

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL

ÉTAIENT PRÉSENTS: M. CLAUDE FABIEN, président
 Mme HÉLÈNE LAPERRIÈRE, commissaire
 M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire

CONSULTATION PUBLIQUE

**PROJET DE DÉVELOPPEMENT DU SITE
ET DE MODERNISATION DE LA MAISON DE RADIO-CANADA**

ACCÈS ET CIRCULATION

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 4

Séance tenue le 24 novembre 2008, 19 h
Centre St-Pierre
1212, rue Panet, salle 1205
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 24 NOVEMBRE 2008

MOT DU PRÉSIDENT 1

PRÉSENTATION DU PROMOTEUR..... 3

PRÉSENTATION DE LA VILLE 9

PRÉSENTATION M. PAUL LEWIS, PERSONNE-RESSOURCE..... 15

PÉRIODE DE QUESTIONS:

RON RAYSIDE 24

LUCIEN LANDRY 29

PIERRE BRISSET 33

FRANÇOIS GALARNEAU 39

PHILIPPE CÔTÉ 44

MARCO PARDO 46

PIERRE MATHIEU 49

MONIQUE HAINS 53

MICHELINE TREMBLAY 56

THIERRY KOUAM 62

DIDIER BUISINE 66

SYLVIE TREMBLAY 68

DENIS VACHON 73

GABRIEL CLAIRET 75

PHILIPPE CÔTÉ 80

PIERRE MATHIEU 84

AJOURNEMENT

MOT DU PRÉSIDENT

M. CLAUDE FABIEN, président :

5 Mesdames et Messieurs, bonsoir. Au nom de l'Office de consultation publique de
Montréal, je vous souhaite la plus cordiale bienvenue. Nous en sommes ce soir à la
quatrième et dernière séance d'information sur le projet de développement du site et de
modernisation de Radio-Canada. Je n'ai pas l'intention de répéter intégralement
l'introduction habituelle, mais comme il y a dans la salle des citoyens qui nous rendent visite
10 pour la première fois, je donne ou je rappelle quelques informations utiles.

Laissez-moi d'abord vous présenter les membres de la Commission, Commission de
trois : alors, à ma gauche, madame Hélène Laperrière, urbaniste; à ma droite, monsieur
Jean-Claude Boisvert, architecte; et moi-même, Claude Fabien, avocat; j'ai le plaisir de
15 présider la Commission et de la piloter dans les travaux de ce soir.

Je vous présente également les personnes-ressources qui agissent en appui à la
Commission : monsieur Michel Agnaïeff, secrétaire de la Commission, au bout de la table, et
monsieur Simon Langelier, analyste, au bout des tables là-bas, là, derrière son ordinateur; et
20 enfin, les membres du personnel de l'Office qui assurent la logistique et le bon déroulement
de la séance de ce soir : madame Annick Pouliot, qui s'occupe de la logistique; à l'accueil,
monsieur Nhat Tan Le et monsieur Lazar Aguiar; au son, monsieur Jérémy Gagnon et notre
sténographe officielle, Yolande Teasdale.

25 Alors, merci à tous de votre support.

Je vous dis un mot de l'objet de la consultation et de l'objet de la séance de ce soir.
La consultation porte sur le projet de développement du site et de modernisation de la
Maison de Radio-Canada, tel que décrit par les documents considérables déposés par le
30 promoteur et accessibles sur le site de l'Office de consultation. Il s'agit aussi des projets de
règlements municipaux qui autoriseraient les dérogations au Plan d'urbanisme de la Ville de
Montréal et aux règlements d'urbanisme de l'arrondissement Ville-Marie, règlements qui
seraient nécessaires pour la réalisation du projet; ces documents sont également
accessibles sur le site Internet.

35 L'objet de la séance de ce soir c'est l'information. Je rappelle que nous procédons en
deux phases : d'abord une phase d'information, dont c'est la dernière séance ce soir, et
ensuite une phase de séances publiques consacrées à la réception de vos opinions, soit
sous forme de mémoire écrit ou sous forme d'intervention orale.

40 Nous sommes évidemment toujours dans la première phase, la phase information. Il
y a eu une première séance qui était d'information générale et trois séances thématiques;
c'est la dernière ce soir, elle porte sur la problématique des accès et de la circulation, et vous
avez une liste des sous-thèmes, mais qui n'est pas exhaustive, dans le dépliant qui vous a
été distribué. Ça touche des questions comme : le retissage de la trame urbaine et de la
45 topographie des lieux, la densité de la circulation environnante et la gestion des
déplacements, les défis posés par le réseau routier adjacent, l'incitation au transport actif et
collectif, les liens avec le Plan de transport de Montréal, l'accessibilité du site, et cetera.

Alors, notre ordre du jour ce soir est simple : après mon introduction, nous
50 entendrons l'équipe de Radio-Canada nous parler du thème pendant à peu près une
quinzaine de minutes; ensuite, l'équipe de la Ville va également nous présenter, faire sa
présentation sur le même thème et il y aura ensuite une personne-ressource invitée par la
Commission. Alors, j'aurai le plaisir de vous la présenter tantôt.

Il y aura une pause santé d'à peu près 15 à 20 minutes au cours de laquelle les
55 citoyens qui veulent poser des questions, et nous vous invitons à le faire, c'est le but de
l'exercice, il faut aller vous enregistrer à la table d'accueil. Le rôle des questions est constitué
et après, nous revenons en séance et puis c'est pour donner tout l'espace possible à vos
questions. Je vous appellerai à tour de rôle pour que vous puissiez venir formuler votre
60 question que je redirigerai ensuite vers l'un ou l'autre de nos interlocuteurs privilégiés.

Alors, je vous rappelle que tout ce qui est dit pendant nos séances publiques est
transcrit et se retrouvera pour consultation sur le site Internet de l'Office.

65 La Commission est là pour vous aider, si nécessaire, vous aider à poser vos
questions ou à les formuler. Nous devons nous assurer que vous recevez la réponse la plus
claire et la plus complète possible et il arrivera aux commissaires d'intervenir à cette fin.

Je vous rappelle les étapes suivantes : il y aura audition des opinions le 9 décembre
70 à partir de 19 heures dans la même salle. La date limite pour la remise des mémoires ou
pour la demande pour des interventions orales, c'est 4 décembre 2008. Il est prévisible qu'il
y ait plus d'une séance d'audition des mémoires; à ce moment-là, en vous inscrivant auprès
de l'Office, vous donnez vos noms et puis vos coordonnées et il y aura une communication
individuelle qui va fixer avec vous le moment où vous pourrez venir présenter votre mémoire
75 ou votre intervention orale. Ce sera soit au cours de la séance du 9 décembre, ou il est
possible, s'il y a trop plein de mémoires, ce que nous souhaitons, que ce soit décalé dans les
soirées qui vont suivre. Les séances sont généralement à 19 heures et normalement, ce
sont les journées qui suivent immédiatement.

80 Une fois complétées les séances de consultation publique, la mission de la
Commission c'est de procéder à l'analyse de l'information et de vos opinions que nous

85 aurons entendues. La Commission ensuite rédige son rapport qui comprend essentiellement trois parties : une partie description du projet, qui collige toute l'information recueillie; une partie qui exprime vos préoccupations, les préoccupations des citoyens qui sont véhiculées aux élus municipaux; et enfin, la troisième partie c'est l'analyse de la Commission, les enjeux et les recommandations.

90 Alors, le temps est venu de passer aux présentations des deux intervenants. Alors, la première, l'équipe de Radio-Canada. Je cède la parole à monsieur Dany Harrison, directeur général, développement stratégique des infrastructures de Radio-Canada, qui va nous dire qui va présenter le thème de ce soir.

Monsieur Harrison.

95 **M. DANY HARRISON :**

100 Merci, Monsieur le Président, bonsoir tout le monde. Alors, pour cette dernière soirée thématique « Accès et circulation », je suis accompagné ce soir, tout d'abord à ma droite monsieur Jean-François Rouillon de la firme Tecsalt, monsieur Rouillon est un expert en circulation; à ma gauche, à l'extrémité, madame Renée Daoust de Daoust Lestage, madame Daoust est architecte et urbaniste; et monsieur Vianney Bélanger de la firme Coprim, monsieur Bélanger est expert en gestion développement immobilier et il nous accompagne dans ce projet-là depuis le tout début.

105 Alors, encore une fois un bref survol de ce projet et des principes directeurs qu'on s'est donné lorsqu'on a fait l'élaboration de ce concept. Tout d'abord, adapter nos installations aux besoins d'un diffuseur du 21^e siècle; pour nous c'était extrêmement important pour deux raisons.

110 La première, c'est que la Maison de Radio-Canada a plus de 35 ans d'âge. On a un rendez-vous là pour une mise à niveau de l'édifice, et aussi la construction a débuté v'là maintenant plus de 40 ans, le concept près de 50 ans, maintenant, et c'est un concept qui évidemment ne répond plus tellement bien à nos besoins d'un diffuseur du 21^e siècle. À l'époque, on parlait strictement de télévision et de radio, maintenant on va parler des nouvelles plateformes. On est beaucoup plus un créateur, un producteur et diffuseur de contenu que simplement un radiodiffuseur comme on était autrefois. Alors, ça change beaucoup de choses à l'interne.

120 La deuxième condition de succès était de créer un espace de travail stimulant pour tous nos employés.

La troisième, respecter les besoins de la communauté environnante et mieux intégrer le site au Plan urbain de la Ville.

125 Alors, encore une fois, ça, c'est un principe directeur qui est extrêmement important et très, très tôt dans le processus, lorsqu'on a entamé la réflexion autour de ce concept-là, tout le dossier « Accès circulation » était important et on est allé chercher justement les experts pour nous aider et nous guider là-dedans.

130 Et finalement, financer le projet sans fonds publics supplémentaires et sans toucher au budget de la programmation.

Alors, je vais demander à monsieur Bélanger de vous dresser un portrait global avant de passer la parole à monsieur Rouillon.

135 **M. VIANNEY BÉLANGER :**

140 Bonsoir à tous, bonsoir, Monsieur le Président. Je vais faire un bref rappel très court du plan directeur, je ne passerai pas beaucoup de temps parce que je vois que c'est pas mal tous les mêmes visages, donc un rappel que ça se veut un développement immobilier multifonctionnel qui comprend deux composantes : moderniser les installations de la Maison de Radio-Canada, comme monsieur Harrison vient de le mentionner, et de développer le site adjacent à l'est et à l'ouest, pour y construire environ 3.5 millions de pieds carrés qui comprendront environ 2 200 unités de logements, un million de pieds carrés de bureaux et 300 000 pieds carrés de commerces.

145 Donc, un petit rappel du contexte urbain, quelques images, mais je remontre la même image, donc un grand site. Radio-Canada occupe à peu près 50 pour cent du site, le reste est occupé par des stationnements de surface et limité — je vais laisser monsieur Rouillon vous parler des zones de circulation et des voies d'accès.

150 Je vous rappelle rapidement que la volonté du projet c'était de créer des liens et de retisser la trame urbaine de l'est vers l'ouest, de l'ouest vers l'est par la rue de La Gauchetière en la prolongeant sur le site, et de reconnecter toutes les rues du nord vers le sud et dont deux rues traverseraient le site, donc Beaudry à l'ouest et Alexandre-De Sève, venant ainsi délimiter l'îlot Radio-Canada, et Amherst, Papineau pourraient se poursuivre jusqu'en bordure du fleuve. Et remarquez cette image parce que monsieur Rouillon va repartir de ces mêmes... c'est pour ça que je n'irai pas plus loin dans cette question des rues et des liens de retissage avec le quartier.

160 On a vu aussi à tous les soirs que la volonté c'était de redéfinir des îlots de développement autour de places publiques. Donc, une place à l'ouest qu'on appelle la Place de la musique, au centre, à l'entrée principale de Radio-Canada sur René-Lévesque, la Place de l'image et la Place de l'onde, du côté de l'entrée de Papineau.

165 Le plan image, à la fin, ce qu'on a vu à maintes reprises — j'insisterais sur ce que
l'on veut aussi créer, c'est favoriser des liens vers les métros Beaudry et Papineau qu'on
aura l'occasion de parler, et d'ailleurs à cet effet, le comité-conseil avait formulé, des 28
recommandations, deux qui touchent plus l'aménagement et la circulation. Donc, améliorer,
la première, améliorer la qualité de l'environnement par la création d'espaces verts,
170 aménager et contrôler la plantation des arbres, l'aménagement du domaine public et peut-
être encore plus particulièrement, l'aménagement des grands boulevards et l'apaisement de
la circulation. Donc, il y avait une préoccupation dans celle-ci sur la circulation.

Et le deuxième, favoriser l'utilisation du transport en commun par un circuit direct,
sécuritaire, convivial vers les stations de métro avoisinantes.

175 On a vu qu'on recommandait, dans le plan directeur aux autorités municipales,
d'aménager de façon plus sécuritaire les liens plus directs vers le métro Beaudry, entre
autres la rue Beaudry, la rue de la Visitation et aussi Panet et une partie, la partie sur Sainte-
Catherine, afin de rendre plus conviviaux, plus sécuritaires, les trottoirs; mais d'autres
180 personnes aussi nous on fait remarquer de ne pas oublier la station Papineau aussi, qu'on
devrait, qui permet d'accéder au site plus vers l'est.

Alors, je passe la parole à monsieur Rouillon.

185 **M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON :**

Bonsoir, messieurs, dames. Bonsoir, Monsieur le Président. Alors, au niveau du
retissage de la trame urbaine, on fait face à un quadrilatère qui est immense, et puis je tiens
à souligner que je suis très fier d'avoir participé à ce projet et d'avoir été inclus dans le début
190 du processus pour pouvoir donner l'intrant au niveau de la circulation et du transport dans le
cadre du projet.

195 Alors, lorsqu'on observe cet îlot avec les axes Viger, René-Lévesque, Papineau,
Amherst qui bordent le site, un des éléments, au début, ce qu'on a mentionné, c'est qu'il était
important de créer de nouveaux axes nord-sud qui pouvaient rejoindre la rue Viger; ce qui a
été fait au niveau des rues Beaudry et Alexandre-De Sève et une rue, La Gauchetière, qui
est prolongée d'ouest en est à travers le site, et d'autres rues locales qui viennent s'y
connecter.

200 C'était un enjeu important pour permettre aux usagers du site de diffuser sur le
réseau en ayant plusieurs alternatives et, d'une certaine manière, on y reviendra plus tard,
de contrer un peu le phénomène des files d'attente du pont Jacques-Cartier.

205 Au niveau de la densité de la circulation. Bon, il y a des photos qui valent mille mots, une photo ici de Ville-Marie et de Viger où est-ce qu'on voit que le site est quand même, jouit d'une très grande accessibilité par ces corridors qui peuvent accommoder des véhicules automobiles. La même chose pour le boulevard René-Lévesque, la proximité du pont Jacques-Cartier pour rejoindre la Rive-Sud, donc l'accessibilité du site, elle est excellente. Il faut mentionner également la venue du projet Notre-Dame qui va absorber des flux véhiculaires directement vers Ville-Marie.

210 Comme mentionné précédemment, il y a quand même un irritant majeur, ce sont les files d'attente du pont Jacques-Cartier, particulièrement l'après-midi.

215 Alors, comment on s'y est pris au niveau du projet pour cibler une réduction des déplacements automobiles? Alors, un des éléments importants : la mixité des usages. D'avoir un site mixte permet de favoriser des déplacements internes que ce soit avec le travail, les logements, les commerces; autre élément, c'est l'importante offre en logements. Évidemment, c'est un des usages les moins dommageables au niveau de la circulation parce qu'on mise sur la venue de gens qui viendraient s'installer là et qui génèrent des déplacements surtout en transport en commun ou en véhicule à contresens de la pointe.

220 Le stationnement partagé. Le fait d'avoir un stationnement partagé permet d'offrir toute une gamme de produits et de répondre à différentes demandes au cours de la journée. Et, enfin, on bénéficie de la localisation du site à cause de la proximité du boulevard René-Lévesque dont l'axe est visé depuis longtemps pour implanter des voies réservées pour autobus.

230 Alors, on voit ici les voies réservées pour autobus qui sont prévues avec la modernisation de la rue Notre-Dame et c'est également prévu dans le Plan de transport de la Ville de Montréal.

235 Également, pour le secteur est, l'axe Pie-IX qui est toujours prévu pour avoir des autobus à haute fréquence, et dans les deux cas, les deux axes passent devant Radio-Canada. Donc, on se retrouve avec des services qui vont être à très haute fréquence sur le site. Et, enfin, il y a quand même la proximité du métro qui n'est pas très loin du site.

240 Un autre point pour contrer les phénomènes des déplacements automobiles, c'est le plan de gestion des déplacements. Le plan de gestion des déplacements, qui a vu le jour depuis peu grâce à une belle initiative de la Ville de l'inclure dans les études d'impact, ça permet de suggérer toute une série de mesures visant à contrer l'utilisation de l'automobile.

Parmi ces mesures, on notera surtout celles qui touchent le transport collectif et actif et qui vont dans le sens du Plan de transport de la Ville. Au niveau des autobus, comme disait... bon, les voies réservées qui vont apparaître sur René-Lévesque dans le cadre du

245 projet, c'est de s'assurer de bien intégrer les accès qui mènent aux arrêts des autobus ainsi que les liens piétons vers le métro.

Au niveau de l'autopartage, l'idée c'est d'offrir différents services en entreprise afin d'inciter les gens à partager des véhicules. Il y en aura dans les stationnements est et ouest.
250 C'est un service complémentaire pour permettre aux gens qui n'ont pas de véhicule de pouvoir s'y adjoindre au besoin, et ainsi se passer de la voiture la plupart du temps, particulièrement aux heures de pointe.

Le covoiturage, c'est un programme qui s'adresse surtout aux employeurs, mais qui
255 peut être partagé aussi par des résidences; ça permet ainsi de réduire la dépendance à l'automobile.

Enfin, au niveau des transports actifs, on mise beaucoup sur les vélos. Il y a plus de
260 1 200 supports à vélo qui sont prévus sur le site et ces 1 200, ça inclut également les stations de vélos en libre-service, dont le lancement de BIXI a été prévu, je pense, très prochainement et on prévoit, sur le site, implanter ce type de station là.

Au niveau de l'offre en stationnements, un enjeu assez important, ce qui a été visé
265 dans cet exercice pour déterminer le nombre de places, c'est un point d'équilibre pour desservir le site, éviter les débordements dans le secteur et répondre aux différents besoins, toujours dans l'optique de respecter le Plan de transport de la Ville.

Alors, comment on est arrivé à 3 500 places? On va commencer par rappeler
270 qu'actuellement sur le site il y a déjà 1 100 places de stationnement pour les besoins de Radio-Canada. Il y a 1 400 places de stationnement qui vont être occupées par les logements; ces 1 400 places-là, ce sont des places qui vont être occupées de jour, donc on a 2 200 logements de prévus. Il y en a d'autres qui pourront utiliser le stationnement mixte pour répondre à leurs besoins. Il y a 800 places qui vont être en partie à l'usage de Radio-Canada. Le trop-plein, s'il y a, il débordera également dans le stationnement mixte de 1 300
275 places qui devront combler les autres besoins pour les travailleurs qui viendront en automobile, les visiteurs, les commerces, et éventuellement l'usage de l'hôtel, si celui-ci se confirme.

L'effet du plan de gestion des déplacements. Actuellement dans le secteur, la place
280 de l'automobile occupe 48 pour cent des déplacements en auto. Le transport en commun, 40 pour cent et les transports actifs, 12 pour cent.

Par l'application du plan de gestion des déplacements avec une série d'hypothèses
285 qu'on a posée dans notre étude et de manière très conservatrice, on estime qu'il y aura au moins 500 déplacements automobiles qui vont disparaître au bénéfice du transport en commun et des transports actifs.

290 Les 1 600 et quelques déplacements qu'on voit à terme en mode automobile, dans la portion droite de la diapositive, ça inclut les déplacements actuels, les déplacements futurs en auto. En termes d'autos, ça correspond à environ 900 autos à l'heure dans les deux directions comprises, là, dans le futur.

295 Au niveau de l'accessibilité au site, on reprend une des premières diapositives, on constate au niveau des rues Beaudry et Alexandre-De Sève de nouveaux feux de circulation qui vont être installés sur le boulevard René-Lévesque, un feu de circulation à Panet qui est déjà existant et ça, ça va permettre de maintenir une certaine coordination au niveau des feux de circulation, surtout des meilleurs points de traversée pour les modes actifs, à pied en relation vers le métro. Donc, on multiplie les points de traversée sécuritaire. On note également la présence d'un feu de circulation sur la rue Viger, un nouveau, au niveau de l'accès de la rue Alexandre-De Sève.

300 Dans le cadre de l'étude de circulation ont été considérés les grands projets immobiliers, pas seulement Radio-Canada, mais également le CHUM et la gare-hôtel Viger. Donc, on a travaillé de concert avec les données qui étaient disponibles à la Ville de Montréal dans le cadre du projet Notre-Dame, donc avec tout ce qu'il y a de plus récent.

305 Je mentionnais la venue du projet Notre-Dame qui va entraîner une réduction des débits de circulation est-ouest sur le boulevard René-Lévesque et la rue Viger. On voit, avec le projet, il y a une partie, une bonne partie des débits qui vont s'engouffrer vers le tunnel Ville-Marie, ce qui permet de donner un caractère plus urbain aux axes périphériques au site.

315 Le matin, on juge que les conditions de circulation vont être acceptables. Il faut noter qu'il y a de la rétention qui se fait en amont déjà actuellement avec le pont Jacques-Cartier et tout, donc les gens vont être retenus, pour une bonne partie, ceux qui viennent en auto, en amont du secteur.

320 L'après-midi, c'est différent. L'après-midi, l'itinéraire évidemment le plus pénible, c'est pour rejoindre le pont Jacques-Cartier. On a estimé qu'à terme, sur l'horizon de 10 ans, une fois le projet complété à l'ultime, c'est une centaine véhicules à l'heure de plus qu'on retrouve à destination du pont Jacques-Cartier. Les files d'attente, on les retrouve sur Papineau, René-Lévesque, Beaudry, sur René-Lévesque entre Beaudry et Papineau et il y a même un petit bout d'Amherst, mais on juge qu'en raison des rues et de l'accessibilité qu'on a développée au site, ça demeure quand même un secteur tout à fait viable.

325 Je tiens à préciser que les mesures du Plan de gestion, les effets qu'on mentionnait tout à l'heure sur la réduction de la dépendance à l'automobile, on les a estimés sur la base des retombées du plan de gestion à implanter sur le site. Il y a encore bien d'autres bénéfices qui peuvent découler du Plan de transport de la Ville de Montréal.

Ça termine ma présentation.

330

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Alors, merci beaucoup, Monsieur Rouillon, Monsieur Bélanger et Monsieur Harrison. Je me tourne maintenant vers notre deuxième interlocuteur, qui est l'équipe de la Ville de Montréal, son porte-parole monsieur Pierre Sainte-Marie, directeur de l'aménagement urbain et des services aux entreprises à l'arrondissement de Ville-Marie.

