

OFFICE DE CONSULTATION DE MONTRÉAL

ÉTAIENT PRÉSENTS: Mme HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente
 M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire
 M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire

**AUDIENCE PUBLIQUE
SUR L'AVANT-PROJET DÉTAILLÉ DU RÉAMÉNAGEMENT
DE L'AUTOROUTE BONAVENTURE**

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 1

Séance tenue le 24 novembre 2009, 19 h
Cathédrale Marie-Reine-du-Monde située au
1110, rue Mansfield
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 24 NOVEMBRE 2009.....	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE	1
PRÉSENTATION DU PROMOTEUR	4
PÉRIODE DE QUESTIONS	
M. ROLAND HAKIM	13
M. DINU BUMBARU.....	16
M. ÉRIC MICHAUD	22
M. DAVID HANNA	26
Mme SOPHIE THIEBAUT	28
M. SAMI HAKIM	32
M. SILVIU BURSANESCU	36
Mme NATACHA ALEXANDROFF	37
M. PIERRE SAINT-CYR.....	40
M. ZAVIN DARAKJIAN.....	41
M. JEFFREY DUNGEN.....	43
Mme ERIN O'CONNELL	46
M. JESSE LEV	48
Mme CAROLE COURNOYER	50
Mme BEVERLY LEV	53
M. ROLAND HAKIM	56
M. SAMI HAKIM	57
M. PIERRE BRISSET.....	65
Mme NATACHA ALEXANDROFF	67

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Mesdames et messieurs, bonsoir! Merci de prendre place. Au nom de l'Office de
consultation publique de Montréal, je vous souhaite la bienvenue à cette séance
d'information générale portant sur l'avant-projet détaillé du réaménagement de l'autoroute
Bonaventure, à savoir la Phase 1. Cet avant-projet a été préparé par la Société du Havre
de Montréal sur mandat du conseil d'agglomération. Ladies and gentlemen, good evening!
10 Welcome to this first information session on the draft project of redevelopment of the
Bonaventure Highway, Phase 1.

15 Cette session va se dérouler essentiellement en français, mais les personnes qui
voudraient s'exprimer en anglais pourront s'adresser dans cette langue à la commission.
This meeting will be conducted in French, but participants who would prefer to address the
commission in English may do so.

20 Je me nomme Hélène Laperrière, je suis urbaniste et commissaire à l'Office de
consultation publique de Montréal. La présidente de l'Office, madame Louise Roy, m'a
confié la présidence de cette commission. Je suis accompagnée par deux collègues
commissaires. À ma droite, monsieur Jean-Claude Boisvert, architecte, et à ma gauche,
monsieur Viateur Chénard qui est avocat spécialisé en droit immobilier.

25 La commission est appuyée dans ses travaux par son secrétaire, Michel Agnaïeff
qui est dans la noirceur à ma droite et par madame Catherine Vandermeulen qui est
analyste à l'Office de consultation publique, qui est également dans la noirceur à ma
droite.

30 Permettez-moi de vous présenter aussi les personnes-ressources qui sont en
appui à l'organisation de cette séance. Nous avons à l'accueil Gabrielle Lemonde-
Labrecque et Delphine Dusabé; à la sténotypie, Yolande Teasdale et à la régie du son,
Michel Jutras. La coordination générale de l'organisation est assumée par madame Anik
Pouliot. Permettez-moi également de signaler ce soir la présence dans la salle de
madame Louise Roy, présidente de l'Office et de monsieur Luc Doray, directeur
administratif et secrétaire général de l'Office, également responsable des communications.

35 À propos du mandat de la commission, l'Office a été mandaté pour procéder à
cette consultation publique par le comité exécutif de la Ville. Bien qu'il reçoive des
mandats de consultation de la Ville, je pense utile de rappeler que l'Office est une entité
juridique distincte de la Ville. Il agit en toute indépendance et en toute impartialité. La
40 raison d'être principale de l'Office est de véhiculer vos opinions et vos préoccupations
auprès des élus municipaux chargés de prendre des décisions sur de grands projets qui
engagent notre avenir et celui de nos enfants.

45 Les commissaires sont libres de toutes attaches, que ce soit à l'égard de la Ville ou des promoteurs des projets soumis à la consultation. Ils sont, de plus, régis par un code de déontologie qui est garant de leur impartialité. La mission de l'Office et ce code de déontologie peuvent être consultés sur le site web de l'Office.

50 En ce qui concerne les étapes de la consultation, l'objet de la séance de ce soir est de vous donner l'occasion de vous informer sur l'ensemble de l'avant-projet détaillé de la première phase du réaménagement de l'autoroute Bonaventure. Tel que mentionné, cet avant-projet a été préparé par la Société du Havre qui est assise avec ses représentants à ma gauche et sert d'assise à l'élaboration des plans et devis définitifs de la première phase du réaménagement de l'autoroute.

55 Ce soir, nous amorçons donc la première étape de la consultation publique. Le but de l'exercice à cette étape-ci est de vous permettre de prendre connaissance de l'avant-projet, d'en interroger l'ensemble des dimensions et de poser des questions aux représentants de la Société du Havre. Cet exercice d'information se poursuivra cette semaine, soit le jeudi 26 novembre, ainsi que le mardi 1^{er} décembre, deux soirées qui porteront cependant sur des aspects spécifiques de l'avant-projet. Ainsi, la séance de jeudi prochain traitera plus précisément des enjeux reliés à la création d'un quartier viable et vivable, tandis que la séance de mardi prochain se concentrera sur les enjeux du transport et de la circulation.

60 En janvier 2010, dans une seconde phase, soit celle d'audition des mémoires et des avis oraux, vous aurez l'occasion d'exprimer vos opinions sur la pertinence de l'avant-projet dans son ensemble ou de certains de ses éléments.

65 La commission, bien sûr, est là pour vous aider, si nécessaire, à formuler vos questions et à obtenir des réponses. Je dois m'assurer que vous obtenez la réponse la plus claire et la plus complète possible. Il m'arrivera donc, si nécessaire, d'intervenir avec mes collègues commissaires avec des questions complémentaires aux vôtres. Ce soir, la commission ne prendra cependant pas l'initiative de poser en premier ses propres questions. Elle souhaite, en effet, vous laisser tout le temps disponible pour poser les vôtres.

70 Je rappelle que c'est d'abord et avant tout aux citoyens que cette consultation publique est destinée. Les citoyens ont le droit d'être bien renseignés sur les projets susceptibles de modifier leur cadre de vie. Ils ont aussi le droit de faire valoir leur opinion.

75 It is important to point out that public consultations are held for the citizens who have the right to be properly informed on projects and policies that may affect their quality of life. Citizens have also the right to voice their opinions.

80 En matière de déroulement, maintenant, des séances d'information, quelques règles. J'ai pour tâche principale de favoriser la participation de tout le monde et de

90 permettre au plus grand nombre de bien se renseigner sur l'avant-projet et de poser des questions. Pour y arriver, rien de tel qu'un climat serein où les échanges se font dans le respect mutuel et la courtoisie. Je ne permettrai à aucun moment des formes d'approbation ou de désapprobation, ni des remarques désobligeantes, des propos diffamatoires ou des attitudes méprisantes. Je vous signale que tout ce qui sera dit ce soir ou au cours des séances ultérieures sera transcrit et déposé aux fins de consultation publique sur le site internet de l'Office.

95 Permettez-moi maintenant de vous rappeler les dates clés de la deuxième partie de la consultation. Il y aura audition des mémoires et des avis oraux dès le mardi 12 janvier 2010 et les jours suivants, soit les 13 et 14 janvier à partir de 19 h dans les locaux de l'Office de consultation publique de Montréal rue Metcalfe. La date limite pour la remise des mémoires ou pour l'inscription en vue d'un avis oral est le 7 janvier à 16 h, ce qui
100 laisse environ 26 jours pour vous préparer, exclure bien sûr la période des Fêtes.

105 Une fois complétées les séances de consultation publique, la commission procédera à l'analyse de l'information et des opinions recueillies. Elle rédigera ensuite son rapport qui comprendra trois parties ainsi qu'une introduction et une conclusion. Ces trois parties sont la description du projet; en second, l'état des préoccupations des citoyens; et, en troisième, l'analyse de la commission accompagnée de recommandations.

110 Avant de terminer et de céder la parole à la Société du Havre, permettez-moi de préciser davantage le déroulement de cette soirée-ci. Il y aura tout d'abord la présentation de l'avant-projet par la Société du Havre. Sa durée sera de quelque 25 minutes. Il y aura ensuite une pause santé. Au cours de cette pause, vous pourrez vous inscrire à la table d'accueil située à l'arrière près de la porte pour la prise de parole prévue en seconde partie de la soirée. Au retour de la pause, ce sera donc la période de questions. Vous
115 aurez droit à deux questions précédées, si nécessaire, d'un court préambule. Étant donné que notre salle est pas mal comble ce soir, j'apprécierais que vous reteniez que s'il y a un préambule, ça sera apprécié qu'il soit court. Cependant, comme le registre d'inscription restera ouvert jusqu'à 21 h 30, il vous sera possible de vous réinscrire pour poser des questions supplémentaires. La période d'expression d'opinion quant à elle est prévue dans
120 la deuxième phase du processus, comme j'ai dit, en janvier 2010.

125 Je vous rappelle qu'on est ici pour vous accompagner dans cette démarche d'information. C'est une procédure qui ne se veut pas trop formelle, même si elle comporte des règles de base dont l'objectif est d'assurer un bon fonctionnement dans le respect de tous et de toutes. Les questions sont toujours adressées à la présidente. Toutes les réponses fournies par le promoteur doivent aussi m'être adressées. Il n'y a donc aucun échange direct entre le public et les représentants de la Société du Havre, dans le but de canaliser le questionnement et d'éviter qu'il y ait un débat entre les gens de la salle et le promoteur ou ses collaborateurs et partenaires.
130

135 Les personnes-ressources qui sont aux tables devant vous sont ici pour apporter de l'information, pour permettre une connaissance fine du projet et une plus grande compréhension de tous ses tenants et aboutissants. La commission sera donc en mode écoute, bien qu'elle puisse intervenir à l'occasion pour obtenir de l'information supplémentaire ou des clarifications.

140 Si une réponse ne peut être donnée au cours de la séance en cours, elle devra être fournie à la séance suivante ou encore par écrit dans les meilleurs délais. Toutes les réponses sont publiques. Elles font partie du dossier de documentation accessible à tous. Encore une fois, toutes les séances sont enregistrées et les transcriptions écrites de tout ce qui est dit sont disponibles dans le site internet de l'Office quelques jours après la soirée d'information.

145 Je vais maintenant demander à monsieur Gaëtan Rainville, président-directeur général de la Société du Havre, de présenter son équipe et de procéder ensuite à son intervention. Rassurez-vous, Monsieur Rainville, le temps de présentation de vos collaborateurs et partenaires ne sera pas soustrait des 25 minutes allouées.

150 **M. GAËTAN RAINVILLE :**

C'est bien gentil.

LA PRÉSIDENTE :

155 Je vous remercie.

M. GAËTAN RAINVILLE :

160 Alors, Madame la Présidente, Messieurs les Commissaires, Mesdames et Messieurs en grand nombre, et je suis ravi de vous voir en si grand nombre, des gens qui s'intéressent au projet du réaménagement de l'autoroute Bonaventure. Alors, je vous présente les membres de mon équipe qui m'accompagnent ce soir : monsieur Réjean Durocher qui est directeur du projet Bonaventure; madame Nancy Dubé qui est à la console actuellement et qui va m'aider dans l'animation; madame Sophie Mayes, qui est urbaniste et architecte de notre équipe aussi; de même que Nathalie Blouin, mon adjointe, 165 qui est quelque part dans la salle. Je voudrais souligner aussi la présence de madame Isabelle Hudon qui est présidente du conseil d'administration de la Société du Havre.

170 Alors, au nom des membres du conseil d'administration et au nom de madame Hudon, je vous remercie de vous intéresser à ce projet et, espérons-le, qu'au terme de cette séance de consultation, on aura répondu à toutes vos questions et qu'on aura possiblement bonifié le projet.

175 Alors, je suis également accompagné de monsieur Aurèle Cardinal qui est
président du groupe Cardinal Hardy, qui prendra la parole tout à l'heure, pour parler d'une
partie d'aménagement du projet. Et je voudrais souligner aussi la présence de nombreux
partenaires et collaborateurs au projet qui sont ici pour m'accompagner, pour compléter
les réponses qu'on pourrait amorcer déjà ici en équipe ou donner une réponse complète
aux questions qui seront formulées. Et je tiens à souligner particulièrement la présence de
180 monsieur Michel Veilleux qui est vice-président planification et innovation à l'Agence
métropolitaine de transport.

D'entrée de jeu, je voudrais vous souligner que le projet que nous présentons ce
soir est le fruit de nombreuses années de travail, sur lequel des équipes acharnées se
185 sont penchées. Un travail de planification et de concertation de tous les instants. À
certains moments, plus de 200 personnes étaient au travail sur ce projet, incluant des
ingénieurs, des architectes, des urbanistes, des techniciens, des historiens, des
archéologues et j'en passe.

190 Fidèles à nos façons de faire et au grand souci de rigueur et de transparence, ne
faisant face à aucune obligation d'aller en consultation à ce stade du projet, c'est sans
obligation et de façon volontaire que nous avons recommandé à la Ville de Montréal de
soumettre le projet en consultation publique par le biais de l'Office de consultation
publique de Montréal.

195 Je vous remercie d'y participer et si, au terme de cet exercice, le projet était bonifié
pour mieux répondre aux besoins qu'il doit en principe satisfaire, nous en serons très
heureux et l'exercice aura été profitable. Alors, c'est dans cet état d'esprit que s'amorce la
consultation ce soir.

200 Alors, avant notre présentation formelle, je vous invite à regarder et écouter un
document audiovisuel qui en lui seul en moins de cinq minutes décrit la nature du projet,
son ampleur, ses objectifs et ses grandes qualités.

205 (À CE STADE, IL Y A VISIONNEMENT D'UNE VIDÉO)

M. GAËTAN RAINVILLE :

210 C'est à faire rêver, n'est-ce pas? Maintenant, je vais vous dire d'où on part et vous
allez voir l'ampleur dont je parlais tout à l'heure, l'ampleur de ce projet-là. Alors, dans
quelques instants, vous allez voir des images comme celle-ci, qui est une image de la
situation actuelle des lieux. Alors, c'est l'environnement que constitue l'actuelle autoroute.
Alors, c'est de ça qu'on part pour bâtir le quartier qu'on veut vous présenter ce soir.

215 Voyez-vous, à l'entrée de la ville, entrée qu'on veut faire prestigieuse, qu'on veut
faire percutante, saisissante, ce qu'on retrouve, c'est une cour de voirie qui dessert
évidemment l'arrondissement Ville-Marie. Vous voyez les dessous du tablier de l'autoroute

220 Ville-Marie – et rassurez-vous, continuez de passer par là parce que ça a été colmaté depuis la prise de la photo, mais j’y reviendrai plus tard, c’est une des conditions qui fait qu’on a une opportunité à saisir.

225 Vous voyez ici un passage sous le viaduc du Canadien National. C’est ça la transition actuellement entre l’est et l’ouest. Pas invitante. Alors, c’est humide, c’est très souvent mal éclairé, pas invitant. Alors, c’est ça qu’on veut transformer en un quartier animé, convivial.

230 Le même environnement piéton dans un autre passage sous le viaduc du Canadien National. Alors, c’est ça qu’on veut réhabiliter et qu’on veut rendre beaucoup plus invitant.

235 Et vous avez ici une vue de la rue Dalhousie vers le nord à partir de la rue Ottawa. Alors, vous voyez l’actuelle condition de cette rue et la bordure qui est directement à l’ouest du viaduc ferroviaire du Canadien National. Et, à nouveau, vous pouvez voir que les dessous du tablier de l’autoroute sont utilisés – Dieu merci, il y a quelques barrières qui cachent cette vue au grand public –, mais ça sert à de l’entreposage de matériel en vrac et de composites de toutes sortes pour les besoins de la voirie et de l’arrondissement Ville-Marie.

240 Alors, on en arrive à la présentation officielle maintenant. À propos de la Société du Havre de Montréal, quelques mots. Premièrement, son statut. La Société du Havre de Montréal est un organisme à but non lucratif qui – ça va peut-être en surprendre quelques-uns – est indépendant de la Ville de Montréal. Ce n’est pas une société paramunicipale, c’est un organisme qui fut créé à l’issue du Sommet de Montréal en 2002, à l’instigation des intervenants qui voulaient se donner un outil d’intervention neutre, qui pouvait regarder l’aménagement, l’état des lieux, et possiblement développer un plan d’aménagement et on y arrive.

250 La mission de la société était de proposer et est toujours de proposer pour le havre et les terrains qui l’entourent – qui sont très vastes, qui passent du pont Champlain jusqu’au pont Jacques-Cartier et à peu près jusqu’à l’autoroute Ville-Marie au nord – les grandes lignes d’un plan de développement et d’aménagement concerté – « concerté » ça veut dire en accord avec tous les intervenants du milieu – et assorti d’une structure de mise en œuvre et une stratégie de financement.

255 Maintenant, le mandat Bonaventure. Le mandat dont jouit présentement la Société du Havre de Montréal, c’est de concevoir les plans et devis définitifs et procéder aux travaux préparatoires. Mais avant ça, on a produit un document qui s’appelle Quartier Bonaventure, le nouveau Montréal. Ce document qu’on a soumis à la Ville de Montréal comme rapport final d’avant-projet détaillé le 19 juin dernier fait état d’une quarantaine
260 d’études qui ont été menées dans sept volets différents qui constituaient tous les éléments du dossier, que ce soit aménagement, que ce soit transport et circulation, archéologie,

265 infrastructures souterraines, communications. Et des études ont été faites dans tous ces domaines-là pour arriver à produire ce document qui se veut une synthèse qu'on a appelée avant-projet détaillé et qui constitue les plans préliminaires avant de procéder aux plans définitifs.

Alors, ça, c'est le mandat et c'est l'objet de la consultation de ce soir. Ce qui est devant vos yeux, c'est l'avant-projet détaillé avant de procéder d'une façon finale aux plans et devis définitifs.

270 Maintenant, depuis le début de sa création, la Société du Havre est animée de différents principes et ces principes-là, au nombre de cinq, sont ce qui sous-tendent toutes nos décisions, nos actions quotidiennes dans tous nos dossiers.

275 Alors, premièrement, chaque dossier devra assurer une contribution significative aux objectifs collectifs. Ça veut dire quoi essentiellement? Ça veut dire assurer une meilleure qualité de vie, ça veut dire de la richesse collective ajoutée; maximiser les retombées économiques et sociales, ça va de soi; fournir une contribution effective en matière de développement durable, et le projet qu'on vous soumet en est un modèle; 280 multiplier les bénéfices urbains, ça veut dire mettre à contribution les gens du milieu, encore une fois, et s'assurer qu'on a des espaces publics de grande qualité, et cetera; assurer la qualité du processus de développement, c'est faire appel à tous pour qu'ils contribuent; et donner accès à l'information en tout temps.

