

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL

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

CONSULTATION PUBLIQUE

PROJET AUTOROUTE BONAVENTURE

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME I

Séance tenue le 12 janvier 2010, 19h
1550, rue Metcalfe, bureau 1414
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 12 janvier 2010.....	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE.....	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES	
SAMI HAKIM.....	4
ROLAND HAKIM.....	13
SYNDICAT DES COPROPRIÉTAIRES DES PHASES 1, 2, 3, 4 DU LOWNEY CAROLE COURNOYER, SILVIU BURSANESCU, STEEVE LEMAY	20
COMITÉ POUR LE SAIN REDÉVELOPPEMENT DE GRIFFINTOWN JEFFREY DUNGEN	29
JOSEPH BAKER	37
HARVEY LEV.....	43
SOCIÉTÉ DU VIEUX-PORT DE MONTRÉAL CLAUDE BENOÎT	48
PAUL BOURQUE	54
DROIT DE RECTIFICATION :	
SOCIÉTÉ DU HAVRE RÉJEAN DUROCHER	62

MOT DE LA PRÉSIDENTE

MADAME HÉLÈNE LAPERRIÈRE, présidente :

5

Mesdames et Messieurs, bonsoir, avec mes meilleurs vœux pour 2010. Au nom de l'Office de consultation publique de Montréal, je vous souhaite la bienvenue à cette première séance d'audition d'opinions sur l'avant-projet détaillé du réaménagement de l'autoroute Bonaventure, soit la phase I. Cet avant-projet a été préparé par la Société du

10

Havre de Montréal sur mandat du conseil d'agglomération.

Ladies and Gentlemen, good evening. Welcome to this first Public hearing on the draft project of Redevelopment of Bonaventure Highway, phase I.

15

Cette session va se dérouler essentiellement en français, mais les personnes qui voudraient s'exprimer en anglais pourront s'adresser dans cette langue à la commission.

20

This meeting will be conducted in French, but participants who would prefer to address the commission in English may do so.

25

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

30

La commission est appuyée dans ses travaux par son secrétaire, monsieur Michel Agnaieff, à la table ici à côté, et par madame Catherine Vandermeulen, qui est analyste également à l'Office de consultation publique de Montréal.

35

Permettez-moi de vous présenter aussi les personnes ressources qui sont en appui à l'organisation de cette séance ; à l'accueil, nous avons Delphine Dusabe et Gabriel Lemonde-Labrecque, à la sténotypie, madame Louise Philibert et, à la régie du son, monsieur Jérémie Gagnon. La coordination générale de l'organisation est assurée par Louis-Alexandre Cazal. Permettez-moi également de signaler la présence dans la salle de monsieur Luc Doray, secrétaire général de l'Office, également responsable des communications.

40

Le mandat de la commission, l'Office a été mandaté pour procéder à cette consultation publique par le Comité exécutif de la ville. Bien qu'il reçoive des mandats de consultation de la Ville, je pense utile de rappeler que l'Office est une entité juridique

45 distincte de la Ville, il agit en toute indépendance et en toute impartialité. La raison d'être principale de l'Office est de véhiculer vos opinions et vos préoccupations auprès des élus municipaux chargés de prendre des décisions sur de grands projets qui engagent notre avenir et celui des générations futures.

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

55 À propos des étapes de la consultation, la première partie de cette consultation publique s'est tenue les 24 et 26 novembre, ainsi que les 1^{er} et 2 décembre 2009, et a permis, autant aux citoyens qu'à la commission, de se renseigner davantage sur l'avant-projet détaillé soumis par la Société du Havre. La deuxième partie de la consultation, qui débute ce soir, a pour objet de permettre aux citoyens d'exprimer leur opinion sur l'avant-projet, d'émettre des commentaires et de suggérer des modifications au projet. Cette deuxième partie de la consultation se poursuivra les 13, 18 et 19 janvier.

60 Au cours de cette deuxième partie, que nous amorçons ce soir, les représentants de la Société du Havre n'ont aucun rôle particulier à jouer. C'est-à-dire qu'il n'y aura pas de présentation de leur part comme ça été le cas en première session avant les Fêtes. Ils sont invités à assister aux présentations des mémoires et à ainsi prendre connaissance des points de vue exprimés sur l'avant-projet.

65 Je ferais une parenthèse pour indiquer, à la demande de monsieur Gaétan Rainville, de lire le courrier suivant :

70 *C'est avec regret que je dois vous informer que, en raison de la maladie qui me retient à la maison, je ne pourrai participer personnellement aux audiences à venir sur notre projet. Soyez tout de même rassurée, la Société du Havre de Montréal sera représentée par madame Isabelle Hudon, présidente du conseil d'administration, et par monsieur Réjean Durocher, directeur de projet Bonaventure et d'autres membres de l'équipe de la Société du Havre de Montréal et ses partenaires. Que je salue ce soir.*

75 *J'en profite pour remercier sincèrement les personnes et organismes qui vous soumettront des commentaires et mémoires et qui soulignent de cette façon un intérêt évident pour cet important projet montréalais. Soyez certaine que je suivrai à distance l'évolution de vos travaux.*

80 *Je vous remercie de lire la présente en début de votre séance du 12 janvier et vous prie d'agréer l'expression de mes sentiments respectueux.*

85 Et c'est signé par monsieur Rainville, président directeur général de la Société du Havre.

90 Comme de coutume en matière de consultation publique si, pour une raison ou une autre, des inexactitudes se glissaient dans les propos tenus ce soir, ses représentants pourraient user de leur droit de rectification. Je leur accorderai la possibilité d'exercer ce droit à la fin de chaque séance. Donc, en fin de deuxième partie en ce qui concerne la soirée de ce soir. Il s'agira, bien entendu, de rectifier seulement un propos et non d'émettre un commentaire ou un avis.

95 En termes de déroulement, je rappelle que la commission est là pour vous aider. Si nécessaire, elle vous posera des questions en vue de s'assurer d'une bonne compréhension de votre point de vue ou encore pour vous demander d'approfondir certains points de votre présentation qui auront attiré plus particulièrement son attention. Nous consacrerons donc 20 minutes par intervenant ; nous vous demandons de résumer votre présentation en 10 minutes. Je vous rappelle que la commission a déjà pris connaissance
100 des mémoires et que, à ce titre, elle appréciera que vous ne vous attardiez qu'aux points majeurs ou aux questions que vous souhaitez soulever en assemblée. Au cours des 10 minutes restantes, nous vous poserons des questions pour bien comprendre les différentes facettes de votre mémoire.

105 J'en profite pour remercier l'ensemble des intervenants qui ont produit des mémoires d'une qualité exceptionnelle, à la fois très nourris, vous savez que pour la commission ces mémoires sont notre matériau de base. Donc, nous apprécions, je parle au nom de la commission, nous apprécions tout particulièrement l'effort que vous avez mis à produire ces mémoires.

110 La commission a un nombre important de mémoires à étudier, près d'une soixantaine. Il est important pour elle de bien comprendre vos propos et le cheminement que vous avez suivi dans vos analyses. S'il le faut, la commission pourra possiblement prendre un peu plus de temps avec certains intervenants. Je vous demande votre
115 indulgence et votre patience si le moment de votre intervention se retrouve ainsi quelque peu retardé.

120 En même temps, je demande à tous les intervenants inscrits ce soir de respecter le temps alloué à leur présentation. L'intention est ici, vous l'aurez compris, d'éviter de terminer les auditions à des heures indues. Par souci d'équité envers tous les intervenants de la soirée, je devrai donc, à l'occasion, faire quelques rappels disciplinaires, ce qui m'ennuie profondément soit dit en passant, et je fais donc appel à votre compréhension pour que je n'aie pas à le redire trop souvent.

125

130 Je vous rappelle enfin qu'il est important de maintenir un climat de respect mutuel et de courtoisie. Je vous demande donc d'éviter des propos inutilement blessants. Je ne permettrai dans cette optique aucune forme de remarque désobligeante ni d'attitude méprisante. Je vous rappelle également que tout ce qui sera dit ce soir est transcrit et pourra être consulté sur le site de l'Office.

135 Une fois complétées les séances de consultation publique, la commission procédera à l'analyse de l'information et des opinions recueillies. Elle rédigera ensuite son rapport, qui comprendra trois parties, ainsi qu'une introduction et une conclusion. Ces trois parties sont, dans un premier temps, la description du projet, tel que soumis à la consultation ; en second point, les préoccupations des citoyens et les enjeux ; et en troisième lieu, les recommandations que la commission, encore une fois, adresse à la Ville de Montréal.

140 Il est maintenant temps de commencer. Nous avons 8 intervenants ce soir. J'invite en premier lieu monsieur Sami Hakim à nous présenter en 10 minutes son mémoire. Monsieur Hakim.

145 **MONSIEUR SAMI HAKIM:**

Bonsoir, Madame la Présidente, Messieurs les Commissaires.

150 Alors lors des séances d'information, nous avons entendu la présidente répéter que nous étions à la phase avant-projet. Voici quelques citations parmi plusieurs : « J'aimerais simplement rappeler qu'on est en phase avant-projet, donc on est déjà à une étape où il est possible de modifier, d'améliorer, de discuter. » « Je pense qu'il n'y avait pas de problème à réaliser une étude ou à l'étudier puisque, étant en avant-projet, on n'est pas encore dans les étapes définitives ».

155 Je vous rappelle qu'on est à l'étape d'avant-projet, donc tout n'est pas déjà figé et que ces questions pourraient faire l'objet d'études complémentaires. Un avant-projet, ce 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. Je ne suis pas personnellement inquiet des suites qui devront être données et je dirais que ça va prendre le temps qu'il va falloir que ça prenne. Ce que je sais, c'est qu'à ce moment-ci on est en avant-projet.

165 J'espère que vous me pardonneriez ce maniement de vos transcriptions pour une mise en contexte, mais j'aimerais être très clair pour que tous ceux présents puissent bien comprendre ce qui est en train de se passer à notre OCPM. Nous ne sommes pas en avant-projet. Nous avons devant nous un avant-projet, sur lequel nous sommes en consultation, mais la SHM est en phase de plans et devis depuis longtemps.

170 D'ailleurs, monsieur Rainville l'a annoncé à l'OCPM lors de la rencontre préparatoire
du 3 novembre 2009, le compte-rendu est très clair : «La présidente de la commission
demande au représentant du promoteur de décrire le cheminement du projet et d'indiquer si
d'autres études seront déposées aux fins de la consultation. » Monsieur Rainville signale
175 que : «L'avant-projet de la phase I du réaménagement de l'autoroute, qui fera l'objet de la
consultation, est fin prêt depuis juin dernier et que la SHM est maintenant à l'étape de
préparation des plans et devis. » Monsieur Rainville précise, cependant : «...qu'il est
encore possible d'apporter des améliorations à l'avant-projet. »

180 Nous avons vu lors des séances et verrons encore plus au cours de ces
présentations que le projet a grandement besoin d'être amélioré au niveau de la desserte du
transport en commun et le corridor Dalhousie annulé. Mais quand la présidente de la SHM
annonce que : « Toute étude additionnelle qui pourrait être requise à ce stade concernant le
corridor Dalhousie ne servirait qu'à obtenir un niveau de raffinement des études
antérieures...», sans remettre en question la pertinence de ce corridor.

185 Et quand nous lisons dans *La Gazette* samedi dernier que le corridor est « set in
stone », nous pouvons bel et bien constater que nous ne sommes pas en avant-projet,
mais tout simplement avons été présenté un avant-projet.

190 Le projet de la SHM est donc à la fin de son cheminement depuis juin 2009, comme
l'a dit monsieur Rainville. Ils sont en face de plans et devis depuis mars 2009. Les appels
d'offres sortis, les contrats sont déjà donnés. Nous avons été présenté en avant-projet,
oui, mais nous sommes réellement devant un fait accompli. D'ailleurs, monsieur Rainville
nous l'a annoncé lors de la première séance : ce qui est devant vos yeux, c'est l'avant-
195 projet détaillé, avant de procéder d'une façon finale aux plans et devis définitifs. Eh bien, si
la phase des plans et devis est entamée depuis mars 2009, cela veut donc dire qu'ils
procèdent déjà d'une façon finale.

200 Pensez-vous que la SHM, qui s'est présentée à l'OCPM de façon volontaire et sans
obligation et qui est en phase plans et devis depuis 10 mois maintenant, reviendra à
l'OCPM avec un projet de règlement ? Si la réponse n'est pas tout de suite évidente, nous
y reviendrons bientôt, en tout cas.

205 En fin 2007, l'OCPM fêta ses 5 ans et sa présidente, Louise Roy, menant un
colloque visant à clarifier et à redéfinir le rôle que joue l'OCPM depuis son arrivée sur la
scène municipale, il en est ressorti que le processus de consultation devait être revu afin de
pouvoir accomplir plus dans cette avenue. À la fermeture du colloque, une question
importante demeurera dans l'esprit des participants, en voici l'extrait tiré du magazine
Urbanité, édition décembre 2007 :

210

La question persiste, comment la consultation publique peut-elle être améliorée afin que les citoyens soient éduqués et consultés sur les projets et non pas mis devant les faits accomplis ?

215 C'est une question très pertinente dans le contexte des consultations présentes.

220 Mais à ce moment-là, en fin 2007, si vous vous souvenez bien, le projet de Devimco fut annoncé et un PPU fut élaboré en avril 2008, suite à des consultations menées par l'arrondissement du Sud-ouest. Si vous vous souvenez aussi, cela avait entraîné une grande controverse auprès des académiques et de l'Ordre des urbanistes du Québec qui ensemble, en mars 2008, avaient publié un article dans *Le Devoir*, intitulé : *Projet Griffintown, l'OCPM doit être utilisé*. L'OCPM ne s'était pas prononcé sur le sujet jusqu'après l'approbation du PPU lors de dépôt de son rapport annuel en mai 2008.

225 Madame Roy, fidèle aux engagements qu'elle avait pris lors de son colloque, recommande à la Ville deux choses : d'abord, de rendre obligatoire une consultation publique pour les grands projets et ce, par un seul organisme, neutre et indépendant, afin que les règles soient les mêmes pour tous les promoteurs, et deuxièmement, l'instauration pour les grands projets de deux séances de consultation.

230 Une plus légère au début du projet, pour que le promoteur présente les prémices et recueille les avis des citoyens, ça je présume que c'est la phase dans laquelle nous nous trouvons, l'avant-projet, et une en cours de projet, quand celui-ci est mieux défini, et j'imagine que ça c'est une continuation qui vient suite à l'élaboration d'un projet de règlement.

240 Revenons au présent maintenant et déterminons si les recommandations ont été suivies, ce sont celles que j'ai listées dans la colonne de gauche, ici. Lors des séances d'information, nous avons été mis devant deux réalités qui contreviennent aux recommandations de l'OCPM. D'abord, la SHM n'est pas obligée de se soumettre à une consultation publique ; deuxièmement, aucun outil de règlement n'est requis dans le cas du réaménagement de l'autoroute Bonaventure.

245 D'abord, la SHM d'est présentée à l'OCPM sans obligation et de façon volontaire. Ils l'ont répété lors des séances, ils l'ont annoncé dans les médias. C'est bel et bien la SHM qui a recommandé au Comité exécutif de la ville en juin 2009, c'est-à-dire pendant qu'ils étaient en phase de plans et devis, de soumettre son projet à l'OCPM. À aucun point ont-ils été obligés de se soumettre à un organisme neutre et indépendant.