335

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Bonsoir, Monsieur le Président, bonsoir, Mesdames et Messieurs, je suis accompagné ce soir de monsieur Claude Carette et de monsieur Gilles Lalonde qui sont respectivement chef de division et ingénieur, chef d'équipe au Service des Infrastructures des Transports et de l'Environnement de la Ville de Montréal.

340

J'aimerais souligner également la présence dans la salle de monsieur Guy Hébert, qui est directeur général adjoint de la Ville de Montréal et de plusieurs autres experts qui pourront répondre à des questions spécifiques, si vous en avez.

345

Comme monsieur Fabien le mentionnait, l'objet même, techniquement, de la consultation publique, c'est le projet de règlement qui va permettre de modifier à la fois le Plan d'urbanisme et le zonage pour faire en sorte que le projet puisse être réalisé, mais c'est également l'accord de développement qui viendra compléter le projet de modification du zonage. On pourra répondre à vos questions là-dessus.

350

Sans plus tarder, je passe la parole à monsieur Carette qui va aborder la question du Plan de transport.

355

M. CLAUDE CARETTE :

Donc merci, Monsieur Sainte-Marie. Bonsoir à tous, Monsieur le Président.

360

Donc, c'est avec plaisir que ce soir je vais vous présenter, comme l'a expliqué monsieur le président en début de soirée, ce qu'est le Plan de transport de la Ville de Montréal, en particulier les orientations de la Ville au niveau du développement du transport sur son territoire, qui ont été adoptées en mai 2008, et aussi faire le lien avec l'actuel projet de développement et de modernisation de la Maison de Radio-Canada.

365

Donc, la présentation. Donc, le plan de la présentation, on va expliquer un peu la démarche du Plan de transport, qui a impliqué plusieurs consultations publiques, le positionnement de la Ville de Montréal au niveau du développement des transports, qui est

370

intégré évidemment à son Plan, l'envergure du Plan de transport et aussi les projets qui sont liés au Plan de transport, les 21 chantiers, donc les projets sont regroupés en chantiers, et enfin, l'application du Plan de transport au niveau du projet de modernisation de la Maison de Radio-Canada.

375

Au niveau de la démarche; eh bien le Plan de transport est né, dans le fond, des discussions qu'il y a eu dès le sommet. Il y a eu un sommet de Montréal en juin 2002 et il y a eu un consensus autour du besoin de doter Montréal d'un Plan de transport. Le sommet de Montréal a découlé un plan plus large, Montréal 2025, et au niveau du transport on y parle de réinventer Montréal en misant sur le développement durable, le développement des modes de rechange à l'automobile, le développement, dans le fond, de nouvelles infrastructures de transport collectif confortable et performant, et aussi d'aménagements urbains de qualité et, enfin, sur la plus grande qualité de vie pour les familles.

380

385

Donc, c'est un objectif au niveau du Plan de transport et dès, dans le fond, 2003, 2004, la Ville de Montréal a entrepris la démarche de développer son Plan de transport, mais avec l'ensemble de ses partenaires. Donc, vous allez voir, il y a plusieurs partenaires sur l'île de Montréal au niveau des transports, donc ce qu'on appelle, nous, les parties prenantes.

390

Donc, les parties prenantes au Plan de transport, il y a évidemment le gouvernement fédéral avec l'ensemble de ses organismes, tant les élus qu'au niveau de la fonction publique; le gouvernement provincial, qui a été impliqué également, en particulier le ministère des Transports du Québec, au niveau de l'élaboration du Plan de transport de Montréal; la Communauté métropolitaine de Montréal, donc l'aspect régional, le regroupement au niveau des élus régionaux. Évidemment, à la Ville de Montréal, il y a la Société de transport de Montréal qui a été impliquée et différents services de la Ville, mais également les arrondissements, dont l'arrondissement Ville-Marie ici, mais également des villes liées. Donc, les 15 villes liées à Montréal, sur le territoire de l'île de Montréal.

395

400

Et enfin, dans le fond, l'ensemble des institutions publiques et les organismes communautaires, groupes de pression ont été rencontrés, comme les chambres de commerce et les entreprises privées, les associations professionnelles diverses et, évidemment, le citoyen.

405

Donc, dans le processus, dans le fond, de montage du Plan de transport, il y a eu plusieurs consultations publiques.

410

Donc dès l'amorce de cette démarche, dans le fond, nous, au niveau de la Direction de transport, on a développé une vision et des objectifs avec nos partenaires qui sont les gouvernements et divers autres organismes, donc on a développé une vision et un objectif, et on a dressé un portrait de la région et, en particulier, l'île de Montréal au niveau de ce

qu'est le transport. Donc, le diagnostic du transport. Et ce diagnostic-là a été soumis en consultation publique en 2005.

415 Par la suite, en fonction des orientations du Plan de transport, on a développé une charte des piétons. Donc, on a mis, dans le fond, une... on a avantagé le piéton et on a structuré autour d'une charte qui va toucher l'ensemble des projets, les avantages qu'on doit rendre aux piétons, qui a fait également l'objet d'une consultation publique en 2006.

420 À la lumière de ces consultations, on a dressé notre premier Plan de transport, la version préliminaire, qui a également été soumis pour consultation publique à l'automne 2007. Et à la lumière des mémoires déposés via les diverses commissions, nous avons adopté, en mai 2008, le Plan de transport dans sa version finale; et suite à cet exercice d'adhésion et de mobilisation, nous sommes au déploiement présentement du Plan de
425 transport.

Qu'est-ce que ça veut dire le déploiement du Plan de transport? C'est essentiellement de s'assurer de réaliser des projets, de s'assurer de voir à ce que les orientations du Plan de transport sont déployées dans les différents projets afin d'avoir des
430 résultats; des résultats qui vont être démontrés avec des indicateurs forts sur la qualité de vie, les conditions optimales de déplacement, l'environnement, l'économie ou encore l'aménagement du territoire.

La même chose, c'est au niveau des projets, c'est les moyens de réaliser le Plan de
435 transport. Donc, on s'assure que les projets sont réalisés conformément aux orientations du Plan, ou encore, que chacun des arrondissements, évidemment, adopte son plan local de déplacement à la lumière des orientations du Plan de transport.

Également, dans le cadre de l'exercice du Plan de transport, il y a un exercice de
440 révision annuelle. Donc, à tous les cinq ans, le Plan de transport est remis à jour, la prochaine révision étant prévue pour 2012.

Maintenant, le positionnement du Plan de transport. Donc, quelle est la vision du
445 Plan de transport à la Ville de Montréal, quelle est la vision au niveau du développement du transport?

Dans le fond la vision, qui est bien nommée dans le Plan de transport, est d'assurer
450 les besoins de mobilité de tous les Montréalais, en faisant de notre agglomération de l'île de Montréal un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement.

455 Pour ce faire, Montréal veut réduire, et c'est un virage radical, donc veut réduire de manière significative la dépendance à l'automobile par des investissements massifs dans les modes de transport collectif et actif, tel que le tramway, le métro, les autobus performants, le train, les trains de banlieue, le vélo, la marche ainsi que des usages mieux adaptés de l'automobile; on parle ici du covoiturage, de l'autopartage, par exemple Communauto, ou encore l'usage du taxi.

460 Donc, ici, on voit la vision de Montréal. La vision de Montréal, comme je le disais, est un virage radical. On veut transformer graduellement le système de transport. Et la pierre angulaire du Plan de transport est justement de faire du transport collectif, O.K., l'orientation principale du Plan de transport. Donc, le développement du transport passera, à la Ville de Montréal, par le transport collectif.

465 On donne priorité aux piétons en améliorant les conditions de la pratique de marche. On souhaite développer des infrastructures cyclables; vous avez vu probablement cette année plusieurs pistes cyclables qui ont été aménagées sur le territoire, et on souhaite mettre en place des nouvelles mesures propres à favoriser un usage accru du vélo partout dans la Ville. Pour citer en exemple, comme le disait plus tôt monsieur Rouillon, donc BIXI. Vous avez vu en septembre, on a développé un projet BIXI, qui est le vélo en libre-service, 470 qui va être déployé dès le printemps 2009 à plus grande échelle. Et, évidemment, favoriser les usages collectifs de l'automobile; comme je disais tout à l'heure, le covoiturage et tout ce qui est l'usage en covoiturage de l'auto.

475 Ce positionnement-là, cette vision-là se décline en objectifs stratégiques qui sont essentiellement d'offrir les conditions optimales de déplacement, d'améliorer la qualité de vie des citoyens, améliorer la qualité de l'environnement, soutenir, par son Plan de transport et ses projets, le dynamisme de l'économie montréalaise et, enfin, d'assurer la planification conjointe du transport et de l'aménagement du territoire.

480 Quelle est l'envergure du Plan de transport cette fois? On a un positionnement, on a une vision et quelle est l'envergure? Bien, avec le Plan de transport, ce qu'on souhaite, c'est que Montréal au niveau de l'ensemble de la CMM, elle soit positionnée éventuellement, et c'est de faire une proposition audacieuse pour modifier dans la région, en particulier sur l'île de Montréal, l'équilibre entre la mobilité et la qualité de l'environnement.

485 C'est également d'en faire un engagement fort; donc, avec le Plan de transport, la Ville de Montréal prend un engagement fort pour développer le transport collectif, diminuer la place de l'auto et améliorer la sécurité.

490 Au niveau un peu plus régional, c'est de s'assurer que Montréal a un positionnement au niveau du transport, évidemment, au niveau de la Communauté métropolitaine, donc au niveau de la région. Et, enfin, de s'assurer d'avoir l'ensemble du soutien, le soutien des

495 gouvernements supérieurs, fédéral ou provincial, et des partenaires régionaux pour soutenir
justement les orientations du Plan de transport et arrimer les priorités d'intervention dans la
région.

500 Au niveau de l'envergure, toujours, comment ça se décline ce Plan de transport là? Il
y a 21 chantiers. Donc, 21 chantiers qui impliquent un investissement majeur de l'ordre de 5
milliards, c'est 125 projets qui vont être déployés sur 10 ans, mais c'est un exercice de
planification sur 20 ans. Donc, on a tenu compte également d'un horizon plus lointain, en
termes de planification, pour s'assurer de la compatibilité. Ce qu'il faut retenir c'est qu'il y a
21 chantiers sur 10 ans déployés via le Plan de transport.

505 Ces 21 chantiers, je ne tomberai pas dans le détail de chacun des chantiers, mais on
voit qu'il y en a plusieurs... dans le fond, évidemment, le transport collectif, le transport actif
étant la pierre angulaire du Plan de transport, il y a le réseau de tramway, la navette
ferroviaire jusqu'à l'aéroport, la modernisation du métro, les quartiers verts via la qualité de
vie des quartiers, des mesures prioritaires pour autobus. Donc, 21 chantiers du Plan de
transport afin de s'assurer d'atteindre nos objectifs, de respecter les orientations du Plan.

510 Au niveau du projet de la modernisation de la Maison de Radio-Canada, ce qui arrive
c'est qu'il faut voir si le projet est compatible avec ces orientations-là du Plan de transport.
Pour ce faire, la Ville de Montréal a établi des exigences au niveau des études d'impact sur
les déplacements.

515 Lorsqu'on fait un projet de développement, par exemple comme la Maison Radio-
Canada, la Ville de Montréal exige du promoteur d'adopter des plans de gestion de
déplacement, comme l'expliquait un peu Jean-François tout à l'heure.

520 Donc, ces exigences-là qui sont mises dans nos études d'impact, qui font en sorte
qu'on a un plan de gestion de déplacements, bien elles découlent évidemment du plan
stratégique de développement durable, du Plan d'urbanisme et en particulier, du Plan de
transport.

525 En faisant ça, la Ville de Montréal s'assure d'une application concrète. Les
orientations du Plan de transport, dans le cadre des projets de développement montréalais,
c'est là qu'on peut influencer, dans le fond, le développement des projets afin d'influencer,
par exemple, l'usage du transport en commun ou encore la marche à pied. Donc, influencer
sur le choix, les choix modaux dans le cadre des projets de développement.

530 Ici, dans le projet de Radio-Canada, on a regardé évidemment la compatibilité du
projet avec le Plan de transport, et à la lumière évidemment de l'étude d'impact qui a été
faite et du plan de gestion de déplacements qui a été proposé par les consultants de Radio-
Canada.

535 Effectivement, le plan de gestion qui est proposé par Radio-Canada, il est conforme
aux exigences du Plan de transport. Donc, c'était un bel exercice qui a été réalisé. Et
également, c'est que le projet de Radio-Canada en plus de ça permet de densifier le
territoire, qui est une des orientations du Plan de transport, donc l'usage actuel des espaces
de stationnement hors rue.

540 Également, dans la mesure où est-ce que le projet de Radio-Canada offre une
composante habitation prédominante, ça permet de minimiser les impacts sur la circulation
actuelle, en particulier en pointe PM, comme l'expliquait monsieur Rouillon.

545 Également, le projet de Radio-Canada cherche à implanter plusieurs mesures
favorables à l'usage du vélo; on a parlé de BIXI, on a parlé d'espaces additionnels pour les
vélos. Il y a un système d'autopartage qui est proposé également et, également, un centre
de gestion des déplacements, donc qui permet le covoiturage; les centres de gestion, ça
permet, dans le fond, d'associer les gens dans une entreprise pour qu'ils puissent faire le
550 covoiturage. Et c'est, dans le fond, ils adressent, dans leur plan, un volet de transport
collectif et un volet de transport actif qui est important.

Au niveau des espaces de stationnement, Radio-Canada cherche à minimiser le
nombre de places de stationnement. Donc, il y avait un certain nombre qui était autorisé par
555 les règlements, l'application des règlements de la Ville et on a cherché à minimiser le
nombre de stationnements. Et ici, c'est le volet le plus difficile parce qu'on sait qu'au niveau
de la gestion des stationnements, que ce soit dans un espace comme le centre-ville ou un
projet particulier comme Radio-Canada, c'est ce qui permet beaucoup d'influencer le choix
modal. Mais d'un autre côté, c'est qu'au niveau des stationnements, si on n'en met pas
560 suffisamment, ça a un impact évidemment sur le stationnement sur rue, donc sur les
riverains, sur les gens qui restent proches du quartier.

Ici, on propose 3 500 places de stationnement et c'est en fonction des phases de
développement qui vont venir, qu'on va pouvoir, dans le fond, valider si ces espaces de
565 stationnement là sont optimaux en fonction de l'usage qu'on va en faire.

Et, enfin, le quartier présentement où est-ce qu'est implanté le projet, le quartier est
déjà bien desservi en transport en commun. On pense évidemment aux trois stations de
570 métro à proximité ou encore aux lignes d'autobus 150, 406, 430 qui se retrouvent sur le
boulevard René-Lévesque. Et, également, c'est un projet qui se retrouve à proximité d'une
voie réservée pour les cyclistes, donc d'une piste cyclable qui est intégrée au réseau vert de
la Ville.

575 Mais également, comme l'expliquait monsieur Rouillon, c'est qu'il y a également des
projets qui sont en développement dans ce secteur-là, qui sont compatibles au Plan de

transport, qui sont identifiés au Plan de transport, qui viendront également modifier le transport collectif et le transport actif.

580 Donc, ça met fin à la présentation et si vous voulez avoir plus d'information spécifiquement au projet du Plan de transport, vous pouvez consulter directement le site de la Ville de Montréal où est-ce que vous avez le Plan de transport en soi, et j'ai laissé également des dépliants à la réception, qui vous permettent de prendre connaissance, de façon sommaire, des chantiers du Plan de transport.

585 **LE PRÉSIDENT :**

Merci, Monsieur Carette; merci, Monsieur Sainte-Marie. L'Office a invité des personnes-ressources dans les deux ateliers précédents et l'a fait encore ce soir. Nous avons le privilège d'avoir avec nous monsieur Paul Lewis, qui est au bout de la table là-bas. 590 Monsieur Lewis est professeur titulaire à la Faculté d'aménagement urbanisme à l'Université de Montréal. Il est le directeur de l'observatoire SITQ, du développement urbain et immobilier. Alors, il va nous adresser la parole pour environ 15 minutes, pour stimuler notre réflexion et nous outiller encore mieux, pour ensuite interroger les intervenants au projet.

595 Alors, Monsieur Lewis.

M. PAUL LEWIS :

Merci, Monsieur le Président. Je voudrais d'abord remercier la Commission pour 600 l'invitation, même si je dois dire que c'est un genre de cadeau qui n'est pas toujours facile à accepter parce que ça nous met dans une drôle de position par rapport aux présentations qui sont venues avant que je prenne la parole, et ça me met dans une drôle de position par rapport aux citoyens qui vont venir faire des mémoires ou présenter des mémoires.

605 Et donc, je voudrais, au départ, situer que mon intervention, ma contribution c'est-à-dire, que je ne suis pas ici pour évaluer ou critiquer les documents qui ont été déposés, ou critiquer ou évaluer le projet de Radio-Canada de développement du site et de modernisation de la Maison de Radio-Canada, je vais plutôt poser des questions, ou en fait, je vais plutôt faire état des questions que je me suis posées, des commentaires que je me 610 suis faits. En fait, ce que j'essaie de faire, finalement, c'est de dire un peu comment moi j'ai reçu le projet, sans chercher à avoir encore une opinion et pour être bien honnête, je n'ai absolument aucune opinion sur le projet. Est-ce que c'est une bonne ou une mauvaise chose? Je pense qu'à ce stade-ci, il faut plutôt se poser la question : quel est ce projet et quels sont les enjeux qui se cachent derrière les propositions qui sont faites avant de pouvoir 615 dire si c'est un bon ou un mauvais projet.

620 Donc, je ne commenterai pas le projet. Je vais rester sur un terrain de neutralité, si je pourrais dire. Et, dans le fond, une des explications c'est que je ne suis pas sûr que je comprends entièrement toutes les dimensions du projet. C'est un projet extrêmement complexe. J'ai lu des centaines de pages, en fait j'ai pas eu beaucoup de temps pour me préparer parce que ça ne fait pas tellement longtemps que j'ai reçu l'invitation, mais c'est un projet extrêmement complexe puis d'autre part, ce que je comprends, là, j'ai mis le mot à l'écran « imprécision ».

625 En fait, je ne veux pas dire que le travail a été mal fait, mais c'est qu'il y a encore des choses à définir dans les mois et les années à venir. C'est quand même un projet qui va se déployer sur plusieurs années et donc, c'est une sorte de work in progress, si je peux me permettre l'anglicisme, et c'est difficile d'avoir une opinion définitive sur quelque chose qui va encore évoluer.

630 Dans ce sens-là, ma présentation va essayer de situer un certain nombre d'enjeux qui m'apparaissent importants à la lecture des principaux documents qui portaient sur l'accessibilité et la circulation.

635 Je voudrais faire juste une dernière petite mise en garde. Je ne suis pas ingénieur et donc, je l'ai reçu plutôt comme un urbaniste, c'est-à-dire que je me suis intéressé aux enjeux, je dirais macros et micros, mais comme les urbanistes vont se le poser.

640 Sur l'acétate que vous voyez, j'ai indiqué quelques chiffres qui m'apparaissent importants pour situer, en fait, l'ampleur du projet; c'est-à-dire qu'on passe d'une situation actuelle où il y a essentiellement 3 700 employés dans des bâtiments qui font à peu près 1.1 million de pieds carrés et là, dans le fond, on va rajouter des employés, on va rajouter des pieds carrés puis on va surtout rajouter de nouvelles fonctions à habitation, puis on parle d'un hôtel aussi pour lequel on n'a pas beaucoup de précisions.

645 Et donc, on passe d'un environnement essentiellement monofonctionnel aménagé de façon extrêmement lourde, là; pour avoir fait du vélo très souvent sur René-Lévesque, je constate que c'est vraiment un environnement — les sociologues disent sociofuge pour dire que c'est pas le genre d'environnement où on a envie de se tenir, passer la journée; c'est pas les plus beaux endroits de Montréal. Et dans le fond, ce qu'on ferait, c'est qu'on transformerait cet espace-là, donc un projet vraiment majeur pour la région de Montréal.

655 Puis l'autre dimension, moi, qui m'apparaissait importante, c'est que dans le fond c'est un projet qui s'inscrit dans un environnement qui est en profonde transformation; on a parlé du CHUM, on a parlé de Notre-Dame, on a parlé de l'hôtel Viger, il y a le Vieux-Montréal aussi où il se passe des choses de façon générale et donc, il y a toute la question des effets cumulatifs de l'ensemble de ces projets-là qui m'apparaissent importants, et ce sont les deux dimensions, moi, qui m'ont interpellé, c'est-à-dire l'ampleur du projet, son

caractère mixte et tout ça, mais aussi son inscription dans un environnement qui est en train de se transformer de façon significative.

660

L'élément qui m'apparaissait important aussi de situer, c'est que dans le fond on est dans un contexte où il y a une sorte de consensus dans la région de Montréal, sur l'importance de consolider la forme urbaine, c'est-à-dire d'éviter d'étendre la région plus qu'elle ne l'est déjà, c'est-à-dire que Montréal c'est plusieurs centaines de kilomètres carrés et, en fait, c'est une partie de nos problèmes sur le plan des transports, c'est que la région s'est beaucoup étendue, les activités se sont déconcentrées vers la banlieue, qui rend difficile la desserte en transport collectif.

665

Et donc, il y a un consensus, on le sent dans le schéma d'aménagement ou le projet de schéma de la CMM, on le lit très clairement dans le Plan d'urbanisme, le Plan de transport, la volonté de consolider. Et de façon à réduire, je dirais, du point de vue des transports, en tout cas c'est comme ça qu'on le comprend, c'est de réduire la dépendance automobile; c'est-à-dire que plus les gens vont vivre au cœur de l'agglomération, plus ils seront collés sur des infrastructures de transport collectif, mais moins ils auront besoin de l'auto.

670

675

En d'autres mots, une des préoccupations majeures à l'échelle métropolitaine c'est de tenter de réduire la dépendance automobile, puis je crois bien que c'est l'objectif premier du Plan de transport de la Ville de Montréal, et c'est vraiment un consensus dans la région de Montréal autour de cette idée-là.

680

Et le projet de Radio-Canada, il s'inscrit tout à fait dans cette préoccupation-là, dans la mesure où on parle d'un immense terrain vacant, ou en fait sous-utilisé ou qui pourrait être davantage utilisé, à proximité, en fait, du centre-ville de Montréal. C'est une distance qui est marchable à peu de chose près pour la majorité d'entre nous et, surtout, c'est collé sur des infrastructures de transport qui sont relativement performantes et qui vont continuer de se développer.

685

La question des impacts sur le quartier, elle est importante. C'est-à-dire que quand on regarde le projet au départ, on constate que c'est un projet, je l'ai dit tout à l'heure, c'est un projet majeur. Il va y avoir des nouveaux travailleurs, nouveaux résidants, en fait le nombre de travailleurs va être multiplié, en gros, un peu plus que par deux. On passe de 3 700 à environ 10 000, c'est quand même un nombre considérable, on rajoute environ 3 000 nouveaux résidants dans le quartier. Ça va avoir un impact sur le marché immobilier, ça, c'est très clair, sur l'environnement bâti, les perspectives visuelles et ainsi de suite, la trame de rues, la perméabilité du site, ce sont donc des éléments importants.