285 Maintenant, Bonaventure phase 1 : le site et son contexte. Quelques mots pour situer le projet. Évidemment, ça va vous aider à préciser par rapport au vidéo que vous venez de voir. Alors, pourquoi le projet de Quartier Bonaventure? Pour saisir une opportunité. La Ville de Montréal est confrontée actuellement à la situation où elle doit soit 290 dépenser au-delà de 40 M\$ pour mettre à niveau une infrastructure qui a vieilli depuis 40 ans ou investir ces mêmes argents et un peu plus pour créer un nouveau milieu de vie. Alors, l'âge de la structure constitue pour la Ville de Montréal actuellement une opportunité d'agir. Ou bien c'est le statu quo et la Ville dépense au-delà de 45 M\$ dans un horizon de 4 ans et un autre 100 M\$ 20 ans plus tard pour démolir et reconstruire à nouveau et ça, c'est le statu quo.

295 C'est également parce qu'il y a des espaces à requalifier dans le secteur. La démolition de l'autoroute et les effets qui vont en découler vont faire en sorte que 110 000 mètres², de potentiel de mètres carrés, seront potentiellement mis en valeur sous toutes les formes : soit des espaces publics, soit des bâtiments qui abriteront toutes sortes de 300 fonctions et d'usages.

On veut refaire les liens entre les quartiers. Ça, c'est très, très important. Tout à l'heure, monsieur Cardinal le verra avec plus de détails comment on y arrivera, mais le Quartier Bonaventure va servir de jonction entre Griffintown et le Faubourg des Récollets,

305 entre le centre-ville et le canal de Lachine et dans des phases 2 et 3, comme vous l'avez
vu tout à l'heure, au fleuve Saint-Laurent.

On veut faire revivre un quartier. Ce quartier-là existait antérieurement. Il abritait
des centaines de logis, de petites industries, de commerces, d'activités humaines. Alors,
310 on veut faire revivre ce quartier-là. On veut un espace animé par des résidants, des
travailleurs, des visiteurs.

Et, finalement, pour quoi encore? Pour doter Montréal d'une entrée percutante. On
veut que cette entrée de ville soit l'image de la créativité montréalaise. On veut que cette
315 entrée de ville là, lorsque les visiteurs arriveront pour une première fois, se rappellent de
ce passage unique qu'ils auront fait à cet endroit. On veut que les Montréalais se
l'approprient et qu'ils en soient fiers et que ça devienne un objet justement de fierté
quotidienne. Et, finalement, que les gens qui passeront là à tous les jours se rappellent
d'un passage agréable.

320 On veut un projet qui s'inscrit dans les objectifs et politiques de la Ville de Montréal.
Je vous fais fi de toute la liste de politiques et plans, mais pour n'en citer que quelques-
unes, vous avez la Charte du piéton, vous avez la Politique familiale, vous avez la
Politique de protection du Mont-Royal. Et pourquoi celle-là en particulier? Parce que dans
325 les concepts qu'on a développés, on protège les vues sur le mont Royal et à partir du
mont Royal vers le fleuve Saint-Laurent. Alors, toutes ces politiques-là ont été respectées
une à une, dans tous leurs points, dans le projet qui vous est soumis.

Maintenant, le concept d'aménagement lui-même. Alors, je vais demander au
330 concepteur. Alors, je vous présente monsieur Aurèle Cardinal, qui est architecte et
président du Groupe Cardinal Hardy qui, grâce à son grand talent, a pu mettre en place un
concept novateur pour ce quartier et qu'il va vous présenter à l'instant.

M. AURÈLE CARDINAL :

335 Merci, Gaëtan. Je vais vous présenter assez succinctement, dans le fond,
l'ensemble du projet parce que ça a été montré largement dans le vidéo. Peut-être donner
quelques explications qui ont été à l'amorce du projet. Dans un premier temps, vous
pouvez voir ici le quartier au moment de la construction du viaduc ferroviaire, donc dans
340 les années 30 et les années 40. C'était un quartier continu. Le quartier des Récollets,
c'était un faubourg à l'ouest du Vieux-Montréal qui était un quartier continu. Et la première
perturbation, qui était une perturbation quand même minimale parce qu'on voit que les
rues traversaient l'ensemble du viaduc ferroviaire, qui était une œuvre quand même
relativement étroite.

345 Avec le temps, on a construit l'autoroute et le viaduc ferroviaire qui est là est un
bien petit élément par rapport à l'ensemble de la barrière que l'on retrouve aujourd'hui.
D'une barrière d'à peu près une quinzaine de mètres, on est rendu à quelque chose de 65

350 mètres d'un côté à l'autre de l'ensemble avec 12 voies de circulation à certains moments,
en plus du viaduc ferroviaire. C'est donc à ce moment-là qu'on a vraiment créé deux
quartiers de part et d'autre de l'ensemble de cette infrastructure d'accessibilité de train et
d'automobile.

355 Le concept d'aménagement, c'est un projet pour remplacer l'autoroute par un
boulevard urbain avec 2 voies principales de chaque côté dans l'axe des rues qui sont
déjà là, 2 voies d'une largeur quand même importante, on parle de 4 voies de circulation
dans chacune des directions, mais un boulevard urbain qui est au sol et qui permet de
retravailler le quartier avec des rues qui vont traverser l'ensemble pour se rendre de part et
d'autre, donc d'est en ouest, comme ça a été le cas historiquement.

360 Ça permet aussi la création d'îlots urbains à l'intérieur de ce secteur-là, comme on
en avait jadis, et comme on en a dans le reste de la ville. Ça permet la création d'une
place centrale qui est au cœur de l'ensemble de cet espace-là. Ça permet l'installation
d'espaces publics importants, de places publiques importantes, une première ici à la
365 descente de l'autoroute qui arrive à la rue Brennan, l'autoroute commence à descendre à
partir de la rue de la Commune, donc en bordure du canal et arrive à la rue Brennan au sol
avec un large espace public à cet endroit-là et une place publique ouverte dans le centre
et d'autres espaces ouverts aussi à la sortie vers le centre-ville ou à l'entrée, si on veut,
lorsque l'on sort vers le canal de Lachine à partir du centre-ville.

370 Ça permettrait aussi d'avoir un viaduc habité au lieu d'avoir un viaduc qui a été
construit pour avoir des choses en dessous – on vous montrera des exemples plus tard –
donc un viaduc qui pourrait retrouver certaines activités parce qu'il serait dorénavant à
l'intérieur d'un quartier et non pas en bordure de plusieurs voies de circulation.

375 Troisièmement, ça permet de modifier, ça amène la modification du corridor de
transport en commun qui actuellement passe dans le système routier de chaque côté,
bifurque, emprunte la rue à cet endroit-ci et longe des bâtiments résidentiels actuellement.

380 Quatrièmement, les îlots de développement vont permettre un programme de
développement important, mais relativement peu important dans ma tête, c'est un 130 000
mètres². Il faut se rappeler qu'on a un projet de presque 1 kilomètre de long. Autrefois, on
faisait un projet puis on avait l'ensemble de ce programme-là. Aujourd'hui, on parle de 20
ans pour faire le même programme avec 7 bâtiments différents. C'est l'équivalent du
385 complexe de la Place Ville-Marie sur l'ensemble du territoire. Mais il y aurait du potentiel
pour des bureaux, pour de l'hôtellerie, pour de l'habitation, pour une certaine quantité de
commerces d'appoint dans le projet, donc amener la continuité d'activités urbaines dans le
secteur.

390 Et, finalement, ça permet aussi de redynamiser les abords de chaque côté, les îlots
périphériques qui sont largement occupés par des stationnements à ciel ouvert.

395 Une perspective qui a été faite, un modèle qui a été fait pour montrer un peu
l'implantation d'une volumétrie possible de bâtiments à partir du canal de Lachine, donc le
premier îlot qui est la cour de voirie, l'espace vert entre les deux, le premier bâtiment, la
place publique, une deuxième série de bâtiments et le dernier qu'on voit moins, qui est la
partie dans la pointe de l'hôtel. C'est un projet qui permettrait une architecture de qualité,
un geste construit d'une architecture distinctive tout en étant à l'échelle, à la hauteur de
bâtiments moyens. Et on montre ici pour relativiser la perspective qu'on a vue, qui permet
400 de voir des bâtiments qui sont très hauts, mais ce sont des bâtiments qui sont à la moitié
des bâtiments de ce qui est au centre-ville et qui sont à la hauteur du bâtiment de la
Banque Royale dans le Vieux-Montréal.

405 Permet de créer aussi un milieu de vie de qualité, des trottoirs larges, on parle de
8 mètres, support d'une activité commerciale périphérique de part et d'autre, une place
centrale que l'on voit ici, que l'on voit sur la diapositive en hiver avec des bâtiments au
pourtour qui jouxtent aussi le viaduc qui pourrait être habité et qui pourrait recevoir une
gare d'autobus pour le transport en commun local.

410 Enfin, les îlots centraux permettraient aussi, par le biais du découpage, de créer de
nombreuses placettes pour amener des terrasses. Donc, on se retrouverait avec de
l'activité commerciale de part et d'autre des îlots construits, des espaces publics, le tout tel
qu'il a été démontré et que Gaëtan va continuer de vous expliquer dans ses grandes
lignes. Merci.

415 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Rainville, j'ai le détestable mandat de vous dire qu'il ne vous reste que
quelques minutes.

420 **M. GAËTAN RAINVILLE :**

Quelques minutes, je vous remercie. Je vais les utiliser à bon escient.

425 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

430 **M. GAËTAN RAINVILLE :**

Premièrement, quelques mots sur la fonction transport. Ça va de soi, l'autoroute
Bonaventure c'est un axe de transport au premier chef. Son importance, 65 000
déplacements par jour dans cet axe. C'est des déplacements de personnes. Déjà un taux
supérieur à 60 % des déplacements en transport collectif. On s'est donné des objectifs de
435 transport pour travailler dans notre projet qui sont les suivants : évidemment, favoriser le
transport actif et collectif; optimiser le nombre de déplacements dans l'axe; diminuer le

transit régional; réduire l'utilisation de l'auto; et assurer la fonctionnalité et la sécurité du réseau local, c'est-à-dire les rues avoisinantes.

440 De là, des objectifs de transport, nous est apparu la nécessité d'avoir une solution à la réduction de 12 voies de circulation à 8. Alors, c'est une diminution importante de capacité de cet axe-là. Et on avait aussi le souci de ne pas mettre en conflit les automobiles et les autobus, tout en trouvant une solution.

445 Alors, on a fait une étude comparative de 7 différents tracés par lesquels on aurait pu donner aux autobus l'exclusivité du corridor et c'est Dalhousie, comme rue, qui est arrivée comme la solution visant à rendre efficaces et rapides les déplacements en autobus. Dans la session de mardi prochain le 1er décembre, on va vous donner beaucoup plus de détails là-dessus.

450 Maintenant, voici quelques images de la rue Dalhousie en question et du corridor ferroviaire. Et voici ce qu'on ambitionne de donner comme image et comme environnement dans le futur. Il s'agit ici d'une station d'autobus en provenance de la Rive-Sud et de l'Île-des-Sœurs et aussi en direction de l'Île-des-Sœurs et de la Rive-Sud. Alors, 455 la même chose du côté nord en regardant vers le nord sur la rue Dalhousie et voici ce que ça pourrait devenir une fois aménagée. C'est une image qui nous vient de Berlin et c'est un pont ferroviaire pour lequel, vous voyez, il y a des usages au rez-de-chaussée qui sont très compatibles avec ce genre de fonction. Et, finalement, comme je vous dis, c'est encore en opération et il y a des trains qui passent encore là de façon quotidienne. Ça, 460 c'est un autre exemple tiré, celui-là, de New York, le Kingsborough Bridge à New York où on a justement fait ça.

Maintenant, pour terminer, c'est un projet structurant. Et de quelles façons? En retombées économiques : 1,5G \$ d'investissements privés; la relance de l'économie 465 locale; la création de 23 000 emplois/année pendant la réalisation; des liens avec le centre-ville et Quartier international; un meilleur attrait touristique, ça va de soi; et une économie substantielle des transporteurs publics.

470 Au niveau des retombées sociales : un nouveau milieu de vie convivial; des espaces publics répondant aux besoins; 2800 nouveaux logements; priorité aux transports actifs; aménagements sécuritaires; un milieu accessible; et l'accent sur le développement durable.

475 Maintenant, en termes de fiscalité : 32 M\$ par année de revenus en taxes à la Ville de Montréal à terme; 224 M\$ de revenus pour le gouvernement du Québec; et 96 M\$ pour le gouvernement du Canada.

480 Les coûts du projet : 141 M\$ pour le corridor Bonaventure et 86 M\$ pour le corridor Dalhousie; et en termes de rentabilité, toutes les données de rentabilité démontrent que c'est un projet en tous points rentable.

En terminant, je vais demander à madame Isabelle Hudon, présidente du conseil d'administration de la Société du Havre de Montréal, de vous adresser les derniers mots de la présentation.

485

Mme ISABELLE HUDON :

Merci, Gaëtan. Mesdames et Messieurs de l'Office, je suis particulièrement heureuse de vous voir en si grand nombre. On franchit ce soir une étape importante à la Société du Havre. On a mis énormément de temps, d'énergies dans ce projet et nous sommes extrêmement fiers de venir vous présenter ce projet.

490

Je suis plutôt fière également de vous voir nombreux, intéressés. Gaëtan a dit d'emblée en présentation, en début de présentation, et il l'a mis au conditionnel, que peut-être le projet pourrait être bonifié avec votre intérêt. Moi, je vais le mettre au présent et au futur. Je souhaite sincèrement – nous vous présentons un immense projet, un projet pour lequel nous sommes très fiers, mais il y a une chose dont je suis convaincue, c'est que votre contribution, votre opinion comptera pour faire de ce projet un bien meilleur projet encore.

495

500

Alors, merci. Merci à l'Office. Trois bonnes soirées d'information et nous serons très intéressés d'entendre votre opinion en janvier. Et un dernier mot si vous me le permettez...

505

LA PRÉSIDENTE :

Bien sûr.

Mme ISABELLE HUDON :

510

... pour remercier les membres de mon équipe et également les professionnels comme Aurèle qui ont contribué depuis les dernières années à imaginer et rêver ce projet. Et je vous dirai que lorsque j'ai accepté de succéder à Lucien Bouchard à la présidence du conseil d'administration de la Société du Havre, je l'ai accepté parce que initialement la Société du Havre était basée sur des fondements de consultation, de communication et de concertation et ce sont trois valeurs que nous avons respectées depuis que j'ai pris la chaise de Lucien Bouchard. Merci et bonne soirée!

515

LA PRÉSIDENTE :

520

Je vous remercie, Madame Hudon. Je remercie également monsieur Rainville, monsieur Cardinal, pour leur présentation. Nous arrivons donc au moment d'une pause santé qui va vous permettre de vous inscrire au registre situé à l'arrière. La pause est d'une durée d'environ 15 minutes. Je vous remercie.

525

SUSPENSION DE LA SÉANCE

* * * * *

530 **REPRISE DE LA SÉANCE**

LA PRÉSIDENTE :

535 Merci. Nous allons entamer la deuxième partie, à savoir l'audition de vos questions. Je rappelle que s'il y a lieu de faire un préambule, merci de le faire court. Vous aurez droit à deux questions et à une réinscription éventuellement. Le registre sera ouvert jusqu'à 21 h 30. J'appellerais tout d'abord monsieur Roland Hakim, s'il vous plaît. Monsieur Hakim? Alors, j'accueillerai dans l'intervalle monsieur Dinu Bumbaru, s'il vous plaît. Ah! Monsieur Hakim est là. Alors, je réinverse l'ordre. Monsieur Hakim.

540 **M. ROLAND HAKIM :**

Bonsoir tout le monde!

545 **LA PRÉSIDENTE :**

Bonsoir, Monsieur Hakim.

550 **M. ROLAND HAKIM :**

555 Merci de m'avoir attendu. Je regardais les budgets qui étaient prévus pour ce projet-là. Alors, on parle de 142 M\$, mais on ne parle pas des budgets qui ont été dépensés dans les trois dernières années. D'après les calculs que nous avons, on parle de 45 M\$ qui ont été officialisés et qui ont été déjà dépensés. Donc est-ce qu'on peut croire que le budget total arrive à 187 M\$ aujourd'hui, avant de parler de possiblement des dépassements?

560 Ma deuxième question que j'ai à poser c'est : comment ça se fait que la Ville de Montréal a dû se cacher derrière une société écran pour faire ce projet-là? Comment ça se fait que nous n'avons pas des équipes, comme celle qui a fait l'échangeur des Pins, qui est devenu vraiment un succès, et ils n'ont pas dépensé 45 M\$ sur un projet de 141,7 M\$. C'est-à-dire ils n'ont pas dépensé déjà 33 % du prix pour faire un beau projet. Et donc ma question c'est : pourquoi est-ce qu'il faut passer par une société écran pour faire un travail comme ça? Est-ce que c'est pour faciliter l'octroi des contrats et la distribution de 45 M\$?

565 **LA PRÉSIDENTE :**

J'adresse votre question à monsieur Rainville, s'il vous plaît.

570 **M. GAËTAN RAINVILLE :**

Merci, Madame la Présidente. C'est vrai, je dois m'adresser à vous. J'aimerais saluer aussi monsieur Hakim.

575 **LA PRÉSIDENTE :**

Bien sûr.

580 **M. GAËTAN RAINVILLE :**

580

Voilà. Premièrement, au niveau des chiffres que monsieur Hakim a soulevés en parlant des 45 M\$, je ne connais pas sa source, mais au moment où on se parle, les argents qui ont été investis jusqu'à maintenant dans le projet sont des argents qui ont servi à faire les études, justement, pour alimenter le rapport qui est soumis ce soir en

585

consultation.

Le budget initial qui avait été voté pour procéder à ces études-là en septembre 2007 par le comité exécutif et le conseil d'agglomération de la Ville de Montréal était de 7,1 M\$. En juin 2008, la Ville de Montréal a consenti une enveloppe budgétaire

590

additionnelle de 5 M\$ pour, à l'époque, amorcer les travaux préparatoires. Maintenant, de ces travaux préparatoires, uniquement un petit tronçon d'une ligne à haute tension d'Hydro-Québec TransÉnergie a été réalisé dans le tronçon entre les rues précisément Dalhousie et Prince dans l'axe de la rue Wellington.

595

Or, jusqu'à maintenant, si j'ajoute à ça les argents antérieurs qui avaient été investis pour les études de préféabilité et faisabilité, on arrive à un total qui, au nombre des études qui ont été faites, qui ne dépassent pas 10 M\$. Alors, je ne comprends pas l'affirmation de monsieur Hakim, ce 45 M\$.