250 De plus, on a appris qu'aucun outil de règlement n'était requis pour ce projet dans le cas du réaménagement du domaine public et des travaux d'infrastructures. Monsieur Conant de la Ville, il l'a très clairement annoncé. Il y a un projet d'aménagement du domaine public. Ce projet-là de réfection d'infrastructures, des réaménagements de

255 domaine public ne requiert pas d'outils règlementaires. Donc, les outils règlementaires arriveront vraiment au moment où on devra analyser les projets immobiliers sur les îlots.

260 Alors pour répondre à la question de tantôt : Pensez-vous que la SHM reviendra à l'OCPM avec un projet de règlement ? Je vous soumets que non. Elle n'a pas d'obligation d'être ici aujourd'hui et elle n'a aucune intention de coopérer ni avec des citoyens ni avec l'OCPM qui nous représente. Nous faisons face à une non-coopération de la part de la SHM, déguisée en consultation publique.

265 Quand Gaétan Rainville annonce que la SHM est en phase plans et devis, quand Isabelle Hudon déclare qu'il n'y aura pas de nouvelles études faites pour le corridor Dalhousie, et quand le porte-parole de la SHM affirme que le corridor Dalhousie est gravé dans la pierre, nous pouvons constater que nous avons été présentés un fait accompli. Et même quand le RTL, principal utilisateur du corridor Dalhousie, se prononce publiquement contre cette option, la SHM continue de foncer sans égard aux intérêts publics.

270 Donc, comment régler cette situation démesurée afin que les citoyens soient éduqués et consultés sur les projets et non pas mis devant les faits accomplis ? Je crois que nous avons deux options.

275 La première est de remercier la SHM de leur travail et de confier le projet de réaménagement du domaine public au Service des infrastructures, transport et environnement de la Ville, c'est-à-dire le site. Nous avons vu que le projet se divise en deux, une partie infrastructures et aménagement du domaine public et une autre qui porte sur les projets immobiliers. Le SITE pourrait se charger de la première partie, puisque son étendue tombe à l'intérieur de son mandat. Cette option, bien qu'elle nous permette une
280 meilleure vérification du travail, ne nous garantit pas qu'un projet de règlement sera élaboré.

285 Une deuxième option serait de recommander l'assujettissement du projet au BAPE, puisque ce bureau exige un cadre règlementaire assez stricte et détient une plus imposante autorité auprès des promoteurs.

290 Il a été mis en évidence dans mon mémoire que l'étendue des travaux est passée de 999 mètres à 1026 mètres, suite à une réponse à l'audit de sécurité. Des documents justificatifs sont disponibles à l'OCPM et sont les plans les plus récents de la SHM. L'OCPM a donc une base de justification si elle juge être en mesure d'impliquer le BAPE. À mon avis, ce n'est qu'en recommandant que le projet soit assujetti au BAPE que l'on peut s'assurer de la coopération de la SHM, de l'achèvement de ses études et le respect des exigences des citoyens présents aux consultations.

295

300 Le respect des règles de l'OCPM, ça c'est une autre histoire. Ce n'est pas très encourageant de voir que le maire veut lancer des travaux sitôt la consultation terminée. Si l'OCPM veut voir ses règles respectées, il faudra mordre la main qui le nourrit. Les citoyens....

LA PRÉSIDENTE:

305 Je vais vous demander de conclure, Monsieur Hakim.

MONSIEUR SAMI HAKIM:

J'ai dix secondes, Madame.

310 Les citoyens défendront l'OCPM dans cette avenue, comme ils l'ont fait lors du projet Griffintown. Et pour les mêmes raisons, nous voulons être écoutés, éduqués et consultés, et non pas mis devant les faits accomplis.

315 Je souhaite sincèrement que l'OCPM pourra mordre la main qui le nourrit et pour que, d'ici son dixième anniversaire, cet avant-projet ne sera qu'un souvenir lointain.

LA PRÉSIDENTE:

320 Je vous remercie. On va vous garder avec nous pour quelques questions, Monsieur Hakim.

MONSIEUR SAMI HAKIM:

325 On peut parler du projet, si vous voulez.

LA PRÉSIDENTE:

Précisément, de l'avant-projet.

330 **MONSIEUR VIATEUR CHÉNARD:**

335 Monsieur Hakim, je voulais vous demander, vous mentionnez, entre autres à la page 6 et à la page 21 de votre mémoire écrit, qui n'est pas tout à fait ce que vous nous avez présenté, mais que le scénario de base n'a pas été modélisé. Pouvez-vous peut-être juste nous revenir un peu, le scénario de base, qu'est-ce que c'était, puis un peu comment, vous, vous voyez ça. Est-ce que c'est le scénario que vous privilégiez ?

340 **MONSIEUR SAMI HAKIM:**

Oui, absolument. Le scénario de base, c'était le choix retenu par la SHM en début 2007 jusqu'en avril 2008, si je me souviens bien. Cette option-là descendait sur la rue Wellington et les autobus empruntaient les voies intérieures du boulevard urbain, comme
345 c'est indiqué au Plan de transport 2008 de la Ville.

Bon, ce scénario de base coûtait 30M \$ et ce 30M \$ se trouvait dans l'enveloppe de 90M \$ qui avait été budgété en 2007. De plus, le scénario de base offre plusieurs avantages : il n'y a aucune expropriation de nécessaire dans ce scénario, ce qui permet à la
350 SHM d'accomplir un autofinancement de son projet, qui était un de ses grands chevaux-de-bataille dans le temps avant qu'ils aient dû faire ce compromis ; de plus, il y a aucun problème de visibilité pour les chauffeurs et une réduction de 12 à 8 voies, donc on voit un projet beaucoup plus sécuritaire que celui qui se trouve sur Dalhousie.

Le partage des polluants se trouve entre deux arrondissements. Si on était obligé de vraiment apporter des autobus de la Rive-Sud à Montréal, ça serait... ça ne serait pas juste de déposer tous les polluants à l'arrondissement Sud-Ouest, qui est déjà asphyxié comme arrondissement. Je ne sais pas si vous avez lu le rapport du DSP lors de Turcot, mais le Sud-Ouest est un arrondissement qui souffre d'un taux de mortalité dû aux maladies
355 respiratoires qui est 50% plus élevé que la moyenne montréalaise.

Donc, ce scénario permet un partage entre les deux arrondissements des polluants. Et on se souvient lors des séances que le rapport de qualité d'air avait parlé d'un effet d'écran qu'offriraient les bâtiments construits dans les îlots centraux. Donc, on peut
360 s'attendre à une répartition égale des polluants grâce à cet effet d'écran.

Finalement, il n'y a aucun risque lié à la mise en valeur du patrimoine bâti. Ça c'est un grand enjeu, spécialement au Griffintown qui est un quartier historique. On ne passe pas les grands autobus dans les quartiers historiques, ce qui me semble assez logique.
370

Donc, d'abord le scénario de base était logiquement plus intéressant que le corridor Dalhousie et je ne sais pas pourquoi on a décidé de l'abandonner et de choisir un scénario plus cher, moins sécuritaire et moins respectueux du cadre bâti.

375 **MONSIEUR VIATEUR CHÉNARD:**

Merci beaucoup.

380 **LA PRÉSIDENTE:**

Monsieur Hakim, une question. J'aimerais revenir dans votre mémoire à la page 12,

vous faites état de la zone d'étude, notamment en indiquant une zone sensible.

385 **MONSIEUR SAMI HAKIM:**

Je parle dans le contexte du rapport qualité d'air, ici.

LA PRÉSIDENTE:

390

Oui, mais j'aimerais vous entendre, vous, votre point de vue, comment vous redéfiniriez cette zone d'étude avec la particularité peut-être d'une zone sensible. J'aimerais vous entendre comment vous la définiriez, puis jusqu'où vous la feriez porter ?

395 **MONSIEUR SAMI HAKIM:**

D'accord. Mais est-ce qu'on parle d'une zone d'étude dans le contexte du rapport qualité d'air qui est

400 **LA PRÉSIDENTE:**

Non, votre point de vue à vous, parce que vous indiquez à maints endroits...

MONSIEUR SAMI HAKIM:

405

La zone d'étude à laquelle, vous, vous référez, c'est la zone d'étude définie dans le rapport qualité d'air, qui a été mandaté à un moment où...

LA PRÉSIDENTE:

410

C'est-à-dire que vous prenez appui sur ce rapport pour parler de la zone d'étude.

MONSIEUR SAMI HAKIM:

415

Non, pas du tout, il y a une autre zone d'étude qui est définie par la SHM depuis qu'elle a annoncé son projet en 2005.

LA PRÉSIDENTE:

420

Je vais reprendre ma question différemment. Considérant les différentes zones d'études, telles que définies par les différentes études ou la SHM, quelle serait, vous, si vous aviez à définir une zone d'étude réaliste par rapport à la problématique qu'on a devant nous, quelle serait-elle ? Est-ce qu'il y aurait une zone d'analyse ou d'étude d'une zone sensible ?

425

MONSIEUR SAMI HAKIM:

430 Peu importe ce que la zone d'étude sera, elle devra être égale des deux côtés de la zone d'intervention. Le problème que nous avons, auquel nous avons pointé lors des séances d'information, était que la zone d'étude telle qu'elle l'est s'étend de trois coins de rue à l'est de la zone d'intervention, tandis que vers l'ouest, il n'y a aucune étendue de zone d'étude. Tout ce qu'on avait demandé à ce moment-là, c'était d'égaliser.

LA PRÉSIDENTE:

435

Une répartition égale des deux côtés de l'ouvrage.

MONSIEUR SAMI HAKIM:

440

Une répartition égale, particulièrement puisque le Griffintown se trouvait en bordure du corridor Dalhousie qui est l'aspect le plus dangereux, le plus polluant et le plus laid, si vous voulez, du projet.

LA PRÉSIDENTE:

445

Et en complément, considérant les différentes caractéristiques, que ce soit au niveau pollution de l'air, au niveau visuel, au niveau sonore, jusqu'où étendriez-vous la zone d'étude et est-ce qu'il y aurait, à l'intérieur de cette zone d'étude, une zone plus sensible ?

450

MONSIEUR SAMI HAKIM:

455 Je suis pas vraiment en mesure de décider où la zone d'étude devrait être étendue, mais ce qui est important, c'est que la SHM devrait avoir une vue d'ensemble. C'est-à-dire, ça se peut que la zone d'étude s'étende jusqu'à Turcot. Il faut qu'il y ait une vue d'ensemble et que cette zone d'étude reflète cette intention-là.

LA PRÉSIDENTE:

460

Il faudra la déterminer selon la problématique qu'on adresse, au fond, c'est ce que vous voulez.

MONSIEUR SAMI HAKIM:

465

Oui, peut-être qu'il faudrait, oui.

LA PRÉSIDENTE:

470

Équilibrée de part et d'autre de l'ouvrage.

MONSIEUR SAMI HAKIM:

475

Oui, il faudrait, oui, absolument.

LA PRÉSIDENTE:

480

Partez pas, partez pas. Jean-Claude.

MONSIEUR JEAN-CLAUDE BOISVERT:

485

Monsieur Hakim, bonsoir. Dans votre présentation verbale tantôt, vous avez exprimé, finalement, le regret qu'il n'y ait pas à cette étape-ci un cadre réglementaire, si on veut, qui accompagne le projet. Vous avez dit aussi, et je pense que tout le monde sait, que le projet actuellement en est à l'étape de la mise en place, de la planification des infrastructures de transport et de circulation. Alors est-ce que vous avez une idée du type de cadre réglementaire qui devrait accompagner cette étape-ci de mise en place des infrastructures ?

490

MONSIEUR SAMI HAKIM:

495

Moi, je ne suis pas en mesure d'élaborer un cadre réglementaire que ce soit. Ce que j'ai mis en évidence, c'est qu'il n'y en aura pas. Et quand on est en train de nous dire qu'on est en avant-projet et que ce n'est pas définitif, que ce n'est pas coulé dans le béton, du côté de l'OCPM, je comprends, à l'intérieur du mandat de l'OCPM, ça fait du sens. Mais, dans la réalité, on lit des articles de journaux qui nous disent : il y aura pas d'études complémentaires, le corridor Dalhousie est coulé dans le béton et gravé dans la pierre.

500

Et, malheureusement, que j'aie une opinion sur quel genre de cadre réglementaire qu'ils devraient élaborer ou non, ça ne va pas changer le fait que la SHM n'en a pas besoin d'un, elle n'a pas besoin d'être ici avec nous aujourd'hui.

505

Moi, j'évoquais les recommandations que madame Roy avait portées lors du dépôt en 2008, dépôt de rapport annuel. Ces deux recommandations dans le cas de ces consultations ne sont pas respectées. D'abord, il n'y a aucune obligation pour ce promoteur d'être ici avec nous et, deuxièmement, ils sont en plans et devis depuis 10 mois maintenant. Il ne va pas y avoir de projet de règlement.

510

MONSIEUR JEAN-CLAUDE BOISVERT:

Merci, Monsieur.

515

LA PRÉSIDENTE:

Je vous remercie, Monsieur Hakim.

520

MONSIEUR SAMI HAKIM:

Merci.

LA PRÉSIDENTE:

525

Monsieur Roland Hakim.

MONSIEUR ROLAND HAKIM:

530

Bonsoir, Madame la Présidente, Messieurs les Commissaires, Madame la sténographe, bonsoir tout le monde.

Heureusement que Sami a parlé de tous ces points-là parce que, moi, j'avais une présentation de 15 minutes, alors je pourrai passer rapidement sur les autres choses dont il a déjà parlé.

535

LA PRÉSIDENTE:

S'il vous plaît, pour s'en tenir à 10 minutes.

540

MONSIEUR ROLAND HAKIM:

Je vais essayer de mon mieux, je vous promets de faire de mon mieux.

545

LA PRÉSIDENTE:

Je vais vous aider.

MONSIEUR ROLAND HAKIM:

550

Oui. Je voudrais, ici, dire que je me suis réjoui en novembre quand j'ai vu le maire de Montréal dire que, à partir d'aujourd'hui, ce ne sont plus les partis politiques que nous

555 allons représenter, mais bien les Montréalais et les Montréalaises. J'ai trouvé ça fantastique. J'ai été très ravi de voir madame Hudon être aussi impliquée sur l'importance de communiquer et l'obligation de dire la vérité.

560 Par contre, dans les faits, je regarde la SHM et je me questionne sur sa légitimité. D'abord, à qui elle est redevable, on en a déjà parlé. Mais on réalise que le conseil administratif est composé de 8 personnes mais, dans les faits, quand tout ce projet a été mis en œuvre, il n'était composé que de 5 personnes ; 5 personnes qui étaient très proches de la Ville, parce que parmi ces 5, il y avait les trois premiers, que nous connaissons, mais aussi le maire lui-même et madame Topp, qui sont des fonctionnaires, des hauts-fonctionnaires de la Ville. Donc, c'était vraiment un conseil d'administration de la SHM qui
565 était très, très proche de la Ville.

570 Et ils ont épuré leurs personnes à qui ils doivent se rapporter ; ils ont sorti ce projet entièrement du cadre de la Ville pour ne pas avoir besoin de répondre à personne, pour ne même pas avoir les règlements et les garde-fous que la ville s'est imposés à elle-même, et ils ont présenté ce truc-là et ils l'ont fait approuver par le conseil exécutif de la Ville et, quand tout a été fini, bon, on reconstruit un C.A. composé de 8 personnes. Et si vous posez la question à monsieur Rainville, il va dire : il y a 11 personnes parmi lesquelles il y en a 10 qui sont du domaine privé.