690

695

700 Mais du point de vue de la mobilité, ce qui m'apparaissait important, c'est le nombre
considérable de nouveaux déplacements qui vont être générés; dans le secteur, on parle
dans une des études qui sont disponibles sur le site web de la Commission, d'une trentaine
de milliers de nouveaux déplacements par jour, si on compte les allers et les retours. C'est
quand même considérable dans un environnement qui est déjà surchargé où on fait face à
de nombreuses files d'attente, pour les avoir testées à de nombreuses reprises, pour ma
part.

705 Et, dans le fond, encore une fois ça se fait dans un contexte où on va redévelopper
l'axe est-ouest de façon considérable au cours des prochaines années; à tout le moins, il y a
des volontés, notamment avec le CHUM, là, qui finalement semble assez stable pour vouloir
se construire autour de l'hôpital Saint-Luc.

710 Et donc, il y a des questions qui se posent autour de ces effets cumulatifs là, on les a
évoqués tout à l'heure, et moi ça m'apparaît être un des enjeux majeurs de ce projet-là, du
point de vue de la circulation, c'est-à-dire qu'un projet peut bien fonctionner, mais encore
faut-il que tous les projets qu'on va construire réussissent à bien fonctionner.

715 L'autre dimension sur laquelle je voudrais intervenir sur la question des impacts, c'est
qu'il faut partir avec l'idée que le site actuel n'est pas exactement un site qui n'est pas sans
conséquence négative pour l'ensemble du quartier, ou en fait pour les quartiers
environnants. Et donc, c'est vrai sur le plan de la forme urbaine de façon générale. On parle
d'un espace qui n'est pas très intéressant pour les résidents, d'un espace qui est
720 relativement imperméable à l'ensemble du quartier situé autour. Mais sur le plan de la
mobilité, l'enjeu, moi, m'apparaît être de se servir de ce projet comme levier, de façon à
améliorer la situation sur le plan des déplacements pour l'ensemble des résidents des
quartiers environnants. Et dans la mesure où on va être capable de renforcer l'offre de
transport collectif, mais il m'apparaît y avoir des pistes intéressantes à explorer dans les
725 années à venir.

Et, dans le fond, quand on relit le plan de gestion des déplacements qui est proposé,
si ma mémoire est bonne c'est le chapitre 6 du document, mais en fait on voit qu'il y a une
volonté de développer des modes alternatifs pour réduire, en fait, la dépendance automobile
730 puis amener les gens à se déplacer à utilisant des modes de transport doux.

Et ça, moi, ça m'apparaît, du point de vue de ce type de projet, une question
extrêmement importante. C'est dans quelle mesure on va être capable de construire une
mobilité différente en prenant appui sur un projet qui pourrait se réaliser dans cet
735 environnement-là.

740 Une autre question qui nous interpelle, c'est la question du stationnement. Actuellement, il y a beaucoup d'espaces de stationnement. En fait, on ne voit de ce site-là que deux choses, en fait : la tour et les stationnements à peu de chose près. Et le projet propose de construire ou d'aménager environ 3 500 places de stationnement, donc d'en rajouter à peu près 2 300, 2 400, dont 600 à 800, là, je ne me rappelle pas du chiffre exact, qui seraient réservées à Radio-Canada et les autres qui seraient des stationnements soit pour les résidants, soit des stationnements qui sont partagés entre les différentes clientèles.

745 Et sur la problématique du stationnement, moi, il me semble qu'il faut distinguer deux clientèles : les résidants, d'une part, et les autres usagers qui sont essentiellement les travailleurs. Dans le cas des résidants, je ne suis pas sûr que l'objectif doive être d'éliminer au maximum le nombre de stationnements, parce que j'ai tendance à penser que ce qu'on ne veut peut-être pas, c'est que les gens qui s'installent dans cet environnement-là n'aient pas de stationnement et stationnent dans les rues environnantes. Et moi je pense qu'une
750 des préoccupations, c'est de faire en sorte que les gens qui habitent là soient peut-être motorisés, mais soient pas sur les routes. Et la meilleure façon de ne pas les avoir sur les routes, c'est de faire en sorte qu'ils puissent avoir un endroit où ils laissent leur voiture toute la journée. Et ça, moi, ça m'apparaît être une préoccupation extrêmement importante.

755 Du côté des travailleurs, le problème se pose dans des termes assez différents, parce que, en fait, c'est de leur offrir des infrastructures de transport qui vont leur permettre de venir sur le site autrement qu'en automobile; c'est que moins il y aura de stationnements, probablement plus on sera capable d'opérer des transferts modaux. Et dans le fond, moi, ça m'apparaît être un élément important des stratégies pour faire en sorte que les gens ne se
760 déplacent pas en voiture.

765 Et donc, moi, j'ai l'impression que dans le cas des résidants et des travailleurs, il y a deux approches qui doivent être combinées. En fait, le plan de gestion des déplacements qui est proposé pour le site fait le pari d'un partage entre les espaces, puis bien sûr si les résidants laissent leur voiture à la maison et partent travailler en transport en commun, bien ce sont des espaces de moins pour les travailleurs, ce qui est probablement une très bonne chose, si on veut s'assurer que les gens, les travailleurs ne viennent pas sur le site de Radio-Canada en voiture.

770 Et ça, je pense que c'est une question qu'on doit poser parce que c'est extrêmement important, la question du stationnement, puis c'est probablement le meilleur outil pour s'assurer d'un transfert modal.

775 Une dernière question, en fait, qu'on pourrait poser, c'est celle de la faisabilité du projet; eh non pas que je doute que le projet soit faisable, c'est pas du tout dans ce sens-là que je la pose, mais en fait on parle d'un projet qui va se déployer ou qui va se réaliser sur un horizon relativement long, on a parlé d'une dizaine d'années.

780 Et donc, ce long temps, en fait, qui n'est pas si long que ça, mais en même temps c'est un temps qui est suffisamment long pour permettre d'adapter le projet en fonction du monitoring qui pourrait être fait sur les comportements des clientèles et donc, par exemple, si on se rend compte que la stratégie vélo ou la stratégie piéton fonctionne bien, bien on pourra davantage travailler ces questions-là en fonction des besoins de la clientèle.

785 Puis d'autre part, on va probablement avoir besoin d'adapter, en fait, l'offre de logement au marché immobilier, qui va probablement connaître des évolutions dans les années à venir, qui ne sont pas toujours faciles à prévoir. Et dans ce sens-là, ce que j'ai lu du projet, c'est pas très clair sur la clientèle. En tout cas, moi, j'ai pas lu les études de marché de ce côté-là, mais une chose est certaine, c'est que ce qu'il faut se poser comme question, c'est : dans quelle mesure, avec ce projet-là, avec les mesures qui sont proposées, 790 on est capable de contrecarrer, si on veut, l'attraction qu'exerce la banlieue sur les clientèles à la recherche d'un logement?

795 Et moi, je ne suis pas convaincu que la meilleure façon d'attirer les gens qui sont tentés par la banlieue, qui ont les moyens de la banlieue, c'est de faire en sorte qu'il n'y ait ni stationnement... en fait, qu'il n'y ait pas de stationnement et que les gens soient forcés de constamment utiliser l'autobus, le métro ou, éventuellement, le tramway.

800 Et donc, c'est clair qu'un des enjeux dans ce site-là c'est de réussir à offrir un transport collectif de qualité qui va permettre de sortir les gens de leur automobile et leur donner, en fait, la possibilité d'assurer leurs déplacements d'une manière efficiente en transport collectif plutôt qu'en automobile. Mais il faut comprendre que ce projet-là s'inscrit dans une concurrence qui est essentiellement métropolitaine.

805 Les gens qui vont aller là acheter un logement ou s'établir dans un logement sont peut-être des gens qui pourraient aller vivre en banlieue éventuellement, parce que même en banlieue, on offre de plus en plus de produits immobiliers qui sont comparables à ce qu'on retrouve dans la ville centre : des condos, des immeubles avec des logements relativement à petite superficie, mais on en retrouve aussi en banlieue, on ne trouve pas que de la maison unifamiliale. Et donc, il va falloir réussir à construire un projet qui va permettre 810 de s'inscrire dans une concurrence qui est de plus en plus diversifiée sur le territoire de la région métropolitaine.

815 Dernier commentaire. En fait, pour conclure, je dirais qu'il y a deux dimensions, moi, qui m'apparaissent importantes, en tout cas comme urbaniste ou comme urbaniste qui regarde ce type de projet; la première, c'est qu'il me semble, moi, qu'il y a quelque chose d'extrêmement intéressant dans cette volonté de mettre en œuvre tout ce qu'on peut faire pour réduire la dépendance automobile et ça, moi, je vois deux dimensions importantes sur lesquelles on doit réfléchir : c'est d'abord réussir à augmenter le nombre de résidents dans les quartiers centraux, parce que plus les gens habiteront au centre, encore une fois, moins

820 ils auront la tentation d'utiliser leur automobile ou moins ils seront dépendants de leur
automobile et plus ils seront capables d'utiliser le transport collectif. On peut rêver, mais
quand on habite Sainte-Julie, c'est plutôt difficile d'utiliser le transport collectif; quand on
habite dans les quartiers centraux de Montréal à 5 minutes, 10 minutes du métro, on peut
raisonnablement penser que le transport collectif est un mode de transport extrêmement
825 efficient pour la grande majorité de nos déplacements; pas tous, mais la grande majorité.

Puis l'autre dimension pour réussir à réduire la dépendance automobile, c'est de
réussir à construire, en fait, une offre de transport collectif de qualité. Plus il y aura de
résidants dans les quartiers centraux, plus ce sera facile d'offrir des produits transport
830 collectif qui soient adaptés aux besoins des gens; moins il y aura de densité, moins il y aura
de gens, plus ce sera difficile.

Puis deuxième commentaire de conclusion, puis je vais m'arrêter avec ça, c'est que
moi je dirais, de façon générale, que ce genre de projet là n'a d'intérêt que dans la mesure
835 où il va amener les nouveaux usagers à se déplacer au moins autant en mode alternatif à
l'automobile que les résidants et travailleurs des quartiers environnants qui sont déjà
installés dans ce quartier-là.

En d'autres mots, je me répète, mais c'est l'argument levier que j'ai utilisé tantôt, c'est
840 qu'il faut se servir de ce projet-là comme d'un levier pour faire en sorte que les quartiers
environnants voient leur situation améliorée et soient capables d'envisager leur avenir de
façon plus intéressante qu'en laissant un immense site avec un immense stationnement
comme c'est le cas maintenant.

Et donc, moi, je pense que c'est de cette façon-là qu'on doit interpréter ou évaluer ou
845 analyser ce genre de projet là, c'est dans quelle mesure que ce projet-là va contribuer à
améliorer l'environnement pour les gens qui habitent dans les quartiers qui sont situés autour
du site de la Maison de Radio-Canada.

850 Merci.

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup, professeur Lewis. J'aimerais signaler que vous avez répondu à
855 l'invitation de l'Office à bref préavis, à titre bénévole et dans l'enthousiasme.

M. PIERRE LEWIS :

Mais pas dans cet ordre-là.

860 **LE PRÉSIDENT :**

C'est tout à votre honneur, merci beaucoup. Alors, le temps est venu de faire la pause et d'ouvrir le registre des questions. Je vous signale que vous avez le droit à deux questions et que si vous en avez une troisième, vous pouvez revenir au pied du rôle.

865

Alors, nous nous retrouvons dans 15 minutes, merci.

PAUSE – OUVERTURE DU REGISTRE

870

REPRISE

LE PRÉSIDENT :

875

Alors, je vous invite à prendre place. Je voyais des gens assis dans les marches, il y a sûrement des chaises qui pourraient vous accommoder, surtout vers l'avant de la salle. C'est pas nécessaire de souffrir pour avoir accès à la Commission.

Alors, pour faire changement, j'invite le commissaire Boisvert à poser la première question.

880

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

885

Merci, Monsieur le Président. Ma question s'adresse aux représentants de la Ville. Comme vous le savez, c'est pas la première commission qui se préoccupe d'harmonisation des grands projets dans le secteur est de l'Arrondissement. Il en a été question lors de la commission portant sur le développement de la gare Viger. On a parlé à ce moment-là aussi des effets cumulatifs des grands projets et leurs impacts sur la circulation. Il en a été question ce soir, dans la présentation faite par les représentants du promoteur, de ces effets cumulatifs. On dit qu'en fait, l'étude de circulation a tenu compte des effets cumulatifs. On a vu aussi un projet, disons, de plan de gestion des déplacements pour le projet.

890

Alors, ma question est la suivante : est-ce que pour l'ensemble, puisqu'il n'y en a pas eu de ce genre, de ce type d'étude là dans le cas de la gare, il n'y en pas eu pour le CHUM, est-ce que la Ville entend procéder à un plan de gestion des déplacements, mais à l'échelle sectorielle?

895

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Je passe la parole à monsieur Carette.

900 **M. CLAUDE CARETTE :**

Oui. Effectivement, Monsieur le Président, c'est au niveau de l'harmonisation de l'ensemble des grands projets, dans le fond, dans le centre-ville, certes, on est mobilisé autour de ça, et comme vous le dites, également il y a eu des exercices de consultation au
905 préalable. Donc, nous, on a amorcé dans le fond la réalisation d'un plan de gestion de déplacements, également du secteur est du centre-ville.

Donc, on va soumettre aux autorités municipales, dans le fond, pour l'ensemble des approbations, et on a déjà commencé les premières phases afin d'établir un diagnostic de ce
910 secteur-là pour l'ensemble des projets.

Alors, il faut considérer les projets routiers, évidemment, Notre-Dame, les projets du tramway ou encore les sites qui sont potentiels au niveau du développement immobilier ou encore développement résidentiel, et ça tient compte évidemment du projet de Radio-
915 Canada, le quartier des spectacles, le CHUM, le projet également de recouvrement de l'emprise au niveau de Ville-Marie.

Donc, il y a des démarches techniques qui sont entreprises.

920 **M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

Est-ce que vous avez une échéance?

925 **M. CLAUDE CARETTE :**

Oui. C'est pas un exercice simple, évidemment, au niveau technique. Je vous ai présenté les différentes étapes d'un Plan de transport; ici, c'est un plan de gestion de déplacements. C'est le même type d'exercice qu'a fait, par exemple, le promoteur, Radio-
930 Canada, mais sur une échelle de l'ensemble du centre-ville.

On commence par le secteur est parce que c'est un secteur qu'on pourrait dire chaud en termes de développement, et par la suite il faut entreprendre l'ensemble du centre-ville impliquant d'autres projets. Donc, c'est un exercice sur trois ans, O.K.? Mais le premier exercice va porter techniquement sur trois ans et ce premier exercice va porter sur le secteur
935 est.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

Merci.

940 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce que ça suppose une contribution de la Province de Québec, c'est-à-dire du gouvernement du Québec étant donné la présence de l'autoroute Ville-Marie et puis avec l'aménagement de ses sorties? Est-ce que c'est pris en compte ou est-ce que vous devez
945 nécessairement avoir la collaboration des experts du gouvernement provincial ou c'est quelque chose que vous pouvez faire parfaitement autonome?

M. CLAUDE CARETTE :

950 Au niveau de la réalisation du plan de gestion pour le secteur est?

LE PRÉSIDENT :

Oui.

955

M. CLAUDE CARETTE :

Effectivement. Là, on parle ici d'un exercice de planification pour identifier les améliorations qu'il peut y avoir, en particulier sur le réseau artériel ou encore sur le réseau local de la Ville de Montréal. Et c'est l'objectif du plan de gestion des déplacements du
960 secteur est.

Lorsque vous parlez de contribution, outre le fait qu'il peut y avoir une contribution financière, non pas à l'exercice de planification, mais au niveau de la réalisation des projets, il y a certes une planification intégrée qui se fait avec le gestionnaire routier, qui est le
965 ministère des Transports, sur son réseau supérieur, évidemment, parce qu'il y a évidemment des axes routiers qui relèvent de la compétence du ministère des Transports, dans ce cas-ci.

LE PRÉSIDENT :

970

Très bien.

Alors, j'appelle monsieur Ron Rayside. Bonsoir, Monsieur Rayside.

975 **M. RON RAYSIDE :**

Bonsoir. Est-ce que je peux juste faire un commentaire que j'ai trouvé que la présentation de Paul Lewis est fascinante et, en tout cas, je vous félicite pour l'avoir invité.

980 **LE PRÉSIDENT :**

Merci.

M. RON RAYSIDE :

985

Et je félicite monsieur Lewis pour avoir dit ce qu'il avait à dire. Peut-être un petit préambule puis je vous promets, j'arrive aux questions.

990

Parce qu'on regarde aussi tous les grands projets de ce qu'on appelle le grand centre-ville puis avec les 8 milliards d'investissements, 18 000 logements, et on commence à voir une différence entre les grands projets dans l'ouest ou le sud-ouest et les grands projets dans l'est et le sud-est, si je peux le qualifier comme ça. Et c'est beaucoup des projets comme Radio-Canada, le CHUM, un jour ou l'autre, peut-être, la Cité de la santé, c'est beaucoup des projets de consolidation des fonctions de centre-ville par rapport aux projets dans le sud-ouest, qui sont beaucoup de projets de logements puis même déplacement du centre-ville, si on peut dire.

995

1000

Alors, c'est comme assez important qu'on parle de renforcer l'agglomération puis le cœur de la métropole et la métropole, de regarder tous ces projets dans un ensemble dans le secteur est.

1005

Deux questions : on avait parlé de l'encouragement des moyens de transport alternatifs et actifs, entre autres les exemples d'avoir les stationnements d'autopartage puis les stations de vélos. Et un peu comme en référence à la présentation de Paul Lewis, c'est une chose d'accommoder les autos, c'est toute une autre d'encourager les usages autres.

1010

Et ma question s'adresse à Radio-Canada, s'il y a un vrai programme prévu, agressif, d'encourager les employés, et ça peut s'appliquer à toute autre forme d'employés sur le site, parce que ce n'est pas juste Radio-Canada, il va y avoir les commerces, je me dis avec les exemples qu'on voit hier, pas juste le stationnement de Communauto, mais les abonnements de la part de l'entreprise de Communauto, la même chose pour subventionner lourdement les cartes mensuelles pour le transport en commun et d'autres mesures semblables, ma question c'est : est-ce qu'on envisage les mesures comme ça?

1015

Ma deuxième question...

LE PRÉSIDENT :

On peut peut-être répondre à la première tout de suite?

1020 **M. RON RAYSIDE :**

Ah oui, une à la fois?

1025 **LE PRÉSIDENT :**

Bien oui.

M. RON RAYSIDE :

1030 Ah, j'aurais aimé vider mon cœur.

LE PRÉSIDENT :

Mais non, prolongez le plaisir.

1035

M. RON RAYSIDE :

C'est vous le président.

1040 **LE PRÉSIDENT :**

Non, je pense que c'est plus clair pour les citoyens.

M. RON RAYSIDE :

1045

Je vous suis. Oui, oui, je suis d'accord avec vous.

LE PRÉSIDENT :

1050 Alors, Monsieur Harrison, la première question?

M. DANY HARRISON :

1055 Alors, Monsieur le Président, effectivement Radio-Canada est très ouverte à ça et certains de nos employés aussi nous le demandent parce que c'est toute une conscience collective, c'est pas juste Radio-Canada comme telle, qui est de plus en plus sensibilisée à encourager des méthodes alternatives ou actives de déplacement ou de transport.

1060 D'ailleurs, dans le projet, aujourd'hui les grands stationnements à aire ouverte, si je peux dire, on en a 1 300 et dans le projet on va le diminuer autour de 800 pour les besoins

de Radio-Canada. Mais il y a d'autres choses qu'on doit continuer à travailler, nous, avec nos employés et à encourager parce que c'est quelque chose auquel on croit.

LE PRÉSIDENT :

1065

Très bien. Deuxième question?

M. RON RAYSIDE :

1070

Ma deuxième question s'adresse peut-être un peu plus macro, mais ça concerne le Plan de transport puis Notre-Dame ou Ville-Marie, parce que la Ville de Montréal, je pense qu'elle parle avec le ministère des Transports un peu plus que nous, et est-ce que dans toutes les démarches, les discussions avec le ministère des Transports, est-ce qu'on tient compte de, ce que j'avais déjà soulevé à une autre session, de la possibilité de désenclaver le site de Radio-Canada vers le sud? Ça veut dire que c'est l'extension des rues Alexandre-De Sève et la rue Beaudry par-dessus l'autoroute, parce qu'il me semble qu'il y a une petite bretelle dans le chemin qui monte à la rue Panet. Est-ce que ce genre de discussion là fait partie des discussions entre la Ville puis le Ministère?

1075

1080

Et peut-être juste une sous-question : quand on parle du plan de gestion de déplacements, je présume, on va avoir accès aux hypothèses de ce Plan-là avant que ça sorte en version finale, mais quand vous regardez tout le secteur est, pour vous c'est quoi l'est? Ça veut dire que ça va d'où à où? C'est pas une provocation, seulement une honnête question pour savoir... Les deux existent, j'en suis conscient, mais c'est une honnête question.

1085

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Sainte-Marie?

1090

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Je vais passer la parole à monsieur Carette à nouveau.

1095

M. CLAUDE CARETTE :

Donc, Monsieur le Président, c'est par rapport... dans le fond la question étant, pour confirmer, c'est dans le fond comment désenclaver au niveau du sud puis également l'est va jusqu'où?

1100 Dans le fond, par rapport au sud évidemment, on a présenté, nous, la Ville de Montréal, en janvier dernier, un concept au niveau du boulevard Notre-Dame et nous sommes dans le fond en discussion avec le promoteur pour ajuster dans le fond ce concept-là, pour s'assurer qu'au niveau des, lorsque vous avez parlé de la bretelle, qu'il y ait une conciliation au niveau du projet.

1105 Puis pour faire désenclaver au niveau de l'accessibilité, en particulier piéton, comme on le sait, il y a une étude, dans le fond nous sommes présentement à rédiger des termes de référence pour une étude au niveau du recouvrement de l'autoroute Ville-Marie et en particulier dans ce secteur-là, dans le secteur de Radio-Canada, des études qui vont être
1110 réalisées conjointement avec le ministère des Transports du Québec, évidemment propriétaire au niveau des infrastructures de cette emprise routière.

Et pour ce qui est du secteur est, au niveau du plan de gestion de déplacements de ce secteur-là, on va un peu plus à l'est — je ne voudrais pas me gourer également, là — ça
1115 va jusqu'à Delorimier et un petit peu plus à l'est au niveau de Ste-Marie, au niveau des secteurs.

Nous, lorsqu'on fait notre analyse au niveau du plan de gestion de déplacements, il faut tenir en compte de l'ensemble des générateurs qui ont des impacts sur les
1120 déplacements du secteur est, ce qui implique également, dans le fond, des générateurs qui se retrouvent un peu en pourtour du centre-ville, dans ce cas-là.

M. RON RAYSIDE :

1125 Qu'est-ce que vous appelez un générateur? C'est quoi, ça?

M. CLAUDE CARETTE :

Un générateur de déplacements, c'est un projet comme, par exemple, le projet de
1130 développement du site de Radio-Canada qui génère des déplacements.

