

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL

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

CONSULTATION PUBLIQUE
PROJET AUTOROUTE BONAVENTURE

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 4

Séance tenue le 2 décembre 2009, 19h
Cathédrale Marie-Reine-du-Monde
1110, rue Mansfield
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 2 DÉCEMBRE 2009.....	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE.....	1
DÉPÔT DE DOCUMENTS	1
<u>PÉRIODE DE QUESTIONS :</u>	
ROBERT HAJALY	3
STEVE LEMAY	9
CAROLE COURNOYER.....	20
SAMI HAKIM.....	25
PATRICK LATENDRESSE	32
JOHN BURCOMBE	38
MARC-ANDRÉ SAIA.....	44
PIERRE BRISSET	45
BEV LEV	49
DAVID HANNA.....	58
ROLAND HAKIM.....	61
JEFF DUNCAN	68
JOHN BURCOMBE	73
SOPHIE THIBAUT	76

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Merci. Mesdames et Messieurs, bonsoir et bienvenue à cette édition
supplémentaire sur le thème du Transport et de la Circulation, ainsi que sur le thème, traité
en deuxième soirée, de Quartier viable et vivable. Cette supplémentaire se fera légèrement
différemment des autres, il n'y aura pas à proprement parler de présentation du promoteur,
pour toutefois laisser la chance pour les bénéficiaires de l'auditoire de visionner un court
10 document de deux minutes et quelques secondes, monsieur Rainville va nous expliquer ça
tout à l'heure. Tout ce que j'ai dit les soirées précédentes en introduction prévaut, alors je
me permets de ne pas les répéter pensant que vous les avez suffisamment entendues et
moi dites.

15 Cela dit, à propos du registre, il ne sera ouvert qu'une quinzaine de minutes. Les
gens déjà inscrits au registre n'ont pas à se réinscrire, ce sont donc des gens qui se sont
inscrits hier et un peu ce soir.

20 Donc, il y aura peut-être une pause, on verra, on va jouer ça à l'œil parce que, en
principe, il ne devrait pas y avoir de pause, donc pour laisser le maximum de temps.

Je vous rappelle que les deux thèmes peuvent être ouverts dans l'ordre ou dans le
désordre, Quartier viable et vivable et Transport ou toute matière qui est connexe.

25 Je demanderais à Monsieur Rainville de nous dire peut-être rapidement un mot sur
la présentation qu'on visionnera dans quelques instants.

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE :

30 Oui, merci, Madame la Présidente, bonsoir, Madame et Messieurs les
commissaires. Je voudrais, peut-être si vous me le permettez, procéder au dépôt de
documents.

35 Le premier document, c'est la présentation qui fut faite le 1^{er} décembre, hier soir.
Un autre document, qui est une illustration de la largeur de l'Îlot entre de l'Inspecteur et
Dalhousie, puisqu'il y a eu beaucoup de questionnement hier soir là-dessus. Alors si c'est
mis sur votre site, orienter de façon précise, en tout cas répondre aux interrogations. Une
autre illustration qui démontre la délimitation entre les deux arrondissements, celui de Ville-
Marie et celui du Sud-Ouest, qui pourrait aider aussi à la compréhension. Et la liste des
40 membres du conseil d'administration de la Société du Havre telle qu'elle apparaît et est à
jour sur le site de la Société du Havre de Montréal. Un document qu'on compte vous

déposer dans quelques jours, nous l'espérons, c'est l'étude de circulation qui a été faite aussi sur Griffintown, on est en train d'essayer de mettre ça ensemble au bureau.

45 Et je voudrais aussi vous annoncer que nous avons amorcé aujourd'hui les procédures pour pouvoir mettre à jour l'étude d'impact du corridor Dalhousie sur le secteur Griffintown, autant sur la qualité de l'air, les émanations de bruit ou de vibrations, etc. Alors c'est déjà amorcé.

50 Maintenant, je vais demander à monsieur Claude Carette avec monsieur Pascal Trottier qui vont commenter, justement, ce court visuel de 2:30 minutes et qui devrait vous éclairer sur la façon, les résultats que donnent les simulations dont on parle. Lorsqu'on dit qu'on a fait des simulations à l'aide d'outils, ça donne ces résultats-là, mais monsieur Carette va être beaucoup plus éloquent que moi pour en parler. Claude.

55

MONSIEUR CLAUDE CARETTE:

60 Madame la Présidente. Donc, ce qu'on va vous présenter, dans le fond, c'est les résultats des simulations de la situation future. C'est-à-dire, on a pris l'ensemble des déplacements existants actuels, auxquels on a ajouté les nouveaux déplacements qui sont générés par les nouveaux générateurs qui sont, par exemple, les projets immobiliers dans le secteur qui sont projetés, en particulier les projets qui sont reliés au Plan Montréal 2025 de la Ville de Montréal.

65 Donc, ce qu'on voit ici, c'est la situation au niveau de la situation future. Donc, on va prendre une première vue, où ce qu'on se retrouve sur l'autoroute Bonaventure en direction du centre-ville. Vous voyez une voie réservée qui est aux autobus, qui est en amont du secteur urbanisé, dans le fond, au niveau de la zone centre. Les autobus vont arriver au niveau de l'intersection de la rue Brennan et on voit ici le mouvement des autobus
70 en pointe PM, on se retrouve à la pointe PM, qui est la plus difficile à gérer pour nous au niveau du réseau routier de Montréal.

75 Donc, ça vous donne une idée du nombre d'autobus qui peuvent se présenter à l'intersection Brennan et, lorsqu'on va offrir, évidemment, le temps vert, vous voyez les mouvements, le rouge s'est allumé au niveau de la direction vers la Rive-sud et là les autobus peuvent circuler et tourner sur la rue Dalhousie.

80 Sur la rue Dalhousie, on voit le mouvement des autobus qui arrivent aux intersections, différentes intersections ; la première intersection étant la rue Wellington et on circule en direction du terminus centre-ville. Donc, on voit la gestion des feux de circulation, le mouvement des circulations.

Ici, on voit seulement un effet visuel, dans le fond, de l'ensemble des simulations. Ces simulations-là sont basées sur des données au niveau de la gestion, le contrôle des

85 feux, donc tous les temps de phasage des verts ont été optimisés. Donc, ça va beaucoup dans le détail à ce niveau-là.

On se retrouve ici dans la zone de l'arrêt d'autobus, donc une rue un petit peu plus large et on voit le mouvement des autobus qui se dirigent ou qui retournent, dans le fond, 90 qui se dirigent vers le centre-ville mais qui retournent, évidemment, vers la Rive-sud.

On va voir ici une vue, là on tombe dans le nouveau secteur où est-ce qu'il y a une construction d'un certain tronçon de Dalhousie. Donc, on voit une vue en plan de ce que pourrait être, dans le fond, le secteur à proximité de la rue de l'Inspecteur. C'est dans ce 95 secteur où on souhaite présentement, on est à travailler là-dessus, à décaler la rue Notre-Dame afin de laisser un espace plus large, plus distant des milieux bâtis, donc pouvoir même avoir un espace public qui serait intéressant à aménager dans ce secteur-là. C'est, dans le fond, la simulation au niveau des autobus.

100 On va voir maintenant le mouvement qui est important dans la direction de la Rive-sud des autos, c'est le volume le plus important au niveau automobile. Donc, au niveau de l'automobile, on voit les mouvements ici qui partent, on est au niveau de la rue Notre-Dame, on voit les mouvements de train, on est capable de simuler également les 105 mouvements de train, et on se dirige vers... donc, on voyait, dans le fond, les mouvements d'interblocage, on pouvait voir aussi l'interblocage parce que, nous, ce qui est important en pointe PM, dans le fond, c'est de voir l'interblocage des intersections et on réussit dans le futur, malgré les nouvelles générations de déplacement, à gérer cet inter-blocage-là. Donc, ça reste une rue avec un fort volume, mais on est capable de s'assurer qu'il n'y a pas d'interblocage au niveau des rues transversales. C'est essentiellement ça.

110 **LA PRÉSIDENTE:**

Je vous remercie. Je rappelle à la salle que, pour donner la chance à tous, on a quand même de nombreux inscrits, de se limiter aux dix minutes allouées et à deux 115 questions, et à garder une atmosphère de convivialité et de courtoisie.

J'appellerais d'abord Monsieur Robert Hajaly, s'il vous plaît.

120 **MONSIEUR ROBERT HAJALY:**

If you will excuse me, I just arrived.

LA PRÉSIDENTE:

125 It's okay. Take your time.

MONSIEUR ROBERT HAJALY:

130 Good evening everyone. I have two questions. I was here last night and it really arises out of what was said last night. The first question is that I'm trying to understand why the promoters here have rejected sending the buses either along the Duke or Nazareth's possibility or alternatively along Peel.

135 Now, if I remember correctly, this gentleman over here, I think it's monsieur Charette, I'm not sure what his name is, explained that there was some difficulty in buses making, turning, if they chose the Duke and Nazareth path. But my French, I'm afraid, I'm sorry, is not that good, and in any case even if he said that, I wasn't quite sure what turning he was talking about or whether he was talking about buses that are coming to the terminal or rather leaving the terminal, and so on.

140 So my first question is really to get a very clear and, I don't want to say detailed, but very definite, precise explanation of why it is that they rejected either sending the buses along Duke and Nazareth or alternatively Peel.

145

LA PRÉSIDENTE:

On Peel street. We will answer this first question. Monsieur Rainville, voulez-vous?

150

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

Oui, je demanderais à monsieur Carette, est-ce que c'est possible?

MONSIEUR CLAUDE CARETTE :

155

Est-ce que c'est possible, Madame la Présidente, de présenter le concept, le plan d'ensemble ? Oui, Madame la Présidente, est-ce que je peux répondre en français ?

LA PRÉSIDENTE:

160

Oui, oui.

MONSIEUR CLAUDE CARETTE:

165

Je vais parler lentement. Donc, au niveau de la problématique qu'on observe sur la base de nos outils de modélisation au niveau de la situation si on souhaite implanter la voie réservée et de la conserver sur Bonaventure.

170

Tout d'abord, en amont ici, comme on a vu sur le vidéo précédent, on souhaite que l'autobus se retrouve à gauche. Donc, les autobus, comme on le sait, encore plus en

175 amont, lorsqu'on sort du pont Champlain, les autobus doivent emprunter la bretelle de l'autoroute 15 et se retrouvent du côté droit et doivent, dans le fond, passer de la voie de droite vers la voie de gauche ; ce qui veut dire que si on est en condition de congestion qui remonte jusqu'au pont Champlain, c'est plus difficile. C'est pour ça que j'expliquais que les autobus se retrouvent dans la congestion comme les automobiles en raison de l'impact sur la circulation qui est plus important dans ce scénario-là.

180 Ils vont réussir à se positionner éventuellement à gauche, avec difficulté dans ce cas-ci, puis ils vont arriver ici dans les secteurs urbanisés où ce qu'on a de l'injection de nouveaux trafics qui eux aussi doivent, peuvent, parce que le projet est de consolider le tissu urbain, donc d'assurer l'accessibilité, tourner à gauche sur certaines rues. Ce qui fait qu'on ajoute aux mouvements de virage à gauche aux autobus ces mouvements de virage à gauche là sur Bonaventure. Et là, les autobus se retrouvent avec les véhicules sur Bonaventure et doivent partager certains mouvements de virage à gauche, ce qui réduit la
185 capacité de virage à gauche qui est exclusif aux autobus.

Et avec la solution proposée, c'est qu'ils ont une voie réservée aux autobus, ils se retrouvent facilement dans cette voie réservée là, tournent à gauche, de façon exclusive pour eux, pour aller rejoindre Dalhousie, ce qui nous offre une plus grande capacité pour les autobus.
190

LA PRÉSIDENTE:

195 Parce qu'il y a un seul virage à gauche qui est en amont.

MONSIEUR CLAUDE CARETTE:

Pour les autobus, c'est ça.

200 **LA PRÉSIDENTE:**

Parce qu'il y a un seul virage à gauche qui est en amont .

MONSIEUR CLAUDE CARETTE:

205 Exactement, ils sont les seuls à le faire, ils sont dans une voie réservée déjà en avant, les premiers, pour tourner à gauche.

LA PRÉSIDENTE:

210 Parce que même en français, vous, vous êtes familier là, mais il faut suivre, là.

Is it clear for you ?

215 **MONSIEUR ROBERT HAJALY:**

Well, I have a follow-up.

220 **LA PRÉSIDENTE:**

It's a problematic of left turn.

MONSIEUR ROBERT HAJALY:

225 Not absolutely, no. But what I understood was that the buses could get caught up in traffic and what they prefer is a reserved bus lane which is exclusive for buses. That's what I understood. I'm not quite sure. You would have to specify what turns, I mean, it makes no sense to me to be talking about turns in the abstract. I'd have to know what turns are being mentioned.

230

But I would just like to make perhaps a suggestion, I mean, for example, supposing instead of having two lanes on Dalhousie, you added one lane to Duke reserved for buses and one to Nazareth, why is it preferable to have them on Dalhousie? You could conceivably have an additional reserve lane on both Duke and Nazareth. Could you not?

235

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

240 Well there was much reflection being done on the number of lanes right when we started the whole project, and we ended-up with four lanes on each road, artery on Duke and Nazareth, and this was the result of the fact that we wanted to put building in between the two lanes, between the two roads and if we would have added another lane, there would not be enough space left for real estate development.

245 **MONSIEUR ROBERT HAJALY:**

But one of your sidewalk is 9, 5 meters, I mean, you don't have to have a 30 feet wide sidewalk. Surely if you took one lane out of that 30 feet, you'd still have a pretty wide sidewalk, would you not?

250 **MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:**

Yes, you are right, but the sidewalks at certain points are much less than 9, 5 meters. They vary from 4, 5 up to 9, 5. So what happens when we reach that section where it's 4, 5 meters, we would not have enough space for a sidewalk then if we had had a lane.

255

MONSIEUR ROBERT HAJALY:

260 What about the possibility of Peel? Because I noticed that, for example, to go for,
example, when the bus is coming down from the terminus, right, and it then goes over to
Dalhousie, it actually has to go three blocks; where as if, in fact, it went down Peel, it
would just have to turn one block, and the only turning it would have to make is from St-
Antoine, which is a pretty wide street, down to Peel, which is a very wide street, and Peel
265 below St-Antoine is not only a wide street, but there is very little traffic on it, actually. So it
seems... and it goes straight to the expressway, to the Bonaventure Expressway, so I'm
rather surprise that you haven't considered that a little more seriously.

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

270 Well the Peel street is reserved for the tramway and there wouldn't be enough space
for both the tramway and bus lanes on that artery, plus I think maybe monsieur Carette
could comment, but I think Peel street, at rush hour in the afternoon, is really, really heavy
in traffic.

275 **MONSIEUR ROBERT HAJALY:**

That's not my experience, I don't want to get into a debate, but it's not my
experience.

280 **LA PRÉSIDENTE:**

If I could ask a question just before your second one. Monsieur Rainville, à propos
de la rue Peel justement, vous avez dit hier et vous venez de redire qu'on ne pouvait pas
l'utiliser parce que c'était réservé pour les éventuels tramways.

285 Dans l'hypothèse où le corridor d'autobus est temporaire, même si le temporaire
peut être long, et que le tramway, on ne sait pas quand il viendra, est-ce qu'on peut
penser à une utilisation conséquente ? C'est-à-dire, pendant un bout de temps, on l'utilisera
comme corridor d'autobus et, quand viendra le temps, on le transformera ? Je ne parle pas
290 de considération technique et d'ingénierie, on s'entend là, je parle simplement d'utilisation à
ce moment-ci. Est-ce qu'une telle chose a été étudiée ?

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

295 Je vais demander à Monsieur Carette.

300 **LA PRÉSIDENTE:**

D'utiliser temporairement l'emprise réservée pour l'éventuel tramway à des fins de corridor ?

305 **MONSIEUR CLAUDE CARETTE:**

Oui, Madame la Présidente, par rapport à ce scénario Peel, dans le fond, il y a certaines congestions ponctuelles sur Peel, en particulier au niveau de Wellington, Saint-Antoine, mais qui sont très ponctuelles. Mais donc, effectivement monsieur a raison, c'est pas tout le long de Peel, là, on se retrouve pas dans une situation comme, par exemple, l'avenue Papineau à proximité de Jacques-Cartier.

310 Par rapport à votre question, sur le fait : est-ce qu'on peut l'utiliser de façon temporaire ? Nous, par rapport aux travaux, par exemple, il va falloir trouver certaines, 315 durant les phases de travaux, certaines phases alternatives où disposer des autobus, donc ça peut être envisagé de façon temporaire au niveau des travaux. Mais effectivement, la vision, en particulier au niveau du Plan de transport de la Ville de Montréal, c'est de préserver l'avenir au niveau de l'avenue Peel pour le tramway, tout comme on préserve l'avenir pour le SLR dans le secteur évidemment du pont CN.

320 **LA PRÉSIDENTE:**

Non, je me permettais la question parce que l'avenir est une notion bien relative.

325 **MONSIEUR CLAUDE CARETTE:**

Effectivement.

330 **LA PRÉSIDENTE:**

Merci de m'avoir permis.

Do you have another question, a second question ?

335 **MONSIEUR ROBERT HAJALY:**

I have one question. It's not on the question of transport, it was actually something I wanted to ask last Thursday and I was not permitted, but I think it's quite relevant. It has to do with the fact that one of the goals of this development is, of course, to promote development, and I think that's very good, because that's how much all is going to develop in the future, the downtown.

345 However, I'm just wondering, I mean, there are lots of lovely buildings that are portrayed. I'm wondering, do you actually have a commitment right now from any developer to build a real building if this project is approved in it's present form or these are just imagined buildings?

LA PRÉSIDENTE:

350 Monsieur Rainville.

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

We have no commitment at this point in time.

355 **MONSIEUR ROBERT HAJALY:**

You have no commitment at this time.

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

360 No commitment at all.

MONSIEUR ROBERT HAJALY:

365 O.K. Thank you very much.

LA PRÉSIDENTE:

370 You are welcome. J'appellerais Monsieur Steve Lemay, s'il vous plait.

MONSIEUR STEVE LEMAY:

375 Bonsoir. Avant de me présenter, j'aimerais seulement souligner une chose par rapport à la simulation qui a été présentée, qui m'a un peu choqué. Le corridor en question sur la simulation était très éloigné du viaduc, chose qui ne semble pas être le cas sur les plans pour celui-là et qui peut changer la simulation en question, parce que, en collant le viaduc avec les intersections, les chauffeurs d'autobus n'ont pas de vue sur les automobiles qui s'en viennent. Ça peut changer, je crois, la simulation en question. Je soulève ça à la

380 salle.

LA PRÉSIDENTE:

Oui, je ne veux pas faire un débat géomatique là, mais est-ce que les modalisations ont été géoréférencées ? Est-ce que c'est à partir de plans géoréférencés qui ont été...

385

MONSIEUR STEVE LEMAY:

Mais c'est pas une question, je voudrais pas perdre une question pour ça.

390

LA PRÉSIDENTE:

Non, non, ça m'intéresse, moi, parce que si tel est le cas, il faut que la commission le sache, c'est un document qui est déposé.

395

MONSIEUR CLAUDE CARETTE:

Dans le fond, que ce soit au niveau de la simulation, évidemment il y a des modèles qui simulent les flots de circulation. Au niveau des plans ou que ce soit au niveau des élévations, c'est sur la base des orthoplans, donc, dans le fond, c'est le réel. Il peut avoir une question de perception, évidemment, mais c'est les orthoplans qui existent.

400

LA PRÉSIDENTE:

Donc, c'est une base géoréférencée.

405

MONSIEUR STEVE LEMAY:

Ce que je voulais dire, c'est que le point de vue à l'intersection n'est pas le même si tu es collé sur le viaduc et si tu en es éloigné. Alors je crois que les chauffeurs vont ralentir pas mal plus s'ils sont collés sur le viaduc que s'ils sont éloignés.

410

LA PRÉSIDENTE:

Considérons ça comme votre préambule.

415

MONSIEUR STEVE LEMAY:

D'accord. Quoi que j'en avais un, là. Alors je me présente, Steve Lemay, je suis résident de Griffintown. Je considère être un des pionniers aussi, parce que j'ai acheté dans la phase I, je pense être visionnaire dans le sens où je voyais en Griffintown le potentiel énorme. Je suis également investisseur parce que j'ai un appartement aussi dans la phase II, je suis membre du C.A. de la phase II.

420

425

Alors j'aimerais d'abord remercier l'OCPM qui permet de faire entendre différents opposants au projet. J'ai pas entendu beaucoup de gens qui étaient pour, mais au moins on a entendu des gens qui étaient contre, entre-autres les résidents des 7 phases du Lowney.