600

Maintenant, pourquoi la Ville a-t-elle passé par une société autre que les services municipaux pour faire un tel projet? Je pense que la Ville de Montréal avait trouvé son inspiration dans ce qui a été planifié et réalisé dans le quartier international de Montréal qui était sous l'égide de Quartier international de Montréal et son équipe. Soit dit en passant, l'exemple qui a été donné par monsieur Hakim concernant l'échangeur avenue

605

du Parc et avenue des Pins est quand même un énorme succès des gens de la Ville de Montréal qui ont procédé à ces travaux-là.

610

Maintenant, juste à titre de précision, je suis sûr que non, la Ville de Montréal ne passe pas par une société pour avoir plus de facilité à octroyer les contrats à qui que ce soit.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie, Monsieur Rainville. Merci, Monsieur Hakim.

615

M. ROLAND HAKIM :

Je voudrais juste préciser que le 45 M\$, c'est des transferts qui ont été effectués et approuvés par le conseil exécutif de la Ville de Montréal à la Société du Havre. Cet argent-là est inscrit dans les minutes de réunions du conseil exécutif et dans deux jours, c'est-à-dire jeudi, nous allons apporter la liste de ces transferts-là et nous allons les déposer à la commission et nous allons laisser sur la table à l'avant des copies pour les journalistes et les participants qui veulent savoir d'où on a apporté ce chiffre de 45 M\$.

620

625

LA PRÉSIDENTE :

Oui. Je rappelle que toute l'information est de toute façon déposée sur le site web.

M. ROLAND HAKIM :

630

Oui, sauf le budget de...

LA PRÉSIDENTE :

635

Non, l'information que vous apporterez.

M. ROLAND HAKIM :

640

Oui, mais la Société du Havre n'a jamais montré ses états financiers. C'est de l'argent du peuple avec lequel il travaille.

LA PRÉSIDENTE :

645

Je vous rappelle qu'on est en séance d'information et qu'on doit s'en tenir à des questions. Je vous remercie, Monsieur Hakim.

M. GAËTAN RAINVILLE :

650

Est-ce qu'on peut donner un complément de réponse, Madame la Présidente?

LA PRÉSIDENTE :

Très informatif, s'il vous plaît.

655 **M. GAËTAN RAINVILLE :**

Oui. C'est que là, ce qui a été voté par la Ville de Montréal, c'est des règlements d'emprunt en prévision des travaux qui vont être faits ultérieurement. Et là, il y a un 20,5 M\$ qui a été voté à l'été 2008, mais il ne s'agit d'aucun transfert au moment présent. Et même au moment présent où on se parle, la Société du Havre de Montréal a quelques millions en banque en réserve sur les argents qui nous ont déjà été consentis par la Ville de Montréal.

665 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie de cette précision-là. J'appellerais maintenant, monsieur Dinu Bumbaru, s'il vous plaît. J'en profite, en attendant monsieur Bumbaru, pour vous dire qu'il reste quelques places libres dans le milieu de la salle pour les gens qui sont debout à l'arrière. Bonsoir!

670

M. DINU BUMBARU :

Bonsoir ! On va essayer d'être court sur les préambules, c'est bien clair dans votre introduction. Dinu Bumbaru, Héritage Montréal. On s'intéresse au patrimoine et à l'urbanisme. On s'intéresse aussi à l'efficacité des processus de consultation – c'est une observation –, une salle pleine comme ça, il y en avait une pour le projet du quadrilatère Saint-Laurent et on n'est pas sûr que ça ait eu l'effet donc, on était bien heureux d'entendre madame Hudon dire que les gens seront entendus, parce que c'est un projet qui le mérite.

680

Pour nous, on a regardé un peu. On a deux questions à poser. Je peux vous les présenter une après l'autre, mais en général, c'est un projet qu'on va devoir regarder avec beaucoup d'envergure parce que ce n'est pas qu'un projet d'un quelconque corridor ici et là, c'est une polarité du centre-ville qui est traitée à travers ça et ce qu'on regarde, c'est aussi bien les impacts locaux que sur le cœur de la métropole. On a vu le cas Griffintown duquel on peut tirer énormément de leçons sur la façon dont on peut abstraire un projet de son contexte urbain.

685

On a deux questions. Une première qui touche au patrimoine. Et il y a dans ce secteur notamment affecté par le projet du corridor d'autobus, l'ensemble de la New City Gas qui est un petit peu l'ancêtre d'Hydro-Québec. C'est le lieu fondateur de la révolution de la lumière, comme disait David Hanna. C'est l'usine à gaz qui est à la source un peu des corporations sur l'énergie. On propose d'installer un passage, un corridor d'autobus dont on nous a vanté le potentiel de revitalisation. Le thème de la revitalisation est souvent employé, il est très rarement défini, et comme on a posé la même question pour le Quadrilatère Saint-Laurent, on aimerait comprendre comment ce projet va, en fait, contribuer à la revitalisation du patrimoine, notamment de la New City Gas qui est un ensemble absolument remarquable. Et on a vu des études, enfin d'ingénierie, qui parlent

695

700 de risque faible au niveau des vibrations, mais peut-être qu'au niveau des vibrations, ça
peut avoir un effet que des ingénieurs, pas toujours familiers avec le patrimoine, sauront
évaluer dans le bon sens, mais au niveau de la revitalisation, on aimerait savoir comment
est-ce que ça va aider? Et quelle est la promesse de voir le viaduc ferroviaire transformé
dans les magnifiques arcades berlinoises qu'on nous vante si bien, alors que le CN ne
semble pas être à la table.

705 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est votre première question.

710 **M. DINU BUMBARU :**

C'est notre première question.

715 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Votre seconde question?

M. DINU BUMBARU :

720 Oui, on va la faire en vrac, comme ça, ça sera mieux relié. La deuxième est d'ordre
de l'aménagement. Comme beaucoup de Montréalais, on lit le journal à l'occasion et puis
là, on apprend que derrière vous, devant nous, ici, se trouve la gare Windsor avec un
projet impressionnant de redéploiement des infrastructures ferroviaires, de transport
collectif, les pôles d'accès au centre-ville d'un transport public, on parle d'investissements
725 privés de plusieurs centaines de millions. Et donc, nécessairement, ça va poser la
question de l'inscription du projet qui nous est mis dans une dynamique plus large, pas
juste les bons vieux arguments de relier le Vieux-Montréal avec le centre-ville qui est un
problème qui a été en bonne partie réglé par le Quartier international.

730 On aimerait savoir, est-ce qu'il y a un plan d'ensemble? Surtout qu'aujourd'hui, ce
n'est pas clair l'objet de la consultation. C'est une corporation non municipale qui
volontairement – on le souligne et on l'apprécie – apporte un projet ici, mais
éventuellement, il devra y avoir un cadre réglementaire qui s'inscrira, et quelqu'un va
devoir assumer la cohérence sur un territoire plus large que juste celui des beaux
735 paysages qu'on nous montre.

LA PRÉSIDENTE :

Donc votre question...

740

M. DINU BUMBARU :

Est-ce qu'il y a un cadre général?

745 **LA PRÉSIDENTE :**

... le projet à l'intérieur d'un cadre plus général, où s'inscrivent d'autres projets comme celui de la gare Windsor.

750 **M. DINU BUMBARU :**

Oui, notamment, puisque ce sont des thématiques très semblables qui nous apparaissent. Alors, on aimerait comprendre ces aspects-là, ça nous aidera pour faire notre mémoire.

755 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Monsieur Rainville, ce peut être vous comme un de vos collaborateurs également qui réponde à l'une et l'autre question.

760 **M. GAËTAN RAINVILLE :**

Oui. Je vais amorcer un début de réponse à monsieur Bumbaru et je vais demander à monsieur Stéphane Conant du Service central de la Ville de Montréal à l'urbanisme de compléter ma réponse.

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

770 **M. GAËTAN RAINVILLE :**

Alors, au niveau de la réalisation de la rue Dalhousie, c'est-à-dire du corridor exclusif pour transport collectif sur Dalhousie et de son passage immédiatement voisin du complexe de la New City Gas, monsieur Bumbaru nous dit : Comment ça va aider? Comment ça peut contribuer à revitaliser – c'est le terme qu'il a utilisé – moi, je dirais davantage à mettre en valeur ce bâtiment patrimonial? Bien, nous, on se dit au moment où on se parle, il n'y a rien qui a été fait de toute évidence depuis des décennies pour mettre en valeur ce bâtiment, sauf évidemment peut-être dans le projet de Devimco de Griffintown où ils voulaient réapproprier avec d'autres usages, ce bâtiment-là.

780

785 Nous, ce qu'on pense, et maintenant, moi, je ne suis pas un spécialiste de patrimoine, mais c'est pour ça que j'ai demandé à monsieur Conant de compléter ma réponse tout à l'heure, mais on pense qu'un bâtiment qui n'est vu par personne – et je le dis souvent à des gens qui m'entourent lorsqu'ils me parlent de ce bâtiment-là – si je faisais un sondage auprès de 1000 Montréalais et j'avais trois questions : est-ce que vous avez déjà entendu parler de New City Gas? Est-ce que vous avez déjà vu New City Gas? Et est-ce que vous savez où est-ce qu'il est situé? J'aurais probablement des réponses négatives dans la quasi-unanimité des répondants.

790 Alors, moi, je pense que le premier geste de mise en valeur, c'est d'abord de le faire voir. Et le passage de quelque 30 000 personnes par jour en autobus à côté, au moins, il serait vu. Maintenant, la mise en valeur va loin au-delà de ça, ça va de soi. Ça va loin au-delà de ça. Et on regarde au moment présent toutes sortes de pistes par lesquelles, justement, le passage sous le viaduc ferroviaire pourra contribuer à la mise en valeur au moins sur le plan architectural. Malheureusement – il y a eu des études qui ont été faites et des rendus qui ont été faits, des esquisses qui ont été dessinées par des ingénieurs qui, en tout cas, ne se sont pas nécessairement arrêtés à l'aspect architectural et à l'aspect patrimonial, en y insérant des structures qui, de toute évidence, n'ont pas leur place pour mettre en valeur ce bâtiment-là.

800 Mais c'est notre priorité, notre préoccupation. Comment on va y arriver? Je n'ai pas la réponse complète ce soir, mais il y a des gestes à poser. J'ai déjà rencontré monsieur Bumbaru, on a eu des échanges à ce niveau-là. Il y a des gestes à poser pour que le passage d'autobus à côté de ce beau complexe-là ne le détériore pas, mais contribue à le mettre en valeur. Il y a des pistes de solution qui sont sur la table, il s'agit de les développer.

810 **LA PRÉSIDENTE :**

Souhaitez-vous que monsieur Conant ajoute un complément à la première question?

815 **M. GAËTAN RAINVILLE :**

820 J'aimerais mieux qu'il réponde à la deuxième question qui est la suivante : est-ce qu'il y a un plan d'ensemble ou est-ce qu'il y aura un cadre réglementaire? Parce que, évidemment, on n'est pas sans savoir que les effets qu'on a appelés, nous, structurants du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure ont une portée beaucoup plus large, effectivement, que ceux du secteur immédiatement sous la loupe. Et, maintenant, on est aidé en ça par justement les gens en charge de l'urbanisme à la Ville de Montréal. Et je vais tout de suite demander à monsieur Conant de compléter ma réponse, à savoir quelles sont les pistes de solution pour justement arriver à établir un cadre réglementaire. Merci.

825 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

830 **M. STÉPHANE CONANT :**

830

Bonsoir! En fait, on l'a mentionné au début de la présentation, ce projet est une vision. En fait, ce qu'on regarde ce soir, c'est une vision de développement pour laquelle il n'y a pas d'outils réglementaires encore qui sont développés dans la mesure où ces outils-là pourront être élaborés avec l'arrivée des projets immobiliers concrets qui seront par la suite étudiés par la Ville et qui feront également l'objet de mesures, en fait, de démarches de consultation appropriées, selon la nature des projets immobiliers qui seront envisagés.

835

840

Maintenant, monsieur Bumbaru évoquait également d'autres projets en périphérie du projet Bonaventure, des projets pour lesquels on a uniquement des idées embryonnaires pour l'instant. On a vu des choses dans les journaux, mais il n'y a pas de démarches de planification ou d'encadrement précis qui sont amorcés par la Ville sur ces projets-là. Je vous dirais ceci : que l'on est dans le domaine des projets à long terme et que s'amorcera sous peu la révision du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal qui a été adopté en 2004, déjà, et donc, dans le cadre de la révision de ce plan-là et des démarches de planification et de consultation qui auront lieu entourant la révision du Plan d'urbanisme, cette grande vision d'ensemble pour un grand secteur, dans le fond, qui couvre autant le territoire de l'arrondissement Ville-Marie que celui du Sud-Ouest, cet effort de planification-là pourra être complété dans le cadre de la révision du Plan d'urbanisme également.

845

850

LA PRÉSIDENTE :

La révision du Plan d'urbanisme, c'est 2010.

855 **M. STÉPHANE CONANT :**

2010, mais la démarche de planification va s'amorcer dans les mois, dans les années qui viennent. Dans les mois qui viennent, donc voilà.

860 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci.

M. DINU BUMBARU :

865

On va suivre un petit peu. Peut-être que ça serait bon que les images soient un peu plus correspondantes. Je vous avoue, ça donne un peu une confusion parce que plus

les bâtiments sont hauts, plus la caméra monte. Alors, on ne voit finalement jamais l'impact réel sur les piétons. Merci. Bonne soirée.

870

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Monsieur Bumbaru. J'aurais ici de la part de Jean-Claude Boisvert une question complémentaire à monsieur Conant.

875

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

Monsieur Conant, je n'ai pas tout à fait bien compris lorsque vous avez parlé du cadre réglementaire qui serait établi au moment du développement. Mais est-ce qu'il sera établi à la pièce ou est-ce qu'il y aura un règlement d'ensemble qui viendra garantir, si on veut, que le projet avec tous ses objectifs sera respecté par les promoteurs?

880

M. STÉPHANE CONANT :

Il est certain que le projet qu'on étudie ce soir va établir la vision d'ensemble. Maintenant, les outils d'urbanisme qui devront être développés devront s'adapter au territoire particulier qu'on connaît ici. On est à la limite de deux arrondissements, en fait. Le territoire a cette particularité que les îlots qu'on pourra construire sont à cheval sur deux arrondissements. Donc, il y aura nécessairement un outil réglementaire qui devra veiller à harmoniser la réglementation des deux arrondissements et il est difficile de prévoir ce soir quel outil réglementaire sera le plus approprié, par quelle extrémité du projet les premiers projets immobiliers arriveront. Donc, c'est une fois qu'on aura identifié le premier projet qu'on pourra établir la séquence et identifier l'outil réglementaire le plus approprié.

885

890

Il y a différents outils qui sont envisageables. On connaît la mécanique des règlements en vertu de l'article 89, il y a les programmes particuliers d'urbanisme aussi qui peuvent être envisagés, mais il y a un gros défi d'harmonisation réglementaire qui va devoir déterminer l'outil choisi pour la planification du site dans le respect de la vision qui est établie et qui, en fait, qui sera définie au terme de la consultation publique.

895

900

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

La question aussi s'applique à une vision plus globale du territoire, de l'ensemble du territoire dans lequel se situe le projet. Et est-ce que ce cadre réglementaire là, vous parliez tantôt de la révision du Plan d'urbanisme, mais est-ce que ce cadre réglementaire là sera établi préalablement aux interventions qui sont effectuées par les promoteurs?

905

M. STÉPHANE CONANT :

910 En fait, le projet Bonaventure a deux choses : il y a un projet d'aménagement du
domaine public. Ce projet-là de réfection d'infrastructure, de réaménagement de domaine
public ne requiert pas d'outil réglementaire. Donc, les outils réglementaires arriveront
vraiment au moment où on devra analyser les projets immobiliers sur les îlots.

915 Maintenant, pour ce qui est de la planification plus globale du secteur, je faisais
référence à la révision du Plan d'urbanisme parce que, encore une fois, ce secteur-là se
répartit entre deux arrondissements. Il y a nécessité de définir collectivement avec les
deux arrondissements, avec la population aussi, une vision de développement pour ce
secteur-là à la lumière des nouveaux projets. Vous évoquiez tout à l'heure le projet de la
920 gare Windsor. C'est un projet qui était inconnu à l'époque du Plan d'urbanisme qu'on a
adopté en 2004. Je rappelle qu'en 2004, il y avait déjà un secteur de planification détaillée
qui était identifié pour le secteur de Griffintown, donc qui se limitait à la rue Notre-Dame.
Maintenant, on a une nouvelle dynamique de développement qui nous apporte des projets
au nord de la rue Notre-Dame. Il sera nécessaire donc de définir une nouvelle vision
925 d'ensemble pour ce secteur-là et c'est sûrement dans le cadre de la révision du plan qu'on
pourra le faire.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

930 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

935 Je vous remercie, Monsieur Conant. J'appellerais maintenant monsieur Éric
Michaud, s'il vous plaît.

M. ÉRIC MICHAUD :

940 Bonsoir!

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Michaud, bonsoir!

945 **M. ÉRIC MICHAUD :**

Bonsoir! Ma question s'adresserait à monsieur Rainville. Vous disiez tout à l'heure
dans votre présentation que votre projet visait à respecter l'ensemble des politiques
municipales. Bon, moi, il y en a deux qui m'intéressent particulièrement. C'est la politique
950 d'inclusion de logements abordables dans les nouveaux projets résidentiels et la politique
familiale que vous avez mentionnée.

955 Au niveau de la politique d'inclusion de logements abordables. On sait que la stratégie – on l'appelle une stratégie plutôt qu'une politique – elle prévoit un minimum, dans les grands projets de développement immobilier résidentiel, un minimum de 15 % de logements sociaux. Après ça, ça peut se moduler en fonction des besoins sur les territoires où les projets se développent, mais donc un minimum de 15 % de logements sociaux dans ces projets-là.

960 Si on analyse votre projet, on parle d'un projet de 2800 unités approximativement. Si je fais le calcul rapidement, ça s'établit à peu près à un minimum donc de 420 unités de logements sociaux dans le projet. J'aimerais savoir où ces logements vont être situés, d'une part.

965 Et au niveau de la politique familiale, je regardais aussi les chiffres que vous avanciez, on parle de 2800 logements pour 5000 nouveaux résidents. Ça, en moyenne, ça fait 1,7 résident par unité de logement. Ça ne m'apparaît pas beaucoup. On sait qu'on a des petites familles de nos jours mais là, on tombe dans le lilliputien. Donc c'est ça. J'aimerais savoir comment vous voyez ça aussi, parce que je pense que c'est au-delà de 970 60 % des unités qui seront dédiées à des logements pour personne seule et le logement familial, si je regardais aussi les gammes de prix qui étaient prévues au moins pour les condominiums, on parle de condominiums qui s'adressent, pour les deux chambres à coucher et plus, à des ménages qui font près de 100 000 \$ par année en montant. Donc là encore, au niveau de la mixité, comment vous voyez ça?

975 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Rainville?