M. RON RAYSIDE :

O.K., oui, oui. Une fois qu'on le dit, c'est évident, oui.
1135

M. CLAUDE CARETTE :

À l'ouest, on inclut le projet, par exemple, à l'ouest le projet de tramway puis on va même jusqu'au quartier des spectacles qui a une influence sur ce secteur-là.

1140 **M. RON RAYSIDE :**

Quand j'avais parlé d'Alexandre-De Sève et de Beaudry, j'avais ce qui était déjà soulevé, que l'extension passe par-dessus l'autoroute et non pas juste arrêter à Viger.

1145 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Oui. Comme on l'a dit la semaine dernière, c'est certainement une excellente idée qui va être intégrée dans l'étude.

1150 **M. RON RAYSIDE :**

O.K. Merci.

LE PRÉSIDENT :

1155

Merci beaucoup, très bien.

Monsieur Lucien Landry. Bonsoir, Monsieur Landry.

1160 **M. LUCIEN LANDRY :**

1165 Bonsoir, Monsieur le Président. Je tiens à souligner aussi, pour les personnes dont c'est la première fois, que je représente les personnes qui ont été expropriées dans les années, dès le début de Radio-Canada, qu'on appelle pour nous dans notre langage, l'ancien « Faubourg à mélasse ».

1170 Et, Monsieur le Président, je tiens à souligner aussi que nous avons fait une demande officielle pour être entendus, comme je vous avais fait part lors de la dernière rencontre, en deuxième journée, si possible, parce que le 9 décembre, nous avons notre assemblée générale qui doit approuver le projet lui-même par les gens, au nom des gens, surtout quand on agit comme porte-parole de ces personnes qui ont vécu... et en grande partie, ce sont des personnes seules, âgées, orphelines, qui ont vécu dans ces milieux-là.

1175 Bon, je m'adresse à deux questions bien précises. On a entendu un projet, en plus du projet de la gare Viger, de Radio-Canada et celui du... je pense que c'est du CHUM, il y a aussi un autre projet qui est situé au coin de St-Hubert et René-Lévesque, qui est actuellement le Centre d'accueil Jacques-Viger. Des questions ont été soulevées lors du conseil de l'Arrondissement, aucune réponse.

1180 Est-ce qu'au niveau du service des immobilisations de la Ville, ils sont au courant de ce projet-là qui rejoint aussi et qui est à proximité de Radio-Canada? Pour vous situer, le Centre d'accueil Jacques-Viger est juste au coin de St-Hubert, c'est un petit peu plus haut que le projet de la gare Viger et qui est presque voisin de Radio-Canada.

LE PRÉSIDENT :

1185

O.K. On va poser la question à monsieur Sainte-Marie.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1190

Monsieur le Président, on n'a eu encore aucune demande, aucun contact de la part du gouvernement qui est propriétaire de ce site-là. On est au courant, parce qu'on lit les journaux, évidemment, que le gouvernement entend changer la vocation de ce site-là, mais vers quoi est-ce que ça va nous concerner? On le sait pas. On n'a aucune information.

1195

LE PRÉSIDENT :

Et il n'y a pas d'impact prévisible à ce moment-ci sur la circulation ou l'achalandage ou on ne connaît pas la nature?

1200

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Il est fort possible qu'il y ait un impact. Si jamais le gouvernement décidait de transformer le projet en habitations privées, bien c'est sûr qu'il y aura un impact, mais on ne sait pas du tout. On ne sait pas du tout.

1205

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Deuxième question?

1210

M. LUCIEN LANDRY :

1215 Deuxième question, Monsieur le Président, c'est ce qu'on appelle par rapport avec les besoins au niveau du réseau de l'impact du transport. Est-ce qu'on tient compte, puis on en a entendu très peu parler, au niveau du transport, par rapport aux besoins des personnes âgées et à mobilité réduite? C'est une préoccupation, on le sait, et sans qu'il y ait une analyse, et on est en train de faire une démarche en ce sens là, d'avoir le portrait de la situation des gens qui habitent Ville-Marie et qu'à l'occasion de la présentation de notre mémoire, on aura à vous présenter cette démarche-là, du portrait de la population du quartier. Et on sait qu'en grande partie les personnes sont âgées, sont à mobilité... c'est centré vers le Centre-Sud à proximité des besoins.

1220

Est-ce qu'il y a une préoccupation davantage de votre service à cet égard-là, vers les personnes âgées et à mobilité réduite?

1225 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Monsieur Sainte-Marie.

1230 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Monsieur Carette?

M. CLAUDE CARETTE :

1235 Oui. Par rapport à ça, comme je l'ai expliqué tout à l'heure, dans le fond, Monsieur le
Président, c'est au niveau de la Charte des piétons. C'est considéré dans la Charte des
piétons au niveau de la Ville de Montréal et ça fait l'objet également d'un chantier qui est le
chantier numéro 14. C'est au niveau de la rédaction, présentement on a entamé la rédaction
d'un guide pour le piéton, d'aménagement au niveau des piétons, qui tiendra compte, et c'est
1240 le premier volet, de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Donc, ce guide-là va nous permettre d'identifier concrètement l'ensemble des
mesures qu'on doit considérer lorsqu'on aménage. De telles mesures sont présentement
dans le fond déployées dans le cadre des projets qui sont soumis à la Ville de Montréal ou
1245 encore réalisés par la Ville. Mais c'est une orientation claire du Plan de transport qui est
déclinée dans nos études, dans le fond, d'impact sur les déplacements qui se traduisent
dans les plans de gestion de déplacements.

M. LUCIEN LANDRY :

1250

Juste une petite question si vous me permettez, Monsieur le Président?

LE PRÉSIDENT :

1255

Oui.

M. LUCIEN LANDRY :

1260 On a très peu parlé aussi du mode de transport vers l'est par rapport à l'accessibilité aux accès et à la sortie du pont Jacques-Cartier. Est-ce qu'il y aura, dans le cadre de ce projet-là, une influence sur l'aménagement futur du projet de l'axe de l'entrée du pont Jacques-Cartier?

M. CLAUDE CARETTE :

1265 Oui. Effectivement, c'est un des objets dans le fond de notre plan de gestion de déplacements, c'est d'identifier les améliorations sur les voies publiques, dans le fond, sur le réseau de la Ville. Donc, s'il y a des impacts cumulatifs, par exemple, bien il y a des projets ou des aménagements qui peuvent être proposés, en particulier pour l'accès au pont.

1270 **LE PRÉSIDENT :**

Mais concrètement, ça pourrait se matérialiser comment? Est-ce qu'il est trop tôt pour le dire?

1275 **M. CLAUDE CARETTE :**

Oui, effectivement.

LE PRÉSIDENT :

1280 Est-ce qu'il est possible d'en avoir une idée?

M. CLAUDE CARETTE :

1285 Bien là, présentement, l'étude n'étant pas fait, le plan de gestion, je ne peux pas vous répondre à cette question-là.

LE PRÉSIDENT :

1290 Bon, très bien. On a essayé.

M. LUCIEN LANDRY :

1295 Juste pour souligner une dernière fois, Monsieur le Président, seulement dire que les gens qui ont été expropriés sont toujours favorables au projet.

LE PRÉSIDENT :

1300 Bon, très bien. Merci beaucoup, Monsieur Landry. Alors, j'appelle monsieur Pierre Brisset.

Bonsoir, Monsieur Brisset.

M. PIERRE BRISSET :

1305 Bonsoir, Monsieur le Président.

1310 Alors, j'ai bien écouté les commentaires de tout le monde, dont ceux de monsieur Lewis et de monsieur Carette, et puis j'ai bien saisi que — la question se réfère au Plan de transport de Montréal relatif au projet Radio-Canada — que l'objectif primaire est de diminuer la dépendance auto solo puis ça, c'est un geste noble, très noble je crois. Mais j'ai confusion à comprendre ce geste de vouloir diminuer la dépendance auto solo, puis si la pierre angulaire, c'est le transport en commun du Plan de transport de Montréal, pourquoi le boulevard urbain qu'on voit là, derrière vous sur l'écran, qui se rend jusqu'à la rue Frontenac, qui est un boulevard urbain à six ou huit voies, doit être converti en autoroute enfouie? 1315 Parce que ça ne va pas améliorer les files d'attente au pont Jacques-Cartier parce qu'ils doivent quitter la soi-disant autoroute avant de se rendre là.

1320 Et l'autre chose, ce qui me mêle beaucoup dans ces présentations-là, on voit la situation actuelle, mais on ne voit pas la nouvelle configuration des bretelles puis comment... parce qu'il faut comprendre, c'est bien beau recouvrir une autoroute, mais des bretelles c'est comme des baleines bélougas; quand ils sortent pour prendre de l'air, on peut pas couvrir leur passage. C'est exactement la même chose avec les bretelles. Alors, vous avez une autoroute couverte et vous avez quatre bretelles ou deux paires de bretelles de part et 1325 d'autre de l'autoroute qui ne pourront pas être couvertes et donc, ça va annuler le fait de couvrir l'autoroute.

1330 C'est malheureux, pourtant Transport Québec, et j'ai même parlé à certains ingénieurs la semaine dernière qui m'ont dit : ah, on a fait tous les plans. Mais pourquoi on ne peut pas les voir dans le contexte de Place Radio-Canada? Comment est-ce qu'elles vont être organisées, ces deux paires de bretelles ou ces quatre bretelles-là entre Radio-Canada puis la rue Notre-Dame, qui va empêcher le recouvrement de l'autoroute?

1335 Alors, ma question est : est-ce qu'il y a moyen d'avoir accès à ces documents-là, qu'on dit qu'ils sont assez avancés, au moins pour avoir un fond de discussion? Parce que ce plan-là n'est plus, où vous avez indiqué un feu de circulation au coin d'Alphonse-D. Roy et... pas Alphonse-D. Roy, mais Alexandre-De Sève — excuse, je me mélange entre les noms des personnes — et la rue Viger qui peut-être ne peut pas s'appliquer avec la nouvelle configuration des bretelles, parce que selon le dernier plan que vous avez émis, le

1340 réaménagement de la rue Notre-Dame, la bretelle est collée entre Viger et Place Radio-Canada, la bretelle de sortie de l'est.

Alors, c'est là où j'ai difficulté à comprendre. On parle de toutes bonnes intentions, mais pour expliquer comment tout ça va marcher, surtout si l'information est disponible, pour
1345 mieux comprendre l'intégration de Place Radio-Canada, et si on veut prolonger les rues Beaudry et Alexandre-De Sève jusqu'à la rue Notre-Dame, voir même jusqu'au fleuve...

LE PRÉSIDENT :

1350 Je pense que les éléments de la question sont bien en place, là.

M. PIERRE BRISSET :

C'est ça. Est-ce qu'il y a possibilité d'avoir accès à ces documents-là qu'on parle de
1355 l'aménagement de la rue Notre-Dame, pour mieux comprendre l'intégration de ce projet-là avec le vôtre?

LE PRÉSIDENT :

1360 On va demander une réaction de ce côté-là.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1365 Monsieur Carette à nouveau.

M. CLAUDE CARETTE :

Oui. Donc, Monsieur le Président, par rapport à la rue Notre-Dame, on sait que dans
1370 le fond, au niveau de Notre-Dame, il y a eu un concept présenté en début d'année, en janvier 2008. Ce projet-là dans le fond, au niveau de la rue Notre-Dame, considérant les modifications au niveau de la génération des déplacements de Radio-Canada puis au niveau aussi de la configuration, dans le fond, on est à ajuster le projet Notre-Dame sur la base du projet qui a été soumis pour consultation.

1375 Et par rapport au... comme, dans le fond, on l'a dit tout à l'heure, par rapport au prolongement des rues Beaudry et Alexandre-De Sève, ça implique dans le fond, évidemment, un recouvrement de cette section-là en tranchée, et ça va être fait, comme je l'ai dit tout à l'heure également, c'est au niveau avec le ministère des Transports.

LE PRÉSIDENT :

1380

Est-ce que ça suppose pas, enfin la question soulevait le problème des bretelles, là, est-ce que ça supposerait pas, de façon assez claire, un déplacement des bretelles et est-ce que c'est envisagé comme étant une hypothèse sérieuse dans vos travaux communs avec les autorités du gouvernement du Québec?

1385

M. CLAUDE CARETTE :

Au niveau, justement, de cette étude de recouvrement, là, qui va être lancée sous peu, c'est qu'il y a trois aspects qui vont être regardés et, bon, il y a un aspect au niveau de l'aménagement, développement urbain. Il y a un aspect strictement de faisabilité technique. Là, je parle de structure. Autrement dit, évidemment, c'est une structure avec la ventilation et tout ce que ça implique et, évidemment, il y a un volet au niveau de la gestion des déplacements, comme l'expliquait monsieur Brisset, au niveau de l'aménagement des bretelles, quelle est la conséquence d'un recouvrement au niveau de l'aménagement des bretelles projetées dans ce secteur-là ou comme ailleurs, évidemment, sur l'ensemble du tronçon entre St-Urbain et Delorimier.

1390

1395

LE PRÉSIDENT :

1400

Très bien. Alors, deuxième question.

M. PIERRE BRISSET :

On parle encore une fois, l'objectif primaire est d'exploiter le transport en commun puis vraiment mettre l'investissement massif dans le transport en commun. On parle de tramway, mais on sait très bien que les tramways sur René-Lévesque ne vont que remplacer la ligne, la plupart des lignes d'autobus expresses et ne vont pas vraiment attirer de clientèles plus qu'un transfert modal, autobus vers tramway. Il y aura un peu d'ajouts, mais pas extraordinairement.

1405

1410

Montréal s'est développée avec les lignes de métro. Si on connaît, le centre-ville de Montréal s'est développé avec la ligne orange et verte. C'est ça qui a fait que Montréal a pu avoir sa renommée internationale, à cause de la facilité d'accès à son centre-ville. Si le centre-ville, on prévoit des milliards et des dizaines de milliards, j'ai perdu le décompte des chiffres, mais si on parle des projets massifs du centre-ville, il y aurait pas lieu d'ajouter une troisième ligne de métro à travers le centre-ville de Montréal? Et cette troisième ligne de métro, métro express, comme j'appelle, pourrait très bien s'aménager dans une moitié de Ville-Marie.

1415

1420 C'est-à-dire que Ville-Marie, c'est une autoroute inachevée, on se casse la tête à comment la finir, et tandis que si on croyait vraiment aux tendances des déplacements des personnes vers le centre-ville, eh bien l'emprise pourrait très bien voir l'aménagement d'une troisième ligne de métro, métro express, dans l'emprise Ville-Marie pour combler ce besoin de déplacement massif de personnes vers le centre-ville, incluant votre site Radio-Canada qui va générer beaucoup de déplacements.

1425 Alors, si on ajoute votre projet avec tous les autres projets en ligne sur le corridor Ville-Marie, il me semble qu'une troisième ligne de transport rapide est nécessaire et c'est là où je dis : peut-être repenser le concept de Ville-Marie en fonction de convertir l'autoroute en autoroute à quatre voies, puis utiliser les autres quatre voies pour la ligne essentielle de transport en commun qui se doit de traverser le centre-ville.

LE PRÉSIDENT :

1435 Bon, je transforme ça en question : ne croyez-vous pas que? Et puis Monsieur Sainte-Marie?

M. CLAUDE CARETTE :

1440 Donc la question, Monsieur le Président, porte sur une troisième ligne de métro?

LE PRÉSIDENT :

Oui.

1445 **M. CLAUDE CARETTE :**

1450 L'introduction par rapport à la question de monsieur Brisset était par rapport au tramway. Effectivement, le tramway au niveau du centre-ville, il y a un réseau, premier réseau initial qui est proposé dans le Plan de transport, c'est un réseau de 20 kilomètres qui est essentiellement trois lignes : l'avenue du Parc, Côte-des-Neiges, mais aussi celle du centre-ville qu'on appelle du Havre, et à proximité passera sur – on l'espère – au niveau de la rue Berri.

1455 Au niveau de la troisième ligne de métro, ce n'est pas un projet qui, suite aux démarches du Plan de transport et de l'ensemble des consultations, qui a été retenu dans les orientations du Plan de transport à titre de projet.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Vous pouvez l'écrire dans votre mémoire puis nous le suggérer.

1460

M. PIERRE BRISSET :

Oui, oui.

1465

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Merci beaucoup. Oui, question complémentaire?

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

1470

Oui, une question complémentaire à une question de monsieur Brisset concernant, toujours, les bretelles de l'autoroute Ville-Marie. Dans la mesure où il semble que vous poursuiviez des objectifs de continuité, autant pour les rues Alexandre-De Sève, Beaudry et aussi une continuité des piétons vers le sud, vis-à-vis d'un objectif comme celui-là, est-ce que vous envisagez une stratégie où vous pourriez déplacer ces bretelles d'accès et de sortie automobiles qui peuvent être, finalement, assez contraignantes en fonction des objectifs que vous poursuivez?

1475

M. CLAUDE CARETTE :

1480

Donc, dans le fond, c'est le double objectif qui est souvent, comme dans d'autres domaines techniques sans transport, c'est le fait de déplacer les bretelles, quels sont les impacts, par exemple, sur la circulation? Si on déplace les bretelles, quels seraient les impacts sur la rue Amherst ou à proximité ou encore sur le boulevard René-Lévesque?

1485

Et c'est justement le volet de gestion des déplacements qui va être regardé avec l'étude. Je ne peux pas vous répondre aujourd'hui évidemment, mais s'il y a recouvrement, quels sont les impacts en termes d'infrastructures, de structures sur les infrastructures routières et ces impacts-là, qu'est-ce qu'ils ont comme impact sur la gestion des déplacements?

1490

Est-ce que c'est envisagé? Je ne peux pas vous répondre aujourd'hui, mais ça va être surtout un impact au niveau de : quels sont les impacts d'aménager une structure sur la tranchée de ce projet-là, Notre-Dame, sur la localisation des bretelles et par la suite évaluer les impacts.

1495

Donc, est-ce que ça va être regardé? Oui, mais je ne peux pas vous répondre, évidemment...

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

1500

Mais est-ce que l'étude d'impact pourrait éventuellement conclure à l'effet que c'est impossible de désenclaver le site de Radio-Canada vers le sud?

M. CLAUDE CARETTE :

1505

Au niveau... est-ce que c'est impossible de désenclaver? Dans le fond, c'est parce que votre question dit, vous prenez pour acquis évidemment que c'est déjà enclavé, donc il faut le mesurer par rapport à l'aménagement, par rapport au recouvrement...

1510

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

Je pense que je suis pas le seul à le prendre pour acquis.

M. CLAUDE CARETTE :

1515

Oui, mais il faut faire quand même les analyses techniques, là, pour avoir la réponse technique. Et l'autre chose aussi, c'est... dans le fond, votre question étant : est-ce qu'on va désenclaver? Mais ça va être regardé évidemment dans le recouvrement sur l'aspect de gestion des déplacements, en particulier l'accès, évidemment, au niveau des piétons.

1520

LE PRÉSIDENT :

Je renchéris, est-ce que ça ne serait pas un élément essentiel du succès du développement du site de Radio-Canada, qu'il n'y ait pas d'obstacle au prolongement des rues vers le sud, au désenclavement et est-ce que ça ne nécessiterait pas de toute façon un déplacement des bretelles?

1525

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1530

Je pense, Monsieur le Président, que c'est la position effectivement qui est défendue par Radio-Canada et qui va un peu de soi. La localisation des bretelles a peut-être été conçue sans imaginer que...

LE PRÉSIDENT :

1535

À une autre époque.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1540 Bien, pas si lointaine. Pas si lointaine, mais sans réaliser que Radio-Canada, ça fait quand même 35 ans que l'immeuble est là, il y a eu une amorce de développement, mais qui ne s'est pas matérialisé il y a peut-être cinq ans. Donc, je pense que les concepteurs du réaménagement de la rue Notre-Dame n'avaient pas intégré dans l'équation, la possibilité de développer le site et donc, de faciliter les liens vers le sud, à la fois pour les véhicules et les piétons et les cyclistes, et cetera.

1545

Donc, il y a une nouvelle donne et voilà, il faut repartir les études.

LE PRÉSIDENT :

1550

Très bien. Alors, j'appelle monsieur François Galarneau.

Bonsoir, Monsieur Galarneau.

M. FRANÇOIS GALARNEAU :

1555

Bonsoir, Monsieur le Président. Alors, encore une fois, une belle présentation sur le plan quinquennal de la Ville et sur le plan de Radio-Canada concernant l'intégration urbaine.

1560

La question ira comme suit : on parle de 3 500 places qui vont être aménagées de parking pour les résidents et pour les gens qui vivront éventuellement sur le site et qui y travailleront. La question que j'ai est par rapport, vraiment, à l'équilibre qui nous a été dit ou qui a été annoncé comme étant... comme, le 3 500 places comme étant un équilibre réel. Je ne sais pas si les promoteurs ou même la Ville de Montréal vont souvent dans le quartier les vendredis soirs, les samedis soirs ou même durant la journée pour constater vraiment que le taux d'utilisation, comme monsieur Lewis l'avait annoncé déjà, est à 90 pour cent. Donc, ce qui est sensiblement très élevé.

1565

1570 Donc, à la suite de ça, on aimerait bien comprendre, je pense, en tant que résident du quartier, quels sont les éléments qui ont été considérés, les variables qui ont été utilisées, les hypothèses qui ont été considérées pour dire que 3 500 places c'était vraiment l'équilibre?

LE PRÉSIDENT :

1575

La question s'adresse à qui?

M. FRANÇOIS GALARNEAU :

La question s'adresse à Radio-Canada puisqu'ils ont été les gens qui ont mis le plan de l'avant.

1580

LE PRÉSIDENT :

Radio-Canada. Bon, allez, Monsieur Harrison.

1585

M. DANY HARRISON :

Monsieur le Président, monsieur Rouillon va répondre.

M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON :

1590

Oui. Alors, dans la présentation, on se rappelle il y avait 3 500 places. Comment se répartissaient les 3 500 places sur le site? Les besoins pour Radio-Canada à la baisse, les besoins pour les logements et un stationnement partagé de 1 300 places pour combler les besoins des travailleurs, des commerces et ainsi éviter également les débordements dans le secteur avec les places sur rues qui vont être séparées de l'ordre de 135. Le fait d'avoir un stationnement partagé, ça donne une certaine latitude quant à l'affection Communauto, commerces, et cetera.

1595

Sur quels besoins sont ciblées les 3 500 places? Ce sont des besoins de jours de semaine et non pas de fins de semaine. J'ai cru comprendre qu'on avait des inquiétudes par rapport à la fin de semaine...

1600

M. FRANÇOIS GALARNEAU :

Tous les jours.

1605

M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON :

Tous les jours?

1610

M. FRANÇOIS GALARNEAU :

Ah, oui. Ah, oui.

M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON :

1615

Alors, pour ce qui est de la semaine — la fin de semaine, je pense qu'on va se retrouver avec une offre accrue, ce qui est bon pour quand on a des visiteurs, tout ça, quand il y a des événements spéciaux, et pour ce qui est de la semaine, je dirais qu'on est plutôt un peu, comme on dit, à l'équilibre, là, parce qu'il faut en même temps favoriser l'orientation

1620

vers le transport en commun.

Si on offrait trop de places, comme on dit, les places vont se remplir, si on en met moins, on va avoir des débordements. On mentionnait des objectifs cibles pour le transport en commun, il y a toute une série de... qui était identifiée avec les opportunités du Plan de transport, les grands axes où est-ce que le transport en commun va être appuyé.