430 Mais ce qui m'intéresse par cet Office, c'est qu'on entend également des gens qui
ne sont pas uniquement du Lowney, là je parle des gens du Vieux-Montréal avec madame
Caron hier, du promoteur monsieur Pével, monsieur Vincent, plutôt, de Prével, les
défendeurs de bâtiments patrimoniaux, les gens qui risquent l'expropriation, les urbanistes,
les architectes, les experts, les élus de l'arrondissement et de la ville-centre, parce que
Vision Montréal et Projet Montréal, avant les élections, se sont objectés au projet - donc,
j'en passe - mais disons que ça nous a permis d'avoir, finalement, différents points de vue
435 autres que les gens du Lowney, et ça je trouve ça intéressant.

LA PRÉSIDENTE:

440 Je vous rappelle que la commission accueille toute opinion, on ne questionne pas
avant à savoir si....

MONSIEUR STEVE LEMAY:

445 Non, c'est parce que je veux dire que c'est bien que ça ne vienne pas uniquement
que des résidents qui subissent les dommages les plus importants, mais ça vient aussi des
gens extérieurs.

LA PRÉSIDENTE:

450 J'entends bien.

MONSIEUR STEVE LEMAY:

455 Malheureusement, on est un petit peu en situation de confrontation présentement,
j'aurais aimé qu'on soit davantage en situation de collaboration avec les citoyens, dans le
sens où ça aurait été préférable qu'on travaille avec les citoyens avant même que le projet
soit mis en place. Donc, une participation active des citoyens serait préférable.

460 Ça fait deux fois que Griffintown est face à un blocage, je dirais. Si on impliquait
davantage de citoyens dès le départ, je pense que ça pourrait nous mener à quelque chose
de plus intéressant parce que nous connaissons nos besoins, nous connaissons notre
quartier.

465 Donc, ceci étant dit, le présent projet, selon moi, présente plusieurs contradictions
incohérentes.

LA PRÉSIDENTE:

470 Là, je vous rappelle juste qu'on est vraiment en séance d'information.

MONSIEUR STEVE LEMAY:

Oui, j'arrive à ma question.

475 **LA PRÉSIDENTE:**

Et que les opinions, on les recevra au complet dans votre mémoire que vous ne manquerez pas d'écrire pour janvier.

480 **MONSIEUR STEVE LEMAY:**

Merci, d'accord. Incohérence au niveau de sécurité, au niveau écologique, au niveau de développement urbain, au niveau de qualité de vie, ce qui m'amène à ma question qui portera sur ces aspects-là.

485

Comme il y a beaucoup de questions qui ont été posées jusqu'à maintenant, j'ai changé de question au moins 14 fois. Alors hier, j'ai repensé à d'autres questions, alors je me suis basé sur le vidéo que monsieur Rainville a projeté et qu'on retrouve sur Internet également.

490

Alors ma question : tout d'abord à la 29^e seconde du vidéo, on dit que : « L'autoroute Bonaventure constitue l'une des principales entrées au centre-ville, qui accueille plus de 250 000 travailleurs et visiteurs quotidiennement. » J'aimerais juste préciser que ça crée un petit peu de la confusion, parce que les gens pensent que ça amène 250 000 personnes qui rentrent par cette entrée-là. Ça, ça ferait plus que l'échangeur Turcot, alors c'est vraiment pas le cas. Ça tourne plus dans les 50 000, quelque chose comme ça. Alors c'est pas une entrée aussi importante, par exemple, que peut l'être un échangeur comme l'échangeur Turcot.

495

500

À la 101^e seconde du vidéo toujours, on dit que : «...démolir l'autoroute Bonaventure...» on veut démolir l'autoroute Bonaventure «...afin de créer une grande artère urbaine.» Moi, par rapport à ce que je vois, je vois davantage... parce qu'un boulevard urbain, selon moi, il y a une cohabitation entre de la route....

505 **LA PRÉSIDENTE:**

Je vous inviterais vraiment, Monsieur Lemay, on a peu de temps ce soir.

MONSIEUR STEVE LEMAY:

510

O.K. et je continue finalement en disant que dans le même vidéo on dit que « Bonaventure constitue une véritable barrière. »

LA PRÉSIDENTE:

515

C'est parce que je voudrais que ce soit clair. Je ne vous invite pas à continuer, je vous invite à poser votre question.

MONSIEUR STEVE LEMAY:

520

D'accord, d'où ma question, parce que je veux montrer que... donner un sens à ma question, en fait, donc on parle d'une véritable barrière, qui est l'autoroute Bonaventure, d'où ma question : considérant qu'on devra, à partir des résidences Lowney, traverser 12 voies de circulation plutôt que 8 actuellement pour se rendre à la rue Duke, des résidences

525 Lowney, j'aimerais qu'on m'explique en quoi ce projet ne constitue pas une nouvelle barrière entre Griffintown et le Vieux-Montréal. Autrement dit, on augmente de 50% le nombre de voies à traverser.

LA PRÉSIDENTE:

530

Merci. Je demanderais à monsieur Rainville s'il a un début de réponse, mais peut-être demander aux gens de l'équipe de Cardinal Hardy, qui ont fait le concept même, pour peut-être insister sur les questions de convivialité et de sécurité, etc.

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

535

Tout à fait. Je vais demander à monsieur Aurèle Cardinal s'il veut bien alimenter de la réponse. Je veux préciser que dans le vidéo là, lorsqu'on dit, on parle de 250 000 personnes qui entrent au centre-ville, c'est toutes entrées confondues, vous avez raison, c'est alentour de 50-60 000 qui entrent par Bonaventure.

540

MONSIEUR AURÈLE CARDINAL:

545

Bien, peut-être un peu au niveau de la question et non pas au niveau du préambule, c'est sûr que c'est peut-être plus facile de traverser le nombre de voies que vous mentionnez, mais il faudrait sauter par-dessus l'autoroute. Dans votre explication, vous manquez de dire que, actuellement, plusieurs des rues, qui traversent actuellement dans la proposition, sont des rues qui ne traversent pas l'autoroute. C'est dans ce sens-là qu'on dit qu'il va y avoir une meilleure liaison entre le secteur est et le secteur ouest. Et au lieu

550 d'être des voies autoroutières, ce sont aussi des voies de boulevard urbain. Un boulevard urbain de chaque côté de 4 voies de circulation, c'est quand même un cas fréquent dans un milieu urbain d'une certaine densité.

555

Donc, ça offre, effectivement à mon avis, une meilleure facilité de traverser, et je vous invite à essayer de traverser dans certaines de ces rues-là qui sont actuellement bloquées par le tracé de l'autoroute.

MONSIEUR STEVE LEMAY:

560 Mais je ne vois pas quelle rue nous permet de traverser plus qu'actuellement là. Je vois William, je vois Ottawa, je vois Brennan, Wellington, tout ça on peut l'emprunter ; Saint-Paul, on peut pas, non, on peut pas plus traverser que actuellement ; Notre-Dame, on peut ; Saint- Maurice, on peut pas plus que actuellement.

565 **MONSIEUR AURÈLE CARDINAL:**

Oui, toutes ces rues-là ne traversent pas actuellement.

MONSIEUR STEVE LEMAY:

570 Et ne traverserons pas non plus là.

MONSIEUR AURÈLE CARDINAL:

575 Ces rues-là qui traversent dans le plan ne sont pas toutes des rues qui traversent actuellement.

MONSIEUR STEVE LEMAY:

580 Bien, j'aimerais savoir laquelle.

MONSIEUR AURÈLE CARDINAL:

585 Bien, il faudrait avoir l'autre plan de l'existant, je ne sais pas si on est capable...

MONSIEUR STEVE LEMAY:

590 Non, mais je peux le vous dire, moi j'habite là, là, et toutes ces rues-là, je peux les emprunter actuellement. J'habite là. Je les traverse, je marche, je les traverse à tous les jours pour aller dans le Vieux-Montréal, au café du coin, et je peux utiliser toutes ces rues-là, il y a rien de plus présentement.

Et deuxième chose, pour moi...

595 **LA PRÉSIDENTE:**

Entre-temps, attendez, attendez. En termes d'aménagement, moi, ce qui me préoccupe, c'est justement en matière de traverse, l'aspect sécurité, aménagement et tout, les carrefours, pouvez-vous nous donner une peu de détails sur la façon dont ces

600 traverses-là se feront, en termes de feux, de temps piétons, etc. ? Est-ce qu'il y a des choses prévues ?

MONSIEUR AURÈLE CARDINAL:

605 Non, je n'ai pas les détails des temps piétons, mais c'est sûr que dans le fond ces traverses-là seront des traverses normales de milieu urbain. C'est certain quand même que la, je ne suis pas spécialiste en circulation, mais la quantité de circulation dans l'axe de Bonaventure est beaucoup plus grande, donc il y aura plus de temps de déplacement dans cet axe-là que dans les rues transversales.

610 Mais il reste que, actuellement, c'est une voirie à très grande vitesse, c'est une voirie où on se retrouve devant un espace qui est occupé complètement par des systèmes de circulation du côté est de la rue Duke jusqu'au côté ouest du viaduc, sans aucune occupation de l'espace. Alors que si on traverse une rue dans laquelle il y a des îlots urbains avec des activités, c'est certain qu'on n'a pas la même qualité d'environnement comme piéton que lorsque l'on traverse actuellement soit sous l'autoroute ou soit à travers l'ensemble de ce secteur-là où il n'y a aucune activité de type humain, sauf la possibilité de voitures.

620 **LA PRÉSIDENTE:**

Et votre préoccupation, c'est que les traverses...

MONSIEUR STEVE LEMAY:

625 C'était que je traverserais 50% plus de voies qu'actuellement pour me rendre à la rue Duke, 50% de plus de voies. C'est-à-dire, au lieu d'en traverser 8, je vais en traverser 12.

LA PRÉSIDENTE:

630 Dans un contexte réaménagé ou...

MONSIEUR STEVE LEMAY:

635 Même dans un contexte réaménagé. Premièrement, un boulevard urbain, selon moi, c'est là où il y a cohabitation entre les piétons, les vélos, le transport collectif et l'automobile. Là, on nous propose 8 voies d'automobiles. C'est pas un boulevard urbain, ça, c'est une continuité d'autoroute. Alors on traverse 12 voies au lieu de 8 voies pour se rendre à la rue Duke à partir du Lowney.

640

MONSIEUR AURÈLE CARDINAL:

645 D'abord, vous oubliez certaines rues, vous oubliez la rue Dalhousie dans votre explication.

MONSIEUR STEVE LEMAY:

650 Je l'ai calculée comme deux voies.

MONSIEUR AURÈLE CARDINAL:

655 Vous oubliez la rue de l'Inspecteur aussi dans votre calcul.

MONSIEUR STEVE LEMAY:

Je l'ai pas calculée, c'est deux voies.

660 **MONSIEUR AURÈLE CARDINAL:**

Vous oubliez que vous traversez en dessous de 6 ou 8 voies d'autoroute, dépendant où on traverse.

665 **MONSIEUR STEVE LEMAY:**

Très sécuritaire.

MONSIEUR AURÈLE CARDINAL:

670 Bon, peut-être.

MONSIEUR STEVE LEMAY:

675 Bien, non, mais je le traverse à tous les jours, alors je peux vous le dire.

MONSIEUR AURÈLE CARDINAL:

680 Je reste dans ce secteur-là aussi, je vous dis que passez là le soir, je me sens pas nécessairement dans un espace aussi sécuritaire que vous le décrivez.

MONSIEUR STEVE LEMAY:

685 Plus sécuritaire que le Plateau Mont-Royal.

MONSIEUR AURÈLE CARDINAL:

690 C'est une question d'opinion, j'imagine. Pour moi, c'est un espace très désagréable. Je vis dans ce secteur-là, je ne travaille pas très loin de là et c'est un milieu aussi que je connais très bien. C'est un milieu, on a montré des photos au début de la qualité de l'espace sous l'autoroute, et je pense que c'est aux commissaires, probablement, à voir comment eux-autres interprètent la qualité de cet espace-là.

MONSIEUR STEVE LEMAY:

695 O.K. En complément d'information...

LA PRÉSIDENTE:

700 Non, j'aimerais plutôt que vous passiez à la deuxième question, parce que là je voudrais éviter qu'on tombe dans le débat.

MONSIEUR STEVE LEMAY:

705 Parce que j'ai un vidéo aussi. Juste pour vous dire que j'ai un vidéo qui s'intitule : *Ma vie avec mon bébé et ma poussette, pour me rendre à la garderie n'est pas un long fleuve tranquille*. C'est un vidéo qui montre une voisine qui se rend, justement pourquoi je vous dis la rue Duke, elle se rend à la garderie de la rue Duke et elle devra traverser 50% plus de voies pour s'y rendre.

710 Alors je vais passer à la deuxième.

LA PRÉSIDENTE:

715 Sans préambule.
Merci, Monsieur Cardinal.

MONSIEUR STEVE LEMAY:

720 Je ne vais pas vous demander de montrer le corridor car la solution, selon moi, n'est pas dans les pistes analysées. La raison est simple, c'est que toutes les pistes analysées du corridor ciblent le 1000, de la Gauchetière et ciblent également le mauvais moyen de transport. Donc, selon moi, l'analyse des 7 tracés est trop limitatif.

725 Alors, Monsieur Rainville, vous avez présenté un document hier présentant, précisant qu'un autobus équivaut à 50 voitures et qu'un autobus pollue moins. Alors ce document-là, vous l'avez présenté hier. J'imagine que la question est de savoir si cette étude parle d'autobus pleins ou vides, mais j'imagine que ce sont des autobus pleins.

730 Alors ici dans le corridor, je vois pas là une solution, mais disons que j'analyse ce qu'on nous présente, on parle de 1 600 passages d'autobus par jour, et il faut comprendre que sur ces 1 600 passages-là, la moitié se font à vide ; ce qui veut dire que 800 passages se font du tronçon du canal Lachine jusqu'au 1000, de la Gauchetière, à vide, alors je me demande pourquoi ils sont à vide.

735 Bien, la raison est simple, c'est que les bus le matin arrivent pleins, repartent vides et le soir arrivent vides et repartent pleins. D'accord, on s'entend là-dessus ? Pourquoi vides ? C'est tout simplement parce que les citoyens montréalais ne veulent pas aller à outre-pont, tout simplement.

740 **LA PRÉSIDENTE:**

 Oui, Monsieur Lemay, on a eu ces démonstrations-là dans les jours précédents, j'aimerais que vous arriviez à votre deuxième question.

745 **MONSIEUR STEVE LEMAY:**

750 Ma question, sachant que 8 passages à vide, donc 8 fois 998, 88 mètres, j'ai enlevé 1, 12 mètres à 1 km, question d'éviter le BAPE, mais si on fait 800 x 1 km, ça veut dire 800 km à vide par jour. Cinq jours, ça fait 4 000 km par semaine à vide, ce qui fait 200 000 km à vide par an, soit 5 fois le tour de la terre à vide. Seulement entre le canal Lachine et le 1000, de la Gauchetière, 5 fois le tour de la terre avec des autobus vides.

755 Ma question : ne trouvez-vous pas que c'est contradictoire avec vos intentions écologiques que vous préconisez, entre-autres dans le vidéo, en disant que le quartier Bonaventure se voudra exemplaire en termes de développement urbain durable ?

LA PRÉSIDENTE:

760 C'est une opinion, mais peut-être que quelqu'un de l'AMT a un commentaire à faire là-dessus.

MONSIEUR STEVE LEMAY:

765 Non, c'est une question.

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

770 Monsieur Veilleux, vous avez une réponse à donner à ça ou un moyen de ramener les autobus pleins ?

MONSIEUR MICHEL VEILLEUX:

775 Je peux vous dire qu'il y a bien des endroits dans le monde... effectivement, il y a
une portion importante des autobus qui sont à vide, ils doivent revenir pour repartir du
centre-ville. Je persiste à croire que ça va toujours être plus écologique de ramener des
autobus vides, qui reviennent pleins et très pleins, que d'amener des autos au nombre
équivalent des 20 000 personnes qu'on déplace en autobus tous les matins, durant la
780 période de trois heures du matin. Les voitures, ça prend de l'espace, ça pollue aussi, ça
pollue beaucoup plus que les autobus. On pourrait faire le calcul longtemps.

785 Mais ce qu'on a vu dans plusieurs grandes villes européennes, qui ont réussi à
développer des modes de transport de plus en plus attrayants, des modes de transport à
capacité intermédiaire comme on souhaite en mettre dans cet axe-là, au fur et à mesure
que les modes se développent, au fur et à mesure il se crée des mouvements en sens
contraire aussi.

790 Ça crée...on est capable de...on a de plus en plus de pression pour créer des
nœuds de transport sur tous les arrêts le long du parcours de l'autoroute 10, que ce soit à
Chevrier, que ce soit à Panama. Les promoteurs urbains, les municipalités nous
approchent, même chose pour l'Île-des-Sœurs.

795 Puis il se crée un mouvement dans les deux directions, il y a une réserve de
capacité dans la contre-charge, puis on est capable de l'exploiter au maximum. C'est le
souhait. Le souhait, c'est de tenter d'avoir une offre la plus régulière dans la journée, dans
l'année et dans les deux directions.

800 Et plus le mode est attrayant, plus cet état-là de fait se produit. On a la ligne 45. Au
tout début, quand on l'a implantée avec le réseau de transport de Longueuil, c'était du
navettage unidirectionnel, puis là on se rend compte que de plus en plus il y a des gens qui
se destinent du côté de la Rive-sud, c'est des volumes qui sont en croissance.

805 La même chose pour la ligne 90, qui se rend jusqu'à Chevrier. Ça se fait
graduellement. Pas dans la même vitesse que dans le sens de la charge dans le sens fort,
mais ça se fait graduellement.

LA PRÉSIDENTE:

810 Est-ce qu'on tient des registres précis ? Est-ce qu'il y a des études précises sur ça,
sur cet achalandage contraint ?

815 **MONSIEUR MICHEL VEILLEUX:**

Bien, on a, sur l'achalandage, on a des registres de la croissance de l'achalandage par direction. On peut, c'est quelque chose qui serait sûrement produisible pour nos travaux ici. Puis il existe des expériences étrangères où est-ce qu'on a vu cette croissance-là de façon importante.

820 Ça, il faudrait faire plus de recherches pour vous le déposer, mais j'en ai vu dans les dernières années.

825 **LA PRÉSIDENTE:**

Oui, s'il vous plaît. Merci.

830 **MONSIEUR STEVE LEMAY:**

Vous comprendrez que finalement je préconisais un transport électrifié de Cherrier jusqu'au centre-ville...Chevrier, oui, bien sûr.

835 **LA PRÉSIDENTE:**

Merci, Monsieur Lemay.

840 **MONSIEUR STEVE LEMAY:**

Madame la Présidente, merci, j'ai pas voulu être trop difficile là.

845 **LA PRÉSIDENTE:**

Merci. J'appellerais madame Carole Cournoyer, s'il vous plaît.

Mme CAROLE COURNOYER:

Bonsoir. Que dire de plus ! Ma question est : durant les travaux sur l'échangeur Turcot et les travaux pour le quartier Bonaventure et le corridor Dalhousie, j'imagine que tout ça va être fait en même temps ou, en tout cas, il va avoir un espèce de *overlap*, excusez l'anglicisme, comment est-ce qu'on va régler tout ce problème de circulation à Montréal.

855 **LA PRÉSIDENTE:**

Qu'est-ce que vous voulez dire, qui va tout être fait en même temps ?

MADAME CAROLE COURNOYER:

860 C'est-à-dire que j'imagine qu'à un moment donné, on va se retrouver avec des travaux énormes, des travaux de chantier énormes. Est-ce que vous avez envisagé ce scénario où on se retrouverait avec des chantiers de travaux de construction d'autoroutes en même temps.

865 **LA PRÉSIDENTE:**

Vous parlez bien du projet Bonaventure et non pas des chantiers ailleurs sur l'île de Montréal.

870 **MADAME CAROLE COURNOYER:**

Mais les échangeurs Turcot, ça va arriver, ça aussi, ces travaux-là.

LA PRÉSIDENTE:

875

Oui, mais je veux bien comprendre la question. Est-ce que vous dites le projet Bonaventure en travaux en même temps que d'autres travaux ailleurs sur le territoire ?

MADAME CAROLE COURNOYER:

880

Oui. L'échangeur Turcot en même temps que les travaux du quartier Bonaventure et du corridor Dalhousie.

LA PRÉSIDENTE:

885

Monsieur Rainville ?