980 **M. GAËTAN RAINVILLE :**

985 Oui. Voilà, je vais faire un préambule de réponse très rapide et puis je vais demander à monsieur Bernard Cyr, qui est chef de division, responsable de l'application des politiques de logement social et abordable à la Ville de Montréal de compléter ma réponse.

990 Premièrement, nous avons tenu en septembre dernier, plusieurs séances de concertation auxquelles nous avons convié différents groupes, dont les groupes qui se préoccupent beaucoup, justement, de l'application de cette politique de la Ville de Montréal et c'est un sujet qui a été beaucoup discuté à l'époque. Et l'engagement avait été pris auprès de ces gens-là, d'aussitôt le projet adopté et démarré en termes de construction et de travaux, de former un comité avec les gens impliqués dans ce dossier-là pour qu'on puisse regarder ensemble comment on va l'appliquer sur ce territoire-là.

995 Maintenant, quand on regarde les 2800 logements dont on parle ici, il y a à peu
près entre 800 et 1000 logements qui seraient spécifiquement dans le corridor des
quadrilatères qui vont être rendus libres suite à la démolition de l'autoroute. Les autres
sont des logements qui vont être construits en application du zonage actuel dans la zone
1000 périphérique, notamment dans l'îlot de la Commune, c'est-à-dire où se trouve actuellement
la cour de voirie de l'arrondissement Ville-Marie, et aussi dans le nord du quartier des
Récollets, du Faubourg des Récollets. Et c'est là que se retrouveront la majorité des
nouveaux logements. Alors, je vais demander à monsieur Cyr de compléter la réponse
quant à où et quant à la moyenne, par exemple, pour l'application de la stratégie de
politique familiale.

1005

M. BERNARD CYR :

 La Stratégie d'inclusion que la Ville a adoptée, ça vise dans des projets de
développement résidentiel de 200 logements et plus qui nécessitent des modifications
1010 réglementaires. Comme ici, il n'y a pas... là où le corridor d'autoroute où on va construire,
ce sont des terrains qui appartiennent à la Ville, des terrains municipaux. Donc c'est
évident qu'on va appliquer la stratégie de la Ville sur ces terrains-là. Sur 1000 logements,
ça veut dire 15 % de logement social financé par les programmes gouvernementaux, 15 %
de logement abordable privé que les gens peuvent acheter et bénéficier d'une aide à
1015 l'accession à la propriété de la Ville de Montréal.

 Mais comme monsieur Rainville disait, il y a les 1800 autres logements qui vont se
construire sur les terrains périphériques, ce sont des terrains pour lesquels le zonage
actuellement permet différentes fonctions, dont l'habitation. Donc, il n'y a pas de
1020 modification réglementaire sur ces projets-là nécessairement. Bien évidemment, si les
promoteurs veulent des modifications réglementaires, à ce moment-là, dans un processus
public, on peut exiger l'inclusion de la Stratégie d'inclusion. Mais autrement, ce qu'on peut
confirmer, c'est que oui sur les terrains municipaux, il va y avoir l'inclusion. Les projets ne
sont pas définis au moment où on se parle parce qu'on n'en est pas rendu au stade de la
1025 planification fine. La Ville aussi a l'intention d'appliquer sa stratégie sur la politique
familiale, donc il va y avoir des produits pour familles, sauf qu'il reste à voir, ce n'est pas
défini exactement comment ou sous quelle forme, ça reste à venir.

 Pour la densité d'occupation 1,7, malheureusement, je n'ai peut-être pas participé
1030 avec la Société du Havre sur la définition des produits, mais moi je dirais – et ils pourront
compléter – c'est des pieds carrés qui ont été transposés en typologie moyenne qui a
peut-être des deux chambres à coucher, mais tout ça, ça peut varier. Le concept définitif
des produits résidentiels n'est pas encore tout défini et puis sûrement qu'il va y avoir un
intérêt à intégrer dans ces projets-là des logements, si les aménités viennent avec les
1035 produits pour famille, les produits pour toute typologie, mixité de clientèle. Donc, on
cherche une mixité. Dans un projet de 1000 logements et plus, c'est évident qu'il faut qu'il
y ait une mixité de clientèle.

LA PRÉSIDENTE :

1040

Je vous remercie, Monsieur Cyr. Ça répond à vos questions, Monsieur Michaud?

M. ÉRIC MICHAUD :

1045

Est-ce que je pourrais amener une question complémentaire?

LA PRÉSIDENTE :

1050

J'aimerais mieux pas parce qu'on est très nombreux.

M. ÉRIC MICHAUD :

1055

Juste un élément. C'est que le 15 %, c'est vrai qu'il s'applique à des projets concrets de 200 logements et plus qui amènent des modifications réglementaires, mais il s'applique aussi à l'ensemble – ça, c'est un objectif du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal, de produire à l'intérieur de l'ensemble du développement immobilier résidentiel sur le territoire de la Ville, 15 % de logements sociaux à l'intérieur de ça. Or, ce qu'on constate, c'est que dans le centre-ville, on a tendance toujours à ramener ce ratio-là très à la baisse et il me semble que dans un projet de cette envergure-là, on ne devrait pas juste se concentrer...

1060

LA PRÉSIDENTE :

1065

Je suis obligée de vous arrêter, on est en séance d'information.

M. ÉRIC MICHAUD :

Oui, je reviendrai...

1070

LA PRÉSIDENTE :

Au moment des mémoires.

M. ÉRIC MICHAUD :

1075

Tout à fait.

LA PRÉSIDENTE :

1080

Je vous remercie, Monsieur Michaud. J'appellerais monsieur Major, s'il vous plaît, Guy Major. J'appellerai alors monsieur David Hanna, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur Hanna!

M. DAVID HANNA :

1085 Bonsoir, Madame! Ma première question, c'est justement par rapport à ce fameux sondage qu'évoque monsieur Rainville, que si on demandait qu'est-ce que le New City Gas, personne ne saurait de quoi il s'agit aujourd'hui. Je présume qu'un même sondage il y a un demi-siècle exactement, en 59, aurait révélé la même ignorance par rapport à la Maison Du Calvet ou la Maison Papineau, par exemple, Vieux-Montréal, sans doute.

1090

 Monsieur Rainville nous a confié durant sa présentation que le promoteur Devimco proposait justement de mettre en valeur ce bâtiment du New City Gas dans son projet. Ma question donc était qu'en tant que bon gestionnaire, est-ce que monsieur Rainville, lui aurait-il passé par la tête de commander une étude patrimoniale justement sur ce bâtiment du New City Gas pour combler cette lacune flagrante de culture et de savoir par rapport au bâtiment, l'histoire fondamentale de Montréal? Donc ma question : est-ce qu'il y a...

1095

LA PRÉSIDENTE :

1100

C'est noté.

M. DAVID HANNA :

... une telle étude de commandée?

1105

LA PRÉSIDENTE :

Oui, c'est noté. C'est votre seule question?

1110

M. DAVID HANNA :

Non. J'ai une deuxième, mais sur un autre sujet.

LA PRÉSIDENTE :

1115

Monsieur Rainville, préférez-vous répondre immédiatement à cette première question?

M. GAËTAN RAINVILLE :

1120

 Oui. Dans le cours des études que nous avons faites dans l'avant-projet détaillé, nous avons effectivement commandé une étude sur tout ce qui pouvait être d'ordre d'intérêt patrimonial dans le secteur visé. Alors, on voulait faire identifier par des experts quels étaient les vestiges, les bâtiments existants à mettre en valeur, dont le New City Gas. Maintenant, ce n'est pas une étude exhaustive qui a pris bâtiment par bâtiment, sauf

1125

que ça nous a vraiment éclairés sur les précautions que nous devrions prendre pour mettre en valeur des bâtiments et surtout pour ne pas les abîmer ou les détruire.

M. DAVID HANNA :

1130

C'est pour ça que vous mettez un tunnel en béton droit devant la façade, bon.

LA PRÉSIDENTE :

1135

Je vous demanderais d'éviter les commentaires et je demanderais...

M. DAVID HANNA :

1140

Deuxième question.

LA PRÉSIDENTE :

1145

Je m'excuse – je demanderais également à l'assistance de retenir ses émotions puisqu'on est en séance d'information publique. Merci. Monsieur Hanna pour la suite?

M. DAVID HANNA :

1150

Alors, ma deuxième question, Madame la Présidente, c'est pour maintenant combler un peu mon ignorance à moi. Par rapport au corridor Dalhousie, justement, il y a eu cette étude qu'on a vue sur le site des 7 corridors potentiels et cette étude a été commandée par une firme externe. Je me demande pourquoi à aucun moment, semblerait-il, l'AMT, à qui normalement on confie les études d'autobus ou des passages d'autobus, de financement et de planification du trafic autobus, n'a été mandatée pour justement faire cette étude sur quel serait le corridor optimal d'autobus?

1155

LA PRÉSIDENTE :

1160

Cette question appartient plutôt à notre troisième séance de consultation le 1^{er} décembre qui traitera du transport, étant donné qu'on est très nombreux ce soir.

M. DAVID HANNA :

D'accord.

1165

LA PRÉSIDENTE :

Je vous demanderais...

M. DAVID HANNA :

1170

Alors, je la mets en réserve dans ce cas-là.

LA PRÉSIDENTE :

1175

... de mettre en réserve, s'il vous plaît.

M. DAVID HANNA :

1180

J'attendrai patiemment le 1^{er} décembre. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie, Monsieur Hanna.

1185

Mme SOPHIE THIEBAUT :

Bonsoir!

LA PRÉSIDENTE :

1190

Bonsoir, Madame!

Mme SOPHIE THIEBAUT :

1195

Je vais me limiter à deux questions, je passerai les soirs suivants.

LA PRÉSIDENTE :

C'est apprécié. Merci.

1200

Mme SOPHIE THIEBAUT :

Ma première question est au sujet du caractère de développement durable dont on nous a parlé tantôt. Je voudrais savoir en quoi ce projet réduit la circulation automobile.

1205

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous préférez poser vos deux questions?

1210 **Mme SOPHIE THIEBAUT :**

J'ai une autre question après, mais comme monsieur Hanna, ça n'a pas rapport avec la réduction de la circulation automobile en période de réduction des gaz à effet de serre.

1215

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Rainville, pour répondre à la première question?

1220

M. GAËTAN RAINVILLE :

Voilà. Lorsque je parlais dans la présentation au tout début du fait que la démolition de l'autoroute et la reconstruction des deux artères, soit Duke et de Nazareth à 4 voies de circulation, on passait de 12 voies à 8. Il y a 6 voies rapides : 3 dans chaque direction et 3 voies sur Duke et 3 voies sur Nazareth. De telle sorte que quand vous faites le calcul, on passe de 12 voies à 8, on vient d'avoir une perte de capacité énorme en termes de fluidité et de circulation. Et de là, justement, est arrivé le besoin de trouver une solution pour, si on veut prioriser le transport collectif, effectivement, lui trouver un corridor exclusif.

1225

1230

Maintenant, même si on trouvait un corridor exclusif – bon, on l'a trouvé et on le propose, c'est Dalhousie –, il ne reste pas moins qu'il va y avoir moins d'automobiles dans ce circuit-là. Et s'il n'y en a pas moins, il va y avoir définitivement plus de congestion qu'il y en a maintenant. Et on compte beaucoup sur ce qu'on appelle dans notre jargon à nous, « l'effet travaux ». Lorsqu'on fera les travaux, même si on veut minimiser les nuisances qui seront créées par les différentes entraves à la circulation, ça va quand même décourager les gens de passer par cet axe-là. Ça va peut-être encourager aussi les gens à passer à un autre mode de transport qu'est l'autobus. Et on compte beaucoup là-dessus.

1235

1240

On a des exemples réels sous les yeux; lorsque le train de Blainville a été mis en place, c'était supposément temporaire parce que je pense que c'est un pont qui était en construction, et ça devait ne durer que le temps de la construction. Et le train de Blainville, plusieurs années après, est encore en circulation et à pleine capacité ou à peu près. La même chose lorsque le Quartier international de Montréal a été réalisé, ça a été vraiment très problématique, la circulation dans les environs du Quartier international de Montréal, de telle sorte qu'il y a beaucoup de gens qui se déplaçaient en automobile et qui ont pris l'habitude de venir en métro. Et, de là, on voyait à l'époque un gain d'achalandage des stations de métro Victoria et Place d'Armes. Et, maintenant, ces gains-là réalisés à l'époque sont demeurés. Alors, ce qui veut dire que les gens ont changé d'habitude. Alors, on pense, on souhaite et on va faire tout en notre pouvoir pour qu'il y ait un transfert modal de l'automobile à l'autobus.

1245

1250

Maintenant, il se peut qu'il y ait des gens – non seulement il se peut, mais c'est une réaction tout à fait humaine et normale –, lorsqu'on voit des obstacles, on décide de prendre une autre avenue, un autre chemin. Alors, il y a des gens qui vont prendre des cheminements différents pour passer des points A aux points B. Ça, c'est certain. Quels seront-ils? On a fait beaucoup de simulations qui ont démontré justement par quels chemins passeront les gens. Bon, certains vont passer par l'autoroute 15 en direction nord jusqu'à l'échangeur Turcot pour revenir sur Ville-Marie vers l'est.

1255

LA PRÉSIDENTE :

1260

Je vous remercie. Votre deuxième question, Madame Thiebaut?

Mme SOPHIE THIEBAUT :

1265

Enfin, je voudrais juste préciser qu'il me semble que ça ne répond pas à ma question. À partir du 65 000 véhicules...

LA PRÉSIDENTE :

1270

Je vous inviterais à passer à votre seconde question pour garder la période commentaires au mémoire.

Mme SOPHIE THIEBAUT :

1275

Ça n'a pas répondu à ma question. Ma deuxième question c'est : j'aimerais ça savoir c'est quoi l'analyse des besoins de déplacements qui a été effectuée. Les utilisateurs actuels de l'autoroute Bonaventure, quelle analyse a été faite, d'où viennent ces gens, origines-destinations, et quel partenariat et quelles discussions il y a actuellement avec le fédéral au niveau du pont Victoria à la veille de la reconstruction de ce pont, pour tous les déplacements qui viennent de la Rive-Sud, en quoi la Société du Havre travaille avec le fédéral?

1280

LA PRÉSIDENTE :

1285

Sur la question des clientèles, mais sur la question des transports, je vais dire ce que j'ai dit à monsieur Hanna, ça sera pour la séance du 1^{er} décembre.

Mme SOPHIE THIEBAUT :

1290

Parfait. Bien, je vais poser une deuxième question, puis je vais garder ma question de transport pour le 1^{er} décembre.

LA PRÉSIDENTE :

1295

S'il vous plaît.

Mme SOPHIE THIEBAUT :

1300

Donc, on nous a dit que la Société du Havre était un organisme sans but lucratif, qu'elle ne dépendait pas de la Ville de Montréal. Alors, j'aimerais ça savoir c'est qui les membres de la Société du Havre et à qui elle est redevable?

LA PRÉSIDENTE :

1305

Monsieur Rainville?

M. GAËTAN RAINVILLE :

1310

La Société du Havre est redevable à son conseil d'administration qui est composé de 11 membres dont 10 proviennent de l'entreprise privée et qui est présidée par madame Isabelle Hudon. Maintenant, nous sommes redevables – et moi, personnellement, contrairement à ce qui a été évoqué tout à l'heure –, nous produisons des états financiers et nos derniers états financiers datent du 30 avril de cette année, ils ont été vérifiés par des vérificateurs externes. Donc, une affirmation qui a été faite tout à l'heure n'était pas correcte. Et nous sommes redevables, parce que nous utilisons des deniers publics quand même, au public.

1315

LA PRÉSIDENTE :

1320

Je vous remercie.

M. GAËTAN RAINVILLE :

1325

Et je voudrais juste faire une petite correction qui est importante à mon avis. C'est qu'il n'y a pas 65 000 véhicules qui passent par jour dans l'axe. Il y a 65 000 déplacements dont au-delà de 40 000 sont des usagers des autobus. Donc, il y a à peu près 20 000, 10 000 le matin et 10 000 le soir automobiles dans le corridor. Alors, c'est beaucoup moins que j'espère...

1330

Mme SOPHIE THIEBAUT :

1335

Mais c'est vraiment pas grand-chose quand on compare avec les autoroutes qui passent sur Turcot, là. On s'en reparlera au niveau des coûts qu'on met là-dedans. Merci. Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

1340 Merci, Madame Thiebaut. Merci, Monsieur Rainville. J'appellerais monsieur Sami Hakim, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur Hakim!

M. SAMI HAKIM :

1345 Bonsoir Madame! Avant de commencer, j'aimerais juste apporter une brève correction. Pour ce qui est des états financiers, ils n'ont jamais été disponibles sur le site web de la SHM. Il y a un onglet qui indique les états financiers, mais quand on le clique, il ne fonctionne pas. Cet onglet apparaît seulement dans la version française.

Maintenant, pour ma question...

1350

LA PRÉSIDENTE :

S'il vous plaît.

1355

M. SAMI HAKIM :

1360 Madame la Présidente, je fais partie d'un groupe de citoyens au Griffintown qui est très affecté par les effets néfastes qu'aura ce projet, particulièrement sur la qualité de vie et la santé des Griffinois. La zone d'étude de la SHM s'étend de 3 coins de rue à l'est de sa zone d'intervention jusqu'à la rue McGill, mais ne s'étend pas du tout vers l'ouest, c'est-à-dire du côté du corridor d'autobus sur Dalhousie et du quartier Griffintown. Madame la Présidente, je ne veux pas savoir pourquoi nous ne faisons pas partie de la zone d'étude, mais puisque notre environnement, notre santé, notre économie seraient affectés par ce projet, la SHM peut-elle redéfinir sa zone d'étude afin d'y nous inclure?

1365

LA PRÉSIDENTE :

C'est votre première question ou c'est votre seule question?

1370

M. SAMI HAKIM :

Première question.

LA PRÉSIDENTE :

1375

Première question. Vous désirez qu'on y réponde immédiatement avant votre deuxième?

M. SAMI HAKIM :

1380

S'il vous plaît, oui.

LA PRÉSIDENTE :

1385

Monsieur Rainville, sur la définition de la zone d'étude.

M. GAËTAN RAINVILLE :

1390

La réponse est oui, c'est certain qu'on pourrait augmenter la zone d'étude. Maintenant, c'est certain que ça va induire des délais, ça va de soi, au niveau de la réalisation. Les raisons, à l'époque, pour lesquelles cette zone-là n'avait pas été incluse, c'est que premièrement, au sud, le projet de Devimco dans Griffintown était un projet qui était sur la table et qui était très vivant et qui était imminent en termes de réalisation.

1395

Au niveau nord, il y a l'ÉTS qui déjà prend une bonne partie du territoire et qui est en expansion également. Il reste effectivement des terrains vagues situés entre la rue Wellington ou entre la rue Ottawa, plutôt, et la rue William au nord. Et en gagnant vers Peel, on ne va même pas jusqu'à Peel pour voir des terrains qui sont développables vraiment. Alors, c'est parce qu'il n'y avait pas suffisamment de potentiel de développement et il y avait déjà beaucoup à faire dans les autres secteurs. Ce n'est certainement pas par mépris, ni par un manque de préoccupation de notre part sur le développement de l'arrondissement Sud-Ouest et principalement de la partie nord de Griffintown.

