre-ville. On voudrait combiner tout cela. Probablement l'infrastructure lourde à privilégier serait plus pour les mouvements de l'ouest vers le nord. Car de Souigny vers le centre-ville, on a dit auparavant qu'on préférerait intercepter les véhicules à plusieurs intersections et contrôler aussi les mouvements, parce que c'est contrôlable.

1205

1210 En d'autres mots, la circulation en provenance de de Souigny, de l'autoroute 25, ne doit pas nécessairement se déverser vers Lacordaire, vers le nord. On pourrait géométriquement orienter et canaliser les mouvements pour que ça entre dans Notre-Dame, mais selon la capacité modulée qui est nécessaire et qui est souhaitable.

1215 Également, à l'extrémité ouest de Notre-Dame, il y a moyen de prévoir une infrastructure lourde. Il peut y avoir une dénivellation si nécessaire, après avoir fait un exercice approfondi, pour pouvoir franchir Papineau. Donc, il y a l'axe Papineau/Jacques-Cartier, qui est un axe important, où la capacité est réduite. Alors, si nécessaire, il y a là amplement d'emprise pour pouvoir prévoir un aménagement lourd.

1220 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Est-ce que la question, par exemple, des scénarios de carrefours giratoires, est-ce que c'est des alternatives que vous allez étudier ou si c'est rejeté carrément?

1225 **M. OCTAVIO GALLELA :**

1230 Les carrefours giratoires, on n'a pas prévu d'inclure des carrefours giratoires à ces endroits-là. On voudrait avoir des carrefours normaux, alors avec des voies de virage à gauche distinctes, parfois des virages à gauche seraient même interdits comme à Pie-IX. Les mouvements à gauche seraient réalignés autrement, ils seraient indirects plutôt que directs.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Donc, ce serait l'étagement qui serait -- dans les cas critiques, ce serait l'étagement.

1235 **M. OCTAVIO GALLELA :**

1240 Si jamais il y avait une grosse barrière, il y a toujours moyen dans le cadre d'une enveloppe telle que nous connaissons de trouver un aménagement lourd approprié, mais urbain. On peut l'éviter. On pense en ce moment que c'est seulement aux extrémités que c'est nécessaire.

1245 À la hauteur de Pie-IX, avec une voie supplémentaire par direction et en éliminant les virages à gauche, par exemple, de l'ouest vers le nord, tout en les envoyant de façon indirecte, on est en mesure d'éviter un étagement. On veut éviter les étagements partout où on peut.

1250 Il peut y avoir juste une petite dépression en dessous du parc Morgan, légère dépression, dénivellation pour pouvoir jumeler les deux parcs de part et d'autre du boulevard. Mais on veut éviter les pentes, parce que les pentes sont une source de bruit très importante pour le camionnage.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1255 Vous me parlez de Pie-IX. Dans le cas de Pie-IX, c'est sûr que c'est une intersection qui semble être dangereuse actuellement. Il y a beaucoup d'accidents à cet endroit-là. Est-ce que vous avez eu le temps de vous pencher un peu sur cette question-là, la question des accidents, sécurité au niveau de Pie-IX?

M. OCTAVIO GALLELA :

1260 Nous avons été étonnés de ne pas avoir retrouvé d'analyses très fouillées sur Notre-Dame. On m'a donné la perception dans les documents du ministère des Transports que Notre-Dame est un axe dangereux. C'est sûr que ce n'est pas confortable, c'est sûr que ce n'est pas sécuritaire, mais il n'y a pas d'analyses qu'on a retrouvées, nous. On aurait aimé l'avoir.

1265 **M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :**

Il y a des analyses, mais elles datent de 96 à 98, environ.

M. OCTAVIO GALLELA :

1270 Alors, nous pensons qu'avec les aménagements qu'on désire apporter sur le boulevard, avec des murets New-Jersey de part et d'autre sur la voie réservée, avec un éclairage meilleur, une surface drôlement intéressante, avec du paysagement, en créant des conditions urbaines, le boulevard Notre-Dame ne sera pas plus dangereux que d'autres boulevards. Au contraire,
1275 nous nous trouvons avec un paquet d'intersections en forme de *T+, là où il n'y a pas d'énormes conflits à gérer, n'est-ce pas. Les rues transversales secondaires sont peu achalandées, sauf les grandes artères.

1280 Alors, on a à gérer vraiment quatre, cinq grandes artères et on a à gérer l'interconnexion entre Notre-Dame et de Souigny, d'une part, et la traverse de Notre-Dame avec l'axe Papineau.