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

890

Oui, il se peut qu'il y ait chevauchement dans les chantiers. Je vais demander à monsieur Carette de répondre à cette question-là, s'il vous plaît.

MONSIEUR CLAUDE CARETTE:

895

Effectivement, dans le fond, Madame la Présidente, si on regarde les deux horizons de construction, il y a chevauchement. Évidemment, comme vous le disiez précédemment, l'avenir est relatif, mais c'est deux projets, dans le fond, qui sont actifs présentement. Et tout comme il y a eu des travaux, par exemple, pendant 5 ans, par exemple, je vous donne un exemple, sur l'échangeur Taschereau. Il y a eu le même genre de travaux de façon majeure dans l'échangeur Taschereau au cours des dernières années

900

sur une période de 5 ans. On prévoit, par exemple, Turcot, c'est une période de 7 ans, puis ici on parle de travaux de l'ordre de 4 ans.

905 Donc, il y a souvent et régulièrement des chantiers majeurs qui cohabitent sur le réseau autoroutier ou encore des travaux sur notre réseau supérieur à Montréal. Donc, au niveau des travaux, dans le fond, ce qui arrive, c'est qu'on réussit à cohabiter. C'est arrivé dans le passé et, dans ce cas-ci aussi, on va arriver à cohabiter et à coordonner nos phases de construction et vivre les impacts de façon...

910 Ici, on travaille simultanément, dans le fond, avec nos partenaires dans ce cas-ci qui est le ministère des Transports du Québec, avec lequel on fait nos modèles de simulation, mais avec lequel aussi on coordonne nos travaux sur nos réseaux respectifs.

LA PRÉSIDENTE:

915 Si vous me permettez, Madame Cournoyer. Est-ce que vous avez fait des simulations particulières ou est-ce que vous avez identifié des moments particuliers au cours de ces 7 années et 4 années où il y aura chevauchement sur des moments qui seraient plus critiques que d'autres ou si ça... est-ce qu'il y a des simulations et des choses qui vous permettent de dire que ça devrait cohabiter correctement si les échéanciers se maintiennent.

MONSIEUR CLAUDE CARETTE:

925 Exactement. Pour répondre à votre question par rapport à des simulations ou les estimations par rapport à ça, c'est que nous, dans la phase des plans et devis - quand je dis nous, c'est au niveau de la Direction des transports de la Ville de Montréal - nous aurons à simuler de façon additionnelle, en fonction des phasages de construction qui vont être prévus aux plans et devis, qu'est-ce qui va intervenir, et on va alors parler au ministère des Transports.

930 On ne peut pas faire ça tant que les plans et devis ne sont pas réalisés pour pouvoir identifier les phases de construction avec nos partenaires, évidemment.

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

935 Juste en complément peut-être, Madame la Présidente, nous avons quelqu'un à l'intérieur de notre équipe, une personne dont le mandat actuel est de planifier, justement, le maintien de la circulation sous toutes ses formes et toutes les mesures de mitigation et surtout de communication qui seront requises pendant notre chantier.

940

MONSIEUR RÉJEAN DUROCHER :

945

Excusez, si vous regardez le budget, il y a une part très importante qui est réservée au niveau du maintien de la circulation, donc c'est les communications, mais également c'est vraiment la communication avec les gens, avec les différents médias pour s'assurer le maintien de la circulation.

950

De plus, avec les partenaires, comme on l'a dit, c'est qu'on va tendre graduellement à implanter des mesures de mitigation qui vont aussi impliquer davantage de transport en commun. On va favoriser ça dans un premier temps, justement pour montrer aux gens que s'ils utilisent le transport en commun, bien, par la suite ça va être un naturel de le conserver.

955

LA PRÉSIDENTE:

Votre deuxième question, Madame Cournoyer.

960

MADAME CAROLE COURNOYER:

Merci. Oui, après avoir éplucher le rapport des consultations de l'étude sur le potentiel de développement urbain d'un corridor de transport collectif renforcé dans l'axe du pont Champlain, dans l'annexe IV, lors du compte rendu de la rencontre de consultation du 26 septembre 2008, la Société du Havre, et je cite, disait : «...on souhaite harmoniser Bonaventure avec le projet Griffintown tout en soulignant que personne ne veut d'un environnement ou des convois d'autobus qui circulent toutes les 30 secondes.» Je cite une citation de la Société du Havre.

965

970

Alors pourquoi créer un corridor où passeront autant d'autobus, dans Griffintown ?

LA PRÉSIDENTE:

975

Monsieur Rainville.

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

Oui, est-ce possible, Madame Cournoyer, de répéter la source de ce document-là, lequel document ?

980

MADAME CAROLE COURNOYER:

C'est l'annexe IV du compte rendu de la rencontre de consultation du 26 septembre 2008, lors des consultations dans l'Étude sur le potentiel de développement urbain d'un corridor de transport collectif renforcé dans l'axe du pont Champlain. C'était un document de

985

deux cent... en tout cas, il y avait Devimco, il y a avait la Société du Havre, il y avait plusieurs personnes, plusieurs organismes qui participaient à cette consultation.

990 **MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:**

Et la citation que vous faites serait de la Société du Havre de Montréal ?

995 **MADAME CAROLE COURNOYER:**

Oui, annexe IV, 26 septembre 2008. Voilà.

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

1000 Bon, écoutez, je vais devoir vérifier, je n'ai pas de mémoire du tout, du tout, du document auquel vous faites référence, surtout...

MADAME CAROLE COURNOYER:

1005 Je comprends qu'à cette époque, Devimco était toujours dans le portrait.

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

Oui.

1010

MADAME CAROLE COURNOYER:

Et j'imagine qu'à ce moment-là, ma question, je me demandais Devimco ne tenait pas à avoir un corridor d'autobus.

1015

LA PRÉSIDENTE:

Ce qu'on va faire, Madame Cournoyer, c'est de demander à Monsieur Rainville de regarder, la référence est claire, et de nous répondre, et ça sera mis sur le site Web.

1020

MADAME CAROLE COURNOYER:

Merci.

1025

LA PRÉSIDENTE:

Merci à vous. J'appellerais monsieur Jesse Lev, s'il vous plaît.

Monsieur Sami Hakim. Bonsoir, Monsieur.

1030 **MONSIEUR SAMI HAKIM:**

Bonsoir, Madame la Présidente. J'aimerais juste faire un commentaire sur les simulations qu'on a vues tantôt, qui nous ont permis d'établir une moyenne de gain de temps de 30 secondes, tiennent deux choses... elles n'ont pas considéré deux choses.

1035

D'abord, la capacité du terminus centre-ville, on sait déjà que le terminus est à pleine absorption, il ne peut plus accueillir, les autobus d'ailleurs, ils sont en train de stationner à l'extérieur, ces simulations qu'on voit ne considèrent pas cette capacité-là et donc on peut s'attendre à des files d'attente à l'amont du terminus centre-ville, ce qui réduira le temps de gagner le long de ce tracé.

1040

En plus de ça, Madame la Présidente, lors des simulations, on est sur le corridor Dalhousie et on circule entre 40 et 50 km/h. Ça, compte tenu des problèmes de visibilité qu'évoque l'audit de sécurité, compte tenu aussi du fait qu'on est dans une zone résidentielle, on devrait plutôt rouler au 30 km/h, ce qui réduirait encore le gain de temps. Je pense que les simulations seraient à refaire dans l'optique d'une étude bénéfice-coût.

1045

Le deuxième commentaire que je voulais faire...

1050 **LA PRÉSIDENTE:**

Non, là je vous inviterais à aller vers ...

MONSIEUR SAMI HAKIM:

1055

Non, c'est parce que la dernière fois, vous m'avez promis du café, jeudi dernier, Madame.

LA PRÉSIDENTE:

1060

Je n'arrête pas d'en demander à chaque fois.

MONSIEUR SAMI HAKIM:

1065

Est-ce qu'on a fait quelque chose, on a demandé à quelqu'un ?

LA PRÉSIDENTE:

On a toujours que de l'eau.

1070

MONSIEUR SAMI HAKIM:

1075 Parce que je voulais apporter du café pour tout le monde aujourd'hui ; mon père m'a dit que ça allait être *kind of weird*. En tout cas.

LA PRÉSIDENTE:

1080 Alors je vous écoute pour votre première question.

MONSIEUR SAMI HAKIM:

1085 En 2006, Madame la Présidente, pour remédier à la problématique de la voie actuelle qu'empruntent les autobus de la Rive-sud depuis 2000 ou 2001, on avait choisi une voie prioritaire pour autobus, on a étudié, on a choisi sur la rue Ann. Ce choix provient de l'étude Tecsalt 2007. Et, par la suite, les notes du MODIM nous montrent que plusieurs inquiétudes soulevées par le SITE, le Service Infrastructures transport entretien, je crois, ont fait en sorte que le choix de la rue Ann n'était plus convenable à cause de : a) la complexité des parcours d'autobus ; b) l'impossibilité d'offrir une voie dédiée aux autobus dans les deux directions entre le canal Lachine et le train, le TCV ; c) l'incompatibilité avec le développement de Griffintown ; et d) l'incompatibilité avec la vocation de la rue Ann.

1090
1095 À mon avis, ce sont toutes des raisons qui peuvent s'appliquer à la rue Dalhousie, mais ça c'est un à part. Il a été donc décidé, Madame la Présidente, de poursuivre l'analyse du projet en considérant une voie réservée aux autobus dans l'axe de Bonaventure, qu'on a nommé ensuite le scénario de base.

1100 Alors les modalisations de ce scénario n'ont pas été satisfaisantes dû au ralentissement des véhicules à l'amont de la rue Wellington, alors quelqu'un, quelque part, a décidé d'entamer une étude de sept tracés. Et cette étude de sept tracés, il faut vraiment se pencher dessus, il faut vraiment la comprendre et il faut quasiment faire des *push-ups* dessus. Vous voyez ?

1105 Il est devenu apparent que les avis des fonctionnaires n'ont pas été considérés lors de cette étude, car parmi les sept tracés choisis, Madame la Présidente, trois sont retenus pour une analyse détaillée, dont Dalhousie, Ann et l'axe Bonaventure. Deux des trois tracés favorisés et retenus dans l'étude ont déjà été qualifiés d'inacceptables par le site.

1110 En 2006, on dit que la rue Ann n'est pas acceptable ; en 2007, on dit que la rue Bonaventure n'est pas acceptable ; en 2008, on parle d'une étude de sept tracés et on considère, et en plus, on retient deux tracés qu'on avait déjà rejetés.

1115

LA PRÉSIDENTE:

1120 Je ne voudrais pas rediscuter les comparaisons d'études, on a déjà à quelques reprises répondu que certains paramètres ayant changé, il y a eu des mises à jour d'études. Alors j'aimerais que vous adressiez votre question en fonction des paramètres les plus récents et donc des études qui s'y réfèrent. Sil vous plaît.

MONSIEUR SAMI HAKIM:

1125 Oui, mais il faut comprendre les paramètres les plus récents, il faut comprendre aussi d'où on les a cherchés. Et quand vous voulez parler de paramètres récents, je me demande pourquoi on considère le tracé Bonventure, pas comme étant le scénario de base, mais le tracé des autobus actuels qu'on a depuis 2000-2001, et qui a été qualifié par notre Monsieur Carette d'un scénario banal.

1130 Moi ma question, Madame la Présidente, c'est quel rôle le SITE et l'AMT ont joué dans cette étude ? Est-ce qu'ils ont joué un rôle ? Si oui, en quelle capacité ; sinon, est-ce qu'ils l'auraient fait de la même manière ?

1135 **LA PRÉSIDENTE:**

Est-ce que l'AMT pourrait indiquer sa contribution aux études récentes relatives au projet dont on traite en commission ce soir.

1140 **MONSIEUR MICHEL VEILLEUX:**

1145 Écoutez, je n'étais pas là personnellement, mais je peux vous dire que l'AMT a participé à toute la démarche. L'AMT, ce n'est pas le milieu récepteur, là. Nous autres on avait des critères très définis de besoins, on a été très clair avec nos partenaires là-dessus, on a besoin d'un axe dédié, un axe dédié pour le transport en commun étant donné des volumes dont je vous ai parlé à quelques reprises, étant donné le nombre de véhicules qui sont là.

1150 On a besoin d'un axe qui a une capacité qui correspond à la situation actuelle, minimalement, qui est capable d'évoluer en termes de volume, qui soit rapide, qui soit efficace, qui soit fonctionnel.

1155 Alors la décision de choisir Dalhousie : Dalhousie répond à ces critères-là à plusieurs niveaux. Et l'AMT a participé aux études mais, comme je vous dis, ce n'est pas l'AMT qui... le milieu récepteur, c'est la Ville de Montréal, c'est la Société du Havre de Montréal qui représente très bien ce volet-là. C'est un lien direct vers le centre-ville, vers notre terminus centre-ville actuel, et il y a des liens potentiels vers un éventuel projet à la gare Windsor. Alors voilà.

1160 **LA PRÉSIDENTE:**

Votre deuxième question, Monsieur Akim ?

1165 **MONSIEUR SAMI HAKIM:**

En complément de réponse, je me demande pourquoi l'AMT, qui a participé à cette démarche le long de l'affaire, a permis non seulement de favoriser, mais de même considérer l'axe actuel qu'empruntent les autobus en tant qu'axe alternatif.

1170 **MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:**

Madame la Présidente, je me demande quelle question on aurait aujourd'hui si on ne l'avait pas fait. Si on n'avait pas considéré l'axe Bonaventure, est-ce qu'aujourd'hui on nous dirait : bien, vous auriez dû considérer l'axe Bonaventure, c'est-à-dire le statu quo ?

1175 **MONSIEUR SAMI HAKIM:**

C'est fantastique de considérer l'axe Bonaventure, Monsieur Rainville, c'est...je vous applaudis là-dessus, mais ce n'est pas le bon axe Bonaventure, c'est l'axe Bonaventure qu'empruntent les autobus actuellement et qui a été qualifié de banal par Monsieur Carette, jeudi dernier.

1180 **LA PRÉSIDENTE:**

1185 Je pense que, oui, là, je dois inviter Monsieur Carette à faire un rectificatif, s'il vous plaît.

MONSIEUR CLAUDE CARETTE:

1190 Dans le fond, Madame la Présidente, lorsque je disais banal, c'est pour faire une distinction entre un site banal - puis ça peut paraître péjoratif, mais ce n'est pas ça là, c'est technique, là - c'est un site propre versus un site banal. Un site propre, c'est un site dédié au transport collectif ; le site banal étant évidemment la chaussée, dans lequel on peut réserver une voie dans la chaussée. C'est pour ça, je voulais rien que rectifier à ce niveau-là.

1195 **LA PRÉSIDENTE:**

1200 Votre seconde question, Monsieur Akim, s'il vous plaît.

MONSIEUR SAMI HAKIM:

1205 Merci, Madame la Présidente. Le PTI 2010-2012 de l'AMT évalue maintenant les coûts associés au corridor Dalhousie 118 M \$. Compte tenu des coûts des expropriations supplémentaires recommandées par l'audit de sécurité... je ne sais pas si l'AMT a encore lu cet audit de sécurité ou validé les constats à l'intérieur, on n'a aucune réponse à part une question, un constat relié aux rampes, mais je veux retourner au corridor Dalhousie.

1210 Les coûts des expropriations supplémentaires recommandées par l'audit de sécurité, le prix total du corridor Dalhousie risque de dépasser les coûts du réaménagement de l'autoroute. De plus, il y a l'équipe du MODIM qui prévoit que des axes alternatifs à Dalhousie seraient à envisager dans l'optique d'une étude bénéfice-coût du scénario préférentiel. Nous n'avons pas eu accès à une telle étude, Madame la Présidente.

1215 On avait entendu hier monsieur Durocher nous dire que, pour chaque trois minutes de retard que prend une ligne d'autobus, ça équivaut à plus de 2 M\$ en pertes. Nous avons aussi entendu monsieur Carette nous dire que, en moyenne, le tracé Dalhousie permet de gagner 30 secondes de temps. Donc, un calcul vite fait, on va dire que trois minutes de pertes représentent 3 M\$, donc 1M\$ pour chaque minute. Une demi-minute, 30 secondes, sauveraient à l'AMT, au RTL, 500 000 \$. Donc, pour amortir leur 120 M\$, ça va prendre 240 ans.

1225 Je sais que les choses se font temporaires... le temporaire à Montréal prend une autre définition, mais 240 ans, c'est beaucoup pour amortir un projet de cette envergure.

Est-ce que l'AMT a considéré les expropriations recommandées dans l'audit CIMA et qui rendra disponible au site de l'OCMP l'étude de bénéfice-coût du scénario préférentiel ?

1230 **LA PRÉSIDENTE:**

Est-ce que l'AMT veut d'abord répondre ou Monsieur Rainville ?

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

1235 Madame la Présidente, on parle de la solution qui est retenue, mais si on avait utilisé les autres solutions, ça ne serait pas 30 secondes ou une minute, mais on aurait des pertes de temps, on accumulerait des pertes de temps et, là, la facture monterait. Et de plus, ici, on a parlé de la facture des transporteurs disons de Longueuil, mais si on rajoute les CIT, si on rajoute la ville de Montréal, la facture augmente encore. C'est dans ce sens-là.

1245 Et on parle de perte de temps, monsieur Akim en a grassement fait l'éloge que, plus on reste là, bien plus on pollue, donc il y a un coût au niveau qui n'est pas nécessairement tangible, mais qui vient s'ajouter à la facture.

LA PRÉSIDENTE:

1250 Merci.

MONSIEUR SAMI HAKIM:

1255 Il y a une étude de bénéfice-coût qui devrait venir pour valider, justement, ces constats-là. Il y a aussi la perte de temps.

LA PRÉSIDENTE:

1260 Ça, je vous invite à en faire la demande, si vous le jugez utile, en deuxième partie dans un mémoire que vous présenterez. Parce que je le dis, je le répète, je l'ai dit à quelques occasions : toutes études ou compléments d'études qui vous sembleraient opportuns en toutes matières, nous les recevrons et la commission les analysera.

1265 Donc, il faut évidemment formuler votre requête et la documenter un peu, mais si vous pensez que, dans une matière ou une autre, il y a des compléments d'études ou des études qui auraient dû ou qui devraient être faites, je vous rappelle qu'on est à l'étape de l'avant-projet, donc tout n'est pas déjà figé et que ces questions pourraient faire l'objet d'études complémentaires.

MONSIEUR SAMI HAKIM:

1270 Je le souhaite, Madame la Présidente. Mais avant...

LA PRÉSIDENTE:

1275 Je vous remercie, là je suis obligée de vous arrêter, on est rendu à peu près à huit questions.

MONSIEUR SAMI HAKIM:

1280 Je n'ai pas encore reçu de réponse, Madame.

LA PRÉSIDENTE:

1285 Treize commentaires. Bien, écoutez, si vos questions sont en forme de commentaires, c'est difficile d'avoir des réponses.

MONSIEUR SAMI HAKIM:

1290 Non, la question était : qui va produire l'étude bénéfice-coût ? J'ai pas reçu de réponse.

LA PRÉSIDENTE:

1295 Est-ce que quelqu'un a demandé une étude bénéfice-coût ?

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

Non.

1300 **MONSIEUR SAMI HAKIM:**

L'équipe de la MODIM a dit qu'il y a une étude bénéfice-coût qui doit être réalisée, qui va adresser leur demande ?

1305 **LA PRÉSIDENTE:**

Monsieur Veilleux, oui.

MONSIEUR MICHEL VEILLEUX:

1310 Pour obtenir le financement du projet auprès du ministère des Transports, il y a un certain nombre d'études qui vont devoir être déposées, dont les éléments de bénéfice-coût qui sont obligatoires. Alors quand le projet va être à maturité, en termes de définition, il va falloir pour développer le dossier d'affaires, qui doit être présenté au gouvernement du Québec à différentes étapes, déposer, en plus de toute l'analyse de faisabilité, il va falloir aussi déposer des études coût-bénéfice.

LA PRÉSIDENTE:

1320 Donc, ça viendra à ce moment-là.

MONSIEUR SAMI HAKIM:

Merci, Madame la Présidente.

1325

LA PRÉSIDENTE:

Merci à vous.