1400

LA PRÉSIDENTE :

1405

Merci, Monsieur Rainville. Monsieur Hakim, pour votre deuxième question?

M. SAMI HAKIM :

1410

Oui, absolument. Ma deuxième question porte sur le moratoire sur les contrats de construction. Le maire, il a déclaré un moratoire sur tous les contrats accordés par la Ville tant que la lumière ne se fasse pas sur les rumeurs de collusion dans la construction. Mais cela n'empêche pas la Ville à octroyer des fonds à la SHM pour qu'elle aille ensuite chercher des contrats de construction. Madame la Présidente, est-ce que la SHM a l'intention de suivre l'exemple du maire et d'attendre que toute la lumière soit faite sur les rumeurs de collusion dans la construction avant d'accorder plus de contrats?

1415

LA PRÉSIDENTE :

1420

Je ne sais pas si monsieur Rainville a une réponse, mais on sort du projet de Quartier Bonaventure dans le présent cas. Vous amenez un élément politique là.

M. SAMI HAKIM :

1425 Il y aura des contrats de construction qui seront...

LA PRÉSIDENTE :

1430 C'est une question à adresser au maire de Montréal, probablement.

M. SAMI HAKIM :

1435 Si vous permettez donc, j'ai une autre question qui ne porte pas du tout sur la politique.

LA PRÉSIDENTE :

Si c'est une question d'intérêt général, s'il vous plaît.

M. SAMI HAKIM :

1440 Absolument, quoi d'autre? Madame la Présidente, le vidéo de la SHM nous annonce que le Quartier Bonaventure se voudra exemplaire en termes de développement urbain et durable, mais le but du développement durable est de trouver un équilibre cohérent et viable à long terme entre trois enjeux : économique, social et environnemental. 1445 Le prix du projet, il a triplé depuis son annonce. Les riverains au Griffintown ont été ignorés malgré leurs efforts, et le projet multipliera par 4 les émissions de CO₂ au Griffintown. Quand elle néglige autant les contribuables que les riverains, je vous demande comment la SHM compte-t-elle trouver un équilibre à long terme entre les trois 1450 paliers du développement durable?

LA PRÉSIDENTE :

1455 Monsieur Rainville? Je demanderais encore une fois à l'assistance de retenir ses émotions.

M. GAËTAN RAINVILLE :

1460 Oui. Bien, Madame la Présidente, c'est vraiment une de nos préoccupations de faire de ce projet-là un modèle de développement durable. Et nous sommes tout à fait conscients que le développement durable, c'est l'équilibre entre différentes fonctions, entre les fonctions économique, sociale et environnementale comme le souligne monsieur Hakim. Maintenant, j'entends des données qui me surprennent, nous disant qu'on aura 1465 des émissions de gaz à effet de serre qui seront, je ne sais pas, 40 fois, ai-je entendu, plus élevées que maintenant dans Griffintown? Je ne sais pas sur quelles données de telles

affirmations reposent, j'aimerais qu'on me les produise parce que je pourrais donner des réponses plus intelligentes.

1470 Maintenant, quand je dis que le développement durable nous interpelle vraiment, c'est que – vous aurez l'occasion de le voir davantage jeudi soir lors des présentations sur le milieu de vie, sur la qualité de vie qu'on recherche pour le Quartier Bonaventure – qu'on a à tous niveaux, que ce soit au niveau des aménagements des espaces publics, que ce soit au niveau de notre conception de ce que pourront être les bâtiments qui seront érigés sur les différents îlots, sur la végétation, sur la lutte aux îlots de chaleur sur les passages piétons qu'on veut aménager, sur la qualité de l'air, on s'est préoccupé beaucoup et on a
1475 fait faire des études sur la qualité de l'air et sur les effets que pouvait avoir l'environnement immédiat en termes de nuisances pour les êtres humains qui y vivront et qui y travailleront, alors c'est une préoccupation constante, et je le répète, on va persister dans ça.

1480 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, Monsieur Rainville. Merci, Monsieur Hakim.

1485 **M. SAMI HAKIM :**

Juste pour répondre...

LA PRÉSIDENTE :

1490 Non, s'il vous plaît.

M. SAMI HAKIM :

1495 ... je n'avais pas dit 40 fois, j'avais dit 4 fois. Et je ne parlais pas de GES, je parlais de CO₂, c'est-à-dire un gaz à effet de serre que l'étude de qualité de l'air n'a pas considéré. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1500 Merci, Monsieur Hakim. J'appellerais maintenant monsieur Silviu Bursanescu, s'il vous plaît.

M. SILVIU BURSANESCU :

1505 Bonsoir!

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir Monsieur!

1510

M. SILVIU BURSANESCU :

Moi, je suis un habitant du nord de Griffintown, la partie nord, sur le développement Lowney de Prével et la réponse que monsieur Rainville vient de donner à la première question de monsieur Sami Hakim m'a pour le moins surpris parce qu'on apprend de cette réponse-là qu'il n'y aurait pour le moins aucun développement là, puis aucun terrain viable pour développement à l'ouest du viaduc ferroviaire du CN, alors que c'est pour le moins inexact parce que le développement...

1515

1520

LA PRÉSIDENTE :

Je vous demanderais de réserver vos commentaires pour la période des mémoires.

1525

M. SILVIU BURSANESCU :

Tout à fait, mais c'est la partie introductive que je garde courte, mais ça amène ma question. Donc on est – juste pour conclure sur ça, il y a 700 unités de Prével et c'est un projet qui existe depuis 2002. Donc dans ce cadre-là, ce que je me demande, c'est comment ça se fait que dans les études qui ont été réalisées par la Société du Havre et également dans le rapport qui a été produit en juin dernier, on ne parle jamais du projet Prével et des impacts que le projet Bonaventure dans son entier, mais particulièrement également le corridor qu'on propose de faire passer dans le quartier auront sur le Lowney avec quelque 1000 habitants de ce développement-là, et donc comment ça se fait qu'il n'y a pas de consultation?

1530

1535

Deuxième question : comment ça se fait qu'il n'y a pas eu d'étude d'impact sur un quartier où vivent, de toute évidence, des centaines de personnes à l'heure actuelle et possiblement davantage dans le futur?

1540

LA PRÉSIDENTE :

C'est votre première question. Monsieur Rainville.

1545

M. GAËTAN RAINVILLE :

Voici. Ce n'est certainement pas parce qu'on ne s'intéresse pas à l'existence et au développement du complexe Lowney de la firme Prével. C'est tout simplement qu'au moment où on a reçu le mandat d'aller de l'avant avec ça, c'était un projet qui était déjà en

1550 marche et qui était en développement, qui était déjà très avancé et certaines phases étaient même habitées.

Maintenant, les études d'impact, moi, je rappelle une chose très simple. C'est que dans le choix que nous préconisons pour faire un corridor exclusif au transport collectif qui est Dalhousie, présentement, la situation actuelle, c'est que les autobus passent exactement sous les balcons des gens qui habitent la Lowney, c'est-à-dire sur la rue de l'Inspecteur, à partir de la rue William jusqu'à la rue Notre-Dame.

Nous, on a pris grand soin, beaucoup de souci à essayer de déterminer un corridor par lequel on pourrait éloigner les autobus justement de ces résidences-là. Et quand vous regardez une carte géographique, vous pouvez voir qu'on éloigne effectivement d'un îlot le corridor d'autobus du corridor présent. Et j'ajoute juste le fait suivant aussi à la réflexion, c'est que ce corridor d'autobus là empruntant la rue de l'Inspecteur a été décrété par l'Agence métropolitaine de transport au tout début de l'année 2004, et depuis cette époque, les autobus passent à cet endroit-là alors que certaines résidences de la Lowney ne sont habitées que depuis quelques années, sinon quelques mois et d'autres en construction.

LA PRÉSIDENTE :

1570 Merci, Monsieur Rainville. Aviez-vous une deuxième question?

M. SILVIU BURSANESCU :

1575 Non, mais pour conclure, je dirais qu'on se propose quand même de passer d'à peu près 300 autobus par jour dans le quartier à 1600, et sur un nouveau corridor qui n'est pas celui que l'AMT avait proposé à l'origine. Donc voilà.

LA PRÉSIDENTE :

1580 Merci, Monsieur Bursanescu. Je demanderais encore une fois à la salle de... Merci pour vos collègues. Je demanderais madame Natacha Alexandroff, s'il vous plaît. Bonsoir, Madame Alexandroff!

Mme NATACHA ALEXANDROFF :

Bonsoir Madame, Messieurs! J'ai une grande page toute gribouillée puis je vais essayer de m'en sortir rapidement. Moi, je suis résidente de Pointe-Saint-Charles et on s'est battu pour qu'on respecte le patrimoine matériel et immatériel. Quand on dit « matériel », c'est la façon de vivre des gens, c'est aussi le côté visuel aussi. Bien là, c'est matériel, mais enfin, on ne peut pas toucher – un paysage, on ne le touche pas, on le voit. Quand moi je viens de l'extérieur et que je prends le pont Champlain et que je vois Montréal, selon la saison, c'est vert, ça peut être rouge, orange, c'est d'une splendeur et

1595 quand je vois ça, là, moi, je pense que les gens qui viennent d'ailleurs, ils ne viennent pas
pour voir quelque chose comme ça qui ressemblent à New York. Ils viennent voir Montréal
comme Montréal est maintenant. Et on nous met quelque chose dans les yeux. On dirait
qu'on a pris l'autoroute qui est en largeur et puis à l'horizontale, puis on l'a mise à la
verticale. Je trouve que votre projet est très beau par rapport à la façon dont il est proposé,
1600 les liens que vous avez faits, mais la hauteur des bâtiments me laisse perplexe. D'autant
plus qu'on s'est battu à Griffintown pour baisser les bâtiments. Et, moi, à Pointe-Saint-
Charles, je regarde ça puis je sens que ça nous arrive à toute vapeur...

LA PRÉSIDENTE :

1605 Je vous demanderais – c'était votre préambule?

Mme NATACHA ALEXANDROFF :

1610 Oui, oui, c'était mon préambule.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous demanderais d'arriver à vos questions. Merci.

1615 **Mme NATACHA ALEXANDROFF :**

Moi, ce que j'aimerais aussi, Madame la Présidente, c'est la maquette qui est en
avant quand on arrive ici, c'est une maquette qui donne une fausse impression d'équilibre
des hauteurs, parce que dans cette maquette-là – et c'est à peine perceptible par les
1620 couleurs – on a rajouté des immeubles qui ne sont pas là actuellement, qui ne seront peut-
être jamais là, qui ne sont pas sur des plans, de chaque côté de l'autoroute Bonaventure
alors qu'on ne les voit pas. Alors, on les a...

LA PRÉSIDENTE :

1625 Votre question?

Mme NATACHA ALEXANDROFF :

1630 Bien, la question, c'est que moi j'aimerais que ces immeubles-là soient identifiés à
la prochaine rencontre qu'on va avoir pour que les gens qui se penchent dessus puissent
voir que ces immeubles-là n'existent pas actuellement. Griffintown, comme il est montré là-
dessus n'existe pas et si on les enlève, vous allez voir que ça, ça a l'air de tours beaucoup
plus grandes que ce qu'elles sont maintenant.

1635

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Rainville, est-ce qu'il est possible d'identifier les immeubles dont madame...

1640

M. GAËTAN RAINVILLE :

Oui. Bien, ils sont déjà – maintenant, je comprends que ça puisse ne pas être perceptible pour tout le monde – ils sont constitués d'une essence de bois différente, plus pâle. Tous ceux qu'on a mis comme des bâtiments, soit qu'ils répondaient déjà à des programmes particuliers d'urbanisme et qui avaient été adoptés ou encore au zonage actuel. On a imaginé justement un cadre bâti qui pourrait apparaître dans les années à venir. Et ça pourrait être, Madame la Présidente, identifié de façon différente.

1645

1650

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Votre deuxième question?

Mme NATACHA ALEXANDROFF :

1655

Oui. La deuxième question, je... bon, je trouve, écoutez, l'architecture, pour une architecture moderne, c'est splendide, je vous tire mon chapeau, c'est très beau ce que vous avez fait. Mais je me demande pourquoi dans un cas comme celui-là où je me demande si ça va être dans ce qui s'en vient, est-ce qu'on va pouvoir permettre de faire un concours d'architecture pour qu'il y ait différentes visions et qu'il y ait différentes compagnies qui puissent nous proposer quelque chose. Parce que ce n'est pas tout le monde qui a le regard architectural et puis qui est capable de dire : « Ça, c'est trop, c'est pas trop ». Il faut qu'on donne aux gens la possibilité de choisir quelque chose qui leur correspond.

1660

1665

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Rainville, sur la possibilité qu'il y ait un concours d'architecture?

1670

M. GAËTAN RAINVILLE :

C'est une possibilité qui est à l'étude présentement.

LA PRÉSIDENTE :

1675

Je vous remercie.

Mme NATACHA ALEXANDROFF :

1680 Je vous remercie. Je voulais juste vous dire un tout petit dernier point, s'il vous plaît, au sujet du New City Gas. Vous savez, la roche noire qui se trouve – vous savez où se trouve la roche noire?

M. GAËTAN RAINVILLE :

1685 Des Irlandais.

Mme NATACHA ALEXANDROFF :

1690 Oui. Vous savez combien il y a de gens qui passent tous les jours devant, qui ne savent pas ce que c'est?

LA PRÉSIDENTE :

1695 J'inviterais monsieur José Serrano, s'il vous plaît. C'est bon? J'inviterais monsieur Pierre Saint-Cyr. Monsieur Saint-Cyr, bonsoir!

M. PIERRE SAINT-CYR :

1700 Bonsoir Madame la Présidente ! Bonsoir Messieurs les Commissaires! Je vais être relativement bref. Je suis un résidant – un autre – du projet Lowney. En fait, je veux ce soir souligner le travail colossal qui est devant nous. C'est le fruit de plusieurs années de travail, puis c'est un travail qui aura un impact déterminant sur Montréal, on en est bien conscient.

1705 Ce que madame Hudon a dit tout à l'heure est extrêmement intéressant. C'est que ce soir, contrairement à d'autres projets, on a l'impression qu'on est à un stade d'avant-projet assez avancé, mais qui a quand même une porte à des améliorations. Et c'est dans ce contexte-là que je vous demanderais, en fait, que la commission demande à l'arrondissement Sud-Ouest si c'est possible de verser, pour la gouverne de la commission, au dossier, justement l'ensemble des sommaires décisionnels, l'ensemble des décisions du conseil d'arrondissement du comité exécutif qui sont relatives aux 7 phases du projet Lowney.

1715 Autrement dit – puis je reprends l'expression qui a été utilisée tout à l'heure – d'avoir une vision globale. Autrement dit, avoir une documentation qui est relative à ce projet, projet important – j'ouvre la parenthèse et je vais la refermer rapidement, on parle quand même de 700 unités de logement, c'est entre 25 et 35 % de ce que monsieur Rainville a identifié comme le potentiel du Quartier Bonaventure, donc c'est quand même important – alors si, pour les fins de la réflexion des travaux des prochaines semaines ces documents-là étaient versés, en fait, on pourrait comprendre le cheminement que

1720

l'arrondissement Sud-Ouest, lui, a pris face au développement de ce morceau de ville qui est à l'ouest du viaduc ferroviaire et, finalement, de le mettre en perspective avec tout l'ensemble du travail qui est fait par la Société du Havre. C'est tout.

1725

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie, Monsieur Saint-Cyr. La demande est reçue, ça a été noté, ça sera déposé à l'ensemble des travaux de la commission. Merci. J'appellerais maintenant monsieur Zavin Darakjian. Bonsoir Monsieur!

1730

M. ZAVIN DARAKJIAN :

Bonsoir! Je suis résidant du Griffintown puis le bassin Peel, et puis ça fait 38 ans que je suis là comme commerçant et résidant, puis ma famille maintenant – nous sommes 4 – nous sommes là. Je suis aussi un survivant de leucémie, j'ai eu le cancer, the blood cancer, et puis je suis très inquiet de savoir que tous ces autobus-là qui vont passer, j'ai tout lu à l'extérieur, ça va augmenter la pollution, puis ça va abîmer l'environnement. J'aimerais savoir – ma question – est-ce qu'il y a des rapports de l'arrondissement par le département de la santé publique?

1735

1740

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Rainville, pour cette question?

1745

M. GAËTAN RAINVILLE :

Oui. Bien, on a fait faire effectivement des études sur la qualité de l'air, j'en parlais précédemment. Maintenant, je ne peux pas répondre de façon spécifique à savoir si les études ont porté sur l'environnement immédiat qui vous préoccupe, Monsieur. Maintenant, je sais qu'on a présenté notre projet aux gens de santé – comment ça s'appelle – Conseil régional de la santé publique et qui sont, eux, très favorables parce que même s'il y a un grand nombre d'autobus, il y a un effet de diminution par une diminution du nombre d'automobiles. Écoutez, je ne suis pas ni technicien, ni ingénieur en qualité de l'air, mais ce qu'on m'expliquait, c'est que c'est un effet qui se diffuse relativement rapidement dans l'atmosphère. Je ne vous en dirai pas plus parce que je ne veux pas m'avancer sur des terrains que je ne connais pas.

1750

1755

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que vous envisagez d'autres précisions à cet égard-là?

1760

M. GAËTAN RAINVILLE :

1765 Bien, je vais demander, je pense que Réjean a peut-être un complément de réponse.

M. RÉJEAN DUROCHER :

1770 Madame la Présidente, de plus en plus, il y a des nouveaux carburants qui sont utilisés dans les autobus et si on regarde avec la RTL ou quoi que ce soit, ils utilisent ces carburants. Et, de plus en plus, ils deviennent abordables et ils pourraient être utilisés. Donc, effectivement, on va en tenir compte. C'est un projet quand même où on veut le développement durable. Donc, à cet égard-là, on va en tenir compte.

1775

LA PRÉSIDENTE :

C'est en considération actuellement dans vos cartons.

1780

M. RÉJEAN DUROCHER :

Effectivement. Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1785

Ça répond à votre question?

M. ZAVIN DARAKJIAN :

1790

Merci. Deuxième?

LA PRÉSIDENTE :

Oui?

1795

M. ZAVIN DARAKJIAN :

1800 Comme c'est montré dans les échelles ici que ça va ouvrir le chemin des rues comme elles étaient avant, mais là, il y a un plan de bâtir un corridor pour les autobus, ce serait comme un mur de Berlin, O.K.? Ça va être tout bloqué, ça. Comment on va être capable de traverser la Bonaventure de 8 *lanes*?

LA PRÉSIDENTE :

1805

Monsieur Rainville ou un de vos experts?