575 Alors monsieur Rainville, ici, nous faisait part du fait qu'il n'était pas obligé de se présenter ici. Nous comprenons qu'il n'est pas obligé et qu'il a choisi lui-même de venir ici. Pourquoi ? Bien, parce qu'il ne veut pas aller au BAPE. C'est clair, l'emprise a plus qu'un kilomètre.

580 La qualité d'air, Sami en a parlé, je vais passer rapidement là-dessus, mais juste pour vous dire que nous allons avoir 900 tonnes de CO₂ de plus à cause du ralentissement du trafic. Les études nous présentent une diminution de la pollution, mais ils oublient que, à cause du ralentissement, on a 32% de plus de carburant. Et ça continue comme ça.

585 Monsieur Rainville n'est même pas capable de nous dire combien d'autobus passent dans le corridor. Il nous parle de 380, 390, mais en réalité ça fait 1560. Ces études-mêmes parlent d'autobus, d'arrivées et de retours vides, ils parlent de 2000 autobus en 2026, 1000 à l'aller, 1000 au retour. Et puis, finalement, on a en automne 2009 un vrai compte, le voilà, 1908, aujourd'hui en automne, et en hiver, une journée typique d'hiver
590 2010, juste pour la STM, 180 autobus. Ça fait 2100 autobus, 2100 autobus qui sont au diesel. Le diesel contient 10 à 100 fois plus de particules de gaz d'échappement, qui sont des substances cancérigènes.

595 « Et nous, on fait des belles images. » Mais vraiment pour ça, ils sont champions, c'est des belles photos. Mais avec, je vous ferai remarquer, que ces édifices-là vont garder

la pollution du côté ouest des tracks. Et le pire, c'est qu'on s'empresse pour aller chercher l'appui d'Équiterre, on va chercher l'appui de Steven Guilbault.

LA PRÉSIDENTE:

600

Monsieur Hakin, pour vous aider à entrer dans les 10 minutes allouées, je vous demanderais de parler du projet spécifiquement. Dans votre mémoire, il y a un certains nombres d'éléments. J'aimerais vous amener sur les questions essentielles que vous aimeriez soulever.

605

MONSIEUR ROLAND HAKIM:

610

Voilà le projet. Ici, on nous présente une feuille par laquelle le transport par autobus est 6 à 18 fois moins polluant. Alors, ça c'est fait pour 65 personnes. En bas de la page, là c'est le projet. En bas de la page, très intéressant.

615

Quant au métro, une seule ram transporte une quinzaine d'autobus. Donc une seule ram est équivalent à 15 autobus, c'est génial, mais quand on a un métro qui dessert la Rive-Sud, exploitons-le davantage, sinon pensons au tramway, à un SLR peut-être. Mais non, on veut faire la réalisation de l'un des projets les plus indéniablement audacieux, ambitieux, prestigieux que Montréal ait connu. C'est pas vrai! On n'est pas à Ouagadougou. On apporte 1200 autobus en plein centre-ville et on appelle ça un projet ambitieux, prestigieux. ?

620

Voilà, un petit calcul, si vous voulez un grand projet, le voilà. C'est tout petit. Nous avons 1889 autobus qu'on a comptés aujourd'hui. On a une ram de métro pour 15 autobus, ça fait qu'on a besoin de 140 rams par jour, ça veut dire 70 allers, 70 retours. En pointe, en période de pointe, on a 500 autobus par jour, ça fait une ram, en moyenne, par 3, 6 minutes. Mais en pointe, on a une ram aux 2 minutes. C'est fantastique! On a un projet, c'est ça le projet. Petit calcul. Comment ça se fait qu'ils l'ont pas vu ?

625

630

Le nombre de voies futures, je veux pas en parler, d'autres vont en parler. Mais l'implication relativement marginale du CN, pouvez-vous croire à ça, qu'on qualifie une structure en tunnel de 150 mètres comme relativement marginale? C'est pas marginal, c'est le talon d'Achille de ce projet. Les revenus de la Ville pour la vente de terrains, c'est 51M \$ qu'on nous dit. C'est pas vrai.

635

Il y a pour corriger cette lacune dans l'audit de sécurité, on parle de l'acquisition des terrains et d'élimination de bâtiments. Monsieur Rainville m'a contredit, il m'a dit : en aucun moment l'audit de sécurité ne parle d'expropriation. Bien, voilà, c'est écrit : « Implique l'acquisition des terrains et l'élimination des bâtiments. » C'est ça qu'on doit exproprier pour que l'autobus passe directement, ne fasse pas ce tournant.

640 Donc, ici, on a 70 000 pi² à exproprier ; ici, au début de Dalhousie, on a un 40 000
pieds à exproprier, ça fait 120 000 pieds à exproprier. Et qu'est-ce qu'on veut vendre, trois
îlots qui totalisent 123 000 pi², ça fait 3.5 millions et non pas 51 millions. L'îlot de la
Commune, je regrette, mais il ne fait pas partie de ce calcul, de cette comptabilité.
Pourquoi pas incluant les terrains de Montréal-Est, tant qu'à y être.

645 Et un édifice... l'étude sur les bâtiments historiques. On a voulu en faire un. On a
fait quoi. Le plus important, là, City Gas, le Rodier et le presbytère ne sont même pas
partie de cette étude-là ou de ce compte-là, parce que personne ne lui a dit que l'étendue
de ce projet-là allait jusqu'à Dalhousie.

650 **LA PRÉSIDENTE:**

Je vais vous demander de conclure en deux minutes, Monsieur Hakim.

655 **MONSIEUR ROLAND HAKIM:**

Voilà.

LA PRÉSIDENTE:

660 Merci.

MONSIEUR ROLAND HAKIM:

665 Dalhousie fait partie de ce projet et c'est des belles choses qu'on veut comme ça.
Ce projet ne va pas régler l'achalandage des autobus dans le centre-ville, les
embouteillages que ça crée, ne va pas créer la situation ici ; au contraire, on va avoir des
autobus dans les deux sens et la pollution qui va avec. Ces terrains vont être hypothéqués
pour le restant de leur vie.

670 Et on nous dit que « si on peut le bonifier, bien, ça nous fera plaisir. » Et madame
Hudon dit, que non, non, non, il faut... c'est votre contribution ou votre opinion comptera
pour que ce projet soit meilleur. Et le même jour, quand j'ai entendu qu'il fallait protéger
Dalhousie et ses résidants, je suis devenu fol.

675 Les vœux de Noël, c'est que Montréal a accepté notre avant-projet et il y a dedans
un corridor réservé pour les autobus qui s'appelle corridor Dalhousie. N'allez pas vous
tromper, c'est pas autre chose. Et dans la pierre, vous l'avez déjà entendu, mais je
retourne à ça et c'est important : l'ignorance... l'importance de communiquer et l'obligation.

680

LA PRÉSIDENTE:

685 Je vais vous demander de conclure, Monsieur Hakim, en trente secondes, s'il vous plaît.

MONSIEUR ROLAND HAKIM:

690 La voilà ma conclusion. Je vais la lire, si vous me permettez, c'est pas long.

695 Nous avons démontré que ce projet, de la manière dont il est présenté aujourd'hui, ne tient pas la route et qu'il faut le retourner sur les planches à dessin. Nous avons aussi démontré que le discours de la SHM est criblé de trous et de demi-vérités. Même avec ces jolies photos, rien ne va.

700 Que faire maintenant ? Nous nous adressons ici à madame Hudon qui a dit souhaiter sincèrement et qu'il y a une chose dont elle est convaincue, c'est que notre contribution, notre opinion comptera pour faire de ce projet un meilleur projet encore.

705 Nous tenons à remercier madame Hudon pour son courage intellectuel d'avoir admis d'emblée que quoiqu'il arrive, notre opinion comptera, et nous lui offrons toute notre coopération pour atteindre ce même but. Nous l'adressons aussi au maire de Montréal, qui dit vouloir gouverner autrement, qu'il faut que tous les élus sentent qu'ils contribuent à l'essor de la ville de Montréal. Nous demandons donc au maire d'écouter les citoyens, d'écouter les élus qui vont s'exprimer dans ces audiences et de répondre aux attentes de la majorité et de leurs aspirations.

LA PRÉSIDENTE:

710 Merci, Monsieur Hakim. La commission aurait quelques questions de précision face à des points soulevés par votre mémoire. Je vais commencer par monsieur Chénard.

MONSIEUR VIATEUR CHÉNARD:

715 Vous en avez parlé rapidement, combien de voies vous voyez sur le boulevard urbain, si vous avez une opinion sur la question ?

MONSIEUR ROLAND HAKIM:

720 Je pense que vous parlez de l'autoroute urbain, il y en a 4 de chaque côté.

725 **MONSIEUR VIATEUR CHÉNARD:**

Oui. Mais vous, disons, dans votre vision de ce qui devrait être, de ce qui serait préférable, est-ce que vous avez un point de vue là-dessus ?

730 **MONSIEUR ROLAND HAKIM:**

Ah, vous savez, ils ont dépensé 45M \$ pour faire ces trucs-là ; je suis pas là pour dire combien ça en prend, je regrette. Il y a des urbanistes qui vont parler après moi et qui vont vous dire quelle est la meilleure façon de faire les choses.

735 **MONSIEUR VIATEUR CHÉNARD:**

Excellent, merci.

740 **MONSIEUR ROLAND HAKIM:**

Excusez-moi, Maître, mais je n'ai pas la réponse à tout.

745 **MONSIEUR VIATEUR CHÉNARD:**

Il n'y a aucun problème, moi non plus je n'ai pas toutes les réponses.

LA PRÉSIDENTE:

750 D'ailleurs, c'est pour ça qu'on pose beaucoup de questions. Monsieur Boisvert ?

MONSIEUR JEAN-CLAUDE BOISVERT:

755 Oui. Monsieur Hakim, à la page 17 de votre mémoire, il y a deux items, l'item 9 et l'item 10 : «L'objectif d'une entrée de ville prestigieuse» et en 10 : «Les espaces récupérés pour la construction. » Et sous l'item 9, vous faites allusion au pelletage des autobus de l'autre côté des tracks dans le corridor Dalhousie.

760 La question qui me vient, c'est que, dans le contexte que tout le monde connaît, comment voyez-vous l'aménagement justement de, je dirais, d'une entrée de ville dans ce contexte-là, et je pense principalement au transport collectif et à la circulation automobile.

MONSIEUR ROLAND HAKIM:

765 Merci, Monsieur Boisvert, vraiment merci d'avoir posé cette question, c'est génial.

MONSIEUR JEAN-CLAUDE BOISVERT:

770 Et aussi, je voudrais en venir au thème du développement immobilier que vous soulevez.

MONSIEUR ROLAND HAKIM:

775 C'est génial. Vous avez mis la main sur le bobo. Nous sommes dans un pays riche, nous sommes partie du G-8, nous sommes pas à Ouagadougou. Nous ne faisons pas les choses comme on les fait en Afrique ou dans le Tiers-monde. On n'apporte pas 2100 autobus aujourd'hui. On fait un projet pour 2026, c'est écrit dans les choses. Ce projet est destiné à 2026 et, à 2026, on veut un projet qui soit digne d'une ville Nord-Américaine
780 comme Montréal. On ne veut pas de pollution ; on veut un vrai projet.

On a démontré qu'on a besoin d'une ram de métro par 2 minutes ; en période de pointe, dans l'heure de pointe, on a une moyenne de 3,6 minutes pas ram de métro. Ce n'est pas des autobus dont on a besoin. On n'a pas besoin de la SHM pour nous faire
785 passer des autobus, on a besoin de la SHM pour coordonner un projet qui doit être fait sur trois paliers de gouvernement : le fédéral, le provincial et le municipal. Si elle ne fait pas ce travail-là, nous avons des ingénieurs à l'intérieur du site à la Ville de Montréal qui sont capables de le faire, on n'a pas besoin d'aide.

790 On a besoin de la SHM ou d'un organisme qui est capable de coordonner ces trois paliers de gouvernement pour nous apporter le SLR. C'est tout ce qu'on peut faire. On n'est pas au Ouagadougou pour apporter des autobus qui polluent au centre-ville.

MONSIEUR JEAN-CLAUDE BOISVERT:

795 C'est bien, je vous remercie.

MONSIEUR ROLAND HAKIM:

800 C'est moi qui vous remercie.

LA PRÉSIDENTE:

805 Ça fait le tour, Monsieur Hakim. La commission vous remercie.

MONSIEUR ROLAND HAKIM:

810 Ah, j'allais vous dire merci aussi. Merci, mais non, merci.

LA PRÉSIDENTE:

815 Je demanderais à la salle de retenir ses émotions pour qu'on puisse bien entendre les opinions, s'il vous plaît. J'appellerais le Syndicat des copropriétaires des phases 1, 2, 3 et 4 du projet résidentiel Lowney, représenté ici par Madame Carole Cournoyer et Monsieur Steeve Lemay et Monsieur Silviu Bursanescu. Bonsoir, Madame et Messieurs.

MADAME CAROLE COURNOYER:

820 Madame la Présidente, Messieurs les Commissaires, je me présente, je suis Carole Cournoyer, je suis résidente du Lowney 1, je suis originaire de la Rive-Sud mais j'ai décidé de vivre dans Griffintown et je représente le Syndicat des propriétaires de la phase 1.

MONSIEUR SILVIU BURSANESCU:

825 Bonjour, Silviu Bursanescu, j'habite la phase 3 du Lowney, puis tout comme ma collègue Carole, je suis originaire de l'ouest de l'île en ce qui me concerne mais j'ai fait le choix de vivre au centre-ville de Montréal.

MONSIEUR STEEVE LEMAY:

830 Bonsoir, Steeve Lemay, représentant du Syndicat Lowney 2, je suis Montréalais jusqu'au bout des cheveux depuis longtemps.

LA PRÉSIDENTE:

835 Bonsoir tous. Alors vous disposez, même à trois, de 10 minutes.

MADAME CAROLE COURNOYER:

840 Premièrement, Madame la Présidente, nous voulons vous remercier et nous remercions l'administration municipale de nous donner enfin l'opportunité de nous exprimer sur le projet Quartier Bonaventure et plus explicitement sur le corridor Dalhousie.

845 Qui sommes-nous ? Nous sommes 700 unités, réparties dans 7 phases, qui vivons au coin des rues Notre-Dame, l'Inspecteur et William. C'est un projet qui a été initié par le Groupe Prével et je peux dire que c'était un projet, nous étions comme les pionniers dans la renaissance du quartier Griffintown. C'est un projet qui totalise 150M \$, à peu près 150M \$ d'investissements de la part du promoteur et des acheteurs.

850 Maintenant, nous avons investi dans ce projet où nous avons décidé, nous avons fait le choix de vivre au Lowney parce que nous croyons à un nouveau mode de vie en

855 milieu urbain. La plupart des résidants n'ont pas d'auto. Nous marchons au travail. Tous les services à proximité nous prennent peut-être une dizaine de minutes, nous pouvons nous rendre partout en 10 minutes et c'est ce qui fait que nous sommes heureux de vivre à Griffintown. En plus, nous pensions que ce projet était un signe de développement durable.

860 Maintenant, nos motivations pour acheter. On a apprécié la qualité de la construction du Lowney, mais aussi nous voulions participer à la renaissance du quartier un peu à l'image du Faubourg des Récollets.