1625

Il y avait une intervention très intéressante de monsieur Lewis en disant : il faut qu'à tout le moins il y ait plus de gens dans le transport en commun et le transport actif que ce que l'on retrouve actuellement dans le quartier. La base, c'est comment la répartition modale s'effectue dans le quartier et comment, avec le plan de gestion des déplacements, on peut aller vers une répartition beaucoup plus forte vers les transports actifs et le transport en commun.

1630

Moi, ce que j'aimerais peut-être demander comme précision, c'était par rapport aux 3 500 places où nous on dit qu'on est juste à l'équilibre, est-ce que vous avez des inquiétudes à savoir si c'est trop grand ou trop faible?

1635

M. FRANÇOIS GALARNEAU :

1640

Je pense que les gens qui rient sont d'accord avec moi, c'est trop faible.

M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON :

1645

C'est trop faible?

M. FRANÇOIS GALARNEAU :

Oui.

1650

LE PRÉSIDENT :

Et vous pensez à quoi comme nombre?

M. FRANÇOIS GALARNEAU :

1655 Écoutez, je peux vous faire une étude, si vous voulez — si vous me payez, je peux la faire, Monsieur le Président.

LE PRÉSIDENT :

1660 Non, mais est-ce que c'est un peu plus ou beaucoup plus?

M. FRANÇOIS GALARNEAU :

1665 C'est quand même assez... Écoutez, on nous lance des chiffres, on parle de 9 000 personnes de plus, des fois on parle de 5 000, on parle de... écoutez, on nous a lancé tellement de chiffres durant les quelques jours des conférences thématiques, on ne sait plus exactement combien de personnes qu'il va y avoir sur le site.

1670 Si on parle de 9 000 personnes de plus qui vont être sur le site de manière quotidienne, écoutez, je pense qu'il va y avoir un besoin assez flagrant d'une augmentation sensible de places.

LE PRÉSIDENT :

1675 Très bien. Alors, deuxième question?

M. FRANÇOIS GALARNEAU :

1680 Ma deuxième question s'adresse particulièrement, plus spécifiquement à la Ville de Montréal.

1685 Écoutez, je louange votre plan quinquennal, c'est super, vive le transport en commun, merveilleux. On regarde les conditions des rues aux alentours de... dans le quartier, on parle de Panet, par exemple, où j'ose même plus me promener en rollerblades dessus, j'ai peur de me péter la gueule. Vraiment, là.

1690 Donc, je m'interroge vraiment sur la capacité de la Ville et la volonté de la Ville, vraiment, à aménager... la restructuration, quand on parle de l'intégration urbaine, est-ce que c'est vraiment possible de le faire, puis en plus qu'on va avoir de plus en plus de monde qui va avoir accès à ce site-là? On parle de l'élargissement de Panet. Et donc, on regarde Panet dans l'état actuel dans lequel elle est, je veux dire, est-ce que vraiment la Ville a la volonté, la capacité d'entretenir un site, une rue comme Panet et toutes les rues avoisinantes avec l'augmentation de la population qu'il va y avoir au cours des prochaines années?

1695 **LE PRÉSIDENT :**

Monsieur Sainte-Marie?

1700 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Oui. Je ne suis pas certain de comprendre la question.

M. FRANÇOIS GALARNEAU :

1705 Ah, je peux répéter.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1710 Il n'est pas question du tout d'élargir la rue Panet ou d'élargir quelque rue existante que ce soit, clarifions ça. Si on parle ensuite de l'entretien comme tel des rues, c'est clair qu'il y a tout un programme qui a été entrepris par la Ville de Montréal depuis quelques années, pour augmenter le niveau des investissements dans le renouvellement des infrastructures, et c'est dans ce sens-là que les choses devraient s'améliorer au fil des années, c'est-à-dire que pendant 10 ou 15 ans, il y a eu des choix politiques qui ont été faits
1715 de peu investir dans l'entretien et on en paie maintenant les conséquences.

Mais depuis quelques années donc, les décisions ont été prises et graduellement les choses vont tendre à s'améliorer.

1720 Est-ce que la situation va être pire à cause de la présence de Radio-Canada ou à cause de la présence du projet de Radio-Canada ou de la réalisation de ce projet? Non, pas nécessairement, puisque comme on l'a vu, l'impact sur le réseau va être tout à fait acceptable.

1725 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Et, Monsieur Galarneau, je vous encourage à nous revenir au stade des opinions. Vos vues, notamment sur le nombre de places de stationnement, là, qu'il n'y en a pas assez, c'est une vue originale et qui mériterait d'être exprimée. Alors, je vous encourage
1730 à revenir.

M. FRANÇOIS GALARNEAU :

Et je tiens à dire qu'au nom des résidants du 1365, René-Lévesque est, nous sommes contre le projet. Merci.

1735

LE PRÉSIDENT :

Alors, ce sera au stade des opinions qu'il faudra venir nous le redire.

1740

M. FRANÇOIS GALARNEAU :

Non, c'était tout en égalité avec les autres gens qui expriment leur opinion durant ces questions. Merci.

1745

LE PRÉSIDENT :

Très bien, merci beaucoup.

J'appelle, Monsieur Philippe Côté.

1750

M. PHILIPPE CÔTÉ :

Bonsoir, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs.

1755

LE PRÉSIDENT :

Bonsoir, Monsieur Côté.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

1760

Ma première question c'est aussi, encore toujours pour un document, dans le sens où... mais qui permet aussi de préciser un nombre. Le nombre de 3 500 places de stationnement a été, si je peux dire, désigné dans le préaccord de développement qui a été voté au conseil municipal le 27 octobre dernier, et je n'ai pas retrouvé sur le site de l'OCPM, le préaccord de développement qui désigne évidemment... parce que la Ville se donnait un certain accordéon entre 1 000 à 4 000 places de stationnement, et actuellement on travaille avec le chiffre de 3 500.

1765

LE PRÉSIDENT :

1770 On peut peut-être demander une explication à monsieur Sainte-Marie et je ne sais pas de quoi il s'agit.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1775 Le projet de règlement prévoit spécifiquement un maximum de 3 500 places de stationnement sur le site.

LE PRÉSIDENT :

1780 C'est dans le projet de règlement?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

1785 C'est dans le projet de règlement qui a été adopté par le conseil municipal en première lecture. Les chiffres sur le maximum possible, en fait, découlent de l'application des critères habituels en matière de normes de stationnement; des critères habituels, des critères qui sont dans le règlement, c'est-à-dire pas le règlement spécifique, mais le règlement général.

1790 Quand on construit un logement, par exemple, le règlement prévoit qu'on peut fournir une demi-place de stationnement, au minimum, qu'on doit fournir une demi-place de stationnement au minimum par logement, et qu'on peut fournir jusqu'à un maximum d'une place et demie par logement. Donc, il y a quand même une grande variation entre .5 jusqu'à 1.5 place par logement.

1795 Donc, quand on parle de la possibilité, en fonction des pieds carrés qui seraient développés, d'atteindre 4 000 ou presque 5 000 places sur le site, c'est en appliquant les maximums qui sont au règlement. Mais Radio-Canada nous propose un projet où le nombre maximum de places serait 3 500, et c'est bien ce qui est inscrit dans le règlement.

1800 Donc, le règlement spécifique à ce projet-ci est plus exigeant, moins permissif en termes de nombre maximal possible de places de stationnement que le règlement de zonage qui s'applique de manière générale.

1805 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien. Deuxième question?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

1810 Oui. Ce serait d'avoir à peu près le coût unitaire d'un stationnement souterrain pour comprendre un peu... on peut estimer peut-être à... les chiffres varient, surtout que c'est au centre-ville, entre 35 000 \$, ce qui nous approcherait à peu près de 110 millions de dollars?

LE PRÉSIDENT :

1815

Bien, on va poser la question. Alors, Monsieur Harrison?

M. DANY HARRISON :

1820

Monsieur Bélanger va répondre, Monsieur le Président.

M. VIANNEY BÉLANGER :

1825

Monsieur le Président, je vais vous donner seulement une fourchette parce que ça dépend de la complexité des stationnements. Ça peut varier, des petites structures légères à 20 000 \$, 22 000 \$ puis dans des endroits ou des sites complexes, ça peut aller à 45 000 \$. La fourchette est assez grande, ça dépend de la complexité.

1830

Alors, on n'a pas fait, pour le site Radio-Canada, une analyse parce qu'on n'est pas rendu à ce moment-là de déterminer la complexité du stationnement.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

1835

Donc, ça tournerait alentour de 8 pour cent à peu près du projet. C'est un bon montant.

LE PRÉSIDENT :

1840

Très bien. Merci beaucoup. Alors, j'appelle monsieur Marco Pardo.

Bonsoir, Monsieur Pardo.

M. MARCO PARDO :

1845

Bonsoir, Monsieur. Bon, mes questions ont été posées peut-être en différentes façons, mais je tiens plutôt comme à faire un témoignage. J'habite la rue Cartier, coin René-Lévesque, et cela ça me permet de vous dire que le trafic, oui, c'est épouvantable. Les après-midi, c'est les voitures une après l'autre, et les avant-midi c'est l'excès de vitesse. Donc, on craint même de traverser la rue.

1850

Alors, ceci c'est dû pas seulement au pont Jacques-Cartier. Il y a des gens qui prennent là parce qu'ils ne peuvent pas prendre la rue Plessis, il faut qu'ils se rendent à la rue René-Lévesque pour prendre cette rue-là.

1855

Alors, monsieur qui parlait des vélos, le transport du 20^e siècle, j'ai aussi des craintes, pourquoi? Parce que présentement, le quartier n'a pas été fait pour que tout le monde puisse avoir des vélos. Présentement, c'est plus facile avoir la vignette que avoir son vélo près de chez eux le soir, parce qu'on peut pas le rentrer chez nous quand on est au troisième étage, peu importe. Alors, si on se le fait pas vandaliser, on se le fait voler; c'est impossible avec l'infrastructure que nous avons présentement. C'est pour ça que je dis c'est plus facile avoir la vignette qu'utiliser le vélo.

1860

1865

Le vélo, aussi, même si c'est le transport du futur, malheureusement ici on a l'hiver et ça nous complique des fois quand il y a les grosses tempêtes et tout. C'est pour ça que je crois qu'il faudrait bien améliorer le système de transport dans ce coin-là.

LE PRÉSIDENT :

Mais quelle question aimeriez-vous poser aujourd'hui à la Ville?

1870

M. MARCO PARDO :

1875

Alors, non, je voulais... c'était pour les bretelles et tout, mais pour qu'ils se rendent jusqu'à la rue Notre-Dame. Ça, c'est l'idéal qu'on puisse se rendre à ces rues-là jusqu'au bord de l'eau. Ça, je crois, ce serait l'idéal et faire, comme monsieur aussi parlait, de prolonger le métro. Oui. Pourquoi pas prolonger la ligne jaune qui vient de Longueuil vers Radio-Canada, Sainte-Catherine, peu importe, vers l'est ou...

1880

Alors, je suis certain que ça améliorerait de beaucoup, pas un peu, mais beaucoup le mouvement de masse.

LE PRÉSIDENT :

1885

Oui. Il y a peut-être une question qui ressort de ce que vous venez d'exprimer comme commentaire, entre parenthèses je vous invite à venir nous le répéter au stade des auditions sur les opinions, mais comme question, je vois que vous vous préoccupez du caractère tellement dense et même, à la limite, dangereux la circulation sur René-Lévesque.

1890

On peut demander à la Ville si la Ville songe à introduire des mesures d'atténuation de la circulation sur le boulevard René-Lévesque ou est-ce que c'est destiné à rester tel quel?

Monsieur Sainte-Marie? On va écouter la réponse.

1895 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Monsieur Lalonde.

1900 **M. GILLES LALONDE :**

La Ville n'envisage pas de mesures particulières pour réduire la circulation sur le boulevard René-Lévesque, c'est la plus grande artère du centre-ville de Montréal, on en a besoin, c'est là qu'il faut qu'on concentre les déplacements.

1905 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

1910 **M. MARCO PARDO :**

J'ai vu, très belle la photo du trafic, je crois qu'elle a été faite sur le boulevard René-Lévesque et l'autoroute Ville-Marie, je crois qu'elle a été prise un dimanche matin parce que c'est pas comme ça.

1915 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien.

1920 **M. MARCO PARDO :**

Je suis très souvent dans ce trafic-là et je peux vous dire que, des fois, avant la rue University, je suis là pour me rendre Cartier et René-Lévesque.

1925 **LE PRÉSIDENT :**

Très bien, merci beaucoup.

J'appelle, Monsieur Pierre Mathieu. Bonsoir, Monsieur Mathieu.

M. PIERRE MATHIEU :

1930

Bonsoir, Monsieur le Président, Messieurs, dames. Alors, ce magnifique projet, qui est un projet de très grande envergure, félicitations au promoteur et à la Ville, en même temps c'est un projet qui a une telle envergure, je crois ne pas pouvoir, en fait pour l'instant, je ne peux pas concevoir d'autres projets similaires, envisageables dans les 10 prochaines années à être démarrés de quelque façon que ce soit dans le centre-ville de par l'étendue de la superficie qu'on regarde.

1935

1940

Ce qui voudrait dire que c'est aussi, en termes de possibilités, le projet qui a le plus de potentiel de nous amener à des vraies solutions avant-gardistes pour une transformation de l'accès et de la circulation dans le centre-ville de Montréal.

1945

Est-ce que le promoteur — j'avais glissé mot, au cours de la semaine dernière, des développements qui avaient été faits par Hydro-Québec et ses deux filiales : Avestore et TM4, de technologie de transport, qui ont été étouffés, soit dans l'œuf ou ultérieurement sur des tablettes, qui ont été vendus à des intérêts privés étrangers, et cetera —, est-ce que Radio-Canada, de par son rôle primaire de diffuseur et de producteur d'enquêtes ou plutôt de reportages, pourrait s'engager, dans le cadre de ce projet-là, à faire un documentaire approfondi ou plutôt un reportage approfondi sur qu'est-ce qui est arrivé avec ces investissements-là des Québécois et des Montréalais en grande partie, parce que c'est les Montréalais qui constituent une grande majorité des Québécois et qui, au niveau du transport, en font l'utilisation la plus dense.

1950

1955

Alors, dans ce cadre-là, c'est une question sommaire comme ça, à savoir est-ce que Radio-Canada pourrait s'engager à mettre sur pied un tel reportage ou documentaire et de s'en servir comme levier pour pouvoir inciter le gouvernement du Québec et/ou la Ville à collaborer dans une réinsertion de ces technologies-là dans le cadre du projet? Parce qu'on parle d'utilisation vraiment sensible et écologique de voitures ou de systèmes de transport qui peuvent fonctionner à l'électricité seulement, qui sont zéro pollution, très efficaces et qui rendent le transport aussi facile, voir beaucoup plus, même, qu'avec d'autres solutions et qui incluent aussi les...

1960

LE PRÉSIDENT :

1965

Si vous permettez, je ne suis pas sûr que votre question tombe dans le cadre du projet de développement immobilier qu'on est en train d'examiner, sauf que je vais quand même demander au promoteur de vous donner un son de cloche ou peut-être de vous indiquer une personne-ressource à Radio-Canada avec laquelle vous pourriez communiquer pour donner suite à ce que vous avez à l'esprit.

1970

Alors, Monsieur Harrison, vous pouvez peut-être...

M. PIERRE MATHIEU :

C'est juste de préciser...

1975

LE PRÉSIDENT :

On va laisser répondre monsieur Harrison.

1980

M. DANY HARRISON :

Monsieur le Président, évidemment, ça nous poserait un problème de conflit d'intérêts d'utiliser Radio-Canada à des fins de faire avancer un projet. Alors, c'est évident qu'on ne peut pas aller là.

1985

Deuxièmement, on ne dit pas aux journalistes quoi couvrir ou quoi faire. Il y a toute une structure indépendante pour le faire et on se doit de respecter ça dans une saine démocratie. Par contre, tous les sujets d'affaires publiques peuvent être adressés évidemment à Radio-Canada, au secteur des affaires publiques, c'est eux qui font ce genre d'enquête là à travers des émissions qu'on a déjà.

1990

LE PRÉSIDENT :

Alors, c'est ça. Si un citoyen a une bonne idée, il peut s'adresser au service des affaires publiques?

1995

M. DANY HARRISON :

Des affaires publiques.

2000

LE PRÉSIDENT :

Qui peuvent, à ce moment-là, la prendre en compte et puis assurer le suivi avec vous.

2005

Vous avez une deuxième question?

M. PIERRE MATHIEU :

2010 Oui, concernant les pistes cyclables. Alors, donc l'utilisation du vélo pour l'accès, on
voit sur les maquettes des pistes cyclables à la fois sur René-Lévesque et au sud, sur Viger.
Le promoteur avait indiqué de par ses représentants qu'il prévoyait peut-être un
déplacement de la piste cyclable. Est-ce qu'éventuellement les deux pistes cyclables
resteraient en fonction? La Ville me disait tout à l'heure qu'il n'y a pas d'envisagement pour
2015 l'instant d'un déplacement sur Viger. Est-ce qu'il pourrait y avoir des précisions à ce niveau-
là? Et au niveau des rues, parce que c'est au niveau des déplacements, au niveau des deux
rues qui traversent le site, soit, si je me trompe pas, Montcalm et Alexandre-De Sève, ces
rues-là, est-ce qu'elles seront interdites aux camions, par exemple, est-ce que ce sera une
circulation seulement véhiculaire, vélos et voitures?

2020 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Question double. Alors, les précisions sur les pistes cyclables, d'abord. Est-ce
qu'il y a une réponse du côté... Bon, Monsieur Sainte-Marie?

2025 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Monsieur Lalonde.

M. GILLES LALONDE :

2030

Oui. La Ville n'envisage pas présentement le déplacement de la piste cyclable sur le
boulevard René-Lévesque. Elle est proposée dans le projet, mais la Ville, elle, n'envisage
pas...

2035 **M. PIERRE MATHIEU :**

Cette solution-là.

M. GILLES LALONDE :

2040

Pour l'instant, exactement.

LE PRÉSIDENT :

2045

Et piste cyclable sur Viger?

M. GILLES LALONDE :

2050 Piste cyclable sur Viger, si elle est possible physiquement d'être insérée entre le futur boulevard Notre-Dame ou Ville-Marie et le projet de Radio-Canada, si c'est possible d'en insérer une, possiblement que la Ville pourrait en implanter une.

M. PIERRE MATHIEU :

2055 Et donc, ce serait un ajout?

M. GILLES LALONDE :

2060 Ce serait un ajout, comme la piste du boulevard De Maisonneuve pourra être prolongée vers l'est aussi.

LE PRÉSIDENT :

2065 Et question, c'est la première fois, je pense, sur la circulation des camions à l'intérieur du site?

M. GILLES LALONDE :

2070 Oui. Pour la question des camions, je pense que l'étude y répond bien. Les accès aux débarcadères de camions vont se faire ailleurs que sur les deux rues Alexandre-De Sève et Beaudry. Ces deux rues-là vont être réservées uniquement pour la circulation automobile et les piétons et les vélos.

LE PRÉSIDENT :

2075 Et l'accès des camions se fait comment? Elle se fait en surface ou bien en sous-sol?

M. GILLES LALONDE :

2080 Par quatre autres endroits, les camions vont pouvoir accéder.

LE PRÉSIDENT :

Qui sont en surface ou qui sont souterrains?

M. GILLES LALONDE :

2085

Qui sont en surface, oui.

M. PIERRE MATHIEU :

2090

Mais la question était un petit peu plus précise que ça. J'étais très conscient que les accès pour les déchargements, tout ça était prévu ailleurs, la question demandait si la circulation allait être clairement interdite aux camions? Ce qui est un peu différent.

M. GILLES LALONDE :

2095

Bien, ce sera à l'Arrondissement de décider, c'est le pouvoir de l'Arrondissement, mais sûrement qu'il sera préférable d'éliminer les camions de ces deux rues-là, qui sont des rues locales.

LE PRÉSIDENT :

2100

Très bien, merci beaucoup. J'appelle, Madame Monique Hains.

Bonsoir, Madame Hains.

2105

Mme MONIQUE HAINS :

2110

Bonsoir, Monsieur le Président, bonsoir tout le monde. Moi, j'ai une question, il me semble en tout cas, c'est une question de base : en quoi passer de 1 100 places de stationnement à 3 500 va réussir à diminuer la circulation automobile? Moi, ça m'échappe. C'est un beau projet d'amener des résidants, tout ça, et la réalité concrète, c'est ça pareil. En essayant d'avoir un équilibre et tout ça, là, mais c'est ça pareil.

2115

Vous avez abordé tout à l'heure la question de l'accès au pont Jacques-Cartier, tout ça, mais c'est tout relié. Il va y avoir 3 500 places de stationnement, donc une possibilité de 3 500 autos sur semaine et en tout temps, quels que soient les usagers : résidants, travailleurs et tout ça.

LE PRÉSIDENT :

2120

Alors, écoutez, on peut poser la...

Mme MONIQUE HAINS :

2125 Juste pour compléter, tout à l'heure monsieur, je ne sais plus qui de la Ville, a dit que le boulevard René-Lévesque continuerait d'avoir autant d'affluence. Alors, ça va dans la même lignée. Comment cette augmentation-là de places de stationnement va réussir à limiter le flot de circulation sur René-Lévesque puisque le plan, d'après la maquette qu'on voit et les plans du projet de Radio-Canada, est de faire en sorte que les résidants seront sur René-Lévesque.

2130

LE PRÉSIDENT :

Alors, on va poser la question, oui?

2135

M. GILLES LALONDE :

2140 Le premier élément de réponse, c'est que ni la Ville, ni le promoteur ne mentionnent que les débits de circulation vont être moindres après l'implantation du projet. Il va y avoir des augmentations de circulation, mais elles vont être minimisées, minimales à cause du plan de gestion de déplacements.

Mme MONIQUE HAINS :

2145 J'avoue que ça me dépasse pareil, parce que tout le propos de la Ville et quand même... tout ça, c'est d'amener les gens vivre à Montréal, d'accord, mais de limiter au maximum l'usage de l'automobile, bon. Mais là, concrètement, on triple les places de stationnement. Ça me dépasse. C'est pas exact qu'on va limiter le flot de circulation, on va l'augmenter de trois fois.

2150

LE PRÉSIDENT :

Mais je pense que la réponse de la Ville, c'est qu'effectivement, oui, ça va augmenter. C'est bien ce que j'ai compris?

2155

M. GILLES LALONDE :

C'est exactement ça, oui.

Mme MONIQUE HAINS :

2160 Donc, le corollaire c'est qui voudra venir habiter sur René-Lévesque? Et ça rejoint une question de monsieur Lewis tout à l'heure : avez-vous bien ciblé la clientèle qui viendra y habiter?

2165 Je demeurais en banlieue, récemment je suis venue vivre à Montréal. Les gens qui s'en vont en banlieue ou qu'on veut attirer, est-ce que ce sont les familles? Moi, je pense qu'il y aura pas de familles qui vont venir habiter là, parce que ça ne sera pas habitable pour des enfants.