M. GAËTAN RAINVILLE :

1810 Oui, bien sûr. Écoutez, la circulation va demeurer fluide sur les artères, sur les rues
qui traversent à la fois le corridor Bonaventure et le corridor Dalhousie. Il y a un ajout de
feux de circulation à toutes les intersections, de telle sorte que le corridor d'autobus de
Dalhousie à chacune des intersections, soit à Brennan, soit à Ottawa, à William et ensuite
de ça à Notre-Dame, il y a des feux de circulation à chacun des endroits. Et on a pris
1815 grand soin justement d'éloigner le corridor de façon à s'assurer de la sécurité des piétons
qui emprunteront les passages sous le viaduc du Canadien National.

Alors ça ne sera pas comme vous le suggérez, comme monsieur le suggère,
congestionné par un passage ininterrompu d'autobus. Il y a des feux de circulation qui
vont permettre de traverser ça.

1820

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Ça répond à votre question?

1825

M. ZAVIN DARAKJIAN :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1830

Merci à vous. J'inviterais madame Caroline Côté, s'il vous plaît. Madame Caroline
Côté est-elle dans la salle? J'inviterais alors monsieur Jeffrey Dungen. Bonsoir Monsieur
Dungen!

1835

M. JEFFREY DUNGEN :

Bonsoir tout le monde! Ma première question. Moi, je promène mon chien tous les
soirs, comme j'ai fait ce soir avant de venir ici, mais j'habite juste à côté, j'habite dans les
Lowney qui est à l'ouest du corridor Dalhousie, de la rue Dalhousie, et je le promène
1840 jusqu'au parc à chiens qui se retrouve au coin de Duke et Brennan. Alors, si vous
connaissez un petit peu le coin, vous pouvez voir que je passe pas mal à travers tout deux
fois par jour pour me rendre et pour retourner.

Quand j'y passe présentement, je traverse où les autobus passent actuellement. Je
1845 passe par l'autoroute qui a été présentée tantôt, qui est très laide et je suis 100 % d'accord
que c'est super laid, mais il y a un point qui est très important là-dedans : elle est laide,
mais elle garde les voitures qui sont en transit en haut de moi. Je n'ai pas besoin
d'interfacer avec ces voitures-là.

1850 Quand le projet sera fini, quand je quitte mon parc à chiens, s'il sera encore là, j'aurai une intersection à 9 voies à traverser quand ça descend à Brennan, ensuite à traverser un corridor d'autobus. Ma question donc, c'est pourquoi est-ce qu'on n'a pas choisi une configuration qui garde la circulation qui n'a aucune affaire dans notre quartier soit hors de notre quartier ou cachée soit en dessous, en haut, quelque part d'autre?

1855

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Rainville.

1860

M. GAËTAN RAINVILLE :

1865 En fait, la réponse c'est pourquoi est-ce qu'on n'a pas gardé une voie dédiée invisible, soit sous la terre ou en quelque part dans les airs pour la circulation de transit? On veut réduire, sinon quasi éliminer la circulation de transit. C'est celle qui passe de l'autoroute Bonaventure à l'autoroute Ville-Marie direction est en empruntant la bretelle d'accès. Ça, c'est ce qu'on appelle de transit. À moins que monsieur Dungen réfère au transit des gens qui s'en vont au centre-ville à partir de l'autoroute Bonaventure. Mais ces gens-là vont prendre les artères qu'on va concevoir, qui est la rue Duke en direction nord et de Nazareth en direction sud, pour lesquelles on aura des feux de circulation – et je le répète – à chacune des intersections, ce qui permettra le passage à la fois les passages piétons et automobiles et cyclistes à ces endroits-là. Alors, ça ne sera pas un blocage systématique. Ça va pouvoir passer quand même.

1870

1875 Et je conçois très bien qu'au moment où monsieur parle, il passe sous 6 voies de circulation rapide qu'il ne voit pas parce qu'il passe en dessous. Maintenant, le choix, c'était de le démolir justement pour que ce dessous devienne un quartier vivant.

LA PRÉSIDENTE :

1880 Est-ce que – en complément de votre question – le parc à chiens va demeurer là?

M. GAËTAN RAINVILLE :

1885 Bon. Le parc à chiens, pendant les travaux, va sans doute être relocalisé temporairement.

LA PRÉSIDENTE :

Pendant les travaux.

1890

M. GAËTAN RAINVILLE :

1895 Mais on a pris l'engagement de remettre en fonction le parc à chiens, idéalement au même endroit. Maintenant, je dis bien « idéalement au même endroit ». On aimerait qu'il soit – il a son endroit là. Maintenant, est-ce que ce sera le meilleur endroit une fois tout l'aménagement terminé? On a pris l'engagement qu'on va quand même conserver cet équipement important.

LA PRÉSIDENTE :

1900 Merci. Vous aviez une deuxième question.

M. JEFFREY DUNGEN :

1905 J'ai une deuxième question, elle est très courte aussi.

LA PRÉSIDENTE :

1910 Bien sûr.

M. JEFFREY DUNGEN :

1915 Ce soir, on a présenté la phase 1, mais au début de la présentation, on a montré qu'il y a quand même une phase 2, il y a une phase 3. Ma question c'est : qu'est-ce que la SHM a fait dans le projet pour empêcher l'obsolescence de la phase 1, si jamais les phases 2 et 3 ne se réalisent pas comme c'est prévu actuellement?

M. GAËTAN RAINVILLE :

1920 Premièrement, on a toujours considéré, nous, les trois phases comme étant complètement indépendantes l'une de l'autre. Une peut se faire sans que l'autre se réalise totalement. Alors une fois la phase 1 terminée, c'était évidemment – premièrement, il y avait urgence d'agir dans ce secteur-là parce que c'est le secteur le plus près du centre-ville en termes de revitalisation, de redonner vie à ce quartier-là. Ensuite de ça, c'était plus facile aussi de l'aborder parce que ce sont des propriétés de la Ville de Montréal, les terrains sous le tablier, de même que toutes les structures.

1930 Maintenant, si la phase 2 devait ne pas se faire, quoique j'en doute, parce que déjà nous sommes très avancés dans nos échanges avec la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain, de même qu'avec le ministère des Transports du Canada là-dessus, les emprises ont déjà été identifiées, les cadastres ont été faits, alors il restera à faire beaucoup plus d'études, ça va de soi, mais on n'est pas rendu là.

1935 Et pour ce qui est de la phase 3, bien la phase 3, ça le dit, ça sera la dernière à faire en raison notamment du prix parce qu'on devra soit enjamber le canal de Lachine au bassin Peel ou passer en tunnel. Et passer en tunnel, c'est une proposition relativement dispendieuse.

LA PRÉSIDENTE :

1940 Ça répond à vos questions?

M. JEFFREY DUNGEN :

1945 Oui. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1950 Merci à vous. Est-ce que madame Caroline Côté est dans la salle? Non. J'appellerais madame Erin O'Connell, s'il vous plaît. Bonsoir Madame!

Mme ERIN O'CONNELL :

1955 Hello! I represent Imagination Preschool which is located on the corner of the streets of Duke and William, and our drop-off stop for parents is on Duke Street and I'm wondering what does this mean for us?

M. GAËTAN RAINVILLE :

1960 A headache!

Mme ERIN O'CONNELL :

1965 Yes.

M. GAËTAN RAINVILLE :

1970 En fait, nous sommes très, très conscients – you're speaking about the corner of Duke and?

Mme ERIN O'CONNELL :

William.

1975 **M. GAËTAN RAINVILLE :**

And William, yes. Yes, we know that people just stop there to let their kids in the morning and take them back at night. I was always wondering why they don't go in the backyard which is always empty to drop them there? I don't have the answer, I'm not asking you the question either, but I'll find out, because it will have to be protected. This area will have to be protected for a stop; for a stop to let the kids to the kindergarten in the morning and actually, at present, at the present time, it's fairly dangerous for the kids and for the parents because people go crazy on this road right now because the buses use one of three lanes. So people wait behind the buses and by the time they get at William, corner of Duke, they get crazy and they get mad and they want to get right downtown.

It's a preoccupation for us. We'll try to find a solution.

1990 **Mme ERIN O'CONNELL :**

When will this start?

1995 **M. GAËTAN RAINVILLE :**

When will it start?

2000 **Mme ERIN O'CONNELL :**

Yes.

2005 **M. GAËTAN RAINVILLE :**

Our schedule is upon approval, of course, of all our project here and all the modifications that we could be asked to do, the demolition should take place during the end of 2011 and 2012 and by the end of... well, by the spring of 2013, it should be all gone and all prepared for a new neighbourhood.

2010 **Mme ERIN O'CONNELL :**

Okay. Thank you.

2015 **LA PRÉSIDENTE :**

You're welcome. Thank you. Si nous sommes à nouveau sans nouvelles de madame Côté, j'appellerais monsieur Jesse Lev, s'il vous plaît. Bonsoir!

M. JESSE LEV :

2020 Bonjour à tous, hi! I live and work actually in the New City Gas buildings and I'm curious, you know, I live also in the South-West borough and so forth, and why has it taken me or why do I only get to ask questions about this great looking plan now? Madame la Présidente, je demande à toi.

LA PRÉSIDENTE :

2025 Écoutez, je suis...

M. JESSE LEV :

2030 Je suis juste curieux.

LA PRÉSIDENTE :

2035 Je n'ai pas à émettre une opinion à ce moment-ci. On est là, on l'a dit en introduction, on est là pour vous écouter puis pour s'assurer que l'ensemble des questions sont posées et que l'ensemble des informations disponibles.

M. JESSE LEV :

2040 Mais pourquoi je peux seulement maintenant poser des questions à vous puis à la Société du Havre pour tout le reste du monde, pour entendre? Parce que moi, je veux savoir qu'est-ce que l'AMT dit de ce plan.

LA PRÉSIDENTE :

2045 Il y a la séance, l'AMT sera particulièrement présente à la séance...

M. JESSE LEV :

2050 Phase 3?

LA PRÉSIDENTE :

2055 Non, non, à la séance du 1er décembre.

M. JESSE LEV :

O.K.

2060 **LA PRÉSIDENTE :**

Qui s'intitule, qui porte précisément sur le transport, et cetera. Ce soir, c'est la séance d'information générale.

2065 **M. JESSE LEV :**

Puis pourquoi je peux seulement demander des questions générales maintenant, après que vous avez fini tout le plan ou la spéculation?

2070 **LA PRÉSIDENTE :**

2075 Parce qu'il y a trois soirées de prévues : une soirée générale et deux soirées thématiques, parce qu'il y a beaucoup de monde, comme vous voyez, qui pose des questions, donc c'est plus facile, pour se comprendre, qu'il y ait une soirée générale qui donne lieu de présenter le projet dans son ensemble, et deux soirées thématiques qui ont lieu ce jeudi, qui porte sur le quartier, l'aspect viable et vivable, et le 1er décembre, la semaine prochaine, sur l'ensemble des questions du transport et de la circulation et à cette occasion-là, l'AMT sera présente pour répondre aux questions qui débordent le cadre stricte du projet en audition actuellement, Quartier Bonaventure.

2080 **M. JESSE LEV :**

2085 O.K., puis pour ma deuxième question : penses-tu que toutes les questions posées vont avoir une réponse dans ces trois soirées, soit la première soirée puis les autres deux soirées?

LA PRÉSIDENTE :

2090 Toutes les questions, on tente, les interlocuteurs, les partenaires et la Société du Havre tentent de répondre à toutes les questions. J'ai précisé en introduction que les questions techniques qui ne pouvaient pas être répondues immédiatement, qui nécessitaient une recherche quelconque, devraient être répondues à la séance suivante ou par écrit, et de toute façon déposées sur le site Web, comme toutes les questions et réponses formulées sont enregistrées ce soir et déposées dans les prochains jours sur le site web également.

M. JESSE LEV :

2100 O.K.

LA PRÉSIDENTE :

Madame Carole Cournoyer, s'il vous plaît? Bonsoir, Madame!

Mme CAROLE COURNOYER :

2105

Bonsoir! Alors, je suis Carole Cournoyer, résidante du Lowney et je voudrais savoir – première question – quand les consultations sur l'impact du corridor Dalhousie sur nos vies, car nous sommes 700 unités, quand les consultations auront-elles lieu?

2110

LA PRÉSIDENTE :

Les consultations pour l'instant...

Mme CAROLE COURNOYER :

2115

Non. C'est-à-dire quand va-t-on venir nous consulter, nous, quant à l'impact, les impacts, les études urbanistiques pour notre qualité de vie à nous.

LA PRÉSIDENTE :

2120

Il est déjà prévu dans le cadre de cette consultation-ci une soirée spéciale dédiée au transport, le 1^{er} décembre, la semaine prochaine.

Mme CAROLE COURNOYER :

2125

Oui. Mais c'est que les études qui ont déjà été faites n'ont pas tenu compte des résidants de la partie nord de Griffintown. Donc, je voudrais savoir quand la firme, la Société du Havre de Montréal, va venir consulter les résidants de la partie nord de Griffintown.

2130

LA PRÉSIDENTE :

Je vais vous répondre dans le cadre de cette consultation-ci, d'abord, et vous aurez l'opportunité de déposer un mémoire ou de faire un avis oral dans la deuxième partie de la consultation qui est l'audition des mémoires, qui aura lieu en janvier. Maintenant, si monsieur Rainville a une information autre ou complémentaire quant à des consultations spécifiques?

2135

M. GAËTAN RAINVILLE :

2140

Bien, on n'a jamais conduit de consultation spécifique par bâtiment jusqu'à maintenant. Maintenant, on n'a pas d'objection à procéder à une consultation spécifique pour un bâtiment ou un complexe de bâtiments comme la Lowney, sauf que j'étais sous l'impression que cette consultation-là s'adressait à l'ensemble de la population concernant n'importe quel sujet qui est inscrit justement dans les thèmes couverts. C'était la consultation officielle qui tenait lieu de consultation. À moins qu'on nous incite à faire une consultation parallèle à la vôtre?

2145

LA PRÉSIDENTE :

2150

Donc, vous invitez les résidants de la Lowney à s'inscrire dans le cadre de cette consultation-ci.

M. GAËTAN RAINVILLE :

2155

Moi, c'est ce que je souhaite.

Mme CAROLE COURNOYER :

2160

Deuxième question : c'est sûr que le corridor Dalhousie devra tenir compte de l'avis du CN. Est-ce que le CN est ici ce soir?

M. GAËTAN RAINVILLE :

2165

À mon avis, à ma connaissance, il y a aucun représentant du Canadien National qui est ici ce soir. Maintenant, ça ne veut pas dire qu'ils sont exclus, exempts et absents du dossier. Encore la semaine dernière, nous avons rencontré les représentants du Canadien National et je vous assure qu'on a leur meilleure collaboration et que par rapport à nos projets ou nos souhaits quant à leur propriété, on a reçu un accueil très, très favorable. Ils ne voient pas d'un mauvais œil du tout, du tout, ce qu'on envisage et puis on a pris grand soin, et même dans notre rapport d'avant-projet détaillé, j'ai insisté, moi, personnellement pour qu'on mette une phrase en disant qu'on n'a pas la prétention de décider pour des propriétaires privés, qu'est-ce qu'ils devraient faire avec leur immeuble. Alors, le tout, ça s'applique aussi au Canadien National. Alors, on a des échanges fréquents et ils abondent dans notre sens.

2170

2175

Mme CAROLE COURNOYER :

Donc, vous affirmez que vous êtes en pourparlers avec eux.

2180

M. GAËTAN RAINVILLE :

Je vous affirme que nous avons la plus grande collaboration du Canadien National de façon officielle et formelle ce soir.

2185

Mme CAROLE COURNOYER :

Merci.

2190 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, Madame Cournoyer. Monsieur Rainville, une question de mon commissaire, monsieur Jean-Claude Boisvert.

2195 **M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

C'est un petit peu une question complémentaire à la première question de madame, à savoir concernant le corridor Dalhousie, est-ce qu'il y a eu une étude d'impact sur l'environnement du corridor et de l'achalandage des autobus?

2200

M. GAËTAN RAINVILLE :

De façon spécifique sur le corridor Dalhousie, il faut que je vérifie si dans une étude, il n'y avait pas deux volets, un portant sur davantage le corridor Bonaventure et un autre sur Dalhousie. Mais il faudrait que je vérifie, mais je ne crois pas qu'il y ait eu d'étude environnementale précise sur Dalhousie. Évidemment, Dalhousie est à 100 mètres à peine, ou moins peut-être, du corridor Bonaventure. On a regardé ça comme un tout dans sa globalité.

2205

2210 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Merci, monsieur Rainville. Madame Beverly Lev, s'il vous plaît. Good evening.

2215 **Mme BERVERLY LEV :**

I'm not sure that Mr. Boisvert didn't ask part of my question. I would like to know if the S.H.M. could clarify the scope of its consultation in Griffintown, in the Griffintow area, the west side of the track, concerning quality of life, quality of air, traffic – an urban planning study – public safety and security. A concern perhaps is the police station is located in the middle of all of this. As buses are going by, people who live in the Lowney, how are ambulances, or police cars, or fire trucks going to get through all of this mess of somewhere between 1,300 and 2,200 buses is what we hear.

2220

2225

So my question is: can you clarify the scope of the studies that have been done, the feasibility studies, the position of CN on all of this, what kind of traffic diversion we can expect to have during the construction? All of those things need to be taken into consideration, so I'd like to know, if studies have been done. If not, are they going to be done? Because it appears that a plan like this has a lot of impact on a small neighbourhood. So that's my first question.

2230

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Rainville?

2235

M. GAËTAN RAINVILLE:

Yes. Well, I invite Mrs. Lev to have a closer look at this report. We have it in English version and it's also on our site.

2240

Mme BERVERLY LEV :

It's not an issue of language.

2245

M. GAËTAN RAINVILLE :

I bet your pardon?

Mme BERVERLY LEV :

2250

It's not an issue of language.

M. GAËTAN RAINVILLE :

2255

No, it's just for a matter of convenience that I was suggesting it. But most of these studies that you've just described have been done, and they have been done not only with the scope of the Bonaventure corridor, but in the scope of the whole project. And most of the studies, the territory of the studies or the amplitude was covering also the north side of Griffintown.

2260

You've mentioned many things, like the quality of live, the police station... well, the police station is planned to be relocated, and this was already a plan before we even started our studies. When I met with the chief of the police, and also the commandant of the police station, it was decided that the relocation will take place much earlier than it was planned before because of our project, but it was already planned.

2265

When you talk about 2,200 buses a day, I don't know where...

Mme BERVERLY LEV :

2270

Well, we've heard all kinds of numbers, from 1,300 to 2,200.

M. GAËTAN RAINVILLE :

2275 Yes, so do I.

Mme BERVERLY LEV :

2280 So how many buses are we talking about?

M. GAËTAN RAINVILLE :

2285 Yes. Well, we have made counts last week just to make sure we had the most recent numbers, and what we have done last week in this present... we've numbered 389 buses in the morning rush hour going on de l'Inspecteur and making the turn from William to Inspecteur Street and 391 at night going right to the corner of Notre-Dame or either de l'Inspecteur or St-Maurice. So I have also other data about buses that would have taken other routes, but I don't have them with me tonight. But we have all these counts and no way it goes over 2,000 buses a day. No.