865 Maintenant, je lisais hier dans *La Gazette*, à une interview avec un des concepteurs du Quartier Bonaventure, qui disait que faire revivre des zones de Montréal qui ne sont pas utilisées ou sous-utilisées, ça fait partie de l'art de son travail et de l'art des architectes. Alors je trouve aberrant, consternant qu'on vienne nous plaquer un corridor d'autobus sous nos fenêtres, à nos portes en 2010.

870 Alors je voudrais exprimer en introduction que nous sommes totalement en révolte, révoltés par ce projet. Et pas nécessairement le projet du Quartier Bonaventure, mais le projet du corridor Dalhousie.

Je passe la parole à mon collègue.

MONSIEUR SILVIU BURSANESCU:

875 Rebonsoir. Donc, au point 4 de notre mémoire, nous avons fait état de nos commentaires et observations sur l'ensemble du projet, mais plus particulièrement sur le corridor Dalhousie. Je répéterai pas tous les points que nous y faisons, mais ce qui nous inquiète particulièrement et nous interpelle, c'est que dans le document d'avant-projet présenté par la SHM, pas une fois on ne mentionne le mot Lowney ou la présence d'un développement résidentiel, pourtant à proximité du projet de Quartier Bonaventure. Ce que nous trouvons particulièrement inquiétant pour tous les habitants présents et futurs.

885 D'ailleurs, ce que nous avons pu constater, c'est que jusqu'à ce jour, la SHM a mené une consultation très sélective. Ils disent avoir consulté beaucoup de gens et que le projet fait l'unanimité, mais il faut croire qu'ils n'ont pas consulté les bonnes personnes parce que, parmi les résidants et parmi les propriétaires fonciers de Griffintown, il n'y a personne qui avait été consulté. Et pourtant le Lowney existe depuis 2004 ; donc, ce n'est pas un projet qui est né d'hier. Des phases se sont rajoutées petit à petit et bientôt il y aura 890 7 phases, là, en 2010 c'est plus de 700 unités, comme Carole en a fait état.

Les deux fois que les copropriétaires ont rencontré la SHM, soit le 30 janvier 2009 et encore une fois le 7 juillet 2009, une fois que le projet, l'avant-projet a été déposé, en fait, c'était davantage des séances d'information plus qu'autre chose, un petit peu à l'image de

895 celles auxquelles on a eu droit en novembre, décembre, c'est-à-dire qu'on nous a fait jouer le petit vidéo, on nous a présenté le projet.

Mais devant toutes nos interventions puis l'expression de nos inquiétudes face au passage de tous ces autobus dans notre quartier, on nous a dit : « Vous savez, le projet
900 est canné, oui, c'est un métro de surface mais, quand on vit en ville, il faut faire des sacrifices. Alors voilà, vivez avec et soyez heureux. » Chose qu'on n'entendait pas faire.

Et également ce qui nous inquiète particulièrement depuis l'époque, mais également quand on a eu l'occasion de consulter tous les documents, là, sur le site de l'OCPM, c'est
905 que la seule étude qui vise d'une certaine façon Griffintown, et même là de façon indirecte, c'est l'étude du consortium Dessau Groupe S.M., qui est une étude, dois-je le rappeler, de circulation. Parce que lorsqu'on regarde le point 1.5 qui parle du mandat, on parle du développement d'une solution qui permet d'acheminer le plus rapidement possible les autobus du pont Champlain au terminus Centre-ville. Alors, c'était ça que cette étude visait
910 au niveau transport.

Et on note également dans ce point-là que l'étude a été faite dans des délais extrêmement courts et qu'on a utilisé une approche *fast track*, et pourtant ce n'est pas les
915 sujets d'étude qui manquaient. D'ailleurs, l'étude elle-même fait 350 pages, mais ça été fait en *fast track*, faut-il le croire.

Quant à l'étude elle-même, comme je dis, c'est une étude de circulation, on n'a jamais étudié l'impact sur le développement du quartier, sur le milieu de vie, sur la santé, la sécurité des habitants, sur les impacts patrimoniaux. Tout ça, c'est des sujets qui ont été
920 occultés de cette étude-là puisque, de toute façon, c'était pas le mandat qu'on donnait à Dessau Groupe S.M.

Et même particulièrement quant à l'étude des tracés d'autobus qu'on favorisait, ce qu'on peut noter, c'est qu'on a étudié 7 tracés, qu'on retrouve décrits à l'étude, mais 4
925 d'entre eux ont été rapidement tassés du revers de la main, dont le corridor Peel qui a pourtant la capacité d'accueillir les autobus, dont l'emprise du futur SLR qu'on nous dit viendra pas avant 20 ans, ça aussi, ça a été un des tracés qu'on a écarté assez rapidement. Et c'est uniquement trois tracés, soit celui de la rue Anne, celui de la rue Dalhousie et celui de l'emprise Bonaventure qui ont fait l'étude d'une... l'objet d'une étude
930 plus approfondie sur la base des critères définis dans cette étude-là.

Et quant à nous, même là il s'agit d'un non-sens, parce que dans le critère impact sur le milieu de vie, qu'on voit qui est plutôt limité là, on parle de circulation et de stationnement, mais le corridor Anne récolte la moins bonne note, alors que Dalhousie
935 récolte la meilleure note, alors que les deux, dans le fond, passent à quelques mètres l'un

de l'autre, et dans les deux cas devant le Lowney. Et, pour nous, c'est inexplicable et ça fait juste souligner que la présence d'un complexe résidentiel n'était pas une condition de cette étude-là.

940 Alors c'est pour ça que, nous, on peut absolument pas se fier sur les résultats de cette étude. Et là, je cède la parole à Steeve qui me fait signe.

LA PRÉSIDENTE:

945 Vos collègues sont extrêmement courtois, ils vous ont laissé exactement le même nombre de minutes auquel vous aurez droit.

MONSIEUR STEEVE LEMAY:

950 J'ai mon cadran. Alors pour ma part, je vais parler des conséquences de la mise en place du corridor Dalhousie pour les résidants.

955 Tout d'abord, la détérioration drastique de la qualité de vie. On a déjà de la difficulté à vivre avec 350 bus, imaginez 5 fois plus. 350 bus, je vous le rappelle, ça devait être temporaire.

960 Ensuite, une autre conséquence du corridor, c'est la création d'une nouvelle barrière. D'un côté, on enlève une barrière existante qui est l'autoroute et, d'un autre côté, on vient en créer une nouvelle entre l'est et l'ouest. Une autre conséquence, c'est un danger plus grand pour les utilisateurs du transport en commun qui utiliseront ce corridor-là, je parle bien des utilisateurs dans les bus ; vous pourrez me poser des questions sur ça tout à l'heure.

965 Également une autre conséquence, c'est l'incidence négative sur la valeur de nos propriétés. Une seule question se pose face à ça, c'est est-ce qu'on a pensé compenser les résidants ? J'aimerais le savoir.

970 Également une conséquence, c'est la mise en place d'une telle infrastructure hypothèque nécessairement le potentiel de redéveloppement de toute la partie ouest du viaduc. Vous savez qu'il y a des terrains vacants là, il y a un développement urbain possible. Il y a des bâtiments comme le Baron Sport ou bien comme la New City Gas Building qui voudraient investir là, avec un tel corridor, qui voudraient un marché public à cet endroit-là, qui voudraient un lieu de diffusion culturel à cet endroit-là, le corridor vient complètement condamner cet aspect-là.

975 Et finalement, une autre conséquence, c'est il y a vraiment un bris de confiance entre les résidants du Lowney envers l'administration municipale. D'une main,

980 l'arrondissement du Sud-Ouest donne des permis de construction, d'une main, on nous invite à aller y vivre – on y croit aussi, comme l'a dit Carole tout à l'heure – et de l'autre côté, bien, on nous amène tout d'un coup un corridor. Donc, il y a vraiment ici, là, un bris de confiance envers l'administration.

Maintenant, en guise de conclusion, nous vous faisons trois recommandations :

985 Dans un premier temps, poursuivre l'idée de redévelopper l'actuelle autoroute Bonaventure en boulevard urbain – et là on précise bien « boulevard urbain » et non pas autoroute urbaine – sur la base suivante, c'est d'intégrer les autobus dans l'emprise du futur boulevard urbain Bonaventure, d'une part, parce que les attentes des investissements immobiliers sont sur un horizon de 20 ans et, d'autre part, dans l'emprise de la rue Peel qui est suffisamment large et dont on peut attendre les tramways peut-être dans un horizon de 8 ans.

995 Conséquemment, deuxième recommandation, de rejeter définitivement l'idée du corridor Dalhousie, compte tenu que, pour les résidants, c'est unanimement inacceptable, c'est financièrement également démesuré, 118M \$. Il y a plein d'incohérences, dont l'incohérence avec les décisions antérieures de l'administration municipale d'inviter les gens à y vivre. Il y a un préjudice, bien sûr, à notre qualité de vie, à la valeur de nos propriétés et puis c'est un frein à l'investissement et au redéveloppement de toute la partie ouest du viaduc ferroviaire.

1000 Et finalement, dernière recommandation, on suggère de mandater l'arrondissement Sud-Ouest à exercer son autorité sur la gestion du territoire en entreprenant, dans les plus brefs délais, la préparation d'un programme particulier d'urbanisme plus communément appelé PPU, qui traiterai de l'ensemble du morceau à l'ouest du viaduc et qui permettrait à ces gens-là de travailler en collaboration avec les gens de Ville-Marie, parce que ça implique davantage.

1010 Donc, on a essayé ici de représenter les résidants du Lowney, sans trop d'émotions, avec retenue. Parce que, dans notre mémoire, vous allez retrouver également des commentaires des gens, il y en a beaucoup. On a dû censurer parce qu'il y avait quand même beaucoup de frustration et de déception. On en a conservé, on a dû en censurer parce que c'était... il y avait beaucoup de frustration.

1015 Nous croyons dans l'ensemble qu'il y a moyen d'améliorer la qualité de vie à Montréal, du citoyen. Et comme disait Carole, on est pionniers ici dans Griffintown et puis on a l'intention de rester, on n'a pas le goût de partir, et ce qu'on nous fait, bien, c'est un peu nous inciter à quitter les lieux. Alors on a essayé de représenter le plus clairement possible les besoins des résidants.

1020

LA PRÉSIDENTE:

1025 Je vous remercie beaucoup. Restez là. J'aimerais que vous partagiez, pour le
bénéfice de l'assemblée, en page 16, je crois, de votre mémoire, oui, il y a une illustration
sur la rue de l'Inspecteur prise le 17 août 2009, heure de pointe de 7h35, d'un train
d'autobus, puis il y a également une référence à un site sur U-Tube.

1030 À l'une ou l'autre personne d'entre vous habilitée à répondre, j'aimerais que vous
partagiez un peu avec nous la réalité quotidienne. Aux heures de pointe, on l'a compris par
cette image-là. Maintenant en dehors des heures de pointe, comment ça se vit, ça,
quotidiennement quand on habite le Lowney.

MONSIEUR STEEVE LEMAY:

1035 Bon, la réalité quotidienne, c'est qu'on fait face vraiment à un mur qui nous
empêche de manière sécuritaire de se rendre de Griffintown au Vieux-Montréal, d'une part.
D'autre part, comme on utilise également beaucoup le transport en commun nous-mêmes,
à la sortie du métro Bonaventure, lorsqu'on doit traverser la sortie du 1000, de la
Gauchetière, c'est excessivement dangereux. Tout ce qu'il y a pour l'instant, c'est une
1040 petite main rouge qui nous dit de faire attention aux bus, mais les bus sortent de là sans
aucune préoccupation du piéton.

1045 Une autre réalité c'est, par exemple, pour se rendre à la rue Duke à partir du
Lowney, ce que ça implique – parce qu'on parle beaucoup du corridor d'autobus, mais
c'est tout le système de transport qui est à l'intérieur du projet – ça implique une
augmentation de 50% des voies à traverser, comparativement à aujourd'hui, pour passer
du projet Lowney à la garderie qui se trouve sur la rue Duke, entre-autres. Donc, c'est une
augmentation de l'insécurité du piéton. Donc, ça c'est une réalité.

1050 Des réalités sonores, visuelles, rien d'agréable à voir, ça c'est certain. Peut-être
que les voisins peuvent s'exprimer également.

MADAME CAROLE COURNOYER:

1055 Il y a aussi une congestion, parce que tous les jours je passe devant le terminus du
centre-ville, il y a une congestion déjà maintenant, une congestion d'autobus. Je vois pas
ce que l'arrivée de 1600... je ne sais pas ce que ça va solutionner là...

LA PRÉSIDENTE:

1060 Vous avez mentionné tout à l'heure 350 autobus actuellement.

MADAME CAROLE COURNOYER:

1065

Présentement. Mais avec l'augmentation d'autobus, je ne sais pas comment le terminus va gérer cette augmentation parce que, déjà là, les autobus doivent attendre sur la rue avant d'avoir le feu vert pour entrer au terminus.

1070

LA PRÉSIDENTE:

Quand vous dites « sur la rue », vous parlez de la rue de l'Inspecteur.

MADAME CAROLE COURNOYER:

1075

Oui, de l'Inspecteur jusqu'au terminus.

LA PRÉSIDENTE:

1080

Un commentaire additionnel, Monsieur ?

MONSIEUR SILVIU BURSANESCU:

1085

Oui, tout à fait, je veux juste rajouter que ces autobus-là sont concentrés à l'heure de pointe. Alors même que les gens vont vers le travail et reviennent du travail, donc comme la plupart des gens n'ont pas d'auto, parce que les espaces de stationnement sont très restreints dans le projet, donc ils viennent à pied, ils doivent traverser ce corridor-là et, à défaut de passage piétonnier là, c'est toujours on risque toujours un peu sa vie parce qu'il y a des autobus en permanence à l'heure de pointe.

1090

LA PRÉSIDENTE:

Et en dehors des heures de pointe, ça se présente comment dans l'état actuel ?

1095

MONSIEUR STEEVE LEMAY:

1100

Bon, en dehors des heures de pointe, évidemment il y a une circulation continue qui se fait, mais c'est pas aussi intense, là, on s'entend, ça c'est certain. Mais un élément choquant qu'on peut voir autant aux heures de pointe qu'en dehors des heures de pointe, c'est qu'il y a beaucoup d'autobus à vide, qui roulent à vide. Donc, sur les 1 600, on peut s'attendre à ce que 800 roulent à vide entre le canal Lachine et le 1000, de la Gauchetière en sortant le matin ; et en entrant le soir, ils roulent à vide.

1105

LA PRÉSIDENTE:

1110 Ça nous dresse un bon portrait. Je vous remercie. Je vais demander à mes collègues. Monsieur Chénard ?

MONSIEUR VIATEUR CHÉNARD:

1115 Dans votre mémoire, à peu près à la page 7, vous parlez du potentiel des terrains au nord de Notre-Dame, entre le viaduc et l'avenue Peel. Pouvez-vous nous en dire un petit peu plus à ce sujet-là ou qu'est-ce que vous voyez peut-être sur ces terrains-là ?

MONSIEUR SILVIU BURSANESCU:

1120 Oui, tout à fait. Donc, il s'agit de terrains très intéressants qui sont situés entre le viaduc, le Planétarium et le terminus actuel. Donc, dans l'optique où on dit qu'on veut faire du développement immobilier, puis il y a déjà le projet Lowney, il y a d'autres projets un petit peu plus à l'ouest, donc ça pourrait être là l'occasion à la fois de faire d'autres édifices sur des terrains qui sont tout à fait accessibles, mais également des espaces verts qui sont
1125 un petit peu manquants à l'heure actuelle.