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

1285 Peut-être une dernière chose sur Pie-IX. Il y a la question de la compagnie Sucres Lantic qui amène beaucoup d'achalandage au niveau des camions et des manoeuvres aussi pour accéder à la balance. Est-ce que, ça aussi, c'est des éléments qu'il faut considérer.

M. OCTAVIO GALLELA :

1290

Alors, nous avons prévu dans notre concept qu'il y ait une voie de desserte, tel que le ministère des Transports l'a bien identifié, similaire à celle-là, pour desservir ces industries riveraines qui ont besoin d'une accessibilité sécuritaire, une accessibilité pour elles-même. Ça, c'est possible, c'est sûr. C'est prévu, c'est dans notre mémoire.

1295

M. LOUIS DÉRIGER, commissaire :

Merci.

1300

LA PRÉSIDENTE :

Alors, ceci met fin à notre questionnement en regard de votre mémoire. Nous vous remercions. Et nous allons passer au droit de rectification qui a été demandé. Alors, je vous demanderais peut-être de laisser la place au ministère des Transports et à monsieur Paul-André Fournier, qui souhaite faire un droit de rectification.

1305

Après ce droit de rectification, la commission mettra fin à ses travaux et se retirera. Elle aura terminé ses travaux publics, la partie publique de ses travaux, et se retirera pour rédiger son rapport. Et elle se retirera également de la salle parce que la Ville de Montréal a convoqué une conférence de presse qui va se tenir ici. Donc, il y aura peut-être une petite interruption pour laisser le temps d'enlever certains éléments qui n'ont rien à voir avec la Ville de Montréal et vous aurez la place pour faire votre conférence de presse. Je voulais informer les gens.

1310

Oui, monsieur Prescott?

1315

M. MICHEL PRESCOTT :

J'ai bien compris que le ministère des Transports aura le dernier mot, que nous ne pourrions pas commenter la rétractation du ministère?

1320

LA PRÉSIDENTE :

En fait, il est prévu dans la procédure qu'un droit de rectification qui est exercé peut être corrigé par la suite; mais cette fois-ci, par écrit auprès de la commission, pour éviter qu'on passe la soirée à rectifier les rectificatifs.

1325

M. MICHEL PRESCOTT :

Il aurait été intéressant que le ministère puisse le faire par écrit également.

1330

LA PRÉSIDENTE :

Alors, nous verrons ce que le ministère a à nous dire.

1335 **M. MICHEL PRESCOTT :**

Merci.

1340 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, peut-être libérer la place pour laisser au ministère des Transports la possibilité de s'asseoir et d'exercer son droit de rectification.

1345 **M. CLAUDE DAUPHIN :**

Au nom de mes collègues, madame la présidente, messieurs les commissaires, merci beaucoup de votre bonne attention.

1350 **LA PRÉSIDENTE :**

Nous vous remercions également. Bonsoir.

Alors, monsieur Fournier, nous vous attendons, et vous êtes accompagné de monsieur Boisvert.

1355 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Madame la présidente, bonsoir.

1360 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir!

1365 **M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :**

Il y a sans doute un ange qui m'a inspiré parce que, d'abord, on va être bref, et, d'autre part, on va répondre par écrit.

1370 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est-à-dire que vous allez faire votre droit de rectification par écrit?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1375 Madame la présidente, vous lisez dans mes pensées. Nous allons que rectifier des faits. Malheureusement, nous n'allons pas le faire de façon spécifique sur le projet présenté par la Ville de Montréal, compte tenu que nous n'avons pas eu vraiment le temps de l'analyser.

1380 Cependant, vous vous souviendrez que j'avais réservé un droit de rectification à un certain nombre de mémoires, dont ceux du CRE et de Vivre en ville qui proposaient un projet similaire, en termes de concept, à celui de la Ville de Montréal. Alors, je vous dépose donc en treize copies un document que vous retrouverez à l'arrière, je l'ai en forme électronique aussi, qui porte sur les éléments de conception géométrique, de sécurité, d'implantation dans le milieu. Oui, essentiellement ces éléments-là, et de bruit, bien sûr, parce qu'il y a un impact sur le bruit. Ces documents seront disponibles aussitôt que nous aurons terminé.