2290

Mme BERVERLY LEV :

But are we talking about 1,300 buses a day?

2295 **M. GAËTAN RAINVILLE :**

2300 Well, the numbers that we have always used is 1,300 or between 1,300 and 1,400 buses a day, including the two directions. So it's just about 700 going in one direction and 700 going in the other direction. And among those 700, about 400 are concentrated in rush hours at night and in the morning, during the 3 hours going from 6:30 to 9:30; and all the rest being spread over the rest of the day. So it's no way that figure of 2,000 I'm hearing for weeks. Now, if it increases by 10%, good, because we will have achieved our goal.

LA PRÉSIDENTE :

2305

Est-ce que ces comptages récents dont vous parlez seront déposés?

M. GAËTAN RAINVILLE :

2310 Oui, ils ont été faits la semaine dernière, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE :

2315 Donc, ils seront déposés sur l'information. J'en profite pour indiquer à madame ainsi qu'à tous, que toute la documentation est déposée sur le site, elle est abondante, mais si, à la lecture de cette documentation, quelqu'un juge qu'il manque certains

morceaux d'étude, libre à vous d'en faire la demande également lors de l'audition des mémoires en deuxième partie.

2320 **Mme BERVERLY LEV :**

2325 Mais c'est ça. Juste pour clarifier, quand j'ai posé la question c'était les études faites sur le territoire côté ouest des tracks. Et je ne sais pas si vous avez répondu parce que je ne sais pas s'il y a des études qui existent sur le côté ouest des tracks. Et sinon, je trouve que c'est très important pour les gens du territoire de savoir que : est-ce que les études ont été faites? Si non, pourquoi? Pourquoi pas? Si elles ont été faites, ce sont quoi les résultats sur la qualité de vie, et cetera, et cetera, et cetera. Bon. Est-ce que j'ai une deuxième question?

2330 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, rapidement.

2335 **Mme BERVERLY LEV :**

2340 Okay. The SHM prides itself on consultation and quality of life. Will it make changes to the plan to accommodate the community on the west side of the track if it appears that the quality of life is negatively impacted? I ask that question partly because it appears that while the list of people that were consulted in the development of this very ambitious plan, very little consultation if any took place with the people of Griffintown. We are another borough, you know, if there's a boundary that suddenly created a cut off, I almost get the feeling, when I read the documentation, that the S.H.M. mandate was to develop the Bonaventure, Quartier Bonaventure in a certain slice of land and that anything to either side of it wasn't considered. We'll get to the bus corridor on Thursday.

2345 **LA PRÉSIDENTE :**

2350 Pour le processus de concertation qui a eu lieu, Monsieur Rainville, dans les dernières années, pouvez-vous brièvement indiquer son étendue?

M. GAËTAN RAINVILLE :

2355 Oui. I have to make sure first of all that all of the studies we have done, what was the exact sector it did cover for each of them. And as far as the consultation or consultation we have done in the past, we have done some in 2003, and we repeated the exercise in 2008, in September. And we have invited over 200 people; out of them, I would say it would probably split half and half from Ville-Marie, Old Montreal and also the South-West. And I say South-West, it might not have been exactly Griffintown, but it was the borough of South-West.

2360

Mme BERVERLY LEV :

But will the S.H.M. consider making changes to the plan to accommodate the community to the west side?

2365

M. GAËTAN RAINVILLE :

Well, we have said right at the bat here tonight that we are ready to accept sound proposals that will make sure that the quality of life will be enhanced for all people having to live in the neighbourhood.

2370

Mme BERVERLY LEV :

It's not so easy with 1,200 buses going through one single little street.

2375

LA PRÉSIDENTE :

Thank you, Mrs. Lev. J'appellerais monsieur Roland Hakim. Bienvenue à nouveau, Monsieur Hakim!

2380

M. ROLAND HAKIM :

Merci, Madame, et bonsoir à nouveau. Bonsoir à tout le monde! À propos des bilans de la Société du Havre, je suis certain qu'ils sont certifiés, je veux dire, ce n'est pas une question, je suis sûr qu'ils ont des bilans, mais ils travaillent avec de l'argent public et ces bilans doivent être publics. Et ça fait 3 ans que nous surveillons la quantité d'argent qui est transféré de la Ville à la Société du Havre et nous n'avons jamais vu comment il se dépense cet argent. C'est donc pourquoi la question que je posais : quand est-ce que ces bilans vont être déposés dans cette consultation pour que nous sachions de quoi on parle.

2385

2390

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Rainville?

2395

M. GAËTAN RAINVILLE :

Madame la Présidente, dans ma présentation initiale, j'ai dit que fidèles à nos habitudes de transparence depuis notre création, nous allons vous acheminer les derniers états financiers. On n'a absolument rien, rien à cacher. Vous allez les recevoir demain.

2400

M. ROLAND HAKIM :

Est-ce qu'on peut avoir les derniers 3 ans, par exemple?

2405 **M. GAËTAN RAINVILLE :**

Aucun problème. Et vous allez les avoir jusqu'aux derniers états financiers qui ont été vérifiés à la fin du mois d'avril. Aucun problème. Et monsieur Hakim va probablement déchanter sur le nombre, sur les quantités qu'il va y voir parce que, non, nous n'avons pas
2410 dépensé des dizaines de millions. Non, les transferts de la Ville de Montréal n'ont pas été des dizaines de millions.

LA PRÉSIDENTE :

2415 Je comprends que les documents seront déposés sur le site.

M. ROLAND HAKIM :

Je m'en réjouis, merci beaucoup, Madame. Est-ce que je peux poser une dernière
2420 question? Si l'argent déposé est inférieur à l'argent reçu, on conclura qu'il s'est évaporé. Mais je ne m'attends pas à une question de ça. Merci Bonsoir !

LA PRÉSIDENTE :

2425 Nous pourrions spéculer ensemble. Merci, Monsieur Hakim. Monsieur Sami Hakim, s'il vous plaît, pour une deuxième fois.

M. SAMI HAKIM :

2430 On va faire le *Good Cop Bad Cop*. La majorité des mandats confiés à l'OCPM porte sur un projet de règlement. Cependant, le conseil municipal ou le comité exécutif peut demander à l'OCPM de tenir une consultation sur une politique ou un plan d'aménagement. Dans le cas de l'autoroute Bonaventure, aucun projet de règlement n'existe encore.

2435

LA PRÉSIDENTE :

C'est exact.

2440 **M. SAMI HAKIM :**

Le comité exécutif a mandaté – oui – l'OCPM de tenir une consultation sur l'avant-projet du réaménagement, cette phase, la phase 1, soumis par la SHM. Nous sommes donc à une étape préliminaire qui se situe en amont de l'élaboration d'un projet de
2445 règlement.

LA PRÉSIDENTE :

À l'étape d'avant-projet, oui. Exact.

2450

M. SAMI HAKIM :

D'accord. J'aimerais savoir, maintenant que nous faisons partie de la zone d'étude de la SHM, c'est-à-dire le côté ouest du viaduc, le Griffintown, combien de temps la SHM compte prendre pour élaborer un projet de règlement et quand pourrons-nous nous prononcer à son sujet?

2455

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Rainville, sur les différentes étapes à franchir en préalable, c'est-à-dire avant d'en arriver à un projet qui nécessite un règlement?

2460

M. GAËTAN RAINVILLE :

Oui. Bien, écoutez, actuellement, le concept sur lequel on consulte les gens, c'est l'avant-projet détaillé qui concerne beaucoup la géométrie, qui concerne les infrastructures à mettre en place pour mettre les bases d'un développement immobilier futur. Alors, on n'est pas rendu encore à déposer des projets immobiliers. Et, évidemment, on a des images qui représentent des volumes et des formes que ça pourrait prendre, mais ce n'est pas encore arrêté. Et on va travailler évidemment à mettre en place justement les éléments pour que ça puisse se développer avant de revenir avec un projet, comme monsieur Conant le disait tout à l'heure, avec un cadre réglementaire qui vous sera soumis en consultation et qui permettra justement d'ériger là des bâtiments de différents calibres, natures, volumes, et cetera.

2465

2470

2475

Mais ça peut être quelques années, parce que notre échéancier, c'est la fin de – la démolition se fait à la fin 2012 et les terrains deviennent libres pour être mis en valeur vers le printemps 2013. Alors, ça devra coïncider avec – probablement pas à cette époque-là, ça sera avant sans doute – mais avec des promoteurs qu'on aura identifiés. Alors, c'est un autre défi là.

2480

LA PRÉSIDENTE :

Ça répond à votre question?

2485

M. SAMI HAKIM :

Oui.

2490 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous en aviez deux?

2495 **M. SAMI HAKIM :**

Absolument. J'en ai trois, d'ailleurs.

LA PRÉSIDENTE :

2500 Ah! bien là, le registre est fermé, Monsieur Hakim.

M. SAMI HAKIM :

O.K., Madame. Donc ça, c'est difficile.

2505

LA PRÉSIDENTE :

Oui, c'est difficile.

2510 **M. SAMI HAKIM :**

Oui, oui. On a trois jours, n'est-ce pas? Dans la documentation déposée de la SHM, on se réfère souvent à une étude de circulation réalisée en avril 2007 par la firme Tecsalt. Cette étude qui déconseille un corridor d'autobus sur Dalhousie n'est pourtant pas disponible sur le site de l'OCPM, bien qu'elle fasse partie intégrante du processus menant au choix du scénario préférentiel et bien qu'elle a été payée par nous, les contribuables.

2515

Madame la Présidente, est-ce que la SHM est prête à nous fournir notre étude pour que nous puissions bien comprendre le processus qui a mené au choix préférentiel?

2520

LA PRÉSIDENTE :

Je vais d'abord voir. Est-ce que c'est un document qui était dans la liste de la documentation – parce qu'elle est considérable. J'avoue ne pas me souvenir de chacun des titres.

2525

M. SAMI HAKIM :

Non, non, elle ne fait pas partie de votre liste.

2530

M. MICHEL AGNAÏEFF, secrétaire :

Il y a une étude sur la circulation.

2535 **LA PRÉSIDENTE :**

Il y a une étude sur la circulation de Tecsalt qui fait partie...

2540 **M. SAMI HAKIM :**

Elle existe, cette étude, mais pas sur votre site web.

LA PRÉSIDENTE :

2545 Bien, il semble que oui. Mais enfin il faudra vérifier.

M. SAMI HAKIM :

2550 Je vous assure que non. Mais est-ce que si elle n'est pas disponible, est-ce qu'on peut l'avoir disponible?

LA PRÉSIDENTE :

2555 Elle devrait l'être. C'est ce que je vous dis.

M. SAMI HAKIM :

Je vous assure que non. J'ai étudié toutes les études.

2560 **LA PRÉSIDENTE :**

Alors, je vous propose de faire une vérification dès demain matin.

M. SAMI HAKIM :

2565 Absolument.

LA PRÉSIDENTE :

2570 Parce qu'elle devrait y être.

M. SAMI HAKIM :

2575 D'accord. Merci, Madame.

M. GAËTAN RAINVILLE :

2580 On va certainement faire la vérification parce qu'on a transmis toutes les études qui étaient disponibles. Maintenant, est-ce que monsieur Carette a une réponse à ça? Monsieur Carette est avec le Service de transport de la Ville de Montréal.

LA PRÉSIDENTE :

2585 Si vous pouviez prendre un micro, par exemple, pour l'enregistrement. Merci.

M. CLAUDE CARETTE :

2590 Oui, effectivement, on va pouvoir peut-être plus expliquer la semaine prochaine par rapport aux résultats, mais il y a eu une étude antérieure et, par la suite, il y a eu des simulations un peu plus fines au niveau de l'affectation réseau de l'ensemble des déplacements que sur les déplacements de transport en commun ou encore les déplacements en transport routier, ce qui a permis de faire des simulations un peu plus de haut niveau en termes de qualité de produit.

2595 **LA PRÉSIDENTE :**

Quand vous parlez d'une étude antérieure, je veux être bien sûre de comprendre, c'est la même firme Tecsalt?

2600 **M. CLAUDE CARETTE :**

Oui, exactement.

LA PRÉSIDENTE :

2605 Mais il y a eu par la suite de nouvelles simulations...

M. CLAUDE CARETTE :

2610 Des simulations qui ont été réalisées par les services techniques de la Ville de Montréal.

LA PRÉSIDENTE :

2615 Alors, l'étude qu'on a sur le site – Michel, vous me corrigerez – doit être celle la plus récente, j'imagine, la plus complète.

M. SAMI HAKIM :

2620 Madame la Présidente, j'essaie de comprendre le processus par lequel nous sommes arrivés au choix préférentiel qui est étudié dans l'étude de circulation à laquelle vous référez. Ma question était : est-ce qu'on peut avoir l'étude Tecsalt qui a été publiée en avril 2007 sur le site de l'OCPM, si elle n'est pas déjà disponible?

2625 **LA PRÉSIDENTE :**

Il y a une vérification...

M. SAMI HAKIM :

2630 Je cherche un oui ou un non. Si elle n'est pas disponible, est-ce qu'on peut l'avoir?

LA PRÉSIDENTE :

2635 On n'est pas en mesure à ce moment-ci – c'est ce que je vous dis – il y aura vérification.

M. SAMI HAKIM :

2640 Si elle est disponible, ce n'est pas un problème. Elle est sur le site, alors.

M. GAËTAN RAINVILLE :

2645 De mémoire, moi, j'ai joint la société en août 2007 et, de mémoire, la solution du corridor Dalhousie est arrivée en avril 2008. Jamais avant, cette solution-là n'avait été avancée. Donc, il est impossible qu'une étude antérieure qui a été produite par Tecsalt, contrairement à l'affirmation qui vient d'être faite, ait dit qu'ils étaient contre ou qu'ils étaient...

2650 **LA PRÉSIDENTE :**

De toute façon, du côté de l'Office, c'est noté, c'est enregistré. Notre secrétaire et l'analyste va s'en occuper, on va vérifier.

2655 **M. SAMI HAKIM :**

2660 Enregistrons aussi le fait, Madame la Présidente, que je n'ai pas encore reçu de réponse à ma question. Oui ou non. Si l'étude n'est pas disponible sur votre site web actuellement, est-ce qu'elle sera disponible cette semaine?

M. GAËTAN RAINVILLE :

J'ai pas de problème.

2665 **LA PRÉSIDENTE :**

On doit vérifier de quelle étude il s'agit.

M. SAMI HAKIM :

2670

De l'étude Tecsuit.

LA PRÉSIDENTE :

2675

On parle de 2007.

M. SAMI HAKIM :

2680

On parle de l'étude qui a été réalisée par la firme Tecsuit. Monsieur de la Ville parle d'une étude qui a été réalisée par le groupe Dessau, Groupe SM, je crois.

LA PRÉSIDENTE :

2685

Je vous demanderais de prendre le micro encore une fois pour clarifier.

M. CLAUDE CARETTE :

2690

Oui, Madame la Présidente, comme je le disais tout à l'heure, il y a effectivement eu une étude antérieure, des analyses qui ont été faites au niveau interne avec des modèles de simulation. Puis, par la suite, une correction au niveau de ces études-là sur la base des résultats d'analyse plus fine d'affectation avec des modèles un peu plus haut niveau, au niveau de l'analyse.

LA PRÉSIDENTE :

2695

Donc la nouvelle étude a remplacé la précédente.

M. CLAUDE CARETTE :

2700

Effectivement, sur la base des produits livrés en termes de, dans le fond, de précision au niveau des données.

LA PRÉSIDENTE :

2705 Donc la seule étude qui est disponible pour les fins du projet qui nous concerne, c'est l'étude de 2008, c'est ça?

M. CLAUDE CARETTE :

2710 Les deux études peuvent être disponibles, rendues disponibles.

LA PRÉSIDENTE :

2715 Les deux peuvent être disponibles?

M. CLAUDE CARETTE :

Elles sont disponibles également.

2720 **LA PRÉSIDENTE :**

Bon. Et parmi la documentation transmise, on a eu ces deux études qui se sont suivies ou seulement...

2725 **M. GAËTAN RAINVILLE :**

On va vérifier. On va vérifier pour s'assurer que l'étude de Tecsalt de 2007 à laquelle on réfère vous soit transmise.

2730 **LA PRÉSIDENTE :**

Si elle ne l'a pas été.

M. GAËTAN RAINVILLE :

2735 Maintenant, je me rends compte que c'est une étude qui a été faite dans le cadre de l'étude de faisabilité, qui était la phase antérieure à celle de l'avant-projet détaillé. C'est probablement la raison pour laquelle elle ne vous a pas été transmise. On va vous l'envoyer parce qu'on n'a absolument rien à dissimuler.

2740 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est ce dont...

2745 **M. SAMI HAKIM :**

C'est tout ce que je voulais avoir comme réponse.

2750 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est ce dont vous parlez. Exactement. Donc on va s'assurer, c'est noté.

2755 **M. SAMI HAKIM :**

Merci, Madame.

LA PRÉSIDENTE :

2760 Je vous remercie. J'inviterais monsieur Pierre Brisset, s'il vous plaît. Bonsoir Monsieur Brisset!

M. PIERRE BRISSET :

2765 Bonsoir Madame la Présidente! Si je suis le dernier, bien, après ça, on peut tous rentrer chez nous.

LA PRÉSIDENTE :

2770 Mais non. Mais non. Vous n'êtes pas le dernier.

M. PIERRE BRISSET :

2775 Ah bon, j'avais compris que j'étais le dernier. Bon. Alors, voilà, j'ai analysé les documents, regardé, on m'appelle Monsieur Transport, mais ce soir, je vais vous poser des questions au niveau de l'architecture. J'ai regardé vos édifices en vue d'oiseau – évidemment, on est des humains, mais bon, bref, les oiseaux ont préséance dans certains cas – je regarde les édifices dans la bande médiane et puis je ne comprends pas.

2780 D'abord, est-ce qu'il y a des promoteurs qui semblent être intéressés à aller là? Parce que les édifices entre la rue Notre-Dame et la rue William, donc on parle de 300 mètres, n'ont pas de devanture ou interface avec la rue, ni Nazareth, ni Duke. Et, normalement, un édifice doit avoir une devanture, une interface avec une rue pour que ça soit fonctionnel. Les seules façons d'entrer dans ces édifices-là sont à chaque extrémité, soit par la rue William ou par la rue Notre-Dame parce qu'ils sont cadrés entre les bretelles d'entrée de l'autoroute qu'on peut voir sur certaines de ces images-là.

2785 Alors, je me demande, la question que je veux poser, savoir : est-ce qu'il y a vraiment des promoteurs qui sont intéressés à développer dans cette bande-là qui n'est

2790 pas accessible au niveau de la rue? Parce que si c'est le cas, que peut-être il faudrait
repenser l'idée de faire de l'axe Bonaventure un véritable corridor de transport et mettre la
voie d'autobus dedans. Mais ça, c'est un commentaire, j'ai pas le droit à des
commentaires, je comprends.