1330 J'appellerais monsieur Patrick Latendresse, s'il vous plaît. Monsieur Latendresse, bonsoir.

MONSIEUR PATRICK LATENDRESSE:

1335 Bonsoir, Madame la Présidente. Donc, ma première question : considérant l'attachement sincère de la Société du Havre au bien-être des résidants du quartier Griffintown dans l'élaboration du projet, ici je parle plus particulièrement de la qualité de l'air, je me demande pour quelle raison on a oublié d'évaluer le taux de pollution atmosphérique à proximité du Lowney's , considérant que le nombre d'autobus, environ 1 600
1340 déplacements journaliers qui vont se faire et ce, à moins de 7 mètres du Lowney's, considérant ici que je parle de la rue Maurice comme telle et... donc, c'est ça que je veux dire, 7 mètres, et d'autant plus que dans le rapport d'étude d'impact sur la qualité de l'air, on spécifie au paragraphe 9.3, sur les mesures d'atténuation, on parle du corridor ici, qu'il est recommandé d'installer des filtres EPA dans les admissions d'air frais des bâtiments.

1345 Donc, ma question c'est, est-ce que la Société du Havre va fournir les filtres aux résidants du quartier qui vont subir cette pollution atmosphérique ?

LA PRÉSIDENTE:

1350 Est-ce que... vous avez apporté une précision hier, je pense, à propos des études. Je ne sais pas si Monsieur Latendresse, vous étiez là hier ?

MONSIEUR PATRICK LATENDRESSE:

1355 Oui.

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

1360 Ou avant-hier peut-être. Oui, ce qui arrive, c'est que nous avons fait faire une étude de qualité de l'air. Et nous l'avons fait faire autant sur le secteur de l'axe Bonaventure que le secteur Dalhousie. Malheureusement, et on s'est engagé à demander justement un complément à cette étude-là, parce que ce qu'elle démontre c'est la situation avec le corridor Dalhousie, la situation de la qualité de l'air au-dessus du corridor Dalhousie, mais
1365 ne démontre pas, et c'est là la lacune, et ce qu'on veut demander justement à celui qui a produit l'étude, elle ne démontre pas la situation actuelle sur de l'Inspecteur.

MONSIEUR PATRICK LATENDRESSE:

1370 Non, c'est pas ça ma question. Ma question porte sur le secteur Maurice. Je ne parle pas du couloir Dalhousie, là, qui est à 45 mètres. Je parle des résidants de la phase

V Lowney's, qui vont être à 7 mètres des 1 600 autobus. C'est ce bout-là, Monsieur, que je parle.

1375 **MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:**

Je comprends, Monsieur Latendresse, que vous parlez de ce bout-là. Moi, ce que je vous dis, c'est que notre étude n'est pas complète au moment où on se parle et on s'est engagé à la faire compléter pour pouvoir comparer la situation telle qu'elle existe maintenant
1380 avec les autobus qui passent à proximité des balcons de la Lowney's et la situation projetée, future, lorsque les autobus passeront sur le corridor Dalhousie.

On n'est pas en mesure actuellement de comparer la qualité de l'air avant et après. Alors on s'est engagé à demander un complément d'étude, qui va nous permettre de voir
1385 s'il y a amélioration ou détérioration et qui nous indiquera les moyens de mitigation, le cas échéant.

LA PRÉSIDENTE:

1390 Dans ce complément d'étude, Monsieur Rainville, je comprends qu'on va se préoccuper de la rue Saint-Maurice.

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

1395 Ça fait partie du corridor.

MONSIEUR PATRICK LATENDRESSE:

1400 Et dans le cas où est-ce qu'il y a une détérioration, vous allez juste noter qu'il y a une détérioration et ça va se terminer là ?

MONSIEUR RÉJEAN DUROCHER:

1405 Je pense, Madame la Présidente, ce qu'il faut regarder actuellement, c'est qu'on a simulé les conditions actuelles en tenant compte du corridor Bonaventure et on a simulé le tout, quel était l'impact du corridor Bonaventure sur les secteurs environnants. On n'a pas tenu compte de la source d'émissions, autant de poussière que de bruit, dans l'axe actuel utilisé par les autobus, c'est-à-dire sur la rue William et de l'Inspecteur, pour essayer de voir l'impact du corridor Bonaventure.

1410 Mais dans la vraie réalité, il aurait fallu aussi tenir compte de ce qui se passe, et pas juste au coin de l'Inspecteur, mais l'Inspecteur, Notre-Dame, Saint-Maurice actuel, l'Inspecteur, Notre-Dame et Saint-Maurice dans le futur et également l'impact de Dalhousie, Saint-Maurice et l'Inspecteur, et jusqu'au terminus centre-ville.

1415

Quand on regarde les cartes au niveau de l'effet, on s'aperçoit que c'est comme s'il y avait absolument rien, c'est en bas de 50, actuellement, décibels pour le bruit, mais il y a plein d'autobus, comme les gens le disent présentement, et on ne voit pas cet impact-là. Et il y en a un parce que les gens nous le disent, autant au coin de Notre-Dame, et ça n'est pas tenu compte, parce qu'on a simulé le corridor Bonaventure seulement, ce n'est pas la réalité.

1420

LA PRÉSIDENTE:

1425

Oui, mais par contre, vous êtes convainquant quand vous dites ça. Est-ce qu'on peut penser que ça va faire partie du complément d'étude ?

MONSIEUR RÉJEAN DUROCHER :

1430

C'est là-dessus qu'on veut, justement qu'on génère du bruit réel sur de l'Inspecteur, ce qu'on n'a pas présentement. C'est comme si c'était vierge, au niveau des simulations. Et c'est normal parce que, bien des fois dans des études de bruit ou de poussière, on cherche à isoler une source pour voir l'impact sur... mais quand on en met deux, trois ensemble, c'est plus difficile à voir, disons, le mélange, les interactions, et c'est dans ce sens-là qu'on veut avoir le complément pour voir l'impact de la source de l'Inspecteur seul et avec l'autre, pour voir justement quel va être l'impact présent et futur.

1435

LA PRÉSIDENTE:

1440

Je ne me souviens pas si vous l'avez dit, mais est-ce qu'on connaît l'horizon de cette étude-là, ce complément d'étude-là, est-ce que ça va être disponible ?

MONSIEUR RÉJEAN DUROCHER:

1445

Moi, je vous dis qu'on en a pour un bon trois mois avant de revoir pour s'assurer que c'est bien fait, est-ce qu'il faut aller sur place pour prendre un échantillon, j'appellerais, clé, mais après ça, il faut le modéliser, peut-être faire quelques simulations pour voir à quelles périodes, dans quelles conditions, etc. Mais le plus vite possible pour nous. Et nous sommes certains que ça va nous aider, justement, à être transparents et à démontrer aux gens que, oui, il y a un effet présent et quel est l'effet de déplacer ce corridor-là. Parce que présentement, c'est comme s'il n'y avait absolument rien là.

1450

LA PRÉSIDENTE:

1455

Oui, exact. C'est un bon complément.
Monsieur Latendresse, si vous permettez, Monsieur Chénard aurait...

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire:

1460 Oui, je me demandais, les mesures d'atténuation du bruit notamment le long du corridor Dalhousie, est-ce qu'il y a des - je pense que votre expert est ici - murs verdis ou de la végétation ou est-ce qu'il y a des choses qui pourraient avoir un impact significatif sans prendre vingt mètres ?

1465 **MONSIEUR RÉJEAN DUROCHER :**

Bien, c'est certain qu'il y a plusieurs façons de faire. Il peut avoir les revêtements de sol, les bâtiments pour éviter la réverbération du bruit, par exemple, sur le corridor ferroviaire et également ces verdissements avec différentes façons de faire. Mais ça fait partie, justement, de notre... du mandat qu'on a. Ce n'est pas juste de faire un corridor que j'appellerais, là, des autobus, mais à l'aménager pour qu'il soit convivial pour les gens qui vivent autour et qui vont s'y promener.

LA PRÉSIDENTE:

1475 Merci. Monsieur Latendresse, votre deuxième question, s'il y en a une ?

MONSIEUR PATRICK LATENDRESSE:

1480 Oui. Celle-ci est d'ordre un peu plus générale, mais quand même. Considérant que Griffintown à l'heure actuelle, la majorité de la population réside au Lowney's 1, 2, 3, jusqu'à 7, dans un espace relativement proche, et que ceux-ci s'opposent, j'imagine, très fortement contre le projet, et décident de manifester contre le projet, c'est-à-dire boucher les rues ou quoi que ce soit, est-ce que la Société du Havre envisage, considérant vraiment
1485 que l'opposition populaire, elle est ferme, elle se tient, elle est organisée, elle est civilisée, est-ce que la Société du Havre envisage d'annuler le couloir Dalhousie ou va-t-elle le maintenir nonobstant l'avis des résidents du quartier.

LA PRÉSIDENTE:

1490 Avant que monsieur Rainville réponde, je vous signale que le bénéfice de cette commission-ci, encore une fois, c'est qu'on est en avant-projet.

MONSIEUR PATRICK LATENDRESSE:

1495 Oui, mais s'ils sont capables de faire des projections, on va y avoir accès.

1500

LA PRÉSIDENTE:

1505 Votre voix est importante pour la commission et cette commission fait l'analyse de tout ce qui se sera dit, de notre compréhension, et après ça le rapport est remis officiellement aux élus. La Société du Havre dans ce contexte-là doit écouter de la même façon. Alors évidemment, votre voix porte tout aussi bien parce que vous êtes résidant du Lowney ou parce que vous ne l'êtes pas, mais ce n'est pas...

MONSIEUR PATRICK LATENDRESSE:

1510 Là vous répondez à la question ou c'est la Société du Havre qui répond ?

LA PRÉSIDENTE:

1515 Non, mais ce n'est pas à monsieur Rainville à dire : si les gens s'opposent, on ne les écouterait pas ou on les écouterait. Et on n'est pas dans ce processus-là ici, mais dans un processus de commission et d'audience publique. On n'est pas dans un tribunal, on n'est pas en opposition.

MONSIEUR PATRICK LATENDRESSE:

1520 Non, c'est que j'essaie de déterminer la sensibilité de la Société du Havre par rapport aux résidents de Griffintown à l'heure actuelle.

LA PRÉSIDENTE:

1525 À ce moment-là, demandez-lui jusqu'où et... et non pas : si on vous attaque, allez-vous mordre, Monsieur Rainville.

MONSIEUR PATRICK LATENDRESSE:

1530 Bien, s'il est doux, c'est sûr qu'il ne mordra pas, puis il va changer le projet peut-être.

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

1535 Mais là vous avez formulé l'hypothèse qu'il y avait une quasi-unanimité chez les gens de la Lowney's contre la réalisation du corridor Dalhousie. Moi, je préfère attendre, justement, d'avoir le rapport de l'Office de consultation publique de Montréal, puis on verra dans le temps. On va attendre les conclusions qui vont être faites par la consultation publique qui est menée par l'Office, puis on verra comment on agit après. Autrement dit...
1540

MONSIEUR PATRICK LATENDRESSE:

1545

Autrement dit, vous n'avez pas de sensibilité.

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

1550

Non, je ne veux pas préjuger.

MONSIEUR PATRICK LATENDRESSE:

1555

Je n'ai pas parlé de préjuger.

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

1560

Des résultats, sinon, ce serait quoi, une consultation bidon ? Je ne veux pas préjuger des résultats.

MONSIEUR PATRICK LATENDRESSE:

1565

Non, je n'ai pas parlé de la commission comme quoi elle était bidon, c'est que je veux vérifier quelle est la sensibilité de la Société du Havre par rapport aux intérêts qu'on parle ici dans le quartier. Parce que c'est un quartier historique, c'est un quartier qui a de l'histoire, c'est un quartier qu'il y a des gens qui ont investi.

1570

Là ici, n'oubliez pas, c'est qu'il y a des gens qui ont investi des centaines de milliers de dollars dans des condos et qui, du jour au lendemain, vont se retrouver avec 1 600 autobus qui passent devant leur nez. J'imagine que vous serez certainement pas la personne qui va s'inviter à prendre un café là à 5h le soir quand il va y avoir 42 autobus en ligne.

LA PRÉSIDENTE:

1575

Je peux vous répondre au nom de la commission. Si la Société du Havre, il s'avérait une telle chose, pour reprendre votre terme, ne serait pas sensible, je vous rappelle que ce n'est pas la consultation publique de la Société du Havre, c'est la consultation publique de l'Office de consultation publique et que, cette commission, que ça lui plaise ou non, doit être entièrement sensible à toute opinion.

1580

1585

À partir de là, notre réponse s'adresse aussi bien à la Société du Havre qu'à la Ville de Montréal, dans toute sa splendeur et sa grandeur, c'est-à-dire les élus, les fonctionnaires, etc., etc. À partir de là, ce que la Société du Havre, quand monsieur Rainville dit : « Je ne veux pas présumer du résultat », c'est que ce n'est pas sa consultation. C'est celle de l'Office.

MONSIEUR PATRICK LATENDRESSE:

Non, mais c'est son projet au bout du compte. Merci.

1590

LA PRÉSIDENTE:

Bien, oui. Merci, Monsieur Latendresse.

1595

J'appellerais Monsieur John Burcombe, s'il vous plaît. Bonsoir.

MONSIEUR JOHN BURCOMBE:

Bonsoir, Madame la Présidente. D'abord, c'est peut-être quelques points sur les corridors d'autobus, est-ce qu'on peut avoir le plan global ? Alors j'ai remarqué qu'on a étudié les possibilités sur la rue Ann et sur Dalhousie, mais est-ce qu'on a jamais pensé d'une combinaison des deux où on utilise le tournant existant pour la rue Ann sous la voie ferrée et puis on tourne à droite sur Ottawa pour venir à Dalhousie ? Plutôt d'avoir tous les problèmes de faire un tunnel pour Dalhousie, est-ce qu'on a étudié cette possibilité ?

1600

1605

LA PRÉSIDENTE:

On va en faire votre première question. Monsieur Rainville, sur cet aspect-là ou quelqu'un de vos experts.

1610

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

Ah, là si quelqu'un a une information meilleure que la mienne, parce que je n'ai pas tous les détails, je ne crois pas que des compromis aient été faits entre la moitié d'un tracé combiné à la moitié de l'autre. Je comprends ce que vous voulez dire, ce serait d'utiliser la sortie Brennan, se rendre jusqu'à Ann, continuer Ann jusqu'à, par exemple, William ou Ottawa plutôt, et aller prendre Dalhousie vers le nord.

1615

1620

Ça, ça aurait l'avantage d'éviter la construction d'un passage sous la voie ferrée, essentiellement.

MONSIEUR JOHN BURCOMBE:

Oui, au bas mot, 20M \$, c'est ça.

1625

MONSIEUR RÉJEAN DUROCHER :

Un complément d'information à cet égard-là, c'est, encore une fois, c'est qu'on refait un détour, on rentre dans un milieu... comme on l'a entendu tantôt, nos partenaires

1630 désiraient d'avoir un trajet dans un corridor fixe, puis dédié aux autobus. Si on s'en va sur la
rue Ann, il va falloir, à cet égard-là, est-ce qu'on ferme la rue Ann pour justement
1635 simplement l'adapter pour la circulation des autobus ? Est-ce qu'on modifie après ça soit la
rue William ou une autre pour retourner vers Dalhousie, etc., et là on reprend des retards à
chacun des mouvements qu'on fait ? C'est dans ce sens-là qu'on a dit, bien, là on prend le
corridor, on continue dans le corridor le plus longtemps possible.

Oui, le coût a été évalué, mais les coûts aussi, comme on le dit, d'opération et les
autres effets ont été considérés. Et la façon que ça été fait avec une grille multicritères,
1640 comme on l'a expliqué hier, ce n'est pas une grille multicritères qu'on a décidé de sortir de
notre chapeau pour l'appliquer juste à cet endroit-là.

LA PRÉSIDENTE:

Non, j'entends bien, mais la question de Monsieur Burcombe était : est-ce qu'on a
1645 étudié précisément la possibilité d'utiliser un tout petit bout, pas toute la rue Ann versus la
rue Dalhousie, mais le viaduc existant, au fond.

MONSIEUR RÉJEAN DUROCHER :

1650 C'est non, parce que comme on disait, on va regarder des axes le plus en ligne
possible avec le TCV pour des raisons de fiabilité, de temps de parcours, etc.

LA PRÉSIDENTE:

1655 Mais est-ce qu'on a évalué combien de temps précisément plus long c'était de
passer par Ann et revenir sur Dalhousie ?

MONSIEUR RÉJEAN DUROCHER :

1660 On revient, en fait, on a le choix, on revient sur Dalhousie ou on revient sur
l'Inspecteur, où on est collé un sur l'autre là.

LA PRÉSIDENTE:

1665 Non, mais ma question ici, est-ce que vous avez étudié ?

MONSIEUR RÉJEAN DUROCHER :

1670 Non, ça n'a pas été évalué, Madame, non.

LA PRÉSIDENTE:

1675 Monsieur Burcombe, ça répond à votre première question ?

MONSIEUR JOHN BURCOMBE:

1680 Si vous permettez une autre question sur le corridor d'autobus avant que ma question principale c'est sur un autre sujet. C'est que pour le corridor sur Bonaventure, la problématique de virage à gauche pour arriver au terminus de centre-ville, est-ce qu'on a jamais pensé la possibilité que, au lieu de tourner à gauche, les autobus tournent à droite sur Notre-Dame, prendre la rue Gauvin, puis arriver à Saint-Jacques, et dans ce cas c'est une traverse normale.

1685 Est-ce que cette possibilité a jamais été examinée, pas peut-être dans le cadre de ce projet mais dans un autre... en général, est-ce qu'on a pensé de cette façon de tourner à gauche plutôt qu'un virage direct, c'est comme un virage indirect.

1690 **LA PRÉSIDENTE:**

Je vois les gens de la Ville de Montréal se pencher sur leurs documents, alors c'est sans doute à monsieur Carette à qui ont demandera de répondre à votre question.

1695 **MONSIEUR CLAUDE CARETTE:**

1700 Donc, ce que je comprends, Madame la Présidente, au niveau du scénario proposé, si on compare, dans le fond, ici ce serait de prendre le scénario que monsieur propose, c'est de rester sur Bonaventure, je vois mal sur le plan là, mais se rendre jusqu'à la rue Notre-Dame, utiliser une petite rue Gauvin, revenir ici, puis reprendre les tracés usuels. C'est ça la proposition ?

LA PRÉSIDENTE:

1705 Est-ce que ça correspond, ça, Monsieur Burcombe ?

MONSIEUR JOHN BURCOMBE:

C'est ça, c'est ça.

1710

MONSIEUR CLAUDE CARETTE:

1715 Exactement. Alors ça c'est, évidemment on a étudié des scénarios comme vous voyez ici avec des bons détours également, là, donc, ça, ça apporte des temps de déplacement relativement supérieurs. Et ici, nous, avec ce scénario-là, ici on ne règle pas

1720 la problématique d'entrecroisement que j'expliquais auparavant. Donc, on se retrouve avec cette problématique où est-ce qu'il y a des temps de déplacement très importants pour les autobus en raison de l'entrecroisement et, dans le fond, l'insertion de l'autobus dans les congestions pour passer de la zone, dans la voie de droite à la voie de gauche. Donc, ça, ça demeure. Et en plus, on vient ajouter un temps de détour ici, à ce niveau-là.

1725 Donc, non, ce scénario-là n'a pas été analysé, il pourrait être analysé évidemment, mais ça va être, dans le fond, très comparable à Bonaventure, à l'exception du virage à gauche, évidemment, où on se trouve pas en sur-utilisation, mais il va y avoir un détour ici.

MONSIEUR REJEAN DUROCHER :

1730 Un complément d'information : il faut aussi considérer le retour, parce que là, disons que Notre-Dame et Gauvin ne sont pas des voies qui sont adaptées présentement pour qu'on puisse prendre le chemin à l'inverse.

MONSIEUR JOHN BURCOMBE :

1735 Non, non, le retour...

MONSIEUR RÉJEAN DUROCHER :

On ferait le tracé «bleu», dans le fond, en retour.

1740 **MONSIEUR JOHN BURCOMBE:**

Il y a pas de problème avec le retour, je crois, parce qu'on est déjà le bon côté de Bonaventure. Ça c'était des points sur les corridors d'autobus.

1745 Alors pour ma question principale, c'est qu'il y avait aucune mention lors de la présentation transport sur le stationnement. Alors est-ce qu'on peut nous présenter quelque chose sur le stationnement et est-ce que la Ville peut nous expliquer c'est quoi actuellement la politique de stationnement de la Ville en particulier à l'égard, dans le cadre d'un transfert modal. On veut promouvoir un transfert modal, est-ce qu'il y a une politique de stationnement qui prend en compte cette possibilité.