LE PRÉSIDENT :

2170 Madame, je vous arrête, il faut déboucher sur des questions. Si les réponses n'apaisent pas vos inquiétudes, il faut venir nous les répéter au stade des opinions.

Mme MONIQUE HAINS :

2175 Je comprends. Mais alors donc, une autre question : c'est quelle clientèle veut-on attirer, familles, retraités, jeunes ou moins jeunes, ou célibataires, couples ou pas, sans enfant et dans ce cas, les réponses de stationnements ou non sont là aussi.

LE PRÉSIDENT :

2180 Alors, peut-être du côté du promoteur?

M. DANY HARRISON :

2185 Monsieur le Président, monsieur Bélanger va répondre.

M. VIANNEY BÉLANGER :

2190 Monsieur le Président, on a peut-être parlé à d'autres, aux premières séances, je peux le répéter. C'est qu'on vise une mixité de clientèles : familles, personnes âgées, personnes seules. Et il faut comprendre aussi que si on veut amener des gens vivre au centre-ville, ça va leur permettre de ne pas prendre leur voiture pour aller au travail. Donc, c'est pourquoi les stationnements prévus pour les résidants, c'est des stationnements qui
2195 normalement ne bougent pas le jour, n'engendrent pas de déplacement nouveau.

 On dit : pourquoi famille? Parce qu'aussi on a prévu dans le projet, qu'à l'intérieur il y ait des cours privatives qui permettent, peuvent permettre à des jeunes familles d'avoir et d'élever des enfants dans la Ville.

2200

LE PRÉSIDENT :

Très bien, merci beaucoup, Madame.

2205

Mme MONIQUE HAINS :

D'accord, merci. Bonsoir.

2210

LE PRÉSIDENT :

Alors, j'appelle madame Micheline Tremblay.

Bonsoir, Madame Tremblay.

2215

Mme MICHELINE TREMBLAY :

Bonsoir, Monsieur le Président, bonsoir Messieurs, bonsoir Mesdames. Alors, j'ai deux questions, j'espère être brève. On a parlé beaucoup de l'amélioration de la qualité de vie. J'habite dans le quartier depuis plus de 25 ans, il y a énormément d'automobiles, il y a énormément de bruit à certaines périodes de la semaine, mes deux questions sont les suivantes : dans le moment, pour l'accès au pont Jacques-Cartier, on peut y accéder d'est en ouest par René-Lévesque, Sainte-Catherine ou Ontario et ces rues-là sont congestionnées en fin d'après-midi, comme vous le savez.

2220

2225

Alors, moi, ma question c'est : comment est-ce que le prolongement de La Gauchetière d'est en ouest, on parle ici d'une augmentation de trafic de 30 000 déplacements de plus par jour, comment est-ce que le prolongement d'un autre axe est-ouest va faire en sorte que ça va être mieux pour l'accès au pont, parce que ce pont-là, il n'a pas plus de voies, là. Est-ce que vous pensez construire un autre pont? Ça, c'est ma première question.

2230

LE PRÉSIDENT :

Très bien. On va demander une réaction tout de suite.

2235 **M. GILLES LALONDE :**

La rue de La Gauchetière, telle qu'elle est proposée dans le projet, va être une rue minimale où on va retrouver une circulation véhiculaire vraiment à caractère local, très minimale. Donc, ça ne sera pas un nouvel accès majeur au pont Jacques-Cartier.

2240

Mme MICHELINE TREMBLAY :

O.K.

2245

LE PRÉSIDENT :

Deuxième question?

Mme MICHELINE TREMBLAY :

2250

Oui, j'ai une deuxième question, oui. Toujours dans le cas de l'augmentation de la qualité de vie, comment quand même ce prolongement de la rue se La Gauchetière qui, si vous regardez le plan, parce que je connais très, très bien l'emplacement, le prolongement de la rue La Gauchetière, quand il va dépasser le prolongement de Beaudry, il va détruire une esplanade piétonne qui existe actuellement et qui permet aux résidents du quartier de se promener à pied donc, et non pas en auto. Cette esplanade piétonne actuellement se prolonge jusqu'à ce qui va être le prolongement d'Alexandre-De Sève.

2255

2260

Alors, j'essaie de comprendre, comment détruire cette esplanade piétonne ainsi que les jardins et le parc qui est devant et qui va jusqu'à René-Lévesque, comment est-ce que vous appelez ça une amélioration de la qualité de vie? Je ne parle pas des espaces verts qu'on voit, là, qui sont en fait les dessus d'immeubles actuels qui sont peints pas mal en vert, je sais pas si on va faire des jardins là-dessus, puis des petits jardinets entre chaque, alors qu'actuellement, comme je vous dis, il y a une esplanade piétonne, des jardins en face et on va détruire ça pour faire passer La Gauchetière.

2265

Alors comment est-ce qu'on peut affirmer que c'est une amélioration de la qualité de vie du quartier?

2270

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Harrison?

M. DANY HARRISON :

2275 Madame Daoust va répondre à cette question, Monsieur le Président.

Mme RENÉE DAOUST :

2280 C'est sûr, Monsieur le Président, c'est sûr qu'à l'heure actuelle, effectivement, il y a un bandeau en fait qui donne sur le boulevard René-Lévesque à l'heure actuelle et devant la Maison de Radio-Canada.

2285 Alors, ce qui est proposé, c'est évidemment de réarticuler, disons, la promenade piétonne à l'intérieur du projet et de réarticuler aussi les espaces verts. Alors, on en a parlé dans les présentations antérieures, à l'heure actuelle on a à peu près 12 pour cent de surface verte et plantée, et ce qu'on vous propose c'est d'augmenter de façon substantielle les surfaces paysagées où les gens vont pouvoir aller se promener.

2290 Alors, pour ce faire, évidemment, on a créé comme deux grandes places publiques, la place à l'ouest, en fait du côté de la rue Wolfe qui s'appelle l'Espace de la musique; on a créé l'autre place publique à l'est; ça, ce sont des places publiques qui sont quand même de dimension substantielle, là, ça a à peu près la largeur du square Victoria, donc si vous connaissez l'espace. Donc, à l'est, l'Espace de l'onde, et au niveau de Radio-Canada, dans le centre, on a fait un grand emmarchement avec des plantations.

2295 La rue de La Gauchetière, on veut lui donner un caractère piéton. Alors, comme monsieur Lalonde le mentionnait, c'est une rue qui est plus étroite, qui va être pavée, en fait, et qui va avoir des trottoirs et on vient planter, quand on est capable de planter. Alors, c'est sûr, on transforme, finalement, ce que vous connaissez à l'heure actuelle pour offrir des espaces verts, en fait, un peu plus organisés, un peu plus structurés à l'intérieur du projet. Et tous les...

Mme MICHELINE TREMBLAY :

2305 Mais excusez-moi, avec une circulation automobile, vous voyez bien — c'est une sous-question — la cohabitation piétons et automobiles?

Mme RENÉE DAOUST :

2310 C'est une bonne question. En fait, simplement vous dire, du côté des rues Alexandre-De Sève, Beaudry, en fait ce sont des rues qu'on a élargies, en fait elles font 15 mètres de largeur et elles offrent des trottoirs plantés. Au niveau de la rue de La Gauchetière qui se poursuit, c'est une rue qui est pavée, mais avec des trottoirs aussi pour assumer... c'est pas une circulation qui va être rapide; comme disait monsieur Lalonde, c'est vraiment une

2315 circulation locale, en fait. Parce qu'on est ceinturé entre la Maison de Radio-Canada et les nouveaux bâtiments qui donnent sur le boulevard René-Lévesque.

LE PRÉSIDENT :

2320 Très bien, merci beaucoup. Ma collègue Laperrière aurait une question.

Mme HÉLÈNE LAPERRIÈRE, commissaire :

2325 Merci. Une question pour Radio-Canada, une question et demie, en fait. Il y a eu des modifications au concept qui ont dorénavant fait en sorte que les rues Beaudry et Alexandre-De Sève permettent de faire le tour des deux places publiques... Montcalm et Champlain, pardon, mais les accès au stationnement sont sur Beaudry, Alexandre-De Sève. Il y a deux accès aux 3 500 places de stationnement.

2330 Ma demi-question c'est : quel est l'intérêt, par Montcalm, de faire le tour de la place publique et par Champlain, de faire le tour de la place? Est-ce qu'il y a des stationnements sur ces places-là? Est-ce qu'il y a des commerces au rez-de-chaussée? Est-ce que c'est fait pour déposer des gens? Quel est l'intérêt de rentrer par le nord, de faire le tour de la place et de ressortir par le nord? Ça, on peut répondre à ça, peut-être?

2335

M. DANY HARRISON :

Madame Daoust va y répondre.

2340 **Mme RENÉE DAOUST :**

2345 Juste revenir aux accès aux stationnements. Effectivement, ils se font par Beaudry et Alexandre-De Sève, mais il y a quatre entrées aux stationnements. Il y a les stationnements sous la place publique et sous l'îlot ouest, et sous l'îlot est, et on a aussi les entrées aux stationnements au boulevard, qui donne sur le boulevard René-Lévesque. Je n'ai pas de pointeur, excusez-moi, là...

Mme HÉLÈNE LAPERRIÈRE, commissaire :

2350 Non, non, ça va, c'est bon.

Mme RENÉE DAOUST :

2355 Donc, c'est quatre accès aux stationnements.
Les rues Montcalm et Champlain, en fait, l'idée c'était de les reconnecter effectivement, de permettre d'accéder, donc depuis le tissu résidentiel plus au nord,

d'accéder et de, oui, pouvoir faire le tour, mais aussi de poursuivre de ce côté-ci et refaire le tour de l'autre place, la même chose de l'autre côté.

2360 Alors, il y aura des... ce qui a été planifié, c'est des places de stationnement, en fait, limitées autour des espaces publics pour donner accès aux commerces, en fait pour créer finalement une certaine animation aussi, donner accès aux commerces qui donnent sur les places publiques. Et aussi, évidemment, donner accès à la grande porte d'entrée de Radio-Canada. Donc, on peut accéder par un débarcadère à la Maison de Radio-Canada qui nous
2365 permet donc de descendre au niveau B, mais on peut accéder par la rue de La Gauchetière en véhicule et accéder directement au niveau A.

 Alors, les rues ont été poursuivies, reconnectées aux places, mais surtout reconnectées à la rue de La Gauchetière. C'est vraiment pour assurer une certaine... une
2370 interconnexion sur l'ensemble du site de ces voies véhiculaires.

Mme HÉLÈNE LAPERRIÈRE, commissaire :

 Mais si La Gauchetière, on souhaite qu'elle soit davantage piétonne parce qu'elle est
2375 étroite, là, on voit les gabarits, il y a des retraits à l'occasion, quel est l'intérêt d'amener des voitures là? Parce que je comprends que je ne pourrai pas stationner 8 heures de temps autour d'une des places, là, ça va être, j'imagine, des courtes, très courtes durées.

Mme RENÉE DAOUST :

2380 Oui, effectivement. C'était aussi pour donner... bien, c'était pour créer une certaine... c'était pour assurer la visibilité au niveau des commerces qu'on va venir chercher, notamment, donc qui vont donner sur les espaces publics. Les accès taxis, les débarcadères, c'est vraiment, en fait, toute la dynamique urbaine. La rue de La Gauchetière,
2385 elle est peu plus étroite quand on arrive vis-à-vis la Maison de Radio-Canada, mais après coup, on a des trottoirs qui ont un gabarit un peu plus intéressant.

 Ce qu'on propose, par ailleurs, vraiment pour envoyer le signal qu'on arrive dans un espace où on est dans de la circulation locale, c'était la notion de paver les rues
2390 effectivement pour vraiment... c'est une planification qui ressemble plus à un caractère européen, finalement.

Mme HÉLÈNE LAPERRIÈRE, commissaire :

2395 Mais est-ce qu'on n'aurait pas envisagé, par exemple, une circulation restreinte à des véhicules taxis, autobus, mais pas de véhicules privés autour de ces places-là?

Mme RENÉE DAOUST :

2400 C'est une question...

Mme HÉLÈNE LAPERRIÈRE, commissaire :

2405 Je le sais pas, est-ce que votre expert en circulation ou est-ce que ça fait partie des questions que vous vous êtes posées, comme en certains endroits, étant donné qu'on ne traverse pas la place ou qu'on ne peut pas accéder vers Viger par ça, donc on convient qu'on entre et on sort par le nord, est-ce qu'on a envisagé ou est-ce qu'on pourrait envisager une circulation strictement restreinte?

M. DANY HARRISON :

2410 Oui. C'est quelque chose qu'on veut regarder, mais on a aussi une limitation technique avec de La Gauchetière, c'est que les toits verts, c'est les toits de nos studios et la circulation passe très, très près de nos studios. Alors, c'est important pour nous que la circulation soit restreinte à cause des défis de vibration. Alors, d'ailleurs, c'est une rue qui va être privée, ce tronçon-là entre Beaudry et Alexandre-De Sève.

Mme HÉLÈNE LAPERRIÈRE, commissaire :

2420 O.K., merci.

LE PRÉSIDENT :

2425 Est-ce qu'il y avait une demi-question?

Mme HÉLÈNE LAPERRIÈRE, commissaire :

La demi-question, je l'ai posée d'abord. C'est bon, merci.

LE PRÉSIDENT :

2430

Bon, c'est fait? Alors, j'appelle monsieur Thierry Kouam. Bien, approchez-vous, Monsieur Kouam, et pendant ce temps-là...

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2435

Un point d'information qui est en fait le miroir de ce qu'on affirmait à l'instant. C'est qu'effectivement la rue de La Gauchetière serait privée, serait une rue privée, ça ne serait pas une rue publique, entre Beaudry et Alexandre-De Sève, toutes les autres rues seraient des rues publiques.

2440

Et dans ce sens-là, ça semblerait difficile d'interdire les véhicules automobiles normaux et sur certaines rues publiques on interdit les camions, mais d'interdire les véhicules automobiles réguliers, ce serait assez incongru, à moins évidemment que la nature de ces rues-là change.

2445

Par définition, de toute manière, un lieu public est entouré de voies publiques. Et donc si on veut confirmer les deux lieux publics, effectivement, comme des parcs municipaux, il faut s'assurer que ces endroits sont le plus accessibles possible.

2450

LE PRÉSIDENT :

Alors, votre première question, Monsieur Kouam?

M. THIERRY KOUAM :

2455

Madame Laperrière a effectivement posé la question, enfin ma deuxième question, mais permettez-moi tout de même d'y revenir sur cette deuxième question en notant quand même l'aspect de fonctionnalité.

2460

La raison pour laquelle je trouverais préférable effectivement de garder cette rue de La Gauchetière, on va dire, de voie privée, c'est aussi sur cette question de sécurité aux abords des différents espaces publics qui la juxtaposent. Même si on dit que c'est une voie locale, il en ressort quand même qu'eu égard à la densité d'habitation qu'il y aura, et que s'il y a des traversées, enfin, si les enfants peuvent arriver à jouer dans les espaces publics et un accident peut naturellement... peut arriver assez vite. Donc, je pense que c'est nécessaire quand même de la conserver, selon moi, en rue piétonne.

2465

LE PRÉSIDENT :

Et votre question?

2470

M. THIERRY KOUAM :

Enfin, c'était juste pour compléter la question de madame Laperrière.

2475

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Très bien.

2480

M. THIERRY KOUAM :

Et donc, ma première question, en fait, c'était toujours sur cette notion de réduction de la voiture dans la Ville, et donc, moi, je vais plus poser ma question à la Ville en leur demandant, toujours dans cette dynamique : n'est-il pas effectivement préférable, alors, dans ce cas, de mettre, un peu comme ont fait d'autres villes dans le monde, je pense à Londres ou à New York, de mettre des péages à l'entrée de la Ville de Montréal?

2485

LE PRÉSIDENT :

Monsieur Sainte-Marie?

2490

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Oui, Monsieur Carette va répondre à la question.

2495

LE PRÉSIDENT :

Ou à l'entrée de l'Arrondissement.

2500

M. CLAUDE CARETTE :

Donc, pour répondre à la question, Monsieur le Président, effectivement ce que vous soulevez comme question, c'est au niveau du chantier 21. C'est, dans le fond, ce qu'on appelle, nous, c'est de se donner les moyens de nos ambitions.

2505

Dans le Plan de transport de la Ville de Montréal, on propose, pour un exercice de financement, d'instaurer des péages, des péages d'ordre régionaux, c'est-à-dire avec un partage avec l'ensemble de la région, pour financer les projets d'ordre locaux. Donc, un péage qui peut être autour de l'île, mais aussi en région, dans la région métropolitaine.

2510 Les péages dans le monde, est-ce que ça sert essentiellement? C'est, ils ont deux
grands objectifs, celui de financement, mais aussi celui de la gestion de la congestion, O.K.,
comme vous le soulevez. Ça peut être un élément de gestion de congestion, mais qui, à
2515 Montréal, est plus faible par rapport à des zones comme Londres qui sont très denses ou
encore Stockholm ou Milan où est-ce qu'il y a des péages qu'on appelle cordons sur une
zone limitée.

Et on ne se retrouve pas dans les mêmes conditions de circulation évidemment que
Londres, Stockholm et Milan.

2520 **LE PRÉSIDENT :**

Je vais interpeller monsieur Lewis sur la question des péages pour financer les
projets d'aménagement de circulation — quelle est votre réaction?

2525 **M. PAUL LEWIS :**

C'est une grosse question, mais en fait je crois que ça dépasse un peu le cadre de la
question qui est posée par le projet de développement et de modernisation, mais dans le
fond j'aurais tendance à dire deux choses dans le cas des péages. La première chose, c'est
2530 qui si on met un péage, par exemple à l'entrée de Montréal sur les ponts, ça va générer de
l'argent, il n'y a pas de soucis de ce côté-là, on va réussir à générer de l'argent, surtout si le
tarif est relativement bas, de l'ordre d'un ou deux dollars, ce qui a souvent été évoqué dans
les médias depuis quelques mois. On est bien loin des montants qui sont perçus à Londres
pour franchir le cordon autour de la zone centrale. Je me rappelle plus du chiffre exact dans
2535 le cas de Londres, mais il me semble que c'est autour de 15 \$, 16 \$ canadiens.

M. CLAUDE CARETTE :

22 \$.

2540

M. PAUL LEWIS :

22 \$ maintenant? Bon, je suis pas à jour, mais deux dollars 2 \$, 22 \$, on est bien
loin. Et donc, c'est une somme relativement faible, puis d'autre part c'est qu'il faut
2545 comprendre qu'il y a beaucoup de gens qui traversent les ponts pour venir sur l'île de
Montréal, n'ont pas d'autres options que l'automobile pour se déplacer. Tout le monde qui
traverse les ponts ne vient pas au centre-ville de Montréal. Donc, on pourrait penser que ça
générerait de l'argent.

2550 Et donc, le deuxième commentaire que je ferais, la question qu'il faut se poser après ça, c'est pourquoi on taxerait seulement les gens qui franchissent les ponts pour venir sur l'île de Montréal? C'est une grande question. Il me semble que c'est pas tout à fait la même chose que de franchir le cordon pour aller au centre-ville de Londres, par exemple.

2555 L'île de Montréal, on parle d'une surface extrêmement grande et un des problèmes qu'on aurait à Montréal, c'est qu'il y aurait énormément de déplacements à l'intérieur du cordon qui pourraient se faire facilement en automobile, ce qui n'est pas tout à fait le cas à Londres. On parle d'une surface qui est beaucoup plus faible.

2560 Donc, c'est une question en fait qui dépasse certainement le projet de modernisation, mais c'est clair que la question qui est posée par la Ville de Montréal dans son chantier 21, c'est de trouver l'argent pour faire tous les projets de transport collectif qui sont nécessaires pour donner aux Montréalais, une mobilité en transport collectif qui soit à peu près concurrentielle avec la mobilité ou l'accessibilité qu'on réussit à avoir en automobile, sans
2565 trop de difficulté. C'est ça l'enjeu. Et si on ne réussit pas à financer, on n'aura pas de transport collectif.

LE PRÉSIDENT :

2570 Très bien, merci beaucoup. Merci, Monsieur Kouam.

M. THIERRY KOUAM :

Je peux juste rajouter une dernière question, Monsieur le Président.

2575

LE PRÉSIDENT :

C'est une question?

2580 **M. THIERRY KOUAM :**

Oui, rapidement. Je suis un peu étonné que lors de la présentation on n'ait pas évoqué, effectivement, eu égard à cette réduction automobile, en fait, les conséquences positives, on va dire, les alternatives positives que cela peut engendrer, à savoir la réduction, par exemple, des gaz à effet de serre, ce qui est effectivement... et pour aller plus loin, je dirais effectivement que de mettre effectivement cette notion d'entrée de Ville payante pourrait effectivement, à terme, réduire le nombre par exemple de places de stationnement dont tout le monde en parle, parce que c'est un véritable problème et à savoir si effectivement ce genre de projet qui se met en place, ça limiterait vraiment le problème, par exemple, dont
2585
2590 monsieur parlait tantôt.

LE PRÉSIDENT :

2595 Très bien, merci beaucoup, Monsieur Kouam. Alors, j'appelle monsieur ou madame Laurence Allard. Laurence Allard a quitté. Monsieur Didier Buisine.

Rebonsoir, Monsieur Buisine.

M. DIDIER BUISINE :

2600

Bonsoir. Je vais lire mes questions, comme ça, ça évitera des digressions. On nous fait miroiter 1 200 places à vélo et deux parcs BIXI, très bien. Or, il a été reconnu que l'ampleur du projet a été motivée par des impératifs financiers. Quelles sont alors les garanties prises pour tenir ces promesses face, en fait, à un promoteur qui, légitimement, sera là pour maximiser ses profits?

2605

LE PRÉSIDENT :

Alors, le promoteur.

2610

M. DANY HARRISON :

Alors, monsieur Bélanger va prendre la question.

2615

M. VIANNEY BÉLANGER :

Peut-être que je vais répéter ce que j'ai déjà dit dans une réponse à une autre question antérieure, c'est que la façon pour limiter... on a trois ou quatre outils distincts. Il y a le règlement qui va limiter et va fixer le nombre de places total et dans l'accord de développement, on sera en mesure de véritablement définir et d'encadrer ces décisions pour s'assurer de l'équilibre dont on parlait.

2620

Donc, on peut le faire, d'une part, par le règlement, on le fait par l'accord de développement et éventuellement, aussi, par la demande de permis pour la phase spécifique que l'on réalisera.

2625

Donc, on a plusieurs outils pour que le promoteur suive le plan directeur et aussi réalise les objectifs de ce plan directeur.

LE PRÉSIDENT :

2630

Monsieur Sainte-Marie une réaction également?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

2635 Tout est dit.

LE PRÉSIDENT :

2640 Ah, très bien. Deuxième question.

M. DIDIER BUISINE :

2645 Si c'était les garde-fous officiels également et pas seulement du côté du promoteur, si ce sont les mêmes, bien tant mieux.

2650 Deuxième question, enfin qu'on a évoquée, mais je voudrais y revenir. Le règne du tout automobile en effet est derrière nous, pourtant le projet se dit s'inscrire dans la modernité et respectueux de son environnement. Alors, pourquoi ouvrir de nouvelles rues à l'automobile et ne pas rendre la rue de La Gauchetière piétonne, comme elle l'est déjà, d'ailleurs, sur une de ces parties un peu plus à l'ouest, ce qui pourrait faire un véritable plateau piétonnier, végétal et sécuritaire?