On sait qu'avant l'arrivée de Ville-Marie, de l'autoroute, il y avait là des parcs et maintenant, avec l'augmentation du nombre de résidants à proximité, ça pourrait faire un square très, très intéressant, puis un lieu de rassemblement pour tous les résidents, puis
1130 l'hiver il pourrait y avoir une patinoire, des choses comme ça. Donc, ça rentrerait dans l'optique de faire revivre tout ce quartier-là qui était habité auparavant.

MONSIEUR VIATEUR CHÉNARD:

1135 Merci.

MONSIEUR JEAN-CLAUDE BOISVERT:

1140 Bonsoir. Dans la continuité de la question de mon confrère et dans la continuité de votre réponse, vous avez un terrain tout près de chez vous qui est assez grand d'ailleurs, sur lequel il y a un poste de police, qui semble-t-il est temporaire ou serait temporaire. Dans votre vision de l'aménagement de votre quartier, compte tenu de la proximité de ce terrain-là près de chez vous, comment verriez-vous l'utilisation de celui-là et son aménagement ?

1145

MONSIEUR STEEVE LEMAY:

En fait, on peut se ramener juste à l'histoire, et puis voir qu'est-ce qu'il y avait là

1150 avant. Et puis historiquement, si je me trompe pas, je sais qu'il y a des gens qui vont être plus ferrés que moi pour venir en parler, mais il me semble qu'il y avait un marché là et que ce marché a été coupé en deux par le train du CN, et qui est parti carrément en fumée.

1155 Et ce marché-là, je serais curieux de voir, si on creusait, qu'est-ce qu'on ne pourrait pas trouver en dessous de ça aussi. J'ai entendu des choses, je ne sais pas si c'est une légende urbaine, mais il y aurait encore des pesées qu'on utilisait à ce marché-là à l'époque. Mais pourquoi pas recréer ce marché-là, qui s'appelait quoi ? Haymark, je crois, quelque chose comme ça ? C'était un nom anglais.

1160 **LA PRÉSIDENTE:**

Le Haymarket, notre interlocuteur suivant va nous en parler certainement.

MONSIEUR STEEVE LEMAY:

1165 Ah bon ! Il sera sûrement mieux que moi. Mais disons que je vois très bien cette chose-là. Et si on a coupé déjà en deux le marché et qu'on fait passer maintenant un corridor, on le coupe en trois maintenant. Donc, ce serait triste. Il y aurait moyen de créer un élément de cette sorte-là, parce que ce qu'on veut faire, en fait, c'est créer une vie de quartier dans ce coin-là. C'est bien ça qu'on veut faire.

1170 Et tout à l'heure, à la question que vous posiez à savoir, à un autre intervenant, « Comment vous voyez le développement des voies qui sont là ? » Personnellement, moi en tant que résidant, je vois tout simplement une rue Université qui vient mourir au canal Lachine. Donc, et puis qu'on donne un service de transport électrifié beaucoup plus performant pour les gens qui viendraient de la Rive-Sud, l'Île-des-Sœurs et pourquoi pas, en passant, les gens de Pointe-Saint-Charles qui sont très mal desservis.

LA PRÉSIDENTE:

1180 Si votre horloge est ajustée à la mienne... faites-la pas sonner, s'il vous plaît.

MADAME CAROLE COURNOYER:

1185 Merci.

LA PRÉSIDENTE:

1190 Merci à vous. J'appellerais monsieur Jeffrey Dungen, s'il vous plaît. Bonsoir.

MONSIEUR JEFFREY DUNGEN:

1195 Bonsoir, Madame la Présidente, tout le monde. Moi, je me présente, je m'appelle Jeffrey Dungen, puis je présente ce soir pour le Comité pour le sain redéveloppement de Griffintown.

1200 Bon, on commence, je check mon horloge. On a ici un mandat très pertinent, mais malheureusement un projet qui est inapproprié. Alors le Comité pour le sain redéveloppement de Griffintown, on est d'accord avec le mandat de la SHM. Si vous lisez la première page du document ou les premières pages du document de la SHM, ça sonne superbe. Par exemple, on parle de démolir l'autoroute, super favorable ; on parle d'améliorer et favoriser les transports en commun, superbe ; redévelopper le secteur, c'est
1205 le nom du comité ; mettre en valeur l'histoire et le patrimoine ; et de reconnecter les liens latéraux entre les faubourgs, c'est bien.

 Mais par contre, la proposition actuelle, celle qu'on regarde ici ce soir, ne réalise pas l'énorme potentiel de redéveloppement du secteur. Malheureusement, ça ne satisfait
1210 même pas leur propre mandat. Le projet ne satisfait pas le mandat de la SHM.

 Bon, on commence. Transformation de l'autoroute Bonaventure, c'est superbe ; on est tous, à moins qu'il y ait quelqu'un qui est contre, là, mais pour démolir l'autoroute. Mais par contre, on veut pas le remplacer par une autoroute de surface ou son équivalent.
1215

 Alors voilà le fameux corridor Dalhousie dont on parlera, j'imagine, beaucoup au cours de plusieurs soirées. Quelques points intéressants : son premier client, le RTL, exprime que ça ne règlera rien. Déjà, si vous vendez quelque chose, ça fait dur.

1220 Ensuite l'arrondissement Sud-Ouest l'oppose complètement, puis eux-autres ils vont présenter le mémoire là-dessus aussi. Ensuite, c'est une solution temporaire pour une solution temporaire qui demande une autre solution temporaire. Je sais que ça sonne un peu bizarre, mais mon prochain acétate, ça va le régler, j'imagine.

1225 L'étude de sélection, dont les autres ont parlé, Dessau S.M., c'est invalide et inadmissible. Et finalement, la période d'amortissement, si on le calcule, c'est plus d'un siècle, c'est 1M \$ par année qu'on va épargner et ça coûte 119M \$. Alors même avec un taux d'intérêt zéro ou négatif, économiquement il y a quelques problèmes.

1230 Bon, pour ma solution temporaire, temporaire, temporaire, bon, on est rendu peut-être à un demi-siècle de solutions temporaires. En 1967, on a construit l'autoroute Bonaventure en urgence pour Expo 67. Bon, il y a la Ville-Marie qui l'a remplacée, son mandat est un peu vieux. En 1978, c'est-à-dire avant que même moi je suis né, on a fait

1235

une voie réservée à contre-sens sur le pont Champlain et ça continue à exister aujourd'hui comme solution temporaire. Et j'ai quand même 29 ans, je suis pas jeune, jeune.

1240 Là on est rendu à 2010, la grosse question : qu'est-ce qu'on fait là ? Puis dans les prochaines années, ça se peut qu'on construise le corridor d'autobus Dalhousie, qui est une solution temporaire, c'était expliqué par monsieur Rainville aussi, c'est une solution temporaire en attendant quelque chose d'autre. Mais cette solution temporaire demande une autre solution temporaire, parce que ça acheminerait juste des autobus à un terminus qui n'est pas capable de les supporter, et leur nombre, il est déjà pas capable. Mon beau-
1245 frère, il doit attendre son autobus pour aller à Saint-Bruno dehors.

Bon, alors là, il faut construire un satellite du TCV qui sera une autre solution temporaire pour cette solution temporaire empilée là-dessus. Et pour le réseau de transport de Longueuil : « Sa mise en service ne corrigerait pas les problèmes fondamentaux de circulation entre la Rive-Sud et le terminus Centre-ville. »
1250

Bon, j'espère à ce point-ci – en avant-projet, on peut tout corriger – qu'on va effectivement proposer une solution qui va satisfaire aussi à l'RTL et tous ces passagers qui prennent quotidiennement cet axe-là.
1255

Pour parler de l'étude de sélection de tracé, bon, on a l'étude Dessau S.M. Avec les 7 tracés, j'imagine on va parler beaucoup. Une chose très intéressante là-dessus, dans toutes les cartes, on montre la rue Dalhousie comme traversant de Saint-Maurice jusqu'à Brennan, ce qui est pas le cas actuel.
1260

Bon, les auteurs, ils vont dire, je suis certain, ils vont dire qu'ils l'ont fait pour que le tracé Dalhousie, c'est facile de comparer tous les tracés entre eux. Mais regardez quelque chose d'intéressant. Quand on prend l'axe Bonaventure, O.K., qui est comme le scénario de base retenu dans les trois tracés, on n'utilise pas le tracé que Sami Hakim a parlé, celle de base où les autobus restent sur Bonaventure, on n'utilise même pas la situation actuelle où les autobus passent sur l'Inspecteur. Non, on achemine les autobus sur la rue Dalhousie, qui n'existe pas actuellement, qui n'a jamais existé, mais juste pour la partie nord.
1265

Alors c'est quoi les conséquences de ça ? Bien, ça n'existe pas. Ça veut dire qu'il va prendre une pénalité pour toutes les expropriations, les aménagements qui doivent être faits pour ça. C'est absolument ridicule. C'est une pénalité supplémentaire donnée à l'axe Bonaventure dans leur propre étude. C'est ...ça fait aucun sens.
1270

Bon. Mais comme je disais, par exemple comme vous avez exprimé tantôt, le scénario de base de garder les autobus sur Bonaventure, malheureusement celle-là n'a même pas été étudiée, même si c'était leur scénario de base.
1275

1280 Si on continue, quelque chose de très intéressant, je trouve très intéressant, par les critères de l'étude, finalement, des trois tracés, comment on raccorde tous les points, on aurait pu construire un méga-pont ou un méga-tunnel, par exemple, et ça gagnera.

1285 C'est quoi un méga-tunnel ? Bon, imagine que, avant le bassin Peel, on commence à creuser un tunnel qui va jusqu'au TCV. Bon, c'est certain que dans toutes les catégories, il va améliorer l'offre, ça va être sécuritaire, aucun impact sur le milieu local, ça va être efficace, bonne condition d'exploitation, mais ça va malheureusement être très coûteux. Alors il va perdre dans cette catégorie-là. Mais dans toutes les autres, il gagnera.

1290 Alors, par exemple ici, on a vu trois tracés, mais on peut imaginer des autres, c'est un peu un cas extrême, mais ça montre jusqu'à quel point l'étude, ça fait un peu dur. Même le SLR, ça pourrait être une option, puis le SLR, selon ces critères, gagnerait.

1295 Bon, on parle d'un sain redéveloppement. Comme vous voyez dans l'image, les bâtiments que j'ai mis en négatif, ils font pas mal sorte d'une barrière. Même si c'est pas une barrière physique, si c'est une barrière perçue par un changement et tout, ça a le même effet.

1300 Ce qu'on peut dire, bon, les hauteurs sont dominantes, malheureusement ou peut-être une bonne chose, on n'a aucun client à date, il y a faible demande, les autres projets dans les alentours, ils développent pas, alors pourquoi est-ce qu'ici ce serait différent. L'architecture, c'est purement spéculative, comme monsieur Cardinal nous a dit, les îlots sont très isolés, il y en a qui sont vraiment difficiles à développer à cause des routes autour, et l'histoire et le patrimoine sont largement ignorés parce qu'on n'a jamais connu un quartier qui ressemblait le moins au monde à ça.

1305 Et n'oubliez pas que si les îlots demeurent vacants, ce qui est possible, parce que s'il y a personne qui veut les développer, s'il y a pas de client, le Quartier Bonaventure, ça se résume pas mal à juste un projet d'abaissement d'autoroute.

1310 Bon, maintenant on va parler des alternatives, on va essayer de mettre des sourires sur les faces de tout le monde. Une alternative qui satisfait réellement le mandat de la SHM, bon, il y a le système léger sur rail, qui a été proposé par l'AMT il y a pas longtemps, c'est en 2007, ça, à la place d'un corridor d'autobus, il y a des bons avantages dont on parlera dans quelques instants.

1315 On a juste besoin d'une infrastructure routière adaptée aux besoins hors-pointe, parce qu'on ne veut pas créer une autoroute. La seule chose que l'autoroute fait présentement, c'est être une autoroute, mais on veut pas le recréer. On a besoin de zoner ça un peu différemment pour, justement, intégrer comme il faut avec les secteurs avoisinants. Et le fameux Haymarket Square, on en parlera tantôt avec la rue Saint-Paul.

1320

1325 Bon, le SLR. Le problème avec le SLR, c'est que c'est très long, c'est très cher, on ne sait pas avec le pont Champlain si on va l'aménager ici. Maintenant, c'est un projet «stallé». Mais si on est capable d'aménager l'autoroute Bonaventure par phase, pourquoi pas construire le SLR par phase.

1330 Alors là, on propose de construire le SLR de Bonaventure, au moins, jusqu'au sud du bassin Peel, il y a déjà des plans pour une station près de Pierre-Dupuy, et là, les autobus pourraient transférer les passagers, pourraient quitter l'autoroute et rapidement transférer les passagers vers le SLR et retourner. Ça économiserait énormément de temps des autobus et tout, c'est magnifique.

1335 C'est possible aussi de faire une extension jusqu'au métro McGill, qui est tout dans les plans d'avant-projet du SLR aussi de l'AMT ; puis ça, ça réglerait beaucoup de problèmes. C'est quoi les avantages ? Bon, je pense que la plupart du monde, ils les connaissent, mais en gros, c'est une solution de transport que du monde aime. Alors personne n'aura de problème d'emprunter cette affaire-là, essentiellement si vous passez 30 minutes dans un autobus à tous les jours, je pense que ça va faire une bonne fin de voyage d'être dans un train très agréable avec l'air climatisé et tout.

1340 Ça permet, comme je l'ai dit, aux autobus de transférer leurs passagers sans jamais rentrer dans un environnement urbain ; ça règle tous les problèmes de pollution, de stress sur les conducteurs, de trafic. C'est fantastique. Et évidemment, ça élimine le besoin des coûts pour le corridor Dalhousie et d'un satellite du TCV.

1345 **LA PRÉSIDENTE:**

Je vous demande de conclure.

1350 **MONSIEUR JEFFREY DUNGEN:**

Oui. Si on construit une gare multimédia, bon, c'est certain que ça devient un pôle d'attraction pour le développement ; puis les autres, j'en ai parlé pas mal.

1355 Pour l'infrastructure routière, nous autres, on va se prononcer, c'est certain qu'il faut pas construire de la surcapacité. *If you build it, they will come and we don't want them to come.* O.K. ? Si vous demandez à quelqu'un qui habite dans le quartier, deux voies dans chaque direction, ça ferait l'affaire *all point* sans problèmes, à part s'il y a un match de Habs.

1360 Bon, on a parlé un peu d'entrée percutante, bien, on a déjà une entrée percutante qui est magnifique. Quand on parle d'entrée percutante, je ne sais pas si on parle des

1365 personnes de Brossard qui viennent à tous les jours ou si on parle des touristes. Mais pour
les touristes, au moins, il suffit de les faire tourner sur la rue Wellington et suivre Wellington
et McGill, ils gardent toutes les jolies choses qu'ils vont voir, c'est des rues qui ont été
aménagées d'une manière fantastique. C'est un super exemple. Puis le coût de ça, c'est
de mettre des pancartes.

1370 Côté urbanisme, la gare va aider beaucoup le développement. Il faut absolument
limiter les hauteurs à quelque chose de raisonnable pour que ça s'intègre bien avec les
secteurs avoisinants et il serait très intéressant d'utiliser des matériaux de construction qui
sont typiques au quartier, pas juste du verre et du métal.