LA PRÉSIDENTE:

1755 Dans le contexte précis du projet Bonaventure qui implique du stationnement souterrain, sur rue, etc.

MONSIEUR JOHN BURCOMBE:

1760

Oui. Parce que, si je comprends bien, il y a un certain nombre de places de stationnement actuelles, je crois que c'est moins de 100 places, et on va installer, c'est ce que je vois dans le document, c'est au moins 1 000, 1 200 places. Alors ça, c'est pour encourager encore les gens à utiliser leur automobile.

1765

LA PRÉSIDENTE:

Monsieur Carette, avec un lien avec la politique de transport ?

1770

MONSIEUR CLAUDE CARETTE:

Oui, Madame la Présidente, par rapport à une politique de stationnement, au niveau de l'agglomération de Montréal et également au niveau de la Ville de Montréal, présentement on ne dispose pas d'une politique de stationnement, et je vais distinguer des règlements au niveau des stationnements, évidemment.

1775

Donc, présentement, la Ville de Montréal n'a pas de politique de stationnement, mais dans son Plan de transport, on propose le développement d'une telle politique. Donc, nous avons amorcé les premières ébauches que pourrait être une politique, mais la politique n'est pas adoptée en soi présentement.

1780

Au niveau des règlements, comme on le sait, il y a des règlements au niveau des stationnements, que ce soit des stationnements hors rue, donc au niveau des promoteurs immobiliers, donc l'application des différents règlements au niveau des arrondissements. Ou encore, il y a, effectivement, une réglementation sur rue qui est gérée par les arrondissements, une réglementation de l'usage du stationnement sur rue.

1785

Donc, je tenais à dire qu'il y a des règlements, mais il n'y a pas de politique en soi qui donne les lignes directrices par rapport à ça.

1790

Effectivement, une politique permet, c'est un outil, c'est un levier qui nous permet de gérer une offre de transport, qui permet également, dans le fond, de s'assurer, comme monsieur le dit, un transfert modal, autrement dit, en gérant avec une politique de stationnement. C'est un outil important pour une Ville pour pouvoir, dans le fond, gérer, tout comme son réseau routier, une offre en stationnement.

1795

LA PRÉSIDENTE:

Et par rapport aux chiffres qu'on a pour le projet Bonaventure, ça se traduirait comment ?

1800

MONSIEUR CLAUDE CARETTE:

1805 Comme l'expliquait monsieur Rainville précédemment dans une réponse - dans le fond, il pourrait compléter la réponse, évidemment - c'est qu'on a pris la perte de stationnement qui était dans le secteur pour pouvoir la compenser, puis évidemment aussi répondre à la nouvelle demande en stationnement, selon les règlements municipaux. Si monsieur Rainville veut compléter.

1810 **MONSIEUR RÉJEAN DUROCHER :**

1815 Également, Madame la Présidente, il faut tenir compte que si on regarde une photo aérienne du secteur, on s'aperçoit qu'une très grande superficie des terrains sont utilisés pour du stationnement à ciel ouvert et qu'on aurait un potentiel intéressant à mettre en valeur autre façon que du stationnement.

1820 Donc, pour des prix compétitifs, si Stationnement Montréal fait un stationnement souterrain où elle offre des prix compétitifs, les gens, au lieu de se stationner sur rue ou encore dans des stationnements à ciel ouvert, vont préférer aller en stationnement souterrain. Et de là on va, justement, améliorer tout le développement et également, aussi, la qualité du secteur.

LA PRÉSIDENTE:

1825 Ça répond à votre question, Monsieur Burcombe ?

MONSIEUR JOHN BURCOMBE:

1830 Si vous pouvez me permettre une sous-question : c'est que c'est pour quand cette politique de stationnement et c'est quoi le nombre de places de stationnement actuelles au centre-ville parce qu'on n'a pas fait l'inventaire depuis 1995.

LA PRÉSIDENTE:

1835 Si vous voulez, Monsieur Burcombe, je ne veux pas stressé indûment monsieur Carette, je vous remerciais, parce que l'ensemble de vos questions est posé. Aussitôt qu'il a sa réponse, vous êtes dans la salle, on va revenir vous répondre. Je vous remercie. Prenez votre temps, Monsieur Carette.

1840 J'appellerais monsieur Paul Bourque, monsieur Bourque n'est pas là. Monsieur Silviu Bursanescu, s'il vous plaît. Monsieur Bursanescu est-il dans la salle ? Non plus. Monsieur Louis Bisson ? Monsieur Marc-André Sala.

1845 **MONSIEUR MARC-ANDRÉ SAIA:**

Bonjour. Est-ce que ça serait possible d'avoir le plan d'ensemble, s'il vous plaît. Merci. Alors dans l'ensemble, je trouve que c'est un beau projet. Je pense que la plupart des gens, pour ce qui est de l'axe Bonaventure, serait d'accord. Où ça accroche, 1850 évidemment, c'est le corridor d'autobus que personne ne veut avoir, parce que dans l'axe de Bonaventure, pas d'autobus, dans l'axe du côté de Griffintown, on n'en veut pas parce que c'est un peu... ça va nuire au développement futur, aux édifices patrimoniaux.

Je me demandais si ça pouvait être une solution, c'est assez audacieux : puisqu'il va 1855 avoir un gros chantier, qu'il va y avoir beaucoup de travaux, de creusage pour les égouts, etc., etc., d'en profiter et d'enfouir la fameuse voie d'autobus dans l'axe Bonaventure pour ressortir à l'autre bout. Je sais que c'est audacieux.

1860 **LA PRÉSIDENTE:**

Est-ce que... d'abord, on peut peut-être formuler votre question en demandant, est-ce qu'a été envisagée l'idée d'un quelconque corridor souterrain, on a 7 tracés en aérien, est-ce que vous avez regardé cette hypothèse-là.

1865 **MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:**

Non, on n'a pas regardé ça comme tel, comme un tracé ou un corridor d'autobus 1870 souterrain. Par ailleurs, on a fait un exercice qui ressemble à celui-là. Lorsqu'on a fait faire un avis technique, on a fait faire une étude à savoir est-ce que la bretelle de sortie de l'autoroute 720, l'autoroute Ville-Marie, vers le sud pourrait justement, au lieu de sortir avant la rue William, pourrait sortir à la rue Wellington ou éventuellement de l'autre côté du canal de Lachine.

Pour se rendre compte que, en raison de toutes les infrastructures souterraines 1875 présentes, dont un collecteur majeur qui traverse tout le corridor, autant dans Griffintown que dans l'axe Bonaventure, c'est le collecteur William qui a un diamètre gigantesque, là, et il faudrait aller tellement en profondeur que, premièrement, le coût est prohibitif en partant là, mais il faudrait aller tellement en profondeur que les pentes pour remonter pour revenir au niveau du sol ne sont pas acceptables.

1880

Et quand je dis « c'est prohibitif », imaginez votre tunnel qui s'en va jusqu'en 1885 dessous du canal de Lachine et qui ressort où ? À l'autoroute. Il y a un jour où on va vouloir, évidemment on va être rendu à la phase III, là, pour mettre ça en boulevard urbain aussi, est-ce qu'on va le mettre en tunnel jusque sur la Rive-sud ? Je vais un petit peu loin, là, en posant ces questions-là mais...

LA PRÉSIDENTE:

1890 Mais disons qu'on peut résumer...

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

1895 Mais ça n'a pas été fait.

LA PRÉSIDENTE:

... le rapport coût-bénéfice du corridor souterrain.

1900 **MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:**

C'est audacieux.

LA PRÉSIDENTE:

1905 Votre seconde question ? Non, vous n'aviez pas de seconde question ?

MONSIEUR MARC-ANDRÉ SAIA:

1910 Non, j'en avais qu'une seule.

LA PRÉSIDENTE:

1915 Je vous remercie, Monsieur Saia.

J'appellerais madame Sophie Thibault, s'il vous plaît. Monsieur Philippe Côté ? Est-ce que Monsieur Côté est ici ? Monsieur Ludovic Dumas ? Madame Ivana Lemme ? Est-ce que Monsieur Brisset est ici, Pierre Brisset ? On vous attendait, Monsieur Brisset.

1920 **MONSIEUR PIERRE BRISSET:**

Excusez-moi, j'étais à l'extérieur de la salle. Alors, écoutez, j'ai deux questions, mais plus d'ordre généralisé en termes d'aménagement urbain qui est l'essence même du projet. J'ai compris que le projet c'était un projet d'embellir Montréal et de ramener Montréal vers son fleuve et avoir une entrée majestueuse sur l'axe Bonaventure, qui est reconnu déjà l'axe monumental de l'entrée de Montréal ; tout le monde qui viennent à Montréal trouvent ça phénoménal l'entrée par l'autoroute Bonaventure aujourd'hui, l'axe Bonaventure.

1930 Si j'ai bien compris, il y avait des analyses au tout début de combien ça coûterait préserver l'autoroute telle quelle ou combien ça coûterait pour la jeter à terre puis faire

d'autre chose. Un peu comme l'échangeur Parc-Pin, vous vous souvenez Parc-Pin, il y avait l'option de conserver des structures ou de les jeter à terre.

1935 Je me dis l'option de jeter à terre l'échangeur Parc-Pin c'était une bonne décision, je pense que tout le monde est d'accord, vraiment, on a réorganisé. Mais ce que je remarque avec cette modification, c'est qu'on n'a pas introduit un projet immobilier dans la réfection de l'échangeur Parc-Pin, ici, on semble avoir un problème de vouloir injecter quelque chose qui, en tout cas, j'ai déjà donné mon avis là-dessus, qui semble pas être....

1940 Alors, je me demande si ça serait possible de faire une étude de circulation, option 8 on peut l'appeler, que si les autobus restaient dans la bande médiane en site propre où on voit des édifices, puis qu'on convertisse le boulevard urbain de Bonaventure en véritable boulevard urbain avec des voies réservées d'autobus dans l'emprise pour, puis ça, ça permet toutes les questions de virage à gauche, ça va bien marcher, parce que là, les
1945 voies sont en site propre, qu'il y ait une modélisation, parce que là, on semble vouloir investir beaucoup d'argent pour pouvoir construire des édifices, on transfère les autobus sur Dalhousie, etc., alors ce serait intéressant, si possible, d'avoir un analyse.

1950 Je sais que je ne peux pas demander une réponse, c'est un peu une demande, peut-être un peu un préalable, mais d'avoir une analyse de circulation ; voir si les autobus restaient dans l'emprise Bonaventure dans un site propre, sans développement, en considérant que l'axe Bonaventure c'est l'axe d'entrée majestueuse de l'Île de Montréal.

LA PRÉSIDENTE:

1955 Par rapport au tracé Bonaventure, je comprends qu'il n'a pas été étudié en faisant abstraction d'îlots construits dans le centre, c'est-à-dire qu'il a été étudié avec la prémisse que les îlots centraux étaient construits et donc la question, Monsieur Brisset, si je vous décode bien, ça serait d'étudier la même proposition, mais en faisant abstraction d'îlots
1960 construits et en gardant des voies d'autobus au centre, en médiane ; c'est ça ?

MONSIEUR PIERRE BRISSET:

1965 C'est ça. Alors ma deuxième question - parce que je ne veux pas prendre trop de temps, je comprends que les gens ont hâte de rentrer chez eux - deuxième question, c'est la considération, puis c'est un peu la même question qu'avaient posée monsieur Côté et monsieur Bourque, avez-vous considéré que dans le projet de SLR ou tramway vers la Rive-sud d'utiliser le pont Victoria ?

1970 Maintenant, il faut comprendre que le pont Victoria jusqu'en 1952 était sur les rives avec des tramways. Le problème de ce genre, le pont Victoria, c'est à cause des véhicules qui se promènent sur les porte-à-faux, mais quand les tramways sont collés contre la

structure principale, le pont Victoria a été conçu pour supporter des charges de tramway en rive en autant qu'ils soient collés contre la super structure.

1975

Alors, dans toute la question de lien entre Montréal et la Rive-sud, s'il y avait... et puis le trafic serait tout transféré sur le pont de la Concorde qui se trouve à ½ km plus en aval, évidemment.

1980

LA PRÉSIDENTE:

C'est une question ?

MONSIEUR PIERRE BRISSET:

1985

Oui, la question à savoir si prendre en considération la possibilité de l'enjeu de convertir le pont Victoria comme un des options pour le transport SLR ou appelez-le tram-train ?

1990

LA PRÉSIDENTE:

On peut demander à monsieur Veilleux de l'AMT d'avoir une...

MONSIEUR MICHEL VEILLEUX:

1995

Le pont Victoria, c'est un peu la vache-sacrée du CN pour rejoindre la Rive-sud, pour rejoindre les Etats-Unis, tout l'est du pays. On a actuellement énormément de difficulté, l'AMT, à envisager tout ajout de départ sur nos services actuels qu'utilisent le pont Victoria sur le train Saint-Hilaire.

2000

Lorsqu'il y a eu l'étude du SLR A-10, du projet du SLR A-10, dans l'étude de justification qui avait été faite à l'époque, il y avait différentes solutions qui avaient été regardées, dont l'utilisation du pont Victoria à des fins de transport collectif plus intensives et le projet n'avait pas été retenu, à l'avantage du projet du SLR qui a été retenu, celui du SLR A-10. Une des raisons majeures, c'est la difficulté d'entrer en compétition avec le transport des marchandises qui a priorité.

2005

MONSIEUR PIERRE BRISSET:

2010

Ce n'était pas ma question. Les tramways sont en rive, pas dans les voies du CN, mais en rive où passent les autos. Regardez les photos historiques : jusqu'en 52, il y avait des tramways qui passaient en rive où passent les autos présentement. C'est convertir ces voies de circulation automobile en voies réservées pour tramway, comme c'était jusqu'en 1952 ; le pont Victoria... la structure du pont Victoria, et j'ai fait valider ça par des ingénieurs,

2015 la structure du pont Victoria était conçue pour recevoir des tramways en rive en autant qu'ils se promènent pas sur les bouts des porte-à-faux. Et c'est ça la question que je posais.

LA PRÉSIDENTE:

2020 Donc, la réponse de l'AMT c'est non, c'est ...

MONSIEUR PIERRE BRISSET:

2025 Non, non, non, c'était pas ça. Ils disent qu'on ne peut pas utiliser les voies du CN ; moi je ne veux pas utiliser les voies du CN, moi je parle de circulation en rive.

LA PRÉSIDENTE:

2030 Est-ce qu'à l'AMT, il y a une réflexion ?

MONSIEUR MICHEL VEILLEUX:

Non, cette option-là n'a pas été envisagée.

2035 **MONSIEUR PIERRE BRISSET:**

Bon, est-ce que ça peut être considéré ? Non. Voilà.

MONSIEUR MICHEL VEILLEUX:

2040 Pas à l'intérieur du projet dont on parle ici.

LA PRÉSIDENTE:

2045 On déborde du projet Bonaventure dans ce contexte-là.

MONSIEUR PIERRE BRISSET:

2050 Non, mais je sais, mais quand on parle de réserver... Dans le projet de Bonaventure, on parle d'espace réservé pour les transports en commun, c'est-à-dire des SLR, c'est qu'à quelque part il faut qu'ils se rendent sur la Rive-sud. Alors donc, ça fait partie indirecte du projet, parce que des SLR vont passer par ici quand même.

2055 En tout cas. Je pose la question, parce que ce serait une analyse valable à entreprendre. Merci.

LA PRÉSIDENTE:

2060 Je vous remercie, Monsieur Brisset. J'inviterais Madame Bev Lev, s'il vous plaît.
Bonsoir, Madame.

MADAME BEV LEV:

2065 Bonsoir, tout le monde. Is it possible to have a picture of the New City Gas Building,
no, I'm sorry, Dalhousie street in front of ...beside the New City Gas Building, from Ottawa
street, does it exist ? Another view. O.K.

2070 I'm one of the owners of the New City Gas Building and we've been in Griffintown
since 1963, we've owned the New City Gas Building for the last 25 years. We did not buy it
to speculate; it's an old industrial complex and has been used as an industrial building to
house a family business. My father and brother worked tirelessly to keep it going, it's
complicated, expensive and very difficult to maintain.

2075 Until recently, there has been no reason to repurpose the building because there
was no interest. We have spent the last 4 years with uncertainty: first, the Devimco project,
which had every intention of restoring and repurposing the building and the last year,
worrying about the bus corridor.

2080 Our family life savings are tied-up in these properties and the bus corridor is a direct
attack on the New City Gas Complex of buildings from our point of view. Instead of running a
business, we find ourselves, together with our neighbours, having to play David to Goliath
the city bureaucracy.

2085 The current use of New City Gas is probably not glamorous; however the buildings
are always being used for various cultural events that we have privately sponsored, artists
studios, films, offices, film shoots, rehearsal space, for theatre and dance groups, gallery
and more.

2090 Inherent in the property is the unique architecture in a cobble stone passage ways
including Dalhousie Street. These buildings have great potential. It's a diamond in the rough
and can become a true gem. The city has done nothing in Griffintown all these years; they
can't be bothered to cut the weeds and clear the garbage. If Griffintown looks shabby it's
because the tax dollars we pay are spent elsewhere. I'm getting to it.

2095 The other night Mr. Hanna and Rainville discussed installation of the structure that
would be reinforced concrete beams or something other than that to support either the
railway bridge, the New City Gas Building, or both, frankly, I don't know.

2100 I have a bit of comprehension problems here, there is a clear absence of presentation on the New City Gas Buildings in the simulation that was shown earlier here tonight, it didn't exist and a lot of the presentations we see everything going north, we don't see going south, we don't see much about the New City Gas.

2105 There are 37 feet between the end of the building, that's 11, 2 meters, between the end of the building, at the widest part of the street and the railroad track. The corridor on Dalhousie will remove the front door direct that street access, the fire doors and will block, in hole or in part, the 19 odd windows that look out on Dalhousie. We don't have the best view of that building, but it gives a bit of an idea.

2110 There's also the impact on the buildings from the south side which we don't seem to consider. I have no idea of how of what they intend to do there; people have come here every night and expressed great concern for the New City Gas, they have a right to know.

2115 **LA PRÉSIDENTE:**

May I ask you to address...

MADAME BEV LEV:

2120 I'm getting to my questions.

LA PRÉSIDENTE:

2125 Yes, please.

MADAME BEV LEV:

2130 O.K. Can Mr. Rainville, or someone else, show us how the bus corridor is to be designed or constructed in relation to the New City Gas, in very clear terms? What is the strategy for carving out the bus corridor? How long will it take to build? Will the bridge and the buildings become structurally dependant on each other? What precautions are required to preserve the New City Gas while the train tunnel is being built and the train continues to operate without interruption? Will our own business be disrupted?

2135 Can you show us what tunnel; rail, bride and New City Gas will look like from this side and from the south side? Because, frankly, I have no idea where this tunnel goes and I have no idea how it's going to be ?

LA PRÉSIDENTE:

2140 On peut demander, Madame Lev, quelles ont été les précautions. Parce que j'imagine que vous avez envisage certaines mesures de protection ?

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

2145 Oui, bien, voilà, pour répondre à Madame Lev de façon adéquate, là, il y a encore
beaucoup à faire pour décider exactement comment sera réalisé le passage sous les voies
ferrées. La première chose que je dois répondre, c'est qu'actuellement les ingénieurs qui
ont fait une étude de faisabilité technique à notre demande, parce qu'avant d'aller plus loin
on s'est dit, il faudrait d'abord savoir si c'est faisable. Alors on a fait faire, à nos frais, une
2150 étude de faisabilité technique que le Canadien National a commandée à son consultant,
que nous avons payé, et qui s'est avérée positive, c'est-à-dire oui, c'est faisable.

Maintenant, on nous a dit c'est faisable, mais, il y a des précautions à prendre :
vous allez devoir prendre des précautions lors de la construction afin de protéger le
2155 bâtiment. Comme ça se fait pour la construction de n'importe quel bâtiment à Montréal qui
est construit avec des murs mitoyens où on fait des excavations exactement à la ligne de
l'eau, on doit protéger les bâtiments voisins.

MADAME BEV LEV:

2160 Is that wall going to disappear?

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

2165 Excusez-moi?

MADAME BEV LEV:

2170 Is that wall that we see on the side of the building going to disappear from public
view?

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

2175 Which wall, the wall of the...

MADAME BEV LEV:

No, is the wall of the building going to be hidden behind concrete beams and pillars?

2180 **MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:**

O.K. Let me come to that, I wasn't there yet.

2185

MADAME BEV LEV:

But because you said « mitoyen walls», so I'm just wondering if we are suddenly going to have a mitoyen wall?

2190

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

Non, ce que je dis, c'est qu'actuellement les plans très préliminaires qui nous ont été soumis montrent que les deux bâtiments vont demeurer indépendants l'un de l'autre. Parce que ça, ça faisait partie de votre question tout à l'heure.