LA PRÉSIDENTE :

2795 On pourrait demander à monsieur Rainville où en est...

M. PIERRE BRISSET :

2800 L'avancement des promoteurs qui pourraient être intéressés. Est-ce qu'il y a du
monde qui a montré intérêt?

M. GAËTAN RAINVILLE :

2805 La réponse est oui. Maintenant, on n'a pas officiellement de mandat au moment où
on se parle, de la Ville de Montréal, de mise en marché de ces espaces-là. On n'est pas
rendu là, on va passer étape par étape et on n'est pas rendu à cette étape-là. Ceci étant
dit, beaucoup de gens s'intéressent justement à ces terrains-là qui vont être rendus
2810 disponibles. Et là encore, ça ne veut pas dire que ce n'est pas sans contrainte et sans défi
à surmonter. Et, de façon intelligente, monsieur Brisset a raison lorsqu'il dit qu'il y a des
contraintes d'accès à certains emplacements en raison de l'existence des deux bretelles
d'accès et de sortie de l'autoroute Ville-Marie. C'est tout à fait juste. Ce sont des défis avec
lesquels on a à composer.

2815 **M. PIERRE BRISSET :**

Bon, alors les gens peut-être auront appris à voler à l'époque quand...

LA PRÉSIDENTE :

2820 Votre deuxième question, Monsieur Brisset?

M. PIERRE BRISSET :

2825 Ma deuxième question, c'est un peu procédural. C'est que j'ai regardé beaucoup
de vos documents dans le site web et puis un peu... Les documents sur lesquels je me
suis mis la main dessus, c'est des gros documents. Puis je me demandais si certains
documents pourraient être – comment on pourrait dire – fragmentés en plus petits
éléments? J'ai vu un rapport de Dessau-Soprin, je crois, qui était 356 pages dont les
2830 cartes à la fin n'étaient même pas horizontales, mais étaient verticales, puis il fallait
retourner la tête sur l'écran un peu.

2835 Je me demandais s'il y aurait moyen de fragmenter certains de ces rapports-là puisque pas tout le monde a les moyens de continuellement télécharger 15 ou 20 megs d'information s'ils veulent juste voir une carte ou deux cartes.

LA PRÉSIDENTE :

2840 J'ai une information ici. Vous me dites – que je transmette l'information correctement – l'ensemble des documents en format papier est disponible à l'Office de consultation publique. Donc, bien sûr, ça exige de vous déplacer.

M. PIERRE BRISSET :

2845 Bon, O.K. J'aurais espéré...

LA PRÉSIDENTE :

2850 Mais l'Office a des bureaux très agréables, vous savez.

M. PIERRE BRISSET :

Ah! Oui. Ça, je le sais, je suis déjà allé. Je viendrai vous visiter. Voilà. Merci.

2855 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, Monsieur Brisset. J'appellerais madame Natacha Alexandroff pour une deuxième fois, s'il vous plaît. Bonsoir à nouveau!

2860 **Mme NATACHA ALEXANDROFF :**

Re-bonsoir! Moi, j'ai une petite question connexe, annexe, en tout cas. La phase 2, c'est pour quand?

2865 **LA PRÉSIDENTE :**

En termes d'échéancier. Monsieur Rainville?

2870 **M. GAËTAN RAINVILLE :**

Il est très possible que pendant la construction ou pendant la réalisation de la phase 1 on ait à amorcer le même processus qu'on a fait pour la phase 1, c'est-à-dire l'avant-projet détaillé, ce qui nous conduirait dans les années 2012, 2013, 2014. Je vous avance ça sous toutes réserves parce que dans la phase 2, on aura un partenaire à parts égales qui sera le gouvernement fédéral. Et vous n'êtes pas sans savoir, parce que vous restez à Pointe-Saint-Charles et, je crois savoir, à proximité justement du techno-parc, qu'il

2880 s'agit d'un terrain passablement amoché au niveau de sa contamination et que c'est un problème qui devra trouver une solution en partenariat avec les différents propriétaires de ces emplacements-là qui sont la Ville de Montréal, le gouvernement du Québec, le gouvernement du Canada, le Canadien National et la Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain qui administre une partie pour le fédéral.

Mme NATACHA ALEXANDROFF :

2885 Alors, ma deuxième question qui est la question piège...

M. GAËTAN RAINVILLE :

2890 Qui tue.

Mme NATACHA ALEXANDROFF :

2895 La question qui tue : on a un problème, nous, à Pointe-Saint-Charles avec les terrains du CN qui sont enclavés. On demande une sortie par l'arrière. La sortie va sans doute se faire par des passages à niveau, puis on a dit : puisqu'il a été prévu par la Société du Havre un chemin qui a plutôt l'air d'un pont ou d'une passerelle qui sortirait du bout de Pointe-Saint-Charles puis qui irait rejoindre le boulevard, on a demandé à quelqu'un de la société il y a un an ou deux : est-ce que ce serait faisable de faire cette sortie-là maintenant, c'est-à-dire dans l'année qui vient, pour pouvoir désenclaver Pointe-Saint-Charles? Ça serait, à ce moment-là, d'avancer juste ce point-là et il paraît que physiquement c'est faisable, il n'y a aucun problème. Et est-ce que vous seriez prêt à faire avancer ce morceau-là le plus vite possible pour nous désenclaver?

LA PRÉSIDENTE :

2905 Monsieur Rainville.

M. GAËTAN RAINVILLE :

2910 Tout dépend des mandats que l'on reçoit. Effectivement, c'est un lien qui peut être fait et qui peut être fait relativement facilement. Je ne dis pas que ça ne nécessite pas des investissements quand même importants, pour aller rejoindre la rue Cantin...

Mme NATACHA ALEXANDROFF :

2915 Oui, Marc-Cantin.

M. GAËTAN RAINVILLE :

2920 Mais uniquement. On n'irait pas rejoindre l'autoroute Bonaventure, ça va de soi.

LA PRÉSIDENTE :

Mais on se situe à l'extérieur de la phase 1.

2925

M. GAËTAN RAINVILLE :

Tout à fait à l'extérieur de la phase 1, là, à ce moment-là

2930

LA PRÉSIDENTE :

C'est ça qu'il faut bien comprendre aussi.

Mme NATACHA ALEXANDROFF :

2935

Oui, oui, oui. Oui, oui.

M. GAËTAN RAINVILLE :

2940

C'est pour ça que je dis qu'on n'a pas le mandat, Madame la Présidente, d'aller au-delà de ça.

Mme NATACHA ALEXANDROFF :

2945

O.K. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2950

Merci à vous. Est-ce que madame Caroline Côté est encore là ou toujours absente? Si madame Côté ne se présente pas, nous aurions peut-être – on a fait le tour de vos questions suite à l'inscription au registre – nous aurions peut-être quelques questions très brèves en complément des questions qui vous ont été adressées ce soir.

2955

Monsieur Rainville, en matière de patrimoine, suite aux questions relatives au Montreal Gas New City Light et le viaduc, il y a d'autres édifices également qui ont un intérêt patrimonial, qui ne sont pas nécessairement dans le site immédiat, mais dans sa proximité. Quelles sont les intentions de mise en valeur de ces différents bâtiments-là qui peuvent présenter tout de même un intérêt quant à la mémoire du lieu?

2960

M. GAËTAN RAINVILLE :

2965

Dans la mesure où on pourra intervenir pour inciter des promoteurs ou des propriétaires de ces bâtiments-là à, par quelconque moyen intelligent, les mettre en valeur – on pense à la forge Cadieux qui est un bâtiment très important en termes d'usage qu'il a abrité et des équipements qu'il abrite toujours, paraît-il – maintenant, il faudrait que

quelque chose soit fait avant qu'il s'effondre parce qu'il est vraiment en mauvais état. Mais c'est certain qu'avec... on a fait faire un inventaire des bâtiments, puis on n'a pas de contrôle là-dessus. Il est là le problème. On n'a pas le contrôle sur ce qui est, par exemple dans le Faubourg des Récollets, propriété privée ou dans le Griffintown, propriété privée.

2970

LA PRÉSIDENTE :

Non, j'entends bien. C'est plus au niveau de l'idée, c'est-à-dire je comprends que vous n'avez pas le contrôle, mais au niveau des idées qu'on pourrait avancer pour mettre en valeur certains bâtiments dans la proximité immédiate qui contribueraient à la mémoire du lieu.

2975

M. RÉJEAN DUROCHER :

Peut-être rajouter, Madame la Présidente, qu'à l'intérieur du projet, on cherche à mettre en valeur, par des circuits ou des parcours d'art public, de mettre en valeur aussi à l'intérieur du projet l'histoire du quartier. Et ça, justement, c'est à l'étude présentement dans le mandat qu'on a avec nos consultants en aménagement. Donc, ce n'est pas simplement un projet de rues, mais également on veut aussi ajouter l'art public. C'est un volet important, justement, qu'on veut développer et qui est un des éléments qui est quand même... prend un certain montant à l'intérieur du budget qui est dédié justement à l'art et à la culture. Et on pourrait intégrer justement les différents – à l'intérieur de ces parcours, on en a parlé avec les gens autant du Sud-Ouest que de Ville-Marie comment on pourrait articuler le tout, comment on pourrait les relier à l'intérieur de ces corridors piétonniers, de ces aménagements d'espaces publics.

2980

2985

2990

LA PRÉSIDENTE :

C'est ça. Dans une perspective d'ensemble qui déborde...

2995

M. RÉJEAN DUROCHER :

Exactement. Quand on parlait en dessous du corridor ferroviaire, de voir comment on pouvait réanimer ça en mettant des niches, je ne sais pas trop quoi, mais ça, c'est le mandat qu'on a donné au consultant au niveau des plans et devis.

3000

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

3005

M. RÉJEAN DUROCHER :

Bienvenue!

3010 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Chénard, vous aviez une question, je pense, quant à la mise en œuvre?

3015 **M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :**

Oui. Dans les calculs financiers des bénéfices du projet et les retombées de la vente des terrains, est-ce que le coût de décontamination a été inclus?

3020 **M. GAËTAN RAINVILLE :**

Le coût de décontamination a été pris en compte dans l'établissement des prix de vente, de telle sorte que le coût de décontamination sera défalqué du prix de vente des terrains.

3025 **M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :**

Donc vos projections de la valeur nette tirée, c'est déjà déduit?

3030 **M. GAËTAN RAINVILLE :**

C'est déjà tenu en compte et c'est tenu en compte également dans le budget de 141 M\$.

3035 **M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :**

J'imagine c'est la même chose pour les mesures d'atténuation du bruit?

3040 **M. GAËTAN RAINVILLE :**

Dans les mesures d'atténuation du bruit, il y a différentes façons d'y arriver, mais ça va beaucoup passer par les matériaux utilisés dans la conception, dans la réalisation des bâtiments. Et, à ce moment-là, il faudra justement quand on parle de cadre réglementaire, il va devoir être d'une rigidité énorme pour d'abord s'assurer que les promoteurs vont vraiment poursuivre le plan de match qu'on aura mis en place, qu'ils l'observeront en toutes lettres et qu'ils seront orientés développement durable et idéalement LEED, parce que nous, notre projet, on poursuit des demandes et des démarches pour être accrédités LEED de Neighbourhood Development « ND ». Alors, il faudra à tout prix qu'il y ait au moins un bâtiment qui soit LEED New Construction dans le territoire.

3050

Mais pour les nuisances du côté du bruit, ça va passer par des matériaux lors de la construction des bâtiments.

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

3055

Il y a aussi des silencieux pour l'usine de vapeur?

M. GAËTAN RAINVILLE :

3060

Oui. L'usine, la CCUM, je dois dire que c'est un modèle de citoyen corporatif responsable qui nous a déjà approchés pour refaire toute l'enveloppe de son bâtiment de façon à s'intégrer d'une façon harmonieuse à notre projet. Et dans la même veine, ils sont tout à fait conscients qu'ils émettent premièrement de la vapeur dans l'atmosphère. On pense des fois que c'est des émanations de combustion de pétrole, mais ce n'est pas le cas, c'est de la vapeur, mais ils émettent aussi des bruits, puis ils sont prêts à prendre les mesures pour contrer ça. Alors, c'est un très bon citoyen corporatif.

3065

LA PRÉSIDENTE :

3070

Merci. Monsieur Jean-Claude Boisvert.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

3075

Ma question s'adresse aussi à monsieur Rainville. Je pense que vous nous avez fait la démonstration ce soir que votre projet, le projet en fait d'entrée de ville, de quartier, va modifier considérablement le paysage urbain de Montréal. Il y a un cliché qu'on dit souvent : de la montagne au fleuve. Effectivement, ça va avoir une influence là, mais il y a plein de relations avec le Quartier international, avec le centre-ville, avec le Vieux-Montréal, avec les écluses.

3080

Et compte tenu justement de l'importance de ce projet-là au point de vue de la forme urbaine, et au-delà, disons, des très belles perspectives que vous nous avez montrées ce soir, au-delà de l'animation vidéo, aussi, qui était fort intéressante au début de votre présentation, est-ce que vous entendez faire des études, une étude d'impact visuel sur le paysage urbain, en termes, je dirais, pour s'assurer de l'harmonisation, si on veut, d'abord de la bonne compréhension et là, je dirais à l'échelle du piéton ou à l'échelle de l'automobile, de l'automobiliste? Avoir une simulation des parcours, par exemple, qu'on va emprunter quand on va approcher l'entrée de ville à partir, disons, du bassin jusque dans les corridors aussi des rues latérales vers le centre-ville – la rue Duke par exemple – à partir des parcours aussi est-ouest des rues principales qui vont croiser l'entrée, lorsqu'on sort du centre-ville aussi, mais toujours à l'échelle des parcours à l'échelle du piéton et de l'automobiliste?

3085

3090

LA PRÉSIDENTE :

3095

Est-ce que des simulations 3D peuvent...

M. GAËTAN RAINVILLE :

3100 Elles n'ont pas été faites, mais c'est quelque chose que, si ça nous était
recommandé, on se ferait un plaisir de faire. Si ça pouvait – parce que ça fait deux fois ce
soir que c'est évoqué, monsieur Bumbaru a évoqué également ça, monsieur Brisset a
parlé des oiseaux parce que nos vues sont trop hautes, alors c'est quelque chose qui peut
être fait, c'est certain. Et si ça pouvait faire comprendre, et au moins expliquer et mieux
3105 expliquer, je dirais, les interrelations qu'il y a entre justement tous les secteurs de la ville
que vous avez nommés, à partir de la montagne, du centre-ville, du Vieux-Montréal, de
Griffintown et du bassin Peel et même du pont Champlain, parce qu'on a évoqué tout à
l'heure le pont Champlain comme étant une entrée de ville et elle avait raison, la dame qui
disait ça, c'est phénoménal le panorama qu'on a en entrant à Montréal par le pont
3110 Champlain, mais quand on se butte à un clos de voirie en entrant dans la vraie ville, on a
quelque chose à changer. Mais on est tout à fait favorable à ça.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

3115 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3120 Merci, Monsieur Rainville. Monsieur Rainville une question à nouveau de monsieur
Chénard.

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

3125 Je m'excuse. Pour ce qui est du stationnement souterrain...

M. GAËTAN RAINVILLE :

Oui.

3130 **M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :**

... j'ai cru lire – je m'excuse, je n'ai pas eu le temps de vérifier si j'avais bien
compris – que c'est Stationnement de Montréal qui prendrait ça ou quelle est la stratégie?

3135 **M. GAËTAN RAINVILLE :**

On a fait une proposition à Stationnement de Montréal pour qu'ils puissent
construire le stationnement souterrain et l'exploiter. On a eu une réception très, très
chaleureuse à notre proposition. Au moment où on se parle, ils sont en train d'étudier et de
3140 regarder des scénarios alternatifs quant au nombre, à la quantité de stationnements, afin
que le coût par case soit un coût moindre que ce qui a été établi aux premiers calculs.

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

3145 Donc, on peut peut-être appeler ça un lot, si on veut, développable de stationnements qui pourrait être de Stationnement de Montréal ou d'autres promoteurs.

M. GAËTAN RAINVILLE :

3150 Oui, ça pourrait être d'autres promoteurs, sauf que Stationnement de Montréal a déjà l'expertise dans ça, peut-être pas nécessairement dans la construction, mais dans l'opération. Et il faut dire aussi que ce stationnement-là sera situé sous la place publique. Alors, évidemment, il sera à plusieurs étages de profondeur.

3155 **M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :**

 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3160 Monsieur Rainville, sur la décontamination, est-ce qu'on a considéré de décontaminer les sites avant de mettre en vente les terrains libérés, compte tenu – et je le vois en perspective aux prochaines phases aussi – où ça fera énormément de pieds carrés de terrain. Est-ce qu'on a pensé décontaminer avant pour attirer des investisseurs étrangers, par exemple?

3165

M. GAËTAN RAINVILLE :

3170 Les terrains évidemment qui possèdent un certain degré de contamination qui sont les espaces publics sous les voies publiques, lors des travaux, évidemment, cette contamination-là sera complètement enlevée, ça va de soi, sur les rues Duke, Nazareth et les rues transversales.

3175 Pour ce qui est de la contamination avec laquelle on est en présence dans les îlots qui vont devenir libérés pour vente, il n'est pas de notre intention de recommander à la Ville, si on est mandaté pour ça, de les décontaminer avant de les mettre en vente. Et le pourquoi? C'est que les degrés de contamination sont relativement inégaux d'un polygone à l'autre, parce qu'on fait des puits, puis on détermine un polygone et puis on dit : « Ça, c'est du C, ça c'est du B », puis je vois l'expert qui sourit et qui serait bien plus habile que moi pour l'expliquer – monsieur Bouchard – mais étant donné qu'on ne sait pas quels seront les usages de ces terrains-là avant de les mettre en vente, on va attendre de voir justement s'il est nécessaire, jusqu'à quel degré de décontamination il est nécessaire d'aller avant de les décontaminer. Et probablement que ce qui va se faire, ce que je répondais à monsieur Chénard tout à l'heure, c'est qu'on va défalquer les coûts de décontamination du prix de vente lors de la cession du terrain.

3185

LA PRÉSIDENTE :

3190 Merci. D'autres questions? Ça va. Alors, écoutez, ça fait le tour. Merci, Monsieur
Rainville. Merci à tous. J'aimerais remercier, avant de terminer la séance, les
représentants de la Société du Havre, ses collaborateurs et partenaires pour leurs
présentations, réponses et explications. Je voudrais également remercier toute l'équipe de
l'Office qui est un peu tout autour de la salle, qui a assuré le soutien et la logistique de
cette séance-ci.

3195 Cette assemblée est maintenant terminée. Nous continuerons jeudi soir le
26 novembre dans cette même salle, à la même heure. Merci de votre présence et de
votre participation.

3200 * * * * *

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

3205 Et, j'ai signé :

3210 _____
YOLANDE TEASDALE, s.o.