1385 Et Jean-Michel a, bien sûr, un certain nombre de documents aussi à déposer.

M. JEAN-MICHEL BOISVERT :

1390 Donc, madame la présidente, un certain nombre de documents. Le premier document, c'est un document de travail produit dans le cadre de l'étude de modernisation de la rue Notre-Dame, qui a trait à différentes hypothèses qui ont été évaluées d'aménagement des intersections et d'étagement des intersections. Donc, il s'agit de l'étude d'impact sur l'environnement modernisation de la rue Notre-Dame à Montréal, un document préliminaire qui sera déposé en treize copies.

1400 Un deuxième document, il s'agit de la possibilité d'aménager l'intersection Pie-IX donc à niveau, une intersection tout en maintenant les parcs Morgan, Champêtre reliés au sol, donc un petit document technique avec une figure.

1405 Troisième document, la problématique des raccordements piétonniers nord-sud, avec l'attrait que cela peut avoir pour les piétons, qui est un extrait d'un document de l'Association québécoise de transport et des routes sur la sécurité dans les transports: *Les piétons, les connaît-on?*

Un autre document, il s'agit de l'offre comparée en infrastructure autoroutière à Montréal, donc un document qui fait le bilan de ce qui est offert sur l'île de Montréal, qui sera déposé.

1410 Un autre document, c'est une analyse qui a été faite du concept préliminaire de modernisation de la rue Notre-Dame, une analyse de la valeur faite par un groupe multidisciplinaire d'experts, dont les recommandations ont été intégrées au projet actuel, que le ministère dépose à la commission.

1415 Avant-dernier document, une analyse des accidents, c'est-à-dire le taux d'accidents sur la rue Notre-Dame actuelle versus le réseau autoroutier de la ville de Montréal, ainsi que l'indice de gravité des accidents sur la rue Notre-Dame.

1420 Et finalement, le dernier document, c'est la ventilation détaillée de tous les accidents X accidents avec mort et blessés graves, accidents avec blessés légers, dommages matériels seulement, des accidents comportant des véhicules lourds, véhicules lourds et transport des matières dangereuses, piétons et vélos X pour toutes les intersections et sections de route entre la rue Panet et la rue Dickson sur la rue Notre-Dame.

1425 Ça fait le tour. Ça va être tout.

LA PRÉSIDENTE :

1430 Oui, monsieur Fournier?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1435 J'allais oublier, madame la présidente, que le premier auquel j'ai fait référence contient aussi une option tout à fait préliminaire, qui permettrait d'allonger d'environ 2 kilomètres la voie réservée en site propre, c'est-à-dire en dépression, qui demande à être peaufinée, mais qui est une option réalisable probablement.

LA PRÉSIDENTE :

1440 D'accord, je vous remercie. Donc, j'ai compris que vous alliez user de votre droit de rectification en regard du mémoire de la Ville de Montréal par écrit?

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1445 Nous allons le faire par écrit, oui, effectivement.

LA PRÉSIDENTE :

1450 Donc, j'informe tout le monde que la commission, lorsqu'elle aura examiné ce droit de rectification pour s'assurer que c'est bien un droit de rectification qui est fait par le ministère, déposera ce document. Donc, il sera rendu public dans nos centres de documentation ou sur le site Internet de la commission s'il est en format électronique. C'est pour informer les gens.

M. PAUL-ANDRÉ FOURNIER :

1455 Il le sera.

LA PRÉSIDENTE :

1460 Et je rappelle qu'il y a toujours possibilité de rectifier un document rectificatif, mais cette
fois-ci également par écrit. Habituellement, on le fait séance tenante mais il peut arriver qu'on
1465 fasse un rectificatif par écrit. Alors, il y a possibilité de rectifier la rectification qui aura été faite,
cette fois-ci par écrit à la commission. Et ce document-là aussi sera déposé sur le site Internet
s'il est en format électronique, et dans les centres de consultation de la commission.

1470 Alors, ceci met fin donc à la séance publique de ce soir. La commission tient à
remercier tout le monde pour cette belle participation à l'audience publique. Nous en avons une
belle manifestation ce soir. Et elle vous dit à la prochaine, mais cette fois-ci, vous saurez nous
lire. C'est à nous d'aller faire l'analyse de ce projet et de faire part de nos constatations et de
1475 faire part de notre analyse au ministre d'État à l'Environnement et à l'Eau et ministre de
l'Environnement, monsieur André Boisclair.

Alors, sur ce, bonne fin de soirée à tous, bon retour chez vous. Et à une prochaine!

1475 *****

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
1480 sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

ET, J'AI SIGNÉ:

1485 **LISE MAISONNEUVE, s.o.**