2195

Quant au support de cette structure, là encore, j'ai dit l'autre soir en réponse, je pense que c'était monsieur Hanna, qu'il y a beaucoup de créativité à mettre en place pour trouver la façon la plus adéquate de mettre ce bâtiment-là en valeur et ne pas détruire, justement, ni son look ni sa valeur patrimoniale ni l'architecture extraordinaire qu'il recèle.

2200

Croyez-nous, c'est notre préoccupation autant que celle de monsieur Hanna, que la vôtre qui êtes propriétaire, que celle qui a été aussi manifestée par monsieur Bumbaru, de mettre ce bâtiment-là en valeur et de ne pas lui nuire. Et nous allons tout faire pour ça et avec votre coopération, bien sûr, comme propriétaire, et la collaboration aussi des gens qui s'intéressent à ce bâtiment-là.

2205

Alors, au moment où on se parle, je ne pourrais pas, Madame Lev, vous montrer des plans en disant voici ce qu'on va faire exactement. On n'est pas là, on n'est pas là. On a une étude de faisabilité et lorsqu'ont été évoquées des craintes à propos des vibrations qui seraient induites soit par la construction du passage ou par le passage de nombreux véhicules, autobus à proximité, on a commandé une autre étude sur les vibrations, qui a été produite par SNC Lavallin encore une fois...

2210

MADAME BEV LEV:

2215

Ça va coûter plus cher.

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

2220

Il y a des précautions à prendre, mais ça, comme je le disais, c'est dans n'importe quelle construction à Montréal et ça se fait à toutes les semaines à quelque part à Montréal : il y a des bâtiments qui se construisent qui sont bâtis à la ligne de l'eau avec des murs mitoyens et avec des fondations qui sont mitoyennes également. Des précautions à prendre qui vont être prises. Il ne faudrait pas ridiculiser les moyens qui vont être pris, comme, par exemple, avoir des surveillants, prendre des photos après, surveiller les fissures, et surtout pendant le chantier, être actif.

2225

LA PRÉSIDENTE:

2230

Ce que je comprends, Madame Lev et Monsieur Rainville, ç'avait été mentionné à l'étape d'avant-projet, tous les inventaires et toutes les préoccupations patrimoniales et, notamment de protection dans le cas de cet immeuble-là, mais d'autres, tout n'a pas été fait et sera à compléter.

2235

Évidemment, monsieur Rainville vient de le dire, vous serez interpellée au premier chef comme propriétaire de cet immeuble-là, mais si entre-temps, pour le bénéfice de la Commission, vous avez quelque suggestion que ce soit, très précise, non seulement à l'égard de votre immeuble, mais également à l'égard d'autres immeubles patrimoniaux qui vous préoccupent dans le secteur d'intervention, ce serait extrêmement bienvenu pour la Commission.

2240

Est-ce que vous aviez une seconde question ?

2245

MADAME BEV LEV:

Ah oui, j'en ai d'autres.

LA PRÉSIDENTE:

2250

Sans préambule, s'il vous plaît, et une seule.

MADAME BEV LEV:

2255

Une seule ? Si c'est une seule.

LA PRÉSIDENTE :

2260

La meilleure de vos questions.

MADAME BEV LEV:

2265

Il faut combiner deux, parce que quand... même si on voit après la construction, why am I switching in French...Even if we look after the construction, there will be a responsibility to maintain this and there is a possibility of collateral damage that will come as a result of this construction. That is my preoccupation. I don't know if the AMT or the SHM or the Ville de Montréal or le ministère du Transport du Québec, because it's not us who is involved in this, but if there are damages that are going to affect our building, I don't want to spend my life in court, I have better things to do, so I'd like to avoid all of those problems and know in the long run who is going to pay for the long term impact of this project.

2270

2275 My other question. In any North-American city, planning authorities would promote the recycling of this type of former industrial complex as a center piece in a revitalisation plan. A place for cultural activity, public market, multipurpose building that would trigger redevelopment and reinvestment around it. Just look at the Distillery District in Toronto, other projects in Holland, in France, Britain, all over Europe and the U.S. Why has it not been a key component of the quartier Bonaventure development plan, why is it not at the very center of a development plan and are we playing with the precariousness of buildings that we can't reproduce today?

2280

LA PRÉSIDENTE:

Monsieur Rainville et peut-être le groupe Cardinal Hardy pour un complément de réponse.

2285

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

Il aurait été intéressant de trouver un usage pour le bâtiment.

2290

MADAME BEV LEV:

Ah, il y en a beaucoup, il y a beaucoup d'idées.

2295

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

Oui, il y a beaucoup d'idées, mais ça prend aussi le financement qui vient avec et c'est toujours le problème, pour n'importe qui d'ailleurs.

2300

MADAME BEV LEV:

Which could bring me to another question.

2305

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

Ceci dit, là, les préoccupations que vous avez pour ce que vous appelez, les dommages collatéraux à long terme, c'est certain que peu importe le type de travaux qui seront fait sur le viaduc à côté de chez vous, il faut que vous soyez impliquée dans ça, il faut qu'on travaille ensemble sur, justement, à mettre les mesures en place pour protéger votre bâtiment, pour ne pas qu'il y ait...

2310

MADAME BEV LEV:

Moi, je veux pas passer ma vie de chicaner avec les gens qui vont faire le projet, je veux juste dire...

2315 **LA PRÉSIDENTE:**

Madame Lev, je vous demanderais d'écouter poliment la réponse et de ne pas l'interrompre, merci.

2320 **MADAME BEV LEV:**

Non, non. Pardon.

2325 **MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:**

Non, moi ce que je dis, c'est que lorsque ça arrivera, on sera rendu là, il faut qu'on travaille ensemble justement pour mettre en place ensemble les moyens, puis que tout le monde soit d'accord sur les moyens à prendre pour protéger le bâtiment de telle sorte qu'on évite des dommages ultérieurs à long terme.

2330

Je vais demander à monsieur Cardinal s'il veut élaborer sur le type d'usage qui pourrait être...

2335 **MONSIEUR AURÈLE CARDINAL:**

Peut-être pas sur le type d'usage, parce qu'on n'a pas vraiment regardé. C'est certain que, dans le fond, au moment où on faisait ces études-là, c'est que le groupe Devimco faisait des propositions sur ce terrain-là. N'étant pas à l'intérieur de notre territoire d'étude et connaissant la sensibilité du projet de Griffintown par Devimco, je pense que c'était pas de notre ressort de faire des propositions sur ce bâtiment-là.

2340

Ceci étant dit, c'est certain que c'est un bâtiment qui a fait l'objet de beaucoup d'études, de beaucoup de recherches, il y a beaucoup d'étudiants, il y a beaucoup de projets universitaires qui ont été faits, c'est un complexe très intéressant, c'est un bâtiment unique. Il y a des choses à faire, quand vous mentionnez le district à Toronto, c'est un bon exemple, je pense, d'environnement un peu plus grand même, parce que ce n'est pas qu'un seul bâtiment avec des choses très intéressantes.

2345

En tant que professionnels, on a fait le recyclage de nombreux édifices à Montréal et je pense que c'est un des édifices qui mérite vraiment de s'y pencher. Il faut tout simplement... peut-être que les propriétaires donneraient un mandat pour faire un projet d'étude sur leur bâtiment.

2350

2355 **LA PRÉSIDENTE:**

Merci, Monsieur Cardinal, merci, Madame Lev. Monsieur Cardinal, je vous garderais, je profiterais de votre présence pour peut-être revenir sur le point de l'entrée de

ville, dont on a discuté un peu hier, et qui rejoint un peu les questions de Quartier viable et vivable et tout. Quelles ont été, pour développer l'approche du bâti que vous proposez dans les îlots centraux, vos sources d'inspiration, puis l'approche que vous avez privilégiée pour la reconstruction ? Est-ce qu'il y a des cas étrangers, on sait que c'est dans l'air du temps les déconstructions et reconstructions d'entrées de ville de différentes façons, quelles ont été vos sources d'inspiration pour proposer une programmation fonctionnelle comme celle-ci, versus, par exemple, une programmation à usage civique ?

2365

MONSIEUR AURÈLE CARDINAL:

Ça vient d'une part de la demande du client qui n'était pas une programmation d'usage civique, parce qu'une programmation d'usage civique veut dire au bout de la ligne, qu'on le veuille ou pas, uniquement des dollars des citoyens pour arriver à des usages publics, et la commande c'était d'arriver à une certaine masse critique de développement suffisante pour compenser les coûts de développement et arriver à générer une certaine quantité de taxes foncières.

2370

Au niveau de la forme urbaine comme telle, je l'ai dit hier, il y a quelques alternatives qui avaient été regardées dans le temps et entre autres d'avoir des bâtiments beaucoup plus bas et de construire quelque chose qui est l'équivalent de ce qui est, surtout du côté est du corridor, donc des bâtiments d'un gabarit de hauteur moyenne. C'est d'ailleurs nous qui avons fait la planification de l'ensemble du secteur du Quartier des Récollets au moment où les bâtiments étaient encore complètement vacants ; on en a rénové quelques-uns, on en a construit quelques nouveaux.

2375

2380

Je pense que le corridor d'entrée du centre-ville mérite, quand on regarde ce qui se fait ailleurs et Montréal est une ville qui n'est pas très osée, on a de plus en plus peur de faire quoi que ce soit ; on parle de projets de plus en plus petits qui sont toujours trop gros, je pense, je pense qu'on a besoin d'avoir des projets un peu signifiants, un peu marquants. Dans ce cas-ci, étant donné que c'est l'entrée vers le centre-ville, on a regardé l'ensemble du panorama à partir du pont Champlain, le tracé, c'est vrai, il y a quelqu'un qui l'a mentionné tantôt, d'entrée de la Ville de Montréal à partir du pont Champlain et dans l'ensemble du circuit est très intéressant et lorsqu'on arrive dans ce secteur-là, on se retrouve quand même dans un milieu très déstructuré avec une voie élevée avec des vues assez intéressantes sur beaucoup de stationnements extérieurs au sol.

2385

2390

Donc, je pense d'avoir quelque chose de gabarit qui est de hauteur moyenne, pour moi, parce que ce sont des bâtiments qui sont au maximum de la hauteur des bâtiments, d'un bâtiment que tout le monde aime dans le Vieux-Montréal, qui est le bâtiment de la Banque Royale sur St-Jacques, ça permet de créer des bâtiments à l'image de ce qu'on peut faire un peu d'un point de vue, je dirais à l'échelle internationale, et Montréal a cette possibilité-là. Et c'est un des endroits où il y a cette possibilité de faire un tel type de projet.

2395

2400

MONSIEUR JEAN-CLAUDE BOISVERT:

Juste une question complémentaire.

2405 **LA PRÉSIDENTE:**

Oui, allez-y.

MONSIEUR JEAN-CLAUDE BOISVERT :

2410

Justement sur la forme urbaine, vous faites une implantation basilair à l'exception de la place publique, là, sur la quasi totalité de la superficie des îlots. Ce qui peut avoir pour effet de bien structurer les rues, particulièrement la rue Duke, bien la configurer, cependant, ça pourrait avoir aussi un effet pervers peut-être, à savoir que ça peut couper les vues transversales, les perspectives transversales qu'on pourrait avoir sur l'ensemble de l'emprise de cette entrée de ville.

2415

Autrement dit, est-ce que vous avez songé, pensé, à un scénario où il serait possible d'alléger le taux d'implantation, d'aérer un peu les îlots centraux, quitte à monter plus haut dans une perspective même symbolique de l'entrée de ville, mais avec une approche plutôt pavillonnaire, pour qu'on puisse sentir vraiment l'échelle de l'entrée de ville, son caractère ?

2420

MONSIEUR AURÈLE CARDINAL:

2425

C'est certain qu'il y a beaucoup d'alternatives possibles. C'est un avant-projet, c'est un premier geste, c'est pas un geste final. C'est sûr qu'avant d'arriver à un projet final, il y aura différentes alternatives qui seront sûrement regardées par le promoteur du projet, l'idée d'avoir une certaine quantité de basilaires, c'était d'avoir une programmation qui pourrait différer aussi de l'occupation des parties en hauteur, c'est-à-dire d'avoir une programmation qui est plus de type fonction de bureau, qui peut s'accommoder de l'environnement des premiers étages et d'avoir des fonctions ou de bureau ou d'hôtel ou de résidentiel, et je rappelle que c'est 5 ou 6 bâtiments qui se logent tous dans un bâtiment qui s'appelle la Place-Ville-Marie. La Place-Ville-Marie s'est construite dans un seul moment et là on parle d'étaler ça sur plusieurs années.

2430

2435

Donc, la volonté c'était de créer quelque chose qui au niveau du sol donne une certaine continuité urbaine aussi en termes d'activités plutôt que d'avoir uniquement des bâtiments pavillonnaires. Parce que quand on parle de lier entre l'est et l'ouest, si on n'a pas d'activités, si on a seulement des objets de type pavillonnaire, on ne crée pas ce type d'environnement-là.

2440

2445 Donc, les liaisons est-ouest, que j'essayais de décrire tantôt, c'est que ce serait bien correct de faire juste une rue, mais en même temps c'est pas un vrai lien urbain, une rue, c'est une connexion fonctionnelle, mais on cherche un peu plus que ça. C'est aussi, ça paraît des fois, je pense que la maquette le montre un peu mieux que les perspectives, on a troué beaucoup les basiliaires pour avoir beaucoup d'espaces ouverts au niveau du sol à travers ça.

2450 Donc, c'est quand même peut-être moins massif que ça le laisse présager lorsqu'on regarde une vue aérienne comme on voit, mais je pense que sur la maquette on le voit un peu plus. Mais ça mérite d'être regardé dans le sens de ce que vous suggérez aussi.

MONSIEUR JEAN-CLAUDE BOISVERT:

2455 C'est bien, merci.

LA PRÉSIDENTE:

2460 Merci, Monsieur Cardinal.

Est-ce que madame Sophie Thibault est avec nous ? Monsieur David Hanna, s'il vous plaît. Bonsoir.

2465 **MONSIEUR DAVID HANNA:**

2470 Madame ! La vue qui est là actuellement me convient très bien pour le moment. Et ma première question concerne, effectivement, le patrimoine et l'impact du corridor d'autobus sur le patrimoine. J'avais évoqué le New City Gas la première journée, mais cette fois-ci j'aimerais évoquer un autre bâtiment très important.

2475 Notez bien la structure signature qu'on propose ici à l'entrée au coin de La Commune et Peel, ce bâtiment triangulaire qui a été choisi comme étant un bâtiment vraiment de prestance qui marque l'entrée de Montréal. Et si on peut passer à la photo précédente que nous avons tantôt, qu'on voyait de côté le projet. Voilà.

2480 Vous avez, en bas à gauche, un îlot triangulaire sur Notre-Dame et entre Notre-Dame et Saint-Maurice, voilà, justement là, où il y a justement un édifice triangulaire qu'on connaît comme Baron Sport ou, en fait, l'Édifice Rodier. C'était à l'époque où, dans les années 1870, la rue Notre-Dame était la grande rue d'entrée de Montréal et ce bâtiment a été expressément fait pour fournir à Montréal un édifice signature à l'entrée de Montréal. C'est l'Édifice Rodier. Rodier est un grand promoteur de Montréal. C'est un édifice avec un squelette en fonte à l'intérieur.

2485 Or, comme vous le savez bien, les 1 400 -1 600 bus doivent passer juste au pied du bâtiment sur le côté, doivent tourner, prendre un virage de 90°, doivent reprendre un virage à 90° devant le triangle, qui en quelque sorte néglige complètement le rôle signature que ce bâtiment propose, mais, je crois, met en danger aussi l'édifice aussi en termes de structure.

2490 En bon gestionnaire, est-ce que la SHM a fait une étude patrimoniale sur ce bâtiment très significatif et en plus une étude d'ingénierie pour voir l'impact d'un tel trafic sur le squelette en fonte - c'est pas acier, c'est en fonte, on entend bien - de ce bâtiment.

2495 **LA PRÉSIDENTE:**

Sur le bâtiment Rodier.

MONSIEUR DAVID HANNA:

2500 Rodier ou Baron Sport.

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

2505 La réponse est non. Maintenant, on a fait faire une étude sur plusieurs bâtiments pour connaître quels étaient les bâtiments d'intérêt à protéger et, celui-là, évidemment il est d'intérêt, ça va de soi, mais il y a pas eu d'étude qui démontrerait les effets, par exemple, que le passage d'autobus à proximité pourrait engendrer en termes de dommage quelconque. Rappelons juste que les autobus passent là en ce moment, ça ne veut pas dire
2510 qu'il n'y a pas de dommages qui ne se font pas en ce moment, là.

LA PRÉSIDENTE:

2515 Ce pourrait être un complément d'étude à l'étude de caractérisation que vous avez déjà entamée.

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE :

Ça pourrait en être un.

2520 **MONSIEUR DAVID HANNA:**

C'est ça, parce que je comprends bien que l'étude patrimoniale a porté davantage sur la partie est du viaduc ferroviaire et non sur la partie ouest. Notamment, il y a rien eu sur New City Gas et non plus sur l'Édifice Rodier. Donc, je propose effectivement que ce
2525 manque soit comblé, effectivement, tant côté ingénierie que patrimonial.

2530 Ma deuxième question est sur la notion même, le choix même du corridor. Ce qui me rend perplexe dans tout cela, c'est qu'on est prêt à dépenser 86 M\$ pour percer encore un autre tunnel et cette fois-ci très complexe à travers le viaduc du CN, à un endroit très, très sensible, tant côté ingénierie que patrimonial. Il n'y a pas moyen de sauver la façade, ça c'est clair, on peut pas mettre un tunnel et en même temps sauver la façade, c'est impossible.

2535 Pour très peu de sous, on pourrait profiter effectivement du virage que vous proposez à gauche sortant de l'autoroute, on parle AM donc, heure de pointe matin, et s'enligner directement sur l'axe Peel. On avait déjà dit, je crois, que l'axe Peel est large, peut accepter un tel trafic sans grand problème, le percement est déjà là.

2540 Ma question est la suivante : il y a quand même un nouvel élément dans le dossier. Le nouvel élément, c'est que le 1000, La Gauchetière étant saturé, et je pense que monsieur Veilleux en conviendrait, un nouveau terminus est proposé à la gare Windsor, notamment au sud de la gare Windsor, un grand terminus à la fois ferroviaire et autobus sur Peel. Je crois que ça veut dire que les autobus s'orientent dorénavant sur la rue Peel et non forcément sur La Gauchetière.

2545 Alors il me semblerait que l'importance de l'axe Peel prend une importance majeure et j'aimerais quand même aussi mettre une dose de réalisme quant aux tramways de la rue Peel. Rappelons que l'autobus 115, qui généralement accommode 4 à 5 personnes par bus, est pas un corridor achalandé du tout, le besoin de ce corridor reste extrêmement théorique et je doute qu'il y ait un tramway là-dessus pendant très longtemps. Donc, je pense qu'on peut largement penser à un axe d'autobus sur cette rue avant même de penser à un féérique axe de tramways.

2555 Il me semble que ces nouveaux éléments devraient vous intéresser au plus haut degré par rapport à l'agencement du trafic autobus...

LA PRÉSIDENTE:

2560 On peut peut-être demander à monsieur Veilleux de l'AMT dans un premier temps à une échelle plus globale et revenir à monsieur Carette après pour des questions de corridor Peel.

MONSIEUR MICHEL VEILLEUX:

2565 Par rapport à l'enlignement vers Peel, effectivement l'AMT, en raison de l'opportunité qui se présente combinée à nos problématiques d'achalandage actuel du terminus que nous avons, envisage le projet de la gare Windsor. Le projet de la gare Windsor, c'est de créer un terminus complémentaire qui va être regroupé avec une gare ferroviaire, qui serait le déplacement de la gare Lucien-Lallier actuelle, dans un même site

2570 pour favoriser l'intermodalité et s'associer à un projet de développement urbain qui serait combiné à ça.

2575 Le terminus centre-ville actuel resterait en place. Alors il y a un besoin pour relier le terminus centre-ville actuel qui est toujours présent. Il y a différents axes pour rejoindre ce site-là, j'en conviens, et il va avoir des besoins. L'accroissement de clientèle du terminus actuel, il y en a une portion qui va aller vers le nouveau terminus, puis il y a aussi des nouveaux besoins qui vont nous venir des axes est-ouest, qui vont être reçus également dans ce nouveau site-là. La ségrégation détaillée de chacune des lignes et chacune des autorités organismes de transport n'est pas encore faite en détails, surtout qu'on est dans 2580 une étape d'étude très préliminaire sur ce dossier-là.