LE PRÉSIDENT :

2655 O.K. Alors, commençons avec le promoteur.

M. DANY HARRISON :

2660 Madame Daoust va y répondre, Monsieur le Président.

Mme RENÉE DAOUST :

2665 En fait, comme on le mentionnait tout à l'heure, c'est sûr qu'il faut donner un accès à certaines portions de rues; ça pourrait être un accès limité, mais il faut donner des accès, donc nécessairement à la Maison de Radio-Canada et on emprunte — au niveau A — et on emprunte notamment la rue de La Gauchetière pour ce faire.

2670 C'est sûr qu'on veut donner aussi accès aux espaces publics, aux commerces qu'on retrouverait de part et d'autre.

2675 Ceci dit, ça a déjà été discuté, il n'est pas impensable qu'il y ait peut-être certaines périodes de l'année ou en fait certaines périodes particulières où ces espaces-là pourraient devenir piétons. Alors, ce sera, je veux dire, on enregistre un peu ce qu'on dit, on enregistre toutes vos recommandations, vos suggestions, ce sera analysé. Mais c'est certain, comme le mentionnait Pierre Sainte-Marie, ce sont des espaces publics qui sont ceinturés par des rues publiques. On veut donner des accès, ne serait-ce que limités, pour débarquer des

gens, avoir des taxis, et cetera. On leur donne un caractère pour limiter la vitesse de circulation, mais en période particulière, peut-être qu'il pourrait y avoir fermeture aux fins d'une circulation piétonne seulement.

2680 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce qu'il y a... Non, ça va? Très bien, merci beaucoup.

2685 Madame Sylvie Tremblay? Je vous mentionne qu'il est 10 heures moins 20, le registre des interventions ou des questions va fermer dans cinq minutes; s'il y en a qui ont des regrets, vous pouvez toujours vous inscrire. Il me reste trois intervenants, incluant madame Tremblay.

Alors, j'écoute votre question.

2690

Mme SYLVIE TREMBLAY :

2695 Bonsoir. Alors, j'aimerais d'abord poser une question concernant l'impact de l'ajout de la circulation. On mentionne depuis tantôt que dans le fond il n'y aura pas trop d'impact, que René-Lévesque va pouvoir prendre, en fait, l'ajout des 9 000 nouveaux arrivants sur le site, mais je vous rappelle que déjà dans nos rues, et nos rues sont étroites, donc l'étroitesse des rues n'est pas garante de limiter le transit dans le quartier.

2700 Les gens qui doivent rentrer par le pont Jacques-Cartier pour se rendre chez eux c'est une chose, mais nous on doit rentrer chez nous; et donc pour rentrer chez nous, on doit aussi utiliser le boulevard René-Lévesque et il faut être capable de tourner sur nos rues, et c'est déjà très, très difficile de le faire parce que dès qu'on veut aller dans notre quartier, il faut tourner au nord et c'est là qu'il y a la voie d'attente pour rentrer sur le pont Jacques-Cartier.

2705

2710 Donc, on est déjà, nous, propulsé dans cette ligne d'attente très, très longue et là on n'aura pas seulement la ligne d'attente à gauche, mais on aura des nouveaux résidents ou travailleurs qui voudront rentrer sur les rues, dans le fond les nouvelles rues nord-sud pour pénétrer dans leur site. Et eux ils vont être dans la voie réservée d'autobus. C'est pas aussi simple que ça, dans le fond, et il y a la piste cyclable.

Donc, dans le fond, ces gens-là pour rentrer sur le site, ils ne prendront pas nécessairement René-Lévesque, ils vont prendre aussi nos rues pour pouvoir circuler nord-sud et faire le moins de déplacement possible sur René-Lévesque.

2715 Donc, je me demande comment le projet va réussir à finalement limiter l'impact des circulations véhiculaires, mais aussi piétonnes. Vous allez peut-être me trouver étonnante, mais l'été, pendant les festivals, déjà la rue Sainte-Catherine cet été a été fermée. Nous

2720 avons déjà beaucoup de piétons sur nos rues et l'hiver, mon deuxième impact sur lequel j'aimerais qu'on discute, c'est qu'on a déjà une limitation de stationnement l'hiver pour le déneigement et on nous demande donc d'enlever nos voitures et de les mettre dans des sites réservés, qui sont l'école pas très loin de chez nous. Cette école-là, il n'y a pas suffisamment de place, et donc on apporte nos voitures là et on se les fait remorquer.

2725 Donc, mon troisième volet d'impact, est-ce que Radio-Canada pensera à mettre à la disposition de la Ville de Montréal, des places gratuites les soirées d'hiver pour qu'on puisse, nous, aller porter nos voitures là plutôt que les faire remorquer dans la cour d'école qui est normalement réservée à ces fins-là, mais que finalement il n'y a pas suffisamment de place, alors on se les fait remorquer.

2730 Donc ça, c'est les impacts.

LE PRÉSIDENT :

2735 Très bien. Alors, premier volet, Monsieur Sainte-Marie.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Monsieur Lalonde.

2740 **LE PRÉSIDENT :**

Est-ce qu'on peut répéter la première question?

Mme SYLVIE TREMBLAY :

2745 Bien, la première question c'est l'impact de la nouvelle circulation des 9 000 nouveaux déplacements générés par les, on va dire les nouveaux résidents ou travailleurs dans les rues locales, puisque l'étroitesse des rues n'est pas garante de limiter le transit. Nos rues sont étroites et le transit passe déjà par nos rues pour circuler et essayer d'éviter le pont Jacques-Cartier.

2750

2755 Et le deuxième volet, c'est comment, avec encore de l'ajout de monde comme ça, nous, on va continuer à circuler facilement ou non dans le quartier? Parce que déjà avec la ligne d'attente sur René-Lévesque, c'est déjà difficile. La ligne d'attente va jusqu'à Amherst et moi j'habite sur Panet, je veux dire c'est déjà contraignant pour rentrer le soir. Et je vous dirais bien que c'est pas parce qu'on habite le quartier qu'on n'utilise pas notre voiture, on est dans des modes de gestion multiples dans nos déplacements; il y a des jours où on est en voiture, il y a des jours qu'on est en vélo, d'autres jours en transport en commun, mais c'est sûr qu'il y a des moments où on a notre voiture.

2760 **M. GILLES LALONDE :**

2765 O.K. La première question, c'est pas uniquement le projet Radio-Canada qui génère la circulation de transit dans les rues locales de ce quartier-là, il en existe déjà beaucoup, et on a parlé de plein d'autres gros générateurs de gros projets qui s'implantent aussi au centre-ville, simultanément. Donc ça va faire l'objet, ça va être un des volets du plan de gestion de déplacements de l'est du centre-ville, d'identifier les rues les plus vulnérables, les plus problématiques, les rues locales les plus problématiques vis-à-vis du trafic de transit. Et à ce moment-là, il pourra y avoir des mesures qui soient proposées de peut-être de trafic calming ou de quartier vert dont on parle dans le Plan de transport.

2770 Donc, c'est le plan de gestion de déplacements qui va les identifier, ces rues-là, et ces problèmes-là.

2775 **Mme SYLVIE TREMBLAY :**

O.K. Volet hiver, maintenant.

LE PRÉSIDENT :

2780 Deuxième question, est-ce que Radio-Canada va soulager les résidents du quartier dans les opérations urgence neige? Y avez-vous pensé?

M. DANY HARRISON :

2785 Alors, monsieur Bélanger va adresser cette question.

M. VIANNEY BÉLANGER :

2790 C'est peut-être pas tellement Radio-Canada que les promoteurs qui auront réalisé le projet, parce qu'à ce moment-là Radio-Canada ne sera pas nécessairement propriétaire des stationnements, mais c'est une bonne suggestion, je pense qu'il faut la noter. Il y a sûrement

un moyen de faire que l'hiver, lorsqu'il y a une tempête, que c'est sûr que le stationnement il doit être moins utilisé le soir, la nuit. Alors, c'est une suggestion qui est intéressante.

2795 **Mme SYLVIE TREMBLAY :**

D'accord, merci.

LE PRÉSIDENT :

2800

Merci, d'y avoir pensé.

Mme SYLVIE TREMBLAY :

2805

J'ai droit à une deuxième question?

LE PRÉSIDENT :

Oui, pour vous récompenser de votre bonne idée.

2810

Mme SYLVIE TREMBLAY :

2815 D'accord. Merci beaucoup. Alors, tantôt on a parlé qu'il se pourrait peut-être qu'une des portions de la rue La Gauchetière soit à caractère privé. Je veux juste vous mettre un peu en garde avec cette notion de rue privée qui peut aller jusqu'à aussi le contrôle des personnes.

2820 Vous le savez, dans le quartier nous avons une population multiple, mais elle fait partie du quartier. Et donc, j'adresse là les sans-abri, les pushers et tout ce monde qui habite nos rues, qui vit dans nos rues et le reste, et je verrais très mal qu'avec une portion de rue privée, on arrive à être un peu sous le même sens que, je dirais, la rue qui est autour du nouveau square Riopel et où finalement les agents de sécurité, à la fois du Palais des congrès et l'autre bâtiment de la Caisse de dépôt, font subtilement sentir aux gens qu'ils doivent circuler.

2825

LE PRÉSIDENT :

Et la question?

Mme SYLVIE TREMBLAY :

2830

Bien, je veux savoir quelle sera la position de Radio-Canada dans cette optique de rue à caractère peut-être un peu privé dans une des portions.

LE PRÉSIDENT :

2835

Oui. Bon, alors, Monsieur Harrison.

M. DANY HARRISON :

2840

Alors, Monsieur le Président, effectivement cette portion-là va être privée, mais on veut quand même continuer à donner la même animation, le même traitement, la même vie de quartier que si on est autour des places publiques qui sont à l'est ou à l'ouest. Les difficultés ou les problèmes de société dont vous parlez, ça va au-delà de Radio-Canada.

2845

Mme SYLVIE TREMBLAY :

Absolument.

M. DANY HARRISON :

2850

C'est des enjeux de société. Alors, on va travailler avec la Ville là-dessus pour trouver des solutions, et les promoteurs, mais nous c'est vraiment le caractère, vraiment... de toute façon, elle est privée dès qu'on dépasse, on est à l'extérieur des places publiques.

2855

Mme SYLVIE TREMBLAY :

2860

C'est parce que c'est toute la notion aussi de se sentir à l'aise quand on est des promeneurs du dimanche et que si on retrouve... souvent, le mobilier urbain de la Ville est une façon de sentir qu'on est à notre place. Donc, il y a des outils d'aménagement qui font comprendre que c'est une rue à caractère public, on peut y être, même si sa gestion est privée. Donc, c'est toute cette subtilité-là, je pense, qui est importante d'avoir pour que même nous, comme résidents de quartier, on sente que oui, on peut continuer à marcher sur cette rue-là même si, bon, pour des considérations de fonctionnement de Radio-Canada elle est à caractère privé, mais que nous on peut passer dessus n'importe comment, là. Vous comprenez?

2865

M. DANY HARRISON :

2870 Oui. Et il est très important de spécifier, on n'a pas l'intention de créer une brisure, loin de là. Ça va être le même type de mobilier, le même type de traitement que vous allez retrouver d'est en ouest.

Mme SYLVIE TREMBLAY :

2875 Parfait.

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup, Madame Tremblay. Alors, j'appelle monsieur Denis Vachon.

2880 Bonsoir, Monsieur Vachon.

M. DENIS VACHON :

2885 Bonsoir. Alors, d'abord je dois souligner que la question que je soulève pourrait toucher à l'ensemble du territoire de Montréal, mais je formulerai ma seule question par rapport au projet.

2890 Alors, cette question touche un problème qui est endémique à Montréal, c'est-à-dire la sécurité des piétons sur les trottoirs de la Ville ou, plus spécifiquement, l'emprunt intempestif de ces trottoirs par les cyclistes.

2895 Je poserai donc ma question sur le projet de Radio-Canada en soi. Étant donné que le projet veut encourager l'utilisation du vélo et de la marche à pied, comment va-t-on s'assurer que les piétons puissent circuler sur le site et vers le site en toute sécurité par rapport aux utilisateurs de vélo, par exemple, des voies cyclables clairement identifiées? Je pense surtout à la rue de La Gauchetière, donc des voies cyclables où, par une surveillance accrue, une surveillance policière accrue pour surveiller l'utilisation appropriée des trottoirs.

2900 Alors, la question s'adresse aux deux intervenants.

LE PRÉSIDENT :

Oui. On va peut-être demander à la Ville d'abord, sur le contrôle de la circulation.

M. GILLES LALONDE :

2905

À Montréal, les cyclistes ne sont pas autorisés à circuler sur les trottoirs. Donc là, vous soulevez un problème de sécurité publique.

M. DENIS VACHON :

2910

Oui, en effet.

M. GILLES LALONDE :

2915

C'est ça. Dans le projet proprement dit, les accès aux immenses stationnements en vélo, là, les 1 200 places vont se faire principalement par les mêmes accès que les véhicules, c'est-à-dire les rues Beaudry et Alexandre-De Sève, et va se faire par la voie publique. C'est ce qui est prévu.

2920

M. DENIS VACHON :

Mais on parlait de voies cyclables, là, peut-être la question s'adresserait davantage à Radio-Canada, il semble qu'il n'est pas prévu de piste cyclable sur La Gauchetière, là, qui va passer devant la tour, là.

2925

LE PRÉSIDENT :

Posons la question. La localisation de la circulation en vélo sur le périmètre du site.

2930

M. DANY HARRISON :

Madame Daoust va répondre à cette question, Monsieur le Président.

Mme RENÉE DAOUST :

2935

C'est sûr que ce qui était proposé, Monsieur le Président, c'est effectivement donc, d'utiliser notamment les rues Alexandre-De Sève et Beaudry pour permettre d'accéder au stationnement, possiblement par le biais de bandes cyclables, en fait. Et on a toutes sortes de discussions avec les gens de la Ville, notamment dans le cadre d'autres projets, parce que c'est effectivement un problème, ce que vous soulevez, là, le fait que parfois les trottoirs sont envahis par les cyclistes.

2940

Alors, on est en train de discuter de toute une série de détails, en fait on est en train de discuter toute une série de détails avec la Ville pour essayer d'assurer adéquatement la

2945 ségrégation entre les trottoirs et les pistes cyclables. Donc, il y a beaucoup de discussions à l'heure actuelle qui se passent et ce serait certainement appliqué dans ce projet-ci.

2950 Mais c'est sûr que pour les cyclistes, on passerait plutôt par Alexandre-De Sève et Beaudry. S'il y a des gens qui viennent sur la rue de La Gauchetière, là les emprises sont un peu plus limitées, on parlerait plutôt juste de bandes cyclables, là, en fait, dans une direction, parce qu'on est en direction est-ouest sur la rue de La Gauchetière. Mais avec des détails adéquats, adéquatement pensés, là, pour permettre, disons, une cohabitation harmonieuse entre les deux modes de transport.

2955 **M. DENIS VACHON :**

Très bien, merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

2960

Très bien, merci. Alors, j'appelle monsieur Gabriel Clairet.

Bonsoir, Monsieur Clairet.

2965 **M. GABRIEL CLAIRET :**

J'imagine que je suis le dernier?

LE PRÉSIDENT :

2970

Non. Non, il en reste deux autres, mais le registre est fermé.

M. GABRIEL CLAIRET :

2975

O.K. Ma première question concerne, elle a déjà été évoquée, je pense que c'est le premier interlocuteur, c'est à propos du Plan sectoriel de gestion des déplacements véhiculaires. Donc, la question s'adresse à la Ville. C'est que dans le fond, dans un document de la Ville du 20 octobre qui s'appelle : « Intervention ADDENDA - Infrastructures / transport et environnement », signé par monsieur Lalonde, là, je veux dire, je ne sais pas si

2980

c'est... il est dit ceci, que dans le fond :

«(...) il importe que la Ville de Montréal mandate notre Service pour réaliser un plan sectoriel de gestion des déplacements véhiculaires... »

2985

2990 Alors, ma question c'est : comment se fait-il qu'on arrive à ce moment à une demande de la Ville pour demander un plan de gestion véhiculaire pour ce secteur de la Ville, alors que dans le fond, d'autres projets proches de ce développement, pour nommer : le CHUM a fait l'objet d'une décision de la Ville après l'approbation du règlement, pour faire un plan de gestion de circulation de l'ensemble du secteur. Est-ce que l'ensemble du secteur n'impliquait pas le secteur du projet Radio-Canada?

2995 Il y a d'autres secteurs au sud, je ne le nommerai pas, donc la question c'est : pourquoi, dans le fond, dans le cas du CHUM on fait la décision après, ici on se trouve, on discute du projet, mais la Ville réclame un plan de gestion. Pourquoi? Est-ce que c'est pas trop tard?

3000 Moi, c'est juste pour essayer d'éclairer, de nous éclairer, en fait, en tant que citoyens et plus, parce que dans le fond, ceux qui sont proches du secteur sont concernés, ceux qui sont dans le secteur sont concernés, mais d'autres projets sont concernés aussi. Donc, pourquoi on fait au cas par cas?

LE PRÉSIDENT :

3005 Très bien. Alors, Monsieur Sainte-Marie.

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

3010 La question de monsieur est un peu d'ordre politique, c'est-à-dire qu'effectivement la Ville compte toute une batterie d'experts qui font des recommandations au comité exécutif ou au conseil d'Arrondissement, selon le cas, pour proposer des études, proposer des gestes, pour souligner l'importance de poser ces gestes-là, mais les décisions reviennent bien sûr aux élus.

3015 Alors, dans ce cas-ci, effectivement, l'étude en question de gestion des déplacements implique des ressources considérables et on est heureux de pouvoir dire ce soir que la décision, effectivement, des élus a été d'accorder ces ressources-là, de façon à ce que l'étude puisse se faire.

3020 **LE PRÉSIDENT :**

O.K. Voilà. Deuxième question?

M. GABRIEL CLAIRET :

3025 C'est pas une question politique, je veux dire ma question n'était pas... peut-être que c'est une réponse politique, mais je veux dire, en fait...

LE PRÉSIDENT :

3030 C'était certainement une question légitime.

M. GABRIEL CLAIRET :

3035 Je veux dire, je ne suis pas mal intentionné. La deuxième question, elle concerne plutôt le projet, parce que, bon, j'ai malheureusement pas eu le temps de le regarder vraiment... Ce qu'on a en face de nous, c'est un plan aérien, n'est-ce pas? Et on ne voit pas du tout comment se déroule l'aménagement au niveau du sol.

3040 Alors, toujours dans le même document de la Ville, la Ville dit : bien, écoutez, il y a certaines caractéristiques préoccupantes qui nous inquiètent, c'est les stationnements étagés. Alors, moi, j'ai pas compris comment fonctionnait l'aménagement au nord de l'implantation de Radio-Canada et ma question, je vais vous la poser d'une façon à ce qu'on puisse... bon. Quelle est la partie des stationnements qui sont au niveau du sol dans le projet, qui sont en dessous du sol ou qui sont hors sol, O.K.?

3045 C'est-à-dire que la partie qui est à l'étage, qui est étagée, je comprends qu'il y a des contraintes à cause des salles de Radio-Canada, là, mais, dans le fond, bon, il faut que les architectes, les designers tiennent compte de cette situation-là; mais dans le fond, je veux dire, c'est pas tout à fait neutre, cette question-là, dans le sens, au niveau du design du projet, pour qu'il soit à l'échelle humaine, c'est-à-dire que quand on a des zones qui sont à plus 15 pieds ou plus 10 pieds ou plus 8 pieds, et cetera, et qu'on marche au niveau du sol, comment le projet peut être agréable, peut être urbain, et cetera?

LE PRÉSIDENT :

3055 O.K. Très bien. Monsieur Harrison?

M. DANY HARRISON :

3060 Madame Daoust va répondre à la question, Monsieur le Président.

Mme RENÉE DAOUST :

Au niveau des stationnements, effectivement les stationnements sont souterrains.

3065 **M. GABRIEL CLAIRET :**

Tous?

3070 **Mme RENÉE DAOUST :**

Oui. Je vais juste vous reparler après coup. Autour des places, on a du stationnement de courte de durée. Mais en fait, sous cet îlot-ci, donc à la fois sous la place publique et sous les bâtiments, on retrouve donc une grande plage de stationnements.

3075 Sous les bâtiments en front sur René-Lévesque, on retrouve aussi des stationnements souterrains; et sous l'îlot est, encore une fois, on retrouve des stationnements souterrains. L'accès aux grandes plages de stationnements souterrains se fait par la rue Beaudry et par la rue Alexandre-De Sève, qui glissent sous la place, et se fait aussi donc, encore par les mêmes rues pour accéder aux stationnements sous les bâtiments
3080 René-Lévesque.

Les seules places de stationnement de surface, en fait, sont des places de stationnement de courte durée qui s'inscrivent autour des places publiques et autour des places publiques ici. Alors, donc c'est quelques places de stationnement de surface, mais
3085 limitées donc, autour des espaces publics. Sinon, tout le reste est relocalisé en sous-sol, sous les îlots de développement, sous les bâtiments, sous les espaces publics.

LE PRÉSIDENT :

3090 O.K. Je pense que votre question c'était de savoir, ou votre inquiétude, c'est : est-ce que c'est des stationnements étagés hors terre? Et la réponse c'est non.

Mme RENÉE DAOUST :

3095 C'est non.

LE PRÉSIDENT :

Il y en aura pas.

3100 **M. GABRIEL CLAIRET :**

Oui, parce que dans le fond, il est dit : seraient construites, de même que les places publiques seraient construites en structure au-dessus de stationnements étagés et privés. Moi, j'ai regardé le texte qui a été déposé par la Ville, mais je ne vois pas et ne comprends pas pourquoi... ou alors peut-être que la Ville, le plan a changé, mais moi je ne comprends pas pourquoi on parle de stationnements étagés dans le projet.

3105 **LE PRÉSIDENT :**

Ils sont en sous-sol.

Mme RENÉE DAOUST :

En sous-sol, exact.

3115

LE PRÉSIDENT :

Et c'est étagé en sous-sol.

3120 **M. GABRIEL CLAIRET :**

O.K. D'accord, O.K. Bon, alors c'est moi qui ai fait l'erreur.

LE PRÉSIDENT :

3125

Mais c'est à ça que servent nos séances d'information, c'est justement pour répondre à ce genre de question.

M. GABRIEL CLAIRET :

3130

O.K. J'avais une toute petite autre question, si vous me permettez, mais je ne demande pas de réponse. Pourquoi, dans le fond, on cherche à faire un lien avec le sud? Il y a une rue qui s'appelle Viger, il y a une autoroute qu'on sait pas si elle s'appelle autoroute Ville-Marie ou la rue Notre-Dame, et puis de l'autre côté, on a un grand bâtiment industriel peu intéressant. L'accès au fleuve est inexistant. Quel est l'intérêt d'aller au sud?

3135

LE PRÉSIDENT :

C'est un rêve. C'est ça, la réponse. Alors, oui, deux derniers intervenants.