1375 Puis il faut aussi penser un petit peu aux espaces résidentiels mixtes, parce que là
on a beaucoup de condos petits mais, les familles, on les perd. On n'a pas besoin non plus
de modifier les rues.

1380 Alors voici pour le Haymarket Square, l'historique, 1860, le Haymarket Square s'est
transféré de ce qui est présentement Square Victoria, là où, bon, il était.
Malheureusement, ça a été détruit par l'autoroute, le viaduc et finalement la police. Mais là
on a les conditions favorables, on va enlever la police, enlever l'autoroute et on peut percer
le viaduc, alors, là, c'est parfait, on peut avoir un parc qui fait un lien latéral complètement
1385 à travers le quartier et qui rappelle l'histoire du quartier. *Two birds killed at once, right ?
One stone.*

Alors là, on conseille de replacer Haymarket Square à sa place historique et aussi
de permettre à la rue Saint-Paul de continuer à travers l'autoroute, qui est pas le cas actuel.
1390 Et si vous regardez par un satellite, la seule rue qui a des arbres majestueux et matures,
c'est la rue Saint-Paul ; c'est fantastique le bout entre Duke et McGill, c'est superbe pour un
développement, pour des transports actifs.

1395 Mon dernier point, c'est le parc Pilote, j'en ai parlé dans les questions. Là, on a
une seule chose dans tout le Quartier Bonaventure qui est socialement vivant et qui amène
du monde des deux côtés du viaduc à tous les jours ensemble. On a déjà ça. On a parlé de
le garder, de le restaurer, mais malheureusement ce n'est pas dans les plans finaux. Il faut
absolument que, ça, ça soit dans les plans finaux. On ne veut pas perdre ça.

1400 En résumé, je pense que c'est pas mal résumé déjà, mais si vous voulez je peux
faire rapide, rapidement. Il faut annuler le corridor Dalhousie ; il faut transférer les contrôles
à l'AMT pour tout ce qui est transport, puis on espère fortement que c'est un lien de rails
électriques ; Duke et Nazareth, on n'a pas besoin d'ajouter de capacité ; il faut ajuster le
zonage dans le projet pour que ça intègre bien ; on peut relier fantastiquement les faubourgs
1405 avec Haymarket Square et Saint-Paul ; et finalement, fournir entière protection du parc à
chiens, parc Pilote. C'est ma présentation. Merci.

LA PRÉSIDENTE:

1410 Merci, Monsieur Dungen. Le Haymarket, vous le voyez bien comme un parc ? Le redéveloppement, quand vous dites « on pourrait, on a l'occasion de réhabiliter le Haymarket Square », on le remet en parc.

MONSIEUR JEFFREY DUNGEN:

1415 Bien, disons un espace public, que ce soit un espace public. Dans le temps, ça servait pour les chevaux, du monde allait là pour acheter des chevaux ou le foin pour les chevaux. Actuellement, on n'a pas trop besoin d'acheter des chevaux...

LA PRÉSIDENTE:

1420 Une place publique.

MONSIEUR JEFFREY DUNGEN:

1425 Mais autant que ce soit une place publique à plusieurs fins, ce serait superbe. Puis dans le viaduc, c'est possible aussi, si on a le droit de le percer, d'avoir des arcades ou avoir des *shops* ou... il y a beaucoup de possibilités.

LA PRÉSIDENTE:

1430 Des questions de la part de mes collègues, Monsieur Chénard ?

MONSIEUR VIATEUR CHÉNARD:

1435 Vous parlez de SLR partiel, est-ce que vous avez comparé ça à un tramway ou c'est simplement... est-ce qu'il y a une différence ?

MONSIEUR JEFFREY DUNGEN:

1440 Bien, je pense que c'est une zone grise entre qu'est-ce qui est SLR, puis qu'est-ce qui est tramway. Pour moi, quelque chose qui utilise du *standard gage rail*, c'est le plus compatible avec n'importe quoi.

MONSIEUR VIATEUR CHÉNARD :

1445 Le plus simple.

1450

MONSIEUR JEFFREY DUNGEN :

1455 Je sais que l'AMT préférerait quelque chose d'autre pour être capable de monter le
seaway, alors ce n'est pas à quelqu'un comme moi à décider, il y a des experts en génie
pour ça. Mais c'est certain que n'importe quoi qui est capable de transporter les 42 000
personnes, qui va grimper jusqu'à 60-70 000 personnes, dans un délai raisonnable, ça
ferait parfaitement l'affaire.

MONSIEUR VIATEUR CHÉNARD:

1460 Une petite précision, dans le document, j'ai compris que vous recommandiez deux
voies, plus une troisième qui sert au stationnement en dehors des heures de pointe.

MONSIEUR JEFFREY DUNGEN:

1465 Oui.

MONSIEUR VIATEUR CHÉNARD:

1470 Parfait, merci.

MONSIEUR JEFFREY DUNGEN:

1475 Et on est l'hiver maintenant aussi, alors c'est bien que la troisième voie, ça serve
bien.

LA PRÉSIDENTE:

1480 Monsieur Boisvert

MONSIEUR JEAN-CLAUDE BOISVERT:

1485 Monsieur Dungen, dans votre proposition de rappel du Haymarket Square et dans
votre proposition aussi de rétablir la continuité d'est en ouest de la rue Saint-Paul, on voit
que c'est relativement facile de créer ce rappel-là par la superposition que vous exprimez
dans votre illustration, mais qu'est-ce qui arrive des bretelles de l'autoroute Ville-Marie,
accès et sorties ?

MONSIEUR JEFFREY DUNGEN:

1490 Oui, je comprends bien la question. C'était dit par monsieur Rainville puis le MTQ
qu'ils veulent pas perdre ces bretelles-là. Si on n'est pas capable de perdre ces bretelles-là,
c'est vraiment dommage pour le quartier, mais on est quand même capable de faire

1495 traverser la rue Saint-Paul où il est actuellement. C'est vraiment la limite que je vous donne, puis il faut mettre des feux de circulation là. Mais comme monsieur Rainville dit, on met des feux de circulation, puis des compteurs piétons, puis c'est sécuritaire. On peut instaurer quelque chose pour assurer que la rue Saint-Paul sera capable de traverser à son tracé historique, sans trop changer les bretelles.

1500 **MONSIEUR JEAN-CLAUDE BOISVERT:**

C'est bien, merci.

1505 **LA PRÉSIDENTE:**

Monsieur Dungen, merci.

MONSIEUR JEFFREY DUNGEN:

1510 Merci beaucoup, bonne soirée.

LA PRÉSIDENTE:

1515 On est extrêmement dans les temps. Je remercie tout le monde d'être si courtois face à ses concitoyens. On va faire une courte pause d'une quinzaine de minutes, pour revenir avec 4 intervenants pour la deuxième partie. Je vous remercie.

SUSPENSION DE LA SÉANCE

1520 **REPRISE DE LA SÉANCE**

LA PRÉSIDENTE :

1525 Il est habituellement de mise dans les commissions de l'Office que les intervenants, qui présentent, remettent à l'Office leur présentation sous forme de Power Point ou autrement si elle diffère légèrement de ce qu'ils ont remis comme mémoire. Alors ce serait apprécié, dans le cas des présentations précédentes et de celles à venir, si vous vouliez avoir la gentillesse soit de le laisser sur l'ordinateur de l'Office ou enfin d'une quelconque façon.

1535 Je rappelle également que comme pour les mémoires et toutes transcriptions, tout ça est rendu disponible sur le site Web de l'Office le plus vite qu'on peut, donc en principe très rapidement après que la séance ait eu lieu. Peut-être pas le lendemain, mais certainement quelques jours après au bénéfice de l'assemblée.

J'appellerais au retour de la pause monsieur Joseph Baker, s'il vous plaît. Monsieur Baker, bonsoir.

1540 **MONSIEUR JOSEPH BAKER:**

Bonsoir. Madame la Présidente, j'ai soumis mon texte en anglais parce que c'est plus facile pour moi d'écrire comme ça, mais je vais présenter mes remarques en français.

1545 En tant que citoyen et professeur d'architecture, je me suis souvent opposé à la construction des voiries qui menacent les secteurs résidentiels de la ville. J'ai manifesté, j'ai porté des pancartes et, avec mes étudiants, j'ai installé des ateliers dans les quartiers sur les menaces d'expropriation : Griffintown, Pointe-Saint-Charles, Verdun, Lower-Westmount.

1550 Sur un plan personnel, j'avais contesté une proposition qui visait de passer un morceau de l'autoroute Transcanadienne à travers mon salon. Ces exemples sur les sites pour rentrer clair que je ne suis pas un mordu de la solution autoroutière, mais je suis passionné de la ville, ses rues, ses quartiers. Farouchement opposé à tout ce qui menace leur survie.

1555

On peut bien s'attendre que je serais favorable à un projet qui propose de faire tomber un exemple de cette espèce, que je serais ravi de voir remplacer par un élégant boulevard et de Place de promenade. Cependant, je me méfie à tout projet qui vise la démolition.

1560

L'histoire de la démolition à Montréal est longue et angoissante. Depuis les ravages du plan Dozois, à la disparition des nobles maisons de la rue Dorchester, la destruction de Goose Village pour faire place à l'Autostade, au viol de Milton Park, rien n'était à l'abri des démolisseurs.

1565

Même aujourd'hui, notre ville a l'air d'une triste *patchwork*, trouée d'îlots de stationnement, de ville couverte de mauvaises herbes, triste résultat de démolition. De rêves qui ont abouti à rien. Indifférence, négligence a laissé se délabrer Griffintown pour devenir un rêve le plus rapidement reçu et approuvé par le conseil municipal, mais aussi vite évaporé.

1570

Maintenant, un rêve de plus vise à réduire à rocaille et poudre l'autoroute Bonaventure et de la poussière va se lever une entrée triomphale au centre de Montréal. Pris ensemble, l'ensemble de l'histoire récente de Montréal est caractérisé par un manque de cohérence qui devrait être évident dans l'aménagement d'une ville métropolitaine. Pour vrai dire, la liste des projets soumis à l'OCPM est un miroir de cette incohérence. Un hôtel de 30 étages se cache derrière 4 vieilles maisons, pendant qu'en face les restes du projet avorté de Overdale attendent.

1575

1580

Les prêtes du Séminaire demande la sanctification d'un projet qui propose couvrir un espace vert précieux de condominiums luxueux. L'Université de Montréal renonce à ses intérêts dans un édifice patrimonial en faveur du profit. Boulevard Saint-Laurent, la Gare Windsor et deux hôpitaux majeurs attendent dans les couloirs de l'urgence.

1585

Tout indique qu'il faut un véritable *master plan* et un véritable service d'urbanisme, digne d'une grande ville, qui pourrait guider son sain développement. Rien ne fait plus évident que le projet aujourd'hui devant la commission. Les promoteurs ont fait grand bruit au sujet de la détérioration de l'autoroute et que, pour toutes fins pratiques, elle est arrivée au bout de sa vie. Effectivement, au-delà de tout espoir d'être remis en état.

1590

Mais il faut se rappeler que dans l'euphorie de l'Expo 67, on a proclamé un témoignage d'ingénierie contemporaine. Sous l'impératif de livrer les visiteurs à l'Expo 67, on a accordé peu de respect aux effets de la température de notre climat, ses effets sur le béton armé. Aujourd'hui, ils sont tout à fait évidents : renforcement rouillé, béton écaillé posent les menaces à la circulation en haut et en dessous. En ce qui concerne les propriétés d'un certain âge, l'entretien et la réparation continue est essentielle pour bâtiments patrimoniaux, résidences bourgeoises, logis les plus modestes, ils sont les éléments principaux de la conservation.

1595

1600

Les représentants de la SHM les évaluent haut de possible considération. Seule solution : démolition. Dans le développement urbain, l'argument en faveur de la démolition est spécial, prôné par ceux qui ont un intérêt particulier dans le terrain ainsi libéré. En se référant à des images rébarbatives exposées par le promoteur, stationnement sauvage, véhicules de service, décrépitude, détritux, ordures, un état qui ne méritait pas le moindre investissement en entretien ou de réparation.

1605

Cependant, en référence aux mesures effectuées ailleurs au monde, l'autre côté de la médaille, celles qui ont revalorisé des espaces en dessous des autoroutes. Devant des images rébarbatives, passage entre les supports massifs de Bonaventure, pourrait fournir un passage agréable, reliant les communautés de chaque côté, et qui pourrait abriter des équipements publics ou privés, centre communautaire, bibliothèque, piscines, parcs de skateboard, centres de jardinage, et j'en passe.

1610

Un environnement qui, face au défi les architectes et les paysagistes, serait exploité. Impératifs écologiques ont donné raison au mass transit. Réparée et entretenue, la Bonaventure pourrait intégrer les voies réservées pour l'autobus plutôt d'imposer ses charges sur les rues du voisinage.

1615

1620

Réduction de la circulation de l'automobile grâce aux mesures appliquées ailleurs (...) permettre à la Bonaventure de servir son rôle jusqu'au jour que Montréal s'est dotée d'un véritable système de rapide transit. Cela existait sur le pont Concorde à l'Expo 67.

1625 La proposition qui vise la démolition de la Bonaventure est audacieuse. Cependant, même si la structure est démolie, une véritable montagne de ses restes sera portée ailleurs, à moins que l'on propose une autre île dans le Saint-Laurent.

Il n'y a aucune certitude que le développement proposé verra le jour ; pas plus que d'autres projets chimériques que l'on a fait circuler aux années récentes.

1630 C'est une raison additionnelle de rétablir un véritable service d'urbanisme avec un leadership de haut calibre, capable de déterminer où et selon quels critères sont les options pour le futur développement de Montréal.

1635 Évidemment, je vais perdre des amis ce soir qui peut-être attendent que je serai absolument pour la démolition de l'autoroute ; mais ici, je reste.

LA PRÉSIDENTE:

On a quelques questions pour vous. Monsieur Boisvert, je pense.

MONSIEUR JEAN-CLAUDE BOISVERT:

1645 Monsieur Baker, bonsoir. Selon la vision que vous avez, je dirais, du réaménagement de ce secteur-là, tel que vous nous l'avez expliqué, j'aimerais savoir comment dans le détail vous verriez les critères d'aménagement d'une entrée de ville, compte tenu du contexte qu'on connaît et compte tenu de votre vision.

MONSIEUR JOSEPH BAKER:

1650 Écoutez, comme j'ai mentionné dans la période de questions la dernière fois, j'ai un certain faible pour Griffintown, j'ai toujours pris un intérêt dans ce secteur, je me suis installé un bureau dans le secteur avec mes étudiants pour consulter les citoyens, à cette époque, qu'est-ce qu'ils voulaient, les résidants originaux de Griffintown. Alors, on a vu une détérioration considérable. On a vu les nouveaux pionniers maintenant qui s'installent à Griffintown, qui font des aménagements intéressants.

1660 Mais il y a l'espace, c'est évident, à Griffintown, pour un grand effort pour créer l'habitation. L'habitation populaire, l'habitation pour les gens de toutes sortes de niveaux et, au lieu de cela, on a proposé un projet luxueux, fabuleux avec toutes sortes d'équipements qui peut-être sont au goût des gens d'une certaine classe avec les places pour se promener, pour toutes sortes d'équipements, mais Griffintown a besoin encore d'un développement.