Alors effectivement, il y a des moyens pour rejoindre la nouvelle gare Windsor qui pourrait prendre un axe qui pourrait être différent, donc celui de Peel, mais le terminus actuel va devoir être relié à partir de la Rive-sud. Et pour ça, il y a différentes possibilités. 2585 Dalhousie est un lien direct qui offre, si on regarde les cartes, c'est celui qui est à peu près le plus enligné vers le terminus actuel. Voilà.

MONSIEUR DAVID HANNA:

2590 Alors en complément, je vous propose simplement de *splitter* le problème corridor Dalhousie en deux, de cibler le corridor Peel pour les bus qui s'enlignent sur le nouveau terminus Peel, de cibler le boulevard Bonaventure avec un trafic autobus beaucoup moindre qui irait rejoindre le terminus traditionnel à 1000, La Gauchetière et éviter tout le problème patrimonial, résidents Lowney's, coûts de tunnel, tout le reste avec Dalhousie. C'est très 2595 simple, problème résolu.

LA PRÉSIDENTE:

2600 Je vous invite à en faire part dans votre mémoire.

MONSIEUR DAVID HANNA:

Merci beaucoup.

2605 **LA PRÉSIDENTE:**

J'inviterais Monsieur Roland Hakim, s'il vous plaît. Bonsoir.

MONSIEUR ROLAND HAKIM:

2610 Bonsoir, Madame la Présidente. Bonsoir mes amis. À la fin de cette consultation, on va finir par s'appeler par notre premier nom, on se voit tellement souvent.

LA PRÉSIDENTE:

2615

On va se garder une petite gêne encore.

MONSIEUR ROLAND HAKIM:

2620

D'accord. Je ne vais plus vous parler du financement.

LA PRÉSIDENTE:

2625

Ah, je pensais que vous disiez : je vais plus vous parler.

MONSIEUR ROLAND HAKIM:

2630

Non, non, non, on va se garder une gêne, mais on va se parler, et si on s'appelle par notre premier nom, on va se vouvoyer pareil. Mais je voulais vous dire que j'ai abandonné tout espoir d'avoir des réponses claires. Je maintiens que c'est un projet qui est bâti sur des demi-vérités. L'autre demie, je ne la trouve pas. Les 45 M\$, je les ai déposés et je sais d'où ils viennent, mais je sais pas où est-ce qu'ils sont allés. Ils ne sont certainement pas allés à la Société du Havre, parce que leurs revenus totaux pendant les trois dernières années ne montent qu'à 7 ou 8 M\$, parmi lesquels il y en a déjà 5 M\$ qui sont dans les coffres. Alors je veux plus parler de ce sujet-là. Il y a de l'argent qui est allé quelque part, mais je ne sais pas où et je compte sur votre bienveillance pour peut-être, vous, faire cette enquête, mais moi je ne peux pas aller plus loin.

2635

2640

Je passe à, est-ce que je peux avoir le plan, le grand plan ? Est-ce que je peux emprunter un pointeur ? Monsieur Carette il vous a volé la vedette. Non, c'était vraiment vous. Le grand plan, s'il vous plaît.

2645

Je veux vous montrer que les autobus ne prendront pas le corridor Dalhousie, Monsieur Veilleux le sait, tout le monde ici le sait, parce qu'il est très dangereux. Et je vais vous montrer particulièrement pourquoi. C'est parce que, j'ai un plan ici, c'est parce que les deux tournants qui sont juste au sud de l'Édifice Rodier, on va l'appeler par son nom maintenant, aussi connu sous le nom de Baron Sport, ces deux tournants sont très dangereux et je pense que Monsieur Carette a dit qu'il y avait quelque chose à étudier ici, et il y a un audit de sécurité, que j'espère l'AMT a regardé, parce que je comprends bien que c'est l'AMT qui fait les expropriations. Vous n'avez pas décidé encore entre vous deux, c'est ça ?

2650

2655

Non, mais dans l'éventualité où vous faites l'expropriation...

MONSIEUR CLAUDE CARETTE :

Je peux répondre à la question, si c'est la question.

2660 **MONSIEUR ROLAND HAKIM:**

Dans l'éventualité où vous faites l'expropriation, est-ce que vous devenez propriétaires des terrains vraiment ?

2665 **MONSIEUR CLAUDE CARETTE :**

C'est une bonne question, celle-là aussi.

MONSIEUR MICHEL VEILLEUX:

2670

Pour le moment, la démarche d'expropriation, elle a été entamée par la Ville de Montréal, les avis d'expropriation ont été envoyés, je ne veux pas me tromper dans les termes là, par la Ville de Montréal et l'AMT va s'inscrire dans cette démarche-là. C'est la même loi qui supervise cette démarche-là, autant pour l'Agence métropolitaine de transport que la Ville de Montréal et la STM.

2675

MONSIEUR ROLAND HAKIM:

Bienvenue au club, Monsieur Veilleux, le Club des flous, c'est dans le flou. Il y a deux jours, j'ai posé la même question et l'AMT m'a dit que ça faisait partie de vos 118 M\$.

2680

MONSIEUR MICHEL VEILLEUX:

Ça ne veut pas dire que je ne vous ai pas à mon budget.

2685

MONSIEUR ROLAND HAKIM:

D'accord. Alors c'est vous qui faites les expropriations.

2690 **MONSIEUR MICHEL VEILLEUX:**

Pas nécessairement. L'AMT n'est pas habilitée à faire des expropriations, c'est le ministère des Transports qui les fait pour l'AMT ; si vous voulez, on peut aller dans des réponses plus précises.

2695

LA PRÉSIDENTE:

Oui, alors votre question, Monsieur Hakim, déjà ?

2700 **MONSIEUR ROLAND HAKIM:**

Alors ma question, c'est que ce coin-là nécessite une réétude. Et l'audit de sécurité, que tout le monde a lu parmi vous, je suis certain, et parmi les grands fonctionnaires qui sont en arrière de moi aussi, cet audit de sécurité demande qu'il y ait une ligne droite de ce corridor entre ce point-là, qui est à la rue William et Dalhousie, qui va directement à la pointe de l'Édifrice Rodier, et cet audit de sécurité parle de l'acquisition et de la démolition de tous ces bâtiments-là.

2710 Alors je voulais savoir si, dans votre budget, vous avez assez d'argent pour couvrir l'expropriation de ces terrains-là. Que la réponse soit oui ou non, nous savons très bien que tout l'argent qui est déjà prévu pour cette aventure ne suffira jamais. On a l'habitude de ça.

LA PRÉSIDENTE:

2715 Est-ce qu'il y a une question à formuler ou vous faites les réponses aussi ?

MONSIEUR ROLAND HAKIM:

2720 Bien, écoutez, avec les demi-vérités et le flou que je m'attends à recevoir, je me demande si je dois faire des... j'ai posé plusieurs questions et puis on tourne les pages. Est-ce que...

LA PRÉSIDENTE:

2725 Est-ce qu'on peut rassembler ça autour d'une question ?

MONSIEUR ROLAND HAKIM:

2730 La question, est-ce que ces deux îlots, entre William et l'Édifrice Rodier, vont être expropriés et si on a prévu de l'argent pour le faire, oui ou non.

LA PRÉSIDENTE:

2735 À ce moment-là, je demanderais peut-être à monsieur Carette, au plan technique, est-ce que le scénario actuel suggère un empiètement tel qui justifierait une expropriation ?

MONSIEUR ROLAND HAKIM:

2740 Le...le...

LA PRÉSIDENTE:

On va donner la chance à votre idole de vous répondre.

2745

MONSIEUR ROLAND HAKIM:

C'est ma vedette !

2750

MONSIEUR CLAUDE CARETTE:

Mais je vous laisse le pointeur, par exemple, qui par ailleurs appartient à monsieur ici.

2755

Donc, au niveau de cette intersection, comme j'ai répondu – je vais compléter la réponse, dans le fond, que j'ai déjà donnée à madame la présidente – effectivement, dans l'audit de sécurité, on traite de cette intersection-là, et l'audit de sécurité, c'est un outil qui nous permet, dans le fond, de raffiner nos concepts. Suite à cet audit... donc, on parle d'un réalignement là, on ne parle pas d'un alignement direct, mais, dans le fond, les considérations, c'est de réaligner le tracé entre William et Saint-Maurice avec l'entrée du TCV.

2760

Donc, ça c'est la conclusion au niveau du rapport d'audit. Nous, nous avons pris ce rapport d'audit là avec nos ingénieurs internes, avec l'aide également d'ingénieurs de services externes, pour améliorer cette intersection-là au niveau de l'alignement. Donc, c'est ça qu'on fait présentement. Et on profite de ce travail-là qu'on fait en collaboration avec l'Agence métropolitaine de transport et le RTL en l'occurrence pour aussi essayer, dans le fond, de dégager le plus possible l'intersection qui se retrouve à proximité de certaines résidences dans ce secteur-là. Donc, de s'éloigner le plus possible en vue de dégager de l'espace public.

2765

2770

Donc, on parle ici d'une considération de sécurité de mouvement d'autobus le plus direct possible dans l'axe du TCV, ce qu'on tente réussir de faire, puis également de dégager l'intersection afin de réduire les impacts, évidemment, pour les résidents.

2775

LA PRÉSIDENTE:

Merci, Monsieur Carette.

2780

MONSIEUR ROLAND HAKIM:

Vous venez de confirmer ce que je viens de dire. Peut-être ce n'est pas une ligne droite entre ce point et celui-ci, peut-être ça va être une ligne courbe, mais dans ce même

2785 audit de sécurité, on parle d'acquisition d'édifices et de la démolition, juste à ce point-là. Si ceci est correct...

LA PRÉSIDENTE:

2790 Attendez, attendez, on va préciser ce point-là. Est-ce qu'il y a quelque part une provision prévue pour expropriation au cas où, pour des questions techniques, on doit faire un empiètement qui le justifierait ?

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE :

2795 Oui, mais je veux juste corriger la phrase qui vient d'être dite, là, à l'effet que l'audit de sécurité mentionne qu'il va falloir des expropriations. À aucun moment l'audit de sécurité parle d'expropriation.

MONSIEUR ROLAND HAKIM:

2800 Elle parle de démolition.

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

2805 Maintenant, je dois dire que les provisions sont faites pour l'acquisition des terrains nécessaires à la réalisation du corridor Dalhousie et je dois dire que la Ville de Montréal est propriétaire de longs tronçons qui existent déjà et de propriétés qui vont constituer le corridor Dalhousie.

2810 **LA PRÉSIDENTE:**

Merci de cette réponse-là. Je vais prendre votre deuxième question.

MONSIEUR ROLAND HAKIM:

2815 Je fais la comptabilité des terrains qu'il y a à acquérir pour passer le corridor Dalhousie, est-ce que vous voulez que j'aille en détails ?

LA PRÉSIDENTE:

2820 Non, on a tout ça dans la documentation.

MONSIEUR ROLAND HAKIM:

2825 Ça totalise 112 158 pieds carrés.

LA PRÉSIDENTE:

Vous ne pouvez pas me dire ça en mètres carrés ?

2830

MONSIEUR ROLAND HAKIM:

12 000. Je totalise les terrains qui seront disponibles en îlots et qui seront dégagés par ce projet même et j'ai 123 893 pieds carrés. En mètres carrés, 12 000.

2835

LA PRÉSIDENTE:

13 000. Oui, oui, je vous suis.

2840

MONSIEUR ROLAND HAKIM:

13 000. La différence étant 11 737, et c'est pas avec ça que nous allons financer ce projet. Je comprends qu'on a ajouté l'îlot de la Commune, mais l'îlot de la Commune est là et on peut le vendre à n'importe quand. Alors je ne l'ai pas compté. Mais la différence se trouve à être 1 200 mètres carrés et vous pouvez le vendre à 3 000 \$ s'il faut le mètre carré, ça amènera 3.5 M\$. C'est pas avec ça que vous allez payer le projet. Et pour revenir...

2845

LA PRÉSIDENTE:

Donc, votre question ?

2850

MONSIEUR ROLAND HAKIM:

... au propriétaire de ça, auquel on vient de poser la question : par quoi il s'est inspiré, c'était votre question Madame la Présidente, et il a répondu : « je me suis inspiré de la demande du client d'autofinancement », c'était sa source d'inspiration et qu'il avait besoin d'une masse critique pour financer ce projet-là.

2855

Cette masse critique, malheureusement, est de 11 000 pieds carrés, qui est la différence entre les terrains à exproprier et les terrains à vendre.

2860

Merci, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE:

J'inviterais Monsieur Jeff Duncan, vous êtes dans la salle, Monsieur Duncan ? Oui.

2865

2870 **MONSIEUR JEFF DUNCAN:**

Bonsoir, Madame la Présidente.

2875 **LA PRÉSIDENTE:**

Bonsoir.

MONSIEUR JEFF DUNCAN:

2880 J'ai juste une question, si je peux me permettre juste vite, vite, avec monsieur
Brisset, il parlait des tramways et tout. Un texte qui est très intéressant à lire, c'est
Montreal and Southern Counties Railroads, puis vous allez voir qu'il y avait des tramways
qui partaient de Wellington et McGill et qui prenaient effectivement Brennan. Il y avait
quelqu'un qui parlait de ça jeudi, je suppose qu'on a réglé ça, après un tunnel, il prenait le
2885 pont Victoria et se rendait jusqu'à Granby.

Ça c'était dans le temps où Brossard, c'était des fermes. Je trouve ça un peu dur à
croire que maintenant, on n'est plus capable d'avoir la technologie pour le faire, mais c'est
un autre point, puis juste un commentaire.

2890

LA PRÉSIDENTE:

Merci de mettre la référence au long dans votre mémoire.

2895 **MONSIEUR JEFF DUNCAN:**

C'est certain. Madame la Présidente, si je comprends bien, un projet autoroutier
qui s'étend sur plus d'un kilomètre serait assujéti au Bureau des audiences publiques sur
l'environnement, qui s'appelle le BAPE. Il est souhaitable de garder un projet urgent en bas
2900 de cette limite, évidemment, sinon il pourrait être retardé pour des périodes étendues,
disons un an, un an et demi, tout ça.

Même s'il y a plusieurs éléments controversés dans ce projet, je pense que même
les pires critiques, puis on a eu beaucoup de critiques, je pense que les pires critiques
2905 jugeront quand même que le démantèlement de l'autoroute Bonaventure représente une
certaine urgence. On a vu les photos, ça tombe et tout. Alors on ne devrait pas le retarder
sans raison valide.

Madame la Présidente, ce projet est très proche de la limite. Croyez-vous que
2910 l'OCPM sera en mesure d'examiner ce projet avec aussi d'envergure, de manière aussi fine
que le BAPE va assurer que Montréal et ses satellites obtiennent le projet qu'ils méritent ?

LA PRÉSIDENTE:

2915 C'est-à-dire, je dois préciser d'abord le BAPE, il y a pas de... je ne suis pas représentante du BAPE, là, mais il y a des prescriptions de délai très précises. C'est-à-dire quand je dis « délai », je ne dis pas de retard là, il y a un temps d'analyse qui est à peu près, si ma mémoire est bonne, de quatre mois à peu près.

2920 Cela étant, la commission n'a pas à juger ici si le projet aurait dû être recevable ou non au BAPE ou à l'Office. Ce n'est pas l'un contre l'autre à ce moment-ci. Il y a des règles et, comme dans toute règle, quand c'est en deçà du kilomètre, ça n'est pas obligatoire d'aller au BAPE. Alors le choix ne s'est pas posé en ces termes-là. L'Office de consultation a reçu un mandat de tenir commission pas parce qu'il y avait ou non le BAPE devant ou
2925 derrière.

Cela dit, à l'intérieur du projet, nos préoccupations de commission, c'est d'avoir le meilleur éclairage possible pour faire la meilleure analyse possible, en nous affublant d'immenses oreilles pour vous écouter et, à la toute de fin, de remettre ça à la Ville de
2930 Montréal.

Maintenant, on ne peut absolument pas présumer à ce moment-ci, on est, encore une fois, en séance d'information, on ne peut pas présumer de ce que les mémoires suggéreront et quelle sera le rayon d'action de ça. On ne peut pas présumer de ça, ce
2935 n'est pas nous qui allons les écrire, c'est vous. Maintenant, ce que l'Office a à faire, c'est d'analyser avec le plus de rigueur possible.

Je vous rappelle également qu'on est en avant-projet et, moi, dans mon livre à moi, est-ce que c'est une déformation d'urbaniste, je ne le sais pas mais, un avant-projet, ça
2940 n'est pas un projet dont les règlements et toute la quincaillerie qui vient avec est réalisé. C'est le contraire, c'est un avant-projet.

Donc, je ne suis pas personnellement inquiète des suites qui devront être données et je dirais ça va prendre le temps qu'il va falloir que ça prenne. Ce que je sais, c'est qu'à
2945 ce moment-ci, on est en avant-projet. De combien le projet devra être bonifié, je ne peux pas vous le dire à ce moment-ci ; bien malin qui pourrait le dire. Mais faisons donc le processus de cette première étape pour voir quelle sera l'ampleur des améliorations, des correctifs, des analyses supplémentaires requises et tout, parce qu'on est en étape d'avant-projet.

2950 Donc, c'est à l'intérieur de ce cadre-là que le mandat de la commission a été donné par l'Office.

2955

MONSIEUR JEFF DUNCAN:

Alors vous croyez que vous êtes en mesure de corriger le projet le plus possible à cette étape ici, ce qui est un avant-projet ?

2960

LA PRÉSIDENTE:

C'est-à-dire qu'on n'est pas des spécialistes qui allons corriger le projet. On est une commission qui allons recevoir toutes suggestions, analyser et recommander un certain nombre de choses, qui seront parfois du domaine des correctifs, parfois du domaine des suggestions, parfois de toutes sortes de natures. Vous avez déjà vu des recommandations. Donc, ça traite de toutes sortes d'ordres et de toutes sortes de niveaux également.

2965

Ici, on est en problématique de transport et circulation, dont on parle beaucoup, mais on est aussi en problématique de Quartier viable et vivable, de reconstruction urbaine, puisque c'est une entrée de ville. Donc, toutes ces dimensions-là seront traitées avec le plus, je dirais, le plus de rigueur possible.

2970

MONSIEUR JEFF DUNCAN:

Je vous remercie beaucoup pour votre réponse et pour tout le temps de tout le monde dans ces sessions, on est chanceux de les avoir, merci.

2975

LA PRÉSIDENTE:

Merci à vous. Est-ce que Madame Thibault ? Non, Madame Thibault n'est pas revenue.

2980

Peut-être un complément de question avec Aurèle Cardinal, Jean-Claude à propos de l'entrée de ville, pour un peu faire suite à l'entrée de ville sur les fonctions urbaines.

2985

M. CLAUDE BOISVERT, commissaire:

J'aimerais revenir, en fait, je sais qu'on est à l'étape d'un avant-projet et il y a des usages qui sont proposés ; ces usages-là pourraient éventuellement se modifier quand viendra le temps de réaliser le développement. Mais j'aimerais quand même revenir sur cette question-là par rapport à deux points de vue : la notion de quartier, puis la notion de l'entrée de ville.

2990

L'entrée de ville comprend, en fait, c'est deux grandes artères, d'entrée et de sortie, avec les îlots centraux. Dans les îlots centraux, vous proposez des usages résidentiels.

2995

3000 Est-ce qu'il est possible dans le cas présent de concilier la notion d'entrée de ville
avec ce que ça représente comme caractère public et aussi comme étant un espace public
animé et aussi un espace dans lequel il y a passablement de bruit à cause de la circulation,
à cause de l'activité, finalement, qu'on retrouve dans une entrée de ville. Comment
conciliez-vous, donc, cet espace public là avec la notion de quartier qu'on vient insérer au
cœur même de l'entrée de ville et d'un quartier dans lequel il y a les espaces résidentiels.

3005

MONSIEUR AURÈLE CARDINAL:

Je pense que quand vous faites référence au mot «quartier», puis par rapport au
projet, c'est probablement un terme qui ne s'applique pas uniquement au projet comme tel.
3010 Ce n'est pas avec quelques bâtiments que l'on va faire un quartier, ça va de soi. C'est un
terme qui vient de façon plus générique, je suppose, c'est une terminologie, j'imagine, un
peu plus de communication que d'un point de vue d'analyste en urbanisme que le mot
« Quartier Bonaventure » a été utilisé.

3015 Par contre, pour la fonction habitation, c'est évident que c'est un espace qui n'est
pas le plus facile à utiliser pour la fonction résidentielle. Dans ce sens-là, on a proposé que
tous les étages inférieurs ne soient pas pour une fonction résidentielle et que les étages
inférieurs soient utilisés toujours pour des fonctions autres que résidentielles, et que le
résidentiel soit uniquement pour les étages supérieurs.