3140 Monsieur Philippe Côté, rebonsoir.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

3145 Bonsoir, Mesdames, Messieurs. Toujours dans le but de comprendre la circulation, évidemment, en prenant comme hypothèse que l'entrée/sortie Panet est encore en fonction ultérieurement, comment les véhicules qui... est-ce qu'à ce moment-là, vu qu'on sait que c'est un attracteur, c'est ça l'idée même d'une autoroute, comment on dirait, les véhicules percolent dans un quartier, percolent à travers les rues pour aller vers l'autoroute qui est le service public par excellence.

3150

LE PRÉSIDENT :

Vous parlez de l'autoroute Ville-Marie?

3155

M. PHILIPPE CÔTÉ :

3160 Oui. Avec la configuration actuelle et ce qu'on sait aussi qui va rester probablement les entrées/sorties. Comment à ce moment-là les rues Beaudry, Alexandre-De Sève, autrement dit, comment les véhicules vont-ils circuler autrement dit? Est-ce qu'on prévoit à ce moment-là une circulation de transit ou provenant des stationnements dans le site même de Radio-Canada? Autrement dit, est-ce que Beaudry va être à deux sens, va permettre d'aller... ou Alexandre-De Sève, est-ce que... C'est ça, est-ce que ça va pouvoir communiquer entre René-Lévesque et Viger, vers l'échangeur qui est la chose recherchée vu sa proximité?

3165

LE PRÉSIDENT :

Question?

3170

M. DANY HARRISON :

Dans ce cas-ci, monsieur Rouillon va répondre à la question.

3175

M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON :

Alors, est-ce que les prolongements des axes nord-sud vont engendrer un trafic de transit? C'est ce que je comprends. D'ailleurs, on a retrouvé un peu plus tôt comme préoccupation au niveau de la rue de La Gauchetière par madame Laperrière — c'est bien Laperrière?

3180 **Mme HÉLÈNE LAPERRIÈRE, commissaire :**

Oui.

3185 **M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON :**

Je vais commencer par La Gauchetière. Ça me permet d'y répondre comme ça, d'éviter d'en discuter. Au niveau de La Gauchetière, pour lui conférer un caractère plus local de circulation partagée, il faudra mettre un virage à gauche d'interdiction vers le nord durant la période de pointe du soir qui est critique.

3190

Maintenant, pour ce qui est des rues locales nord-sud, à savoir est-ce qu'elles vont entraîner une circulation de transit? Cette circulation, il ne devrait pas y en avoir. Par contre, le prolongement au-delà de l'autoroute pourrait éventuellement entraîner ce phénomène-là. C'est une des questions qui devrait être adressée dans les préoccupations, à savoir est-ce qu'on prolonge ces rues-là au sud dans le cadre du recouvrement?

3195

Il ne faut pas oublier que le projet Notre-Dame va permettre de conférer un caractère beaucoup plus local à la rue Viger, à aménager. Alors qu'actuellement, bien c'est la continuité de Notre-Dame avant de rentrer plus loin sur l'autoroute.

3200

J'espère avoir répondu à la question.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

3205 Donc, si je veux comprendre, à ce moment-là, Beaudry et Alexandre-De Sève seront pour les entrées de stationnement majeures des stationnements souterrains?

M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON :

3210 Elles sont pour les entrées de stationnement. Elles sont à double sens. Elles permettent aussi des itinéraires alternatifs, particulièrement pour les gens du secteur, mais ce ne sont pas des itinéraires alternatifs pour se rendre par exemple au pont, ce qui est plus préoccupant par exemple au niveau de la rue La Gauchetière, où l'interdiction de virage à gauche serait implantée pour la période du soir.

3215

M. PHILIPPE CÔTÉ :

3220 Bien mettons, je veux comprendre : quelqu'un qui sort du stationnement Beaudry pourrait tourner à gauche ou à droite, aller vers l'autoroute, enfin Ville-Marie ou aller vers René-Lévesque?

M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON :

3225 Exactement. Ça fait donc partie des stratégies. D'habitude, on a un développement, un accès particulier qui donne à un point; compte tenu des enjeux de circulation, c'était bien tant pour les résidants du secteur que pour les gens qui sortent de ces stationnements-là, que dès qu'ils sortent du stationnement, d'avoir des alternatives : rejoindre René-Lévesque ou rejoindre Viger.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

3230 Donc, c'est ça, et c'est les deux principales entrées des stationnements souterrains, Alexandre-De Sève, donc sous dalles? Sous les dalles...

M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON :

3235 Oui. Ça part des niveaux de rue, ça descend sous les places et là il y a les accès aux stationnements, il y a divers autres stationnements aux bâtiments du côté nord.

LE PRÉSIDENT :

3240 Deuxième question?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

3245 Oui. Dans le projet de schéma d'aménagement et de développement de la CMM, il est recommandé que certaines stations de métro aient une intensification des usages, dont, entre autres, la station de métro Beaudry et Papineau. Le projet de schéma, on sait qu'il n'est toujours pas adopté, mais c'était quand même une option en faveur du transport en commun. Ça a été repris dans le Plan d'urbanisme de Montréal que certaines stations de métro devaient être justement favorisées.

3250 Et en la circonstance, la station de métro Papineau n'a pas été retenue dans l'étude, je veux dire, qui favorise le transport en commun. Par exemple, il y a eu l'enjeu de proposer et de relier la station de métro Beaudry avec le site, mais on sait que le comité ad hoc d'architecture a plutôt refusé, enfin, du moins, a plutôt dit qu'il faudrait plutôt que ça soit des usages en surface de circulation pour rendre la Ville intéressante, mais je me demandais pourquoi, enfin, mais c'est un commentaire qui vient après coup, l'étude commandée par le promoteur, alors je me demandais pourquoi la station de métro Papineau, qui est prise dans le rond-point du trafic du pont, donc 120 000 véhicules par jour, n'a pas fait l'objet d'une observation favorable au succès de la Ville intérieure? Pour donner un exemple... parce qu'il y a beaucoup de lignes d'autobus qui arrivent au métro Papineau, en fin de compte, bref, c'est quand même un lieu nodal de rencontres et que ça n'a pas été retenu dans l'étude

3265 malgré le schéma, le projet de schéma d'aménagement et de développement, le Plan d'urbanisme, la situation particulière, le trafic, le fait même qu'on se rende jusqu'au square Papineau, puis c'est dans le périmètre de 500 mètres, évidemment, qui est recommandé par le schéma.

LE PRÉSIDENT :

3270 Très bien. Alors, posons la question.

M. DANY HARRISON :

3275 Monsieur le Président, je vais tenter de répondre sous la base de Radio-Canada, évidemment, là.

3280 Notre proposition sur Beaudry à l'origine provenait d'une préoccupation de nos employés, parce qu'on a beaucoup de gens qui terminent après le bulletin en fin de soirée, minuit et 11 heures 30 et plus, et trouvaient qu'il y avait un enjeu de sécurité pour se rendre à Beaudry... La seule raison pour quoi c'était Beaudry, c'était la proximité pour nos employés.

3285 Alors, comme vous avez bien mentionné, ça a été plutôt tiède comme réception. Ça va, nous, on pousserait pour qu'il y ait un réaménagement en surface, quelque chose pour au moins améliorer la sécurité, mais en ce qui a trait à Papineau, non, ça n'a jamais été, nous, dans nos recommandations ou des choses qu'on a regardées.

LE PRÉSIDENT :

3290 Très bien.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

3295 Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT :

Merci beaucoup. Alors, Monsieur Pierre Mathieu.

3300 Rebonsoir, Monsieur Mathieu.

M. PIERRE MATHIEU :

Rebonsoir.

3305 **LE PRÉSIDENT :**

Première question?

M. PIERRE MATHIEU :

3310

Oui. Alors, très brièvement, je voudrais savoir les places de stationnement, l'étude qui a été faite, est-ce qu'elle a pris en considération le nombre de visites, c'est-à-dire les visiteurs potentiels des résidants? Parce que si on parle de 2 000 quelques nouvelles résidences, il va y avoir des visiteurs à ça. Donc, il y a les usagers eux-mêmes, les résidants, mais leurs visiteurs, est-ce que ça a été pris en compte dans l'étude? Et si oui, j'ai pas réussi à trouver le lien sur l'étude, sur le site. Est-ce qu'il y a moyen d'avoir accès à cette étude-là puis ses fondements?

3315

LE PRÉSIDENT :

3320

Alors, réponse?

M. JEAN-FRANÇOIS ROUILLON :

3325

Alors, Monsieur le Président, le dimensionnement du stationnement, il est basé sur les plus grands besoins au moment d'une journée et c'est celle qu'on retrouve de jour, où est-ce que les résidants laissent leur stationnement, où est-ce que les travailleurs récalcitrants qui viennent avec leur voiture et tous ces éléments-là.

3330

Pour ce qui est des visiteurs de soir et tout, on est confiant qu'il y aura suffisamment de places de par le partage et la mixité pour accommoder cette clientèle-là sur le site.

LE PRÉSIDENT :

3335

Très bien. Deuxième question?

M. PIERRE MATHIEU :

3340

Bien, la disponibilité de l'étude? Est-ce qu'il y a un lien? Est-ce qu'on peut y avoir accès?

LE PRÉSIDENT :

Il y a une étude de circulation qui est sur le site.

3345 **M. PIERRE MATHIEU :**

Qui est sur le site, O.K. C'est juste que j'ai pas vu le lien, très bien. Ça va être tout.

LE PRÉSIDENT :

3350

Très bien, merci beaucoup. J'ai une question ou je cède la parole à mon collègue Boisvert qui aurait une question à poser?

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

3355

Oui. J'aimerais revenir sur la question de la topographie des rues et des places dans le projet, et ma question s'adresse surtout à la Ville.

LE PRÉSIDENT :

3360

Je veux simplement faire une remarque incidente. Nous sommes en fin de parcours et la Commission souhaite revenir sur certaines questions qui ont été laissées en suspens faute de temps pour exploiter au maximum les dernières minutes qu'il nous reste. Alors, effectivement, les questions pourront aller dans d'autres directions que le thème de ce soir.

3365

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

Donc, jusqu'à maintenant, les instances auxquelles a été présenté le projet se sont toutes exprimées comme étant en faveur du projet, favorables au projet. Elles ont cependant toutes émis les mêmes inquiétudes, je dirais, en rapport avec la topographie des rues, en rapport avec le fait qu'on se retrouve avec un domaine public implanté au-dessus, construit au-dessus d'un domaine privé en sous-sol. Ces instances-là ont questionné les aspects sécuritaires, les aspects d'entretien de ces espaces-là et aussi les aspects de partage des coûts et responsabilités dans de telles conditions, entre le promoteur et la Ville.

3370

3375

On sait que le promoteur d'un côté a apporté certaines modifications à son projet, mais j'aimerais savoir où est-ce que la Ville se situe par rapport à ces modifications-là? Est-ce qu'à votre avis, elles répondent aux inquiétudes des instances en ce qui concerne la sécurité et l'entretien?

3380 **M. PIERRE SAINTE-MARIE :**

Non, pas du tout. Il y a eu de légers ajustements au projet du promoteur au fil des mois, qui correspondent en particulier au prolongement des rues Montcalm et Champlain, mais ça, ça ne change absolument rien au fait que la rue Beaudry et la rue Alexandre-De
3385 Sève seront en dessous de la rue La Gauchetière, non. La question est entière.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

Oui, oui, je comprends, mais comment réagissez-vous vis-à-vis de cette proposition-
3390 là, alors que la Ville même a émis des inquiétudes par rapport à un parti comme celui-là?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Bien voilà, avec des réserves. Inquiétude, le mot est peut-être fort, mais avec des
3395 réserves. Je pense que ces mêmes réserves ont été d'ailleurs identifiées comme des préoccupations par le comité exécutif.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

Oui, oui, c'est ça. Mais jusqu'à maintenant, est-ce que la réflexion s'est développée,
3400 disons?

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

C'est-à-dire qu'il faut comprendre que si le projet, la proposition est ainsi, c'est
3405 qu'effectivement il y a, au sein même de l'immeuble actuel de Radio-Canada, deux niveaux, et qu'on veut desservir ces deux niveaux, et qu'on veut en même temps assurer une certaine fluidité à travers le site. Donc, c'est un problème fondamental du design du site qui est à résoudre, et de notre point de vue, il n'est pas encore parfaitement résolu puisque ces
3410 préoccupations demeurent. Peut-être qu'il n'y a pas moyen de les résoudre, mais de notre point de vue ça vaudrait la peine de continuer d'y travailler.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

D'accord, merci. Je vais revenir sur la question de l'intégration urbaine du projet,
3415 puisqu'on a encore un petit peu de temps, et cette fois-ci ma question s'adresse aux architectes de Radio-Canada.

À l'exception, je dirais, du grand Montréal qui présente une trame de rues dans la
3420 direction est-ouest, tous les trois faubourgs autour du Vieux-Montréal se sont développés sur une trame de rue nord-sud et, aussi, lors du développement de ces faubourgs-là, puis on en

voit le résultat aujourd'hui, les modes d'implantation, la volumétrie, les bâtiments suivent finalement la même orientation nord-sud que la trame de rues, donc vient exprimer dans sa forme, la forme urbaine vient exprimer la trame des rues.

3425

Dans le cas de ce projet-ci, on favorise les liens nord-sud, donc le prolongement de la trame du nord au sud et vice versa. Cependant, je remarque que le mode d'implantation a plutôt une dominante est-ouest et la volumétrie du bâti, du cadre bâti, a surtout une dominante est-ouest. Alors, comment justifiez-vous ce parti?

3430

LE PRÉSIDENT :

On finit avec des questions faciles.

3435

M. DANY HARRISON :

On était réchauffé. Alors, madame Daoust va répondre.

3440

Mme RENÉE DAOUST :

Bon, oui. En fait, on travaille sur un site, on en a parlé, en fait, c'est un grand site, mais en fait 50 pour cent de ce site-là est occupé par la Maison de Radio-Canada. Alors, quand on a commencé l'approche conceptuelle du projet, c'est sûr qu'on a regardé, bon, la trame urbaine initiale.

3445

Quand le quartier historique avait été réalisé, il faut se souvenir qu'après coup il y a eu toutes sortes de périodes de l'histoire où on a charcuté complètement le périmètre de ce site-là, notamment par la présence de l'autoroute Ville-Marie et par la présence du boulevard René-Lévesque qui a complètement changé les conditions et même, en fait, la rue Papineau. Alors, on a changé de façon assez drastique les conditions d'un quartier qui présentait finalement une trame historique nord-sud.

3450

Évidemment, on a construit la Maison de Radio-Canada qui a été une architecture... une architecture moderniste, en fait, où on a créé un bâtiment qui était roi et maître sur son site, sans finalement se rattacher au secteur périmétrique.

3455

Nous, quand on a commencé à travailler sur le projet, on s'est dit : il faut prendre en considération ces deux époques très fortes de l'histoire, en fait; à la fois le quartier original, et c'est pour ça qu'on a voulu retisser toute une série de liens nord-sud, mais il ne faut pas négliger la présence, finalement, de la Maison de Radio-Canada qui est là et qui fait partie de l'histoire.

3460

Alors, pour nous, on ne voulait pas revenir avec un rappel historique simplement, on a voulu croiser les deux trames historiques, si vous voulez.

3465 Alors, oui, on a refait des axes nord-sud et effectivement, il y a une orientation un peu
est-ouest au niveau des places publiques, notamment, puis la rue de La Gauchetière qui est
inscrite sur le site, parce que Radio-Canada est là, parce que Radio-Canada est là, a une
forme qui est très incurvée, on voulait raccrocher d'est en ouest, et nécessairement on est
venu glisser cette rue. On a créé des espaces publics comme on a mentionné parce qu'on
3470 voulait organiser le cadre bâti autour de ces espaces publics.

Ce que vous avez comme plan, en fait, ce sont des illustrations. C'est sûr que ce que
l'on voit, ce sont les bâtiments, mais plutôt en toiture. Il ne faut pas oublier que dans le plan
qui est proposé, au niveau nord-sud, il y a un cadre bâti qui est assez présent parce que les
3475 places publiques, des îlots que vous voyez, en fait, les îlots résidentiels, alors le cadre bâti
fait au-delà de huit mètres, en fait, quand on a une cour, sinon il est construit complètement
sur rue.

Alors, il y a à la fois une orientation nord-sud et une orientation est-ouest qui est
3480 traduite dans le plan d'aménagement.

C'est sûr que c'est un plan d'aujourd'hui, là, si vous voulez, qui tenait compte
vraiment de ces deux contraintes-là qui, pour nous, sont importantes. Mais l'axe nord-sud
demeure et est quand même assez construit, ne serait-ce que sur les premiers huit mètres,
3485 en fait — je vais reprendre le pointeur. Ici, en fait, ce qu'il faut comprendre, c'est que ces
espaces cours ici, ils sont à huit mètres de hauteur. Nécessairement, donc le cadre bâti qui
longe les rues Montcalm, Champlain, le cadre bâti ici, il est construit; ce ne sont pas des rues
qui sont ouvertes, c'est vraiment à un niveau supérieur. Alors donc, d'où tout le
cheminement et toute l'approche conceptuelle dans le cadre de ce projet-là.

3490 Bon, évidemment, ce qui a été présenté, c'est des cours pour optimiser aussi
l'ensoleillement des espaces cours, par exemple, mais les promoteurs qui vont développer
chacune des parcelles de développement pourront choisir la façon dont ils vont développer,
évidemment, et dont ils vont construire les étages supérieurs.

3495 Mais alors pour nous, là, c'était vraiment un croisement de deux trames : d'abord, la
trame historique et il y a eu la trame de Radio-Canada, comment on pouvait réarticuler ces
deux trames-là et créer un projet intégré.

3500 Mais je pense que les grandes infrastructures de transport et de circulation, les
grandes infrastructures industrielles ont quand même, si vous voulez, défini un caractère très
particulier sur ce site-là, notamment avec le boulevard René-Lévesque et l'autoroute Ville-
Marie.

3505 **LE PRÉSIDENT :**

Madame Laperrière, une question?

3510 **Mme HÉLÈNE LAPERRIÈRE, commissaire :**

Complémentaire, oui, merci.

3515 J'imagine bien que dans votre processus de conception, vous avez fait 1 723 hypothèses et puis on reprend les dessins, on les tourne à l'envers, on les photocopie à l'endroit... bon. Avez-vous poussé jusqu'à la limite l'exercice contraire, c'est-à-dire votre croisement des deux trames laisse transparaître comme ça une articulation est-ouest, si je prends un regard un peu myope, avez-vous poussé en sens inverse, à l'extrême, juste pour fins de conception, une trame qui aurait été davantage nord-sud quant à sa résultante, soit par les places publiques qui actuellement sont est-ouest, mais qui pourraient tout aussi bien être nord-sud? Dans votre processus, au fond, puis j'ai pas besoin que vous me confiiez tous vos secrets de conception, bien sûr, mais qu'est-ce qui vous a fait préférer ultimement, après toutes ces itérations, la préférence est-ouest en dominante?

3520 **Mme RENÉE DAOUST :**

3525 Deux choses. La création d'espaces publics de qualité, c'est-à-dire qu'en les ouvrant de façon est-ouest comme on les propose, il y a plus d'ensoleillement. Ça, c'est une première chose.

3530 Deuxièmement, c'est un site qui est fait, en fait c'est un plan d'aménagement qui est fait aussi pour mettre en valeur la Maison de Radio-Canada. Il reste que la Maison de Radio-Canada, c'est l'équipement, en fait, de base, et on a voulu créer un écrin, en fait, qui vient mettre en valeur. Alors, nécessairement quand on regarde les vues d'ouest en est, ça met vraiment en valeur la Maison de Radio-Canada.

3535 Si on faisait les places publiques ouvertes sur le boulevard René-Lévesque, on avait moins d'ensoleillement, c'est une première chose; deuxièmement, on ouvrirait sur un boulevard qui est, on le dit depuis les dernières consultations, qui comporte une certaine circulation, du bruit, et cetera, alors d'où l'ouverture comme ça. Puis je regrette de ne pas avoir une photo où on aurait un peu plus loin, si vous voulez. Quand on regarde la trame urbaine, juste pour revenir, il y a eu une configuration de la trame urbaine qui a été vraiment affectée, finalement, par la présence à la fois du boulevard René-Lévesque et de l'autoroute Ville-Marie, et ça a recréé tout un tissu, en fait, qui a dû se réadapter dans le temps parce qu'on a vraiment discontinué tout le tissu nord-sud de cette travée est-ouest importante.

3545

Alors, je pense que quand on réfère un peu plus à l'ouest, on se rend compte aussi de tous les cas d'exception qui ont été générés, en fait, en fonction de la présence de ces infrastructures industrielles.

3550 **Mme HÉLÈNE LAPERRIÈRE, commissaire :**

Merci.

LE PRÉSIDENT :

3555

Alors, monsieur Boisvert a une dernière question.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

3560

Oui. J'aimerais revenir sur l'interface du projet, en termes de hauteur, avec le quartier situé au nord, principalement les têtes d'îlots qui sont au nord du boulevard René-Lévesque. Est-ce que la Ville envisage éventuellement de, comment dirais-je... lors d'une opération éventuelle de rénovation des têtes d'îlots, quel type de transition pourrait représenter ces têtes d'îlots là entre l'échelle du projet et l'échelle du quartier?

3565

M. PIERRE SAINTE-MARIE :

Présentement, il y a rien de prévu quant à une reconfiguration ou une consolidation des têtes d'îlots du côté nord. En fait, le Plan d'urbanisme vient fixer la limite de hauteur du côté nord de la rue à 16 mètres, ce qui est évidemment relativement limité. L'idée, je dirais, étant que le secteur a déjà assez subi de transformations au fil des dernières décennies que là on veut le laisser respirer.

3570

Il y a évidemment aussi les deux églises Saint-Pierre-Apôtre, Sainte-Brigitte qui sont là et qu'on veut conserver dans leur dominance des environs.

3575

Alors, la réponse à votre question c'est que non, pour l'instant il y a aucune densification des têtes d'îlots du côté nord de la rue qui est envisagée.

3580 **LE PRÉSIDENT :**

Alors, comme c'est notre dernière séance d'information, j'aimerais faire des remerciements plus élaborés que d'habitude.

D'abord, au professeur Lewis, pour une contribution qui a été bien appréciée; ensuite, pour l'équipe de la Ville de Montréal dirigée par monsieur Sainte-Marie et puis l'équipe de Radio-Canada dirigée par monsieur Harrison. Et mes derniers remerciements très chaleureux et très sincères de la part de la Commission, c'est à vous tous, citoyens et

3585

3590 citoyennes, vous avez participé à un exercice de démocratie municipal. Je vous en remercie
beaucoup et je vous donne rendez-vous le 9 décembre pour l'expression de vos opinions.
Merci beaucoup.

AJOURNEMENT

3595 * * * * *

Je, soussignée, YOLANDE TEASDALE, sténographe officielle, certifie sous mon
serment d'office que les pages qui précèdent sont et contiennent la transcription exacte et
fidèle des propos recueillis par moi au moyen du sténomasque, le tout selon la loi.

3600 ET J'AI SIGNÉ :

3605 _____
Yolande Teasdale, s.o.