On a vu le projet Devimco, qui est un mauvais projet, un projet qui visait aussi une

1665

1670 classe tout à fait différente des gens qui pouvaient profiter de ce terrain, qui est en plein centre-ville et qui devrait loger les gens raisonnablement, à prix modeste, aux prix qu'ils pouvaient supporter. Mais au lieu de ça, on se lance dans les rêves. Le rêve encouragé par le maire, le rêve encouragé par la SHM, qui implique encore la démolition, la destruction et la construction. Peut-être ça arrivera jamais, même avec toutes les grandes images qu'on présente, c'est possible que ça n'arrive pas.

1675 Alors moi, je crois qu'on devrait prendre cette occasion pour regarder les terrains qui étaient dévastés, si vous voulez, mal faits, les démolitions qui se sont passées et penser maintenant à une reconstruction dans l'intérêt de tous les Montréalais, pas seulement dans l'intérêt d'une certaine classe de Montréalais.

1680 Et même qu'on ne connaît pas la réponse, mais je crois qu'on a besoin à l'Hôtel de ville des initiatives en termes d'aménagement, en termes d'un vrai *master plan* pour satisfaire aux besoins de la population. Mais c'est un peu comme il y a une machine sans une tête, qui roule, mais qui roule dans toutes les directions à la fois.

MONSIEUR JEAN-CLAUDE BOISVERT:

1685 Si je reviens quand même sur le thème de l'entrée de ville, puisque dans le projet il y a quand même une intention de créer une entrée de ville, considérez-vous que cette intention-là est justifiée et quelle forme pourrait-elle prendre ?

MONSIEUR JOSEPH BAKER:

1690 Comme je dis, moi, je prends toujours pour acquis certaines choses qui existent. Cette autoroute existe. Au lieu de transférer toute la circulation dans le quartier, laisse l'autoroute faire son devoir original. Mais il faut que nous nous occupions de ces grands terrains qui sont négligés, mais penser en termes d'améliorer la vie des résidents de toutes les classes à Montréal, pas seulement ceux qui profitent des bars et des *show window* qui est montré dans les présentations de SHM.

MONSIEUR JEAN-CLAUDE BOISVERT:

1700 Bien, merci.

LA PRÉSIDENTE:

1705 En complément, Monsieur Baker, à la page 1 de votre mémoire, vous qualifiez l'avant-projet de « *Hasty and erratic proposal before the Office today* » et ce que vous avez élégamment mentionné en français comme étant le projet aujourd'hui devant la commission.

1710 En regard de ça et en complément à ce que vous venez d'expliquer à mon collègue Jean-Claude où vous vous opposiez à la démolition et laissons cet autoroute faire son devoir premier, quelles seraient les clés d'une approche globale, idéale, lorsqu'on a à faire à des secteurs de redéveloppement urbain, qui est présent sous le nom d'une autoroute ? Quelle serait, selon vous, l'approche, le cadre de la... comment on encadre une approche globale, que ça soit une entrée de ville d'ailleurs, parlons-en, ou une zone en redéveloppement urbain ?

1715 **MONSIEUR JOSEPH BAKER:**

1720 Je peux seulement signaler que dans d'autres villes majeures, il y a des plans d'ensemble. Il y a les plans qui ne considèrent pas seulement les morceaux, morceau par morceau, lorsque c'est présenté par un développeur. Il y a un lieu d'ensemble. J'ai été à Barcelone et j'ai visité une exhibition extraordinaire qui a couvert toute la ville de Barcelone. Et dans chaque morceau, il y a des propositions, mais c'était tout coordonné. Donc, il y a un effet, si on fait quelque chose ici, il y a un effet là. Il faut qu'il y ait cette vue globale.

1725 Alors moi ce soir, je pouvais pas présenter cette vue, mais des grandes villes, ils ont les services d'urbanisme qui ne sont pas à la remorque des développeurs, mais qui fait de l'urbanisme et qui fait des plans, qui propose des plans pour la considération de la population. Mais il me semble que, nous, nous sommes comme un ivrogne qui va d'un côté à l'autre et on fait quelque chose ici, on fait quelque chose comme ça, mais il y a pas de coordination sur les priorités.

1730 Après tout, si on dit que les exemples que j'ai mentionnés, le Séminaire, le bâtiment sur Overdale, l'espace Overdale et tous les espaces dans la ville, il faut qu'il y ait une certaine priorisation où on a à intervenir et ce n'est pas seulement un individu qui décide. Je pense qu'il faut un contexte et, dans ce contexte, les promoteurs, les constructeurs, les architectes peuvent agir. Mais il me semble que, ici, votre commission, c'est la seule possibilité d'intervenir à cette échelle. Mais on est obligé de considérer chaque projet à la fois et c'est pas assez.

1740 Moi, j'étais vraiment pour l'action du maire Tremblay qui a lancé l'Office de la consultation publique, mais ce n'était pas suffisant, il faut qu'il y ait quelque chose avant ça, il faut qu'il y ait quelque chose à la tête qui offre les alternatives, qui offre les possibilités et ils ont les ressources pour faire ça. Mais sinon, on est dans un... on entre dans des culs-de-sac chaque fois.

1745 Moi, ce que j'ai peur, c'est que lorsqu'ils mentionnent ces questions de démolition, qu'il y a une action, on démolit et on attend. Et après, un autre projet, on va faire encore la démolition et on attend. Mais un jour, il faut qu'on agisse sérieusement comme une vraie ville métropolitaine.

1750

LA PRÉSIDENTE:

Je vous remercie, Monsieur Baker. Monsieur Chénard ?

1755 **MONSIEUR VIATEUR CHÉNARD:**

Sur l'autoroute qui serait conservée, est-ce que le trajet des autobus serait le même qu'aujourd'hui, à savoir prendraient la sortie, tourneraient à William ? Est-ce que vous modifieriez le trajet des autobus ?

1760

MONSIEUR JOSEPH BAKER:

Certainement pas descendre dans la rue Dalhousie, c'est évident que les gens, ici ce soir, ont fait le cas contre ça. Alors il me semble que l'objectif de l'autoroute Bonaventure était d'amener rapidement en ville la circulation. Alors je ne vois pas l'utilité d'arrêter.

1765

MONSIEUR VIATEUR CHÉNARD:

Donc, quel tracé est-ce que vous...

1770

MONSIEUR JOSEPH BAKER:

Il continue...

1775

MONSIEUR VIATEUR CHÉNARD:

Et tourner à gauche sur Saint-Jacques ou...

1780

MONSIEUR JOSEPH BAKER:

Entre-temps, entre-temps, il y aura la possibilité maintenant d'explorer toutes les possibilités de ça s'appelle le *mass transit*, soit sur rail, soit aéroglisseur, je ne sais pas, mais il y a toutes sortes de possibilités qui vont se présenter à l'avenir. Et si l'autoroute peut continuer de répondre aux besoins d'aujourd'hui, on le garde et, entre-temps, on investit dans les explorations d'autres façons d'apporter les gens en ville et hors de la ville.

1785

MONSIEUR VIATEUR CHÉNARD:

Est-ce que vous garderiez les bretelles d'accès et de sortie de l'autoroute Ville-Marie ? Si vous y avez pensé, c'est tout là.

1790

MONSIEUR JOSEPH BAKER:

1795

Ma seule expérience avec l'autoroute Ville-Marie, c'était lorsqu'ils ont prolongé l'autoroute Transcanadienne, et c'était une menace.

MONSIEUR VIATEUR CHÉNARD:

1800

Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE:

1805

Je vous remercie, Monsieur Baker.

MONSIEUR JOSEPH BAKER:

1810

Merci.

LA PRÉSIDENTE:

J'inviterais Monsieur Harvey Lev, s'il vous plaît. Bonsoir.

1815

MONSIEUR HARVEY LEV:

Bonsoir. Merci, Madame. Je vais présenter en anglais, parce que j'écris mieux comme ça.

1820

My name is Harvey Lev and I am a long time resident, business, property owner and citizen of Griffintown Bonaventure. I believe in the democratic process and I wish to congratulate everyone of the citizens who have spoken, will speak and who have presented their briefs.

1825

It is not quite clear to me why we are here. If the mandate of this commission is to review and make proposals for improving the project, then it may serve the commission well to ask the executive of the SHM if they really intend to accept the results of these hearings and to question the very intentions of the SHM. I believe that the commissioners will not be very pleased if they discover that the process is being used as a rubber stamp and a mockery of the democratic process.

1830

At the start of these hearings on November 24th, Isabelle Hudon said "Je suis convaincue, votre option comptera pour faire de ce projet un meilleur projet", this from someone who has steadfastly refused to hear one word of what the citizens of this

1835

neighborhood, my neighbourhood have had to say, refusing over 20 invitations to participate with concerned residents.

1840 On numerous occasions, monsieur Rainville has told the citizens that the project is
canné, In the bag, no changes possible. Before and during these meetings, André
Bouthillier representing the City of Montreal is quoted as saying that “the project is set in
stone.”

1845 Tonight I challenge them to acknowledge that the citizens have a right to have a say
in this project from start to finish. I challenge them to step back from their intransigent
positions and look at the alternatives that will be put to this commission over the next days
and make a commitment to accept the recommendations of this committee.

1850 There have been no studies that concern this project that go west of Nazereth Street.

1855 In planning a make-over of the Bonaventure expressway and neighboring streets,
the SHM, and contrary to the claim made on pages 56 and 57 of *The avant-projet détaillé,*
mars 2009, never once invited the citizens of this effected neighborhood to have any input.
The SHM never attempted to study the effects the project would bear on the residents west
of the Bonaventure.

1860 Since November of 2008, I have been actively involved in participating in the
process. I have spent hundred of hours and written hundreds of letters to the various
governmental departments and the private citizens that will be touched by this project. I am
not paid. In essence, I am a volunteer. This has been for me a very empowering time. The
responses I have had have been extra-ordinary. I have met and cemented a wonderful
relationship with many of my neighbors. We have met each Wednesday evening for almost
a year at my office, which faces out on Dalhousie Street, to discuss the various options and
to share the enormous burden of dealing with unresponsive bureaucrats and elected
1865 officials. In other words we have held weekly public consultations.

1870 Apart form the private citizens that attended regularly, I have invited many of the
members of the various governing bodies to join us. This invitation has gone out each week
and has met with mixed success. Monsieur Rainville has never chosen to join us, nor has
anyone else from the SHM offices. Isabelle Hudon sent me an e-mail asking me to stop
inviting her.

The mayor lost the election in Sud-Ouest and Ville-Marie.

1875 It should be noted that both the other major opposition parties have as party platform
the cancellation of the Dalhousie bus corridor.

1880 And finally, looking at the “Charte Montréalaise des droits et responsabilités”, I can cite at least two undertakings (attendu) and 10 Articles that the SHM projet contravenes.

What is wrong with the project as presented.

1885 Quickly, in relation to costs, the project is disrespectful of taxpayer’s monies. Extraordinary exorbitant spending without any required accountability to the taxpayers whose money they will use. Counting condo sales from an imaginary project before it exists, as if it is income, and then spending it years before any real revenue.

1890 In terms of security and the destruction of a safe environment. The issue of public safety should be first and foremost how does one cross 10 lanes of speeding traffic connecting 2 expressways safely ? A route that is wider than René-Lévesque or the existing highway that will become a barrier between the Sud-Ouest and Vieux-Montréal.

1895 How can there be two-way bus traffic on a narrow roadway without a divider, with 6 blind intersections and 7 sets of hairpin turns and with lanes designed for buses to pull in and out of traffic to pick-up and drop passengers at a rate of one bus every 15 seconds. How will these passengers cross the street ? How do the buses re-enter the traffic flow ? I’m wondering if the members of the board of the SHM are ready to accept the civil and criminal consequences of the proposal as is.

1900 Economically, on a personal level, I will be forced to accept the devaluation and destruction of my property as well as other neighboring properties.

1905 The elimination of street access to my property, the blocking of my three access doors and 17 large windows, and the inherent dismemberment by partial expropriation. The impossibility of redevelopment while there are continual revolving reserves and never ending construction projects. The SHM project will take three times as long to reach it’s conclusion as did the entire 2nd World War from start to finish.

1910 The disregard for patrimoine, heritage and cultural development is plainly shocking. The defacing of this 150 year old structure is a criminal act and would never be tolerated if it were a private project. The lack of any serious study, and they were promised to me, on the after effects on the two buildings is shameful.

1915 You will read in my memoire a partial list of the hundred’s of cultural events I have hosted. You will hear from others of the great heritage value that will be despoiled.

The lower part of the city will become divided and if given the opportunity the SHM will replace the history and culture of the quartier with “Planned Art chosen by bureaucrats” and a wall of high-rise buildings set between two expressways.

1920

There are alternatives and solution. I think all is not lost.

The SHM should begin to honor their commitment to ongoing consultations as promised to the citizens most effected by this project. Everywhere I look, I see that the SHM and the City have duplicated studies that show different results. It seems that they do not communicate with each other.

1925

Since the announcement of 6 new metro stations on the South-Shore, there has been no investigation to determine whether a bus corridor is required or not. It should also be noted that bus transport is less efficient per passenger mile than automobiles.

1930

The US Department of Transport estimates that a bus burns 4,315 BTU per passenger mile while the average car uses only 3,514 BTU. The busses at their most often can only be 50% efficient as they all return to where they come from empty.

1935

The SHM already acknowledges in the *Avant-projet détaillé, mars 2009* on page 30 that 40% of the bus commuters transfer to the metro system and that the downtown terminus is too small. If these commuters were given access to the metro on the South-Shore, then the need for a new downtown terminal and bus corridor fades.

1940

Some of the other alternatives I would propose include using the Victoria Bridge for a tramway as it once did, and the using of the existing 6 rail lines which run into Gare centrale. At the moment they are hardly used at all. A solution of this kind would in effect solve most of the issues outstanding. The various bus companies would save millions of kilometers of driving by leaving their clients at the various rail options. Millions of kilometers saved means less pollution, less noise, millions of dollars saved in fuel and the salaries of drivers and in the cost of purchasing and maintaining busses required to move commuters.

1945

As well most of the issue of public security and health would be dealt with. In its PTI 2010-2012, the AMT, on page 31, states that there can be no increase whatsoever in bus traffic as the Champlain bridge infrastructure is already being used above capacity and the bridge is being used above saturation point. How can we add more buses to this ?

1950

The citizen of Île-des-Soeurs could be dropped at the metro in Verdun, LaSalle station, which would save approximately 10 kilometers per trip. There is already a bus service that makes the route.

1955

1960

These suggestions would save the hundred and nineteen million dollars of taxpayers money required to build the bus corridor and the two hundred million more required to build a new and larger bus terminus and reduce the operating costs significantly.

1965

As well, the AMT in its PTI 2010-2012 has budgeted 5.539 billion dollars to replace the deteriorating buses of the RTM. I would imagine approximately 1/3 of this, approximately 2 billion dollars worth, is for South-Shore bus transit to Montreal. This totals 2, 857, 000 \$ for buses.

1970

An AMT study “Études d’avant-projet d’un système léger sur rail, SRL » estimates approx cost to be 870 million plus inflation of 2% plus financing costs to a total of 1 billion and 1 million dollars, or a saving of 1.8 billion dollars to build a clean rail system.

1975

In my opinion the new urban boulevard should be built with only two lanes in each direction on the ground and with two lanes underground in each direction. The underground would connect the two highways 720 and Bonaventure to each other. This would allow the traffic that did not require entering the downtown to continue to their destinations without hindrance and without disturbing the downtown.