3020

Ce qui, évidemment, permet de limiter la question du bruit ; permet de profiter des
vues intéressantes. Et dans les milieux urbains, il est évident que l'utilisation d'un logement
avec des prolongations sur l'extérieur, ça n'existe à peu près pas.

3025 Comme je vous l'ai dit, je demeure dans le secteur, c'est un projet que l'on a fait
comme architectes, c'est un projet de 400 unités de logement avec deux bâtiments recyclés
et trois bâtiments neufs à l'intérieur du projet, et je remarque que dans la cour intérieure où
on a mis des balcons, parce qu'il faut en mettre parce que les gens les réclament quand on
vend des logements, à date, et ça fait quand même 7 ans, il y a un balcon d'utilisé par un
3030 couple qui vient fumer dehors.

Donc, dans ce sens-là, la vie dans ce genre de milieu-là se passe à l'intérieur du
logement beaucoup plus qu'à l'extérieur du logement. Ce n'est pas de typologie
résidentielle, évidemment, familiale.

3035

Par contre, je dirais que le bâtiment qui est près du canal Lachine, tel qu'il est
dessiné, est un bâtiment qui est orienté d'un seul côté, qui est très mince avec un corridor
du côté de l'autoroute, se prête beaucoup plus à des fonctions résidentielles de haut en bas
dans un milieu beaucoup plus tranquille, parce que cet endroit-là de la rue de la Commune
3040 n'est pas une rue très, très passante, il y a le plan d'eau devant, ça reste un endroit plus
propice.

3045 Dans le reste, je pense que c'est faisable dans les étages supérieurs uniquement et
aucunement dans les étages inférieurs, et c'est comme ça que le projet a été pensé. En
même temps, la fonction de bureau est beaucoup plus compatible, donc la fonction
d'emploi. Il faut se rappeler qu'on était dans des secteurs d'emploi dans l'ensemble de ce
quartier-là, c'était des emplois industriels. L'industrie d'aujourd'hui, il y a une autre forme.
Je pense la Cité Multimédia, ce sont des bureaux, mais ce sont les bureaux industriels
3050 d'aujourd'hui qui correspondent à ce type de vie là et on se rend compte que, dans le fond,
les nouveaux types d'emplois industriels cohabitent très bien avec la fonction résidentielle.

Et la notion de quartier, bien, il y a cette mixité d'ensemble là, ne vient pas
uniquement par quelques îlots, c'est bien évident, et dans ce sens-là, bien, la fonction
résidentielle à l'intérieur dans les îlots plus intérieurs va valoriser cette notion de quartier. Et
3055 s'il y avait plus de concentration de fonction, par exemple, de bureau, moi j'y vois rien
qu'un plus en termes d'amener de l'emploi dans notre secteur et ça fait partie de la diversité
générale, qui ne devrait pas être regardée uniquement sur quelques îlots mais sur
l'ensemble du secteur.

3060 **M. CLAUDE BOISVERT, commissaire:**

Dans votre démarche, est-ce que vous avez fait, je dirais, une étude de besoins en
collaboration avec la Ville puis les arrondissements, à savoir quels seraient les besoins en
termes de bâtiments publics ou d'équipements collectifs ?

3065 **MONSIEUR AURÈLE CARDINAL:**

Non, il n'y a pas eu d'étude de besoin pour des bâtiments collectifs ou des bâtiments
publics dans ce secteur-là. Et j'imagine que, dans le fond, si on regarde, par exemple,
3070 des édifices qui ont été mentionnés tantôt comme le New City Gas, qui sont souvent des
édifices plus difficiles d'utilisation, ce sont des édifices qu'il serait avantageux de récupérer,
entre-autres, pour des fonctions plus communautaires ou plus publiques.

Ce sont des fonctions qui peuvent aider souvent à résoudre des problèmes de
réutilisation de ces bâtiments-là, qui ont quand même été faits pour des fonctions
3075 différentes de ce qu'on retrouve aujourd'hui, et souvent les fonctions publiques, pas parce
qu'elles sont publiques mais à cause du type d'utilisation, peuvent plus facilement s'adapter
dans un contexte comme celui-là.

3080 **M. CLAUDE BOISVERT, commissaire:**

Merci.

3085 **LA PRÉSIDENTE:**

Merci, Monsieur Cardinal. J'aimerais remercier, avant de terminer cette séance, les représentants de la Société du Havre et leurs collaborateurs et partenaires.

3090 Pardon ? Ah, excusez-moi, Monsieur, vous faites bien de me le dire. Monsieur Carette, vous aviez une réponse, vous faites bien de me rappeler à l'ordre, je suis désolée, fatigue de fin de soirée. Allez-y, Monsieur Carette.

MONSIEUR CLAUDE CARETTE:

3095

Oui, effectivement, et monsieur peut se référer à notre Plan de transport qui est document public sur le site Internet de la Ville de Montréal. En l'occurrence, je vais vous donner même la page, la page 142. Et, dans le fond, ce qu'on fait état, c'est des exercices au niveau de l'ensemble, dans le fond, des principes directeurs qu'on a adoptés il y a de 10 à 15 ans, une douzaine d'années, à la Ville de Montréal en vue de préparer une politique de stationnement.

3100

Il n'y a pas de date en soi dans le Plan de transport au niveau de la politique de cette intervention, donc il n'y a pas d'échéance en soi. Évidemment l'échéance du Plan de transport, c'est un déploiement sur 20 ans en planification, mais 10 ans en particulier au niveau des 21 chantiers. Donc, il n'y a pas de date en soi associée à l'adoption d'une politique de stationnement sur l'ensemble de l'agglomération.

3105

LA PRÉSIDENTE:

3110

Ça répond à votre question, Monsieur Burcombe ? Merci.

MONSIEUR JOHN BURCOMBE :

3115

Pas vraiment, Madame la Présidente, parce que c'est pour combien d'années on va être dans le flou concernant le stationnement ? Comme j'ai dit, on n'a même pas un inventaire des places de stationnement et c'est aussi une question que j'ai aussi demandée, c'est quand on va faire un inventaire des places de stationnement au centre-ville qui existent présentement.

3120

LA PRÉSIDENTE:

Est-ce qu'on détient quel est l'état actuel de la connaissance à la Ville de Montréal sur le nombre de places de stationnement dans le centre-ville ?

3125

MONSIEUR CLAUDE CARETTE:

3130 Au niveau du centre-ville, effectivement, on a amorcé des exercices au niveau d'un Plan de gestion de déplacement centre-ville qui fait état, dans le fond, dans le Plan de transport. On commence par le secteur est, dans le fond, on a commencé à travailler.

3135 Et dans cet exercice-là de Plan de gestion de déplacement centre-ville... dans le fond, un Plan de gestion de déplacement, c'est venir décliner le Plan de transport de façon plus détaillée dans un secteur, et on a, dans le fond, fait des portraits préliminaires, des exercices de portraits préliminaires et des diagnostics préliminaires qui incluent un répertoire au niveau du nombre de stationnements dans les secteurs est en particulier, mais également sur l'ensemble du territoire du centre-ville.

3140 Donc, on a déjà amorcé des exercices-là de répertorier le nombre de stationnements dans le centre-ville.

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

3145 Vous me permettez, Madame la Présidente ?

LA PRÉSIDENTE:

3150 C'est en cours. Monsieur Rainville, un complément de réponse ?

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

3155 Un complément de réponse.

LA PRÉSIDENTE:

Merci, Monsieur Carette.

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

3160 Nous avons fait l'inventaire de toutes les places de stationnement du secteur Bonaventure, y compris toutes les places de stationnement qui sont présentement sous le tablier de l'autoroute, qui vont disparaître de toute évidence, de même que les stationnements en périphérie, et on a dénombré le nombre de stationnements qui seront requis par la réalisation des constructions sur les îlots centraux et le nombre de places qui seront obligatoires d'avoir pour répondre à ces nouveaux besoins.

3165 Et c'est la raison pour laquelle tout à l'heure vous avez mentionné qu'on va faire un stationnement souterrain de quelques centaines, de plusieurs centaines de places de

3170

stationnement, c'est pour combler ce besoin, justement, et combler le besoin aussi des gens qui, pour des besoins d'emploi, ne peuvent utiliser le transport collectif pour se déplacer à leur travail parce qu'ils ont à se déplacer du travail à l'extérieur dans le courant de la journée.

3175

MONSIEUR JOHN BURCOMBE :

Mais est-ce que cette information est disponible ? Parce que tout ce que je trouve dans le document, c'est 2-3 pages sur le stationnement, mais j'ai pas vu l'inventaire de ce qui existe actuellement, par exemple.

3180

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

Non, parce que le document d'avant-projet détaillé, la synthèse des études, est un résumé de documents qui, si on les apportait ici, ferait une tonne de documents à peu près. Alors, ce ne sont pas des informations qu'on a crû bon mettre dans ça, les résultats d'inventaire, on a tout simplement publié le nombre de places de stationnement qu'on compte réaliser pour répondre aux besoins. Mais ce sont des documents internes.

3185

3190

LA PRÉSIDENTE:

Mais est-ce qu'on a quelque part le nombre de stationnements comptabilisés dans le secteur d'intervention versus le nombre qu'on entend faire ?

3195

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

Écoutez, il se peut que ce soit dans des documents épars au bureau, il faudrait les colliger, je ne peux pas vous promettre que ça vous sera transmis tout de suite, là, mais l'exercice a été fait.

3200

LA PRÉSIDENTE:

D'accord.

3205

MONSIEUR JOHN BURCOMBE :

Alors je demande qu'on aurait accès à cette information, Madame la Présidente.

3210

LA PRÉSIDENTE:

Si c'est possible de tenir compte de cette demande-là qui sera mise sur la documentation de l'Office. Merci. Est-ce que Monsieur Rainville, vous aviez... ?

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

3215

Juste un mot, je pense que vous allez conclure ?

LA PRÉSIDENTE:

3220

Juste avant de conclure, si vous aviez...

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

3225

Oui, bien, moi, j'aimerais personnellement d'abord remercier les membres de mon équipe qui m'ont accompagné dans toute cette démarche de consultation publique, ça a été un gros travail de leur part, je les en remercie.

3230

Je voudrais remercier aussi tous mes collègues de la Ville de Montréal qui nous ont supportés et nous ont beaucoup aidés, autant dans la préparation de nos documents que dans la préparation de cette consultation publique. Et également nos partenaires qui sont les gens de l'AMT, du Canadien national, du ministère des Transports du Québec, du RTL, de la STM, qui nous ont accompagnés aussi dans cette démarche-là. Leur accompagnement nous est fort utile, parce qu'on travaille tous ensemble à ce projet merveilleux.

3235

MADAME SOPHIE THIBAUT :

J'aimerais ça poser des questions, s'il vous plaît.

3240

LA PRÉSIDENTE:

Je vous remercie. je vais vous introduire, parce que vous êtes madame Thibault. Bienvenue, Madame Thibault.

3245

MADAME SOPHIE THIBAUT:

3250

Oui, oui, je suis madame Thibault. Merci beaucoup. Je m'excuse du retard, là, mais c'est vraiment pas évident, les séances qui se rajoutent, celle d'hier était en même temps que le premier conseil d'arrondissement du Sud-Ouest, tout comme, d'ailleurs, celle de mardi de la semaine précédente en même temps que le premier conseil d'arrondissement de Ville-Marie ; donc, on essaie de s'adapter.

LA PRÉSIDENTE:

3255

Nous aussi.

MADAME SOPHIE THIBAUT:

Donc, j'aimerais poser brièvement... donc, on essaie tous de faire de notre mieux.

3260

Mes deux questions, nous allons pouvoir rencontrer en tant qu'élus du Sud-Ouest monsieur Rainville vendredi matin, on a une heure de rencontre, mais j'ai comme tellement de questions, puis je pense que c'est intéressant de faire cette démarche aussi avec les citoyens, tous ensemble.

3265

Donc, mes deux questions. La première, je l'avais déjà posée donc mardi de la semaine passée, mais on m'avait demandé de revenir au moment des questions sur le transport. Donc j'aimerais ça savoir quelles ont été les études réalisées sur les besoins en termes de déplacement des utilisateurs actuels de l'autoroute Bonaventure. Les études origine/destination, quelles ont été les études réalisées, s'il vous plaît.

3270

LA PRÉSIDENTE:

Monsieur Carette, en réponse, présumez, présumez.

3275

MONSIEUR CLAUDE CARETTE:

Oui, pour répondre à la question, Madame la Présidente, dans le fond, nos modèles de simulation sont basés, effectivement, sur des enquêtes origine/destination. Ces enquêtes origine/destination sont réalisées dans le cadre d'un secrétariat, en l'occurrence, par l'Agence métropolitaine de transport avec l'ensemble de ses partenaires au niveau des transports collectifs, et on bénéficie de l'accès à ces bases de données, parce que nos modèles sont basés sur des modèles régionaux et qui sont réalisés également par le MTQ qui utilise ces bases de données là.

3280

3285

Donc, de façon plus simple, on se base sur les enquêtes régionales qui sont menées dans l'ensemble de la région par l'ensemble des partenaires. Ces enquêtes-là, par exemple ici, c'était les enquêtes réalisées en 2003, parce que les documents sont rendus disponibles. Il y a eu une autre enquête depuis, qui est 2008, et les documents vont être rendus disponibles sous peu, à ce que je comprends, par l'AMT.

3290

MADAME SOPHIE THIBAUT:

Puis ça a donné quoi, brièvement ?

3295

LA PRÉSIDENTE:

Et relativement – si vous permettez – relativement au projet Bonaventure, toutes les études utiles sont déposées dans la banque de documentation qui sert à l'Office. Donc, si

3300 vous consultez le site Web de l'Office, sous l'onglet de la documentation, vous allez avoir tous les titres d'études de transport et circulation qui ont été faites.

MONSIEUR CLAUDE CARETTE:

3305 Parce qu'il faut comprendre que les enquêtes origine/destination, vous avez « origine, destination », et c'est évidemment très pointu là, dans le sens que vous avez plein de corridors de déplacement, c'est difficile de répondre à une telle question, là, de dire...

3310 **LA PRÉSIDENTE:**

Non, mais celles relatives au projet qui nous concerne sont déposées en documentation. Alors si vous voulez avoir la liste détaillée, ça va être plus rapide.

3315 **MADAME SOPHIE THIBAUT:**

Ah, non, je voulais pas la liste, je voulais globalement savoir c'était quoi les besoins en termes de déplacement, là.

3320 **LA PRÉSIDENTE:**

Ça, je vous inviterais à prendre connaissance de la documentation sur les études, parce que c'est difficile de résumer ça en une phrase ou deux en fin de soirée.

3325 **MADAME SOPHIE THIBAUT:**

O. K. En tout cas.

LA PRÉSIDENTE:

3330 Merci, Monsieur Carette.

MADAME SOPHIE THIBAUT:

3335 Merci, Monsieur. D'autres experts ont pu me l'expliquer là, je pensais que c'était beaucoup plus simple que ça.

3340 Ma deuxième question est au sujet du projet résidentiel. J'aimerais savoir quels sont les services qui sont prévus pour accueillir tous les nouveaux résidents, notamment en termes des services pour les familles, puisque le projet est censé accueillir également des familles.

LA PRÉSIDENTE:

3345 En termes, peut-être rappeler, pour le bénéfice de tous, le nombre, actuellement dans l'avant-projet, le nombre de logements prévus.

MADAME SOPHIE THIBAUT:

3350 2800.

LA PRÉSIDENTE:

3355 Et quels sont les services ou comment c'est articulé.

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

3360 Oui, on a comptabilisé 2800 le nombre de logements. Maintenant, ça c'est en comptant, évidemment, la partie nord du Faubourg des Récollets. À proprement parler, sur le site des îlots centraux et de l'îlot de la Commune, on va retrouver alentour de 800 ou 1000 logements, maintenant sur lesquels sera appliquée, bien sûr comme l'a dit monsieur Cyr plus tôt la semaine dernière, la politique d'inclusion se la Ville.

3365 Maintenant, on retrouvera, ce qu'on espère retrouver sur le site, dans ces nouveaux bâtiments, ce sont effectivement des services qui pourront répondre à des besoins de familles, c'est-à-dire des commerces de proximité, des garderies, cliniques médicales, si possible. C'est le genre de commerces de proximité qu'il serait souhaitable d'avoir là. Il y a déjà une garderie, évidemment, sur la rue Duke, qui est sans doute à pleine capacité.

3370 Or, c'est le genre de services et, lorsqu'on parle de commerces de proximité, c'est ce qu'on souhaiterait avoir à l'intérieur de nos îlots pour répondre aux besoins des nouvelles familles qui vont s'y installer.

3375 **LA PRÉSIDENTE:**

3380 Si je peux me permettre d'intercaler, est-ce que vous avez regardé, en termes de besoins, ces différents types de services de proximité, est-ce que vous les avez regardés pour un secteur un peu plus large, bien sûr, que votre secteur d'intervention direct ? Parce qu'on sait, par exemple, que dans le Vieux-Montréal de l'autre côté, on manque cruellement de certains services ; j'imagine que du côté de Griffintown, certains services sont en demande également.

3385 Est-ce qu'il y a un appel, autrement dit, là, au niveau du marché pour intégrer dans le projet Bonaventure certains commerces qui desserviraient plus large que le strict secteur ?

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

3390 Bien, comme vous dites, il y a un appel, effectivement, mais l'appel va sans doute se faire par les lois de l'offre et la demande. Malheureusement, dans le Vieux-Montréal, vous avez raison, ça manque cruellement de services de proximité.

3395 Toutefois, quand vous regardez, l'arrivée et le développement de la Cité Multimédia a fait en sorte que si vous regardez la rue McGill et le type de commerces qu'on y retrouve maintenant, ce sont des commerces de proximité normalement qui répondent à ces besoins-là. Avec le développement, ça va sans doute attirer des gens qui sont dans ce type de commerces.

3400 Ce n'est pas quelque chose qui se commande facilement. Ce n'est pas comme la SAQ qui cherche un nouveau site et qui définit un périmètre, qui fait un appel d'offres. Mais ce sont des choses sur lesquelles, en collaboration avec nos collègues de la Ville de Montréal, on va travailler avec acharnement pour trouver, trouver le type de services qui répondrait à des besoins de familles.

3405 Ceci dit, on n'a pas encore la typologie des logements, c'est ce qui a été évoqué par monsieur Cyr plus tôt, qui est avec le Service de l'habitation de la Ville de Montréal. Alors on ne sait pas non plus quelle clientèle sera attirée par ce type de logement. On espère que ce sera des familles.

3410 Maintenant, je poserais la question : combien y a-t-il de familles avec enfants dans le complexe résidentiel à Lowney's. Je ne le sais pas non plus, là, mais...

MADAME SOPHIE THIBAUT:

3415 Il y en a peu, effectivement ce sont des petits appartements.

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

3420 Oui.

MADAME SOPHIE THIBAUT:

3425 Mais tout dépend de la volonté politique, effectivement, de ce qu'on veut construire. Si on veut garder des familles, on va construire plus grand.

MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE:

3430 Exact. Alors lorsqu'on dit qu'on veut appliquer la politique d'inclusion sur ces 800 logements-là, ça veut dire des typologies qui vont répondre, justement, à ce type de besoins qui devraient, en principe, attirer des familles.

LA PRÉSIDENTE:

3435 Ça répond à vos questions, Madame Thibault ?

MADAME SOPHIE THIBAUT:

3440 Je comprends qu'on a beaucoup de souhaits. Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE:

Merci à vous.

3445 J'aimerais donc remercier, avant de terminer officiellement cette dernière séance, les représentants de la Société du Havre, collaborateurs et partenaires, pour leurs présentations, explications et tout ; remercier également l'équipe de l'Office qui, ce soir, était composée de Jérémie Gagnon au son, madame Louise Philibert à la sténo, Gabriel Lemonde-Labrecque, à l'accueil, Christelle Lollier-Théberge.

3450 Cette assemblée est maintenant terminée. J'en profite pour vous souhaiter, un peu à l'avance, de Joyeuses Fêtes, puisque nous nous reverrons seulement que le 12 janvier et je vous rappelle que la date limite du dépôt des mémoires est le 7 janvier.

3455 Je vous remercie pour votre attention et votre collaboration. Au plaisir.

3460 Je, soussignée, **LOUISE PHILIBERT**, sténographe judiciaire, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises par moi au moyen du sténomasque, le tout conformément à la Loi.

3465 ET J'AI SIGNÉ:

LOUISE PHILIBERT, s. o.

3470