1980

It would mean that all local traffic, pedestrian, horse, bicycle, etc, would only cross two smaller neighbourhood streets and therefore truly remove the barrier between east and west. It would allow for larger green space and larger commercial properties. It would solve the problem of having exits and entrances to the highways that abut the proposed development and cause such danger for all traffic. It would allow for a safe and sane redevelopment for the rail viaduct. It would allow for the heritage of all of Griffintown to be respected. It would facilitate a safe and welcoming residential sector.

1985

LA PRÉSIDENTE:

Thank you, Mr. Lev. Suppose that the Dalhousie Corridor is not part of the project anymore, what is your vision of the redevelopment of the piece of land around and close from your property? What is your vision?

1990

MONSIEUR HARVEY LEV:

1995

There is approximately 12 million square feet of vacant and under utilise land that runs between McGill and Robin Hood Flour Mills at Des Seigneurs. Every time you build a 20 storey building or 15 storey building, all you do is guarantee that the lot across the street remains a slump.

2000 The most successful neighbourhoods in Montreal are Le Plateau, what we call The Gay Village, I guess, N.D.G. , they are all low-rise, they are all streets where people walk. Building canyons doesn't seem to improve urban living. I think that we should aim for what Montreal really is, which is a 3 or 4 storey city, not a 40 storey building. We are not Hong-Kong, we are not New-York and we shouldn't try to be.

2005 **LA PRÉSIDENTE:**

In term of uses, around your property, the area around, in terms of uses, community uses, civic uses, whatever, cultural, what is your vision of that?

2010 **MONSIEUR HARVEY LEV:**

2015 I believe that particularly the properties, the heritage properties in the City Gas and stuff, should eventually become what they are. They are treasures and they should be used for community purposes, whether it be a museum or something along those lines. It would be nice, there is a big lot across the street, maybe build an opera hall or whatever and bring life back to the community. It's not necessarily that everything has to be build around Place-des-Arts and it's not necessary that the city shouldn't grow in a lateral manner instead of a vertical one.

2020 **LA PRÉSIDENTE:**

Thank you, Mr. Lev.

J'inviterais Madame Claude Benoît, s'il vous plaît. Bonsoir, Madame Benoît.

2025 **MADAME CLAUDE BENOÎT:**

Bonsoir. Claude Benoît, je suis présidente et chef de la direction de la Société du Vieux-Port de Montréal, voisin du projet du Quartier Bonaventure.

2030 Alors la Société du Vieux-Port de Montréal existe depuis maintenant 25 ans avec le mandat d'améliorer les conditions de vie urbaines, de faciliter l'accès du public au bord du fleuve, de sauvegarder le patrimoine culturel canadien et de contribuer aux efforts de développement économique de la Ville de Montréal.

2035 La Société du Vieux-Port de Montréal constitue une composante essentielle de la revitalisation du quartier historique et du secteur riverain. Pour nous, le projet de démantèlement de l'autoroute Bonaventure initie la création d'un tout nouveau quartier, non

loin du Vieux-Port de Montréal, nous intéresse au plus haut point et essentiellement à cause du retissage urbain qu'il propose.

2040 Pour nous, le quartier Bonaventure s'inscrit comme une composante essentielle à la revitalisation du quartier historique entrepris il y a 25 ans, en tandem avec le Vieux-Montréal, la ville et le ministère de la Culture, et le gouvernement fédéral pour la partie du Vieux-Port.

2045 Ce projet de Quartier Bonaventure permet aussi de retrouver des fonctions vitales pour le sud du centre-ville, donc de descendre, d'amener le centre-ville vers le sud et de créer une masse critique urbaine.

2050 Pour nous, du point de vue des grands axes routiers et ferroviaires, les choix du passé ont fait de ces grands axes des cicatrices urbaines qui divisent le quartier et éliminent les espaces de socialisation. Il en est de même pour les viaducs, tunnels et culs-de-sac qui accompagnent ces infrastructures.

2055 La proximité des voies rapides, pour nous, entraînent la colonisation d'espaces naturellement conviés à un développement résidentiel avec des entrepôts, des sites à vocations industrielles, qui disloquent le quartier, retardent sa reconversion. Pour nous, ce sont des espaces vides qui n'apportent rien à la dynamique urbaine et privent le sud du centre-ville d'une vitalité nécessaire au développement de son plein potentiel.

2060 C'est à ce genre de cercle vicieux que le futur Quartier Bonaventure propose une solution qu'on trouve très structurante. Le démantèlement de l'autoroute Bonaventure permettra de ratisser les liens est-ouest et nord-sud qui réunissaient jadis les quartiers historiques environnants, prélude à leur redéveloppement.

2065 Le projet permettra d'améliorer l'accessibilité au fleuve et à ses berges, aux pôles récréo-touristiques, ainsi qu'à l'impressionnant réseau routier souterrain de Montréal. Le projet affirmera une porte d'entrée prestigieuse, symbole du statut de Montréal en tant que grande métropole de culture et de design. Il fera faire un bond de géant à la qualité des espaces publics et à la sécurité des déplacements à pied ou en vélo.

2070 Le projet propose de remplacer un *No man's land* par un nouvel espace bâti qui fera une jonction entre le Vieux-Montréal, le Vieux-Port de Montréal, le Faubourg des Récollets et le secteur Griffintown. Mais c'est la transformation de l'autoroute Bonaventure en artère urbaine qui donnera au quartier sa signature visuelle distinctive, une entrée de ville prestigieuse, à l'apparence moderne, aux perspectives saisissantes à la grandeur de notre grande métropole.

2075

2080 Le lien aussi qu'il fera avec tous les axes de développement, le Centre-ville, le Vieux-Port, le Vieux-Montréal, le Canal Lachine, permettra de recréer le quartier d'origine. La mise en œuvre aussi d'un plan d'éclairage intégré à celui du quartier historique et les secteurs avoisinants, ayant recours aux dernières avancées technologiques, permettra de signer un ensemble historique et de guider les visiteurs dans leur exploration de la ville, aussi bien le jour que la nuit.

2085 Les bâtiments longeant la rue Duke, du côté est, marquent la lisière du Faubourg des Récollets. Leur voisinage avec les nouveaux bâtiments, notamment ceux des îlots centraux, poursuivra l'environnement dynamique créé par la Cité du multimédia. On verra apparaître des espaces de stationnements souterrains qui remplaceront les ateliers de voierie, les entrepôts et les autres stationnements, et ce faisant, ces stationnements souterrains viendront répondre à des besoins importants dans le quartier.

2095 On voit aussi que les nouveaux bâtiments proposés viendront illustrer par leur audace la créativité des architectes et des designers de notre ville, et permettent, encore une fois, de signer le caractère culturel fort de notre cité. Nous voyons essentiel un accroissement du développement résidentiel dans le secteur, car des gens qui vivent et travaillent dans un secteur, c'est des gens qui font vivre le quartier, c'est des gens qui en assurent la pérennité et qui en assurent le sens et l'identité.

2100 Cette nouvelle occupation du territoire est garante pour nous d'un achalandage accru parce qu'il y aura une augmentation du nombre de ménages et, pour la Société du Vieux-Port particulièrement, cette croissance est essentielle à la pérennité de nos activités culturelles et récréo-touristiques, et viendra en appuyer la croissance et le redéveloppement.

2105 Les places publiques, les aménagements urbains prévus vont créer des espaces de détente et de rassemblement au centre d'un nouvel environnement bâti. Quand on connaît le succès que connaissent les Place-Riopelle, la Place du Canada, le Quartier des spectacles, le Vieux-Port, ce nouvel espace public deviendra sans doute une nouvelle signature pour Montréal, un catalyseur pour le développement commercial et une extension naturelle du réseau récréo-touristique et hôtelier du grand Centre-ville.

2115 Pour nous, le quartier historique représente une pièce stratégique de la transformation du Havre de Montréal, c'est une pièce maîtresse qui pourra poursuivre l'expérience vers l'ouest dans le prolongement du Canal Lachine et de l'axe Wellington, et ça s'inscrit, je voudrais le rappeler, dans 25 années d'effort pour requalifier, par phases successives, par investissements, qu'on additionne maintenant à plus de centaines de millions de dollars pour assurer que le Vieux-Port de Montréal, le Vieux-Montréal, le Parc Jean-Drapeau, le Canal Lachine, la Cité du multimédia, le Quartier international,

2120 l'agrandissement du Palais des congrès trouvent leur sens, parce qu'il y a une pièce
manquante au centre de cette activité. Et ce projet de Quartier Bonaventure vient donc
concrétiser les synergies qui est espéré avec tous les efforts qui ont été déployés au cours
de toutes ces années.

2125 Je pense que dire non à ce projet, ce serait comme abandonner un marathon à
quelques mètres de l'arrivée ; ce serait renoncer comme Montréalais à toute ambition de
renouvellement et à toutes connexions avec le riche passé de la ville. Voilà. Merci.

LA PRÉSIDENTE:

2130 Merci, Madame Benoît. Vous avez fait mention de diverses composantes de
retissage de la trame urbaine, qui réfèrent toutes à des questions de qualité du milieu, qui
est en fait un quartier viable avec des espaces de socialisation. Pouvez-vous préciser un
peu davantage les liens que vous faites entre une entrée de ville, qui est le projet qu'on a,
et la qualité du milieu.

2135

MADAME CLAUDE BENOÎT:

2140 Bien, pour nous, l'entrée de ville, dans le fond, c'est un peu la bienvenue, le
moment de bienvenue et ce qu'on voit, c'est que, en abaissant l'autoroute Bonaventure, on
va permettre de retisser la connexion entre l'est et l'ouest, parce que le quartier historique,
c'est pas seulement le Vieux-Montréal, le Vieux-Port, c'est tout le Canal Lachine, c'est tout
Griffintown, ça va presque jusqu'au Marché Atwater.

2145 Donc, en abaissant l'autoroute Bonaventure, on vient rendre plus fluide la
connexion est-ouest et on vient rendre plus fluide la connexion nord vers le sud de ces
quartiers-là, vers ces quartiers-là. Et pour nous, ça, c'est important. En ce moment on se
trouve coupé, il y a un espèce de *No man's land* avec l'autoroute Bonaventure, qui fait qu'à
vol d'oiseau, quand on essaie de comprendre la dynamique, si on veut que toute cette
enclave reprenne une vie, il faut créer des liens.

2150

Alors il y a un lien avec le Canal Lachine qui a été faite en 2002 en tissant un corridor
d'eau qu'on peut emprunter. Mais il faut qu'on retisse des liens beaucoup plus importants
est-ouest pour permettre la fluidité et l'accès ultimement sur les abords de l'autoroute
Bonaventure au reste du plan d'eau qui va vers l'île-des-Sœurs.

2155

Alors je pense que, en travaillant cet accès-là et cette entrée-là, on va être capable
de tranquillement... c'est sûr que, idéalement, il faudrait que l'autoroute Bonaventure
passe en dessous du canal Lachine, puis là on vient de se réapproprier la voie d'eau, on

2160 vient de se réapproprier, mais ça sera pour les projets futurs de la Société du Havre, j'en suis certaine. Pour l'instant, c'est déjà un bon pas.

LA PRÉSIDENTE:

2165 Merci. Des questions de mes collègues. Monsieur Boisvert.

MONSIEUR JEAN-CLAUDE BOISVERT:

2170 Madame Benoît, le projet qui nous est présenté comporte plusieurs composantes, plusieurs aspects. Selon vous, est-ce qu'il y a des aspects qui mériteraient ou des composantes du projet qui mériteraient d'être bonifiés et, si oui, lesquels ?

MADAME CLAUDE BENOÎT:

2175 Bien, je pense que l'enjeu pour la ville et pour ce quartier-là, évidemment, c'est l'accessibilité par le transport en commun. Notre vision, à la Société du Vieux-Port en collaboration avec la ville, c'est d'essayer d'accroître le transport en commun pour les gens de la grande région de Montréal, en fait, la région plutôt proche du Centre-ville, Rive-sud, Rive-nord, mais surtout Rive-sud dans notre cas ici, pour permettre l'accès aux voitures des banlieusards, des gens qui viennent, les excursionnistes, les touristes. Il faut trouver un équilibre.

2185 Alors on vient de travailler avec la Ville à faire un système de jalonnement dynamique pour redistribuer les gens dans les stationnements ; on a plaidé pour l'autobus 515 qui fait la boucle avec le centre-ville. Je pense qu'il faut renforcer le transport en commun pour que les Montréalais prennent le transport et que les espaces de stationnement, que les artères soient fréquentés, et là je parle d'un point de vue récréo-touristique évidemment et culturel, par les gens qu'on veut qui viennent visiter de la grande région de Montréal, des banlieues, des régions limitrophes, des secteurs limitrophes et donc laisser la place aux voitures pour ces communautés-là. Je pense que ça, c'est l'accent.

2190 Évidemment, je pense qu'il va falloir penser, le temps que tout ça va se construire, comment on va faire pour assurer la qualité des accès, c'est quand même un grand projet, comment va se gérer l'accès au centre-ville, au Vieux-Port, au Vieux-Montréal pendant la construction. Je pense que c'est quelque chose qui devra être étudié ou planifié très attentivement, c'est très important pour nous, pour pas décourager les gens d'entrer par cette entrée-là de la ville, évidemment. Parce qu'elle est vitale pour nous, c'est par là que nos clients, nos écoles qui visitent notre Centre de sciences, les gens qui utilisent, qui

2195

visitent le Cirque du soleil, qui utilisent les croisières, c'est par cette entrée-là qu'ils viennent majoritairement.

2200

Alors elle est vitale pour nous, on en encourage la réfection et l'amélioration de l'entrée urbaine parce que c'est une signature pour Montréal, mais on ne veut pas perdre le flot, on voudrait plutôt discriminer avec le transport urbain, collectif, actif et le transport routier, l'accessibilité, dans le fond.

2205

MONSIEUR JEAN-CLAUDE BOISVERT:

Est-ce que vous considérez donc que certaines études devraient être développées, justement pour atteindre cet équilibre ?

2210

MADAME CLAUDE BENOÎT:

Bien, je pense qu'il faut continuer le travail, puis faire des simulations, des modélisations, pour être sûr que, dans la transition de la construction, on a bien pensé à tout. J'emprunte ce corridor-là tous les matins, donc je le vis à différentes heures de la matinée.

2215

Évidemment les conflits puis les trafics, ça va bien pour l'instant, il faut que ça continue. Selon moi, comme usager, je trouve que ça va bien et donc je pense qu'il faut continuer les études avec les gens de la Ville au niveau de la circulation pour s'assurer que ce soit maintenu tout le long des travaux et par la suite.

2220

MONSIEUR JEAN-CLAUDE BOISVERT:

2225

Merci.

MADAME CLAUDE BENOÎT:

Ça m'a fait plaisir.

2230

LA PRÉSIDENTE:

Je vous remercie, Madame Benoît.

2235

J'inviterais monsieur Paul Bourque, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur Bourque.

MONSIEUR PAUL BOURQUE:

2240 Merci, membres de la commission. Alors je vous remercie de m'offrir la possibilité de présenter mes réflexions et suggestions sur la réalisation du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure. Depuis quelques années, j'œuvre dans le domaine des transports, principalement en signalisation, circulation, sécurité routière et, depuis les dernières années, j'ai présenté mes réflexions sur divers projets.

2245 En lien avec le présent projet et la nécessité de l'inclure dans une réflexion plus large du Plan de transport pour la région de Montréal. En 2007, deux annonces ont été faites, soit le Plan de transport de la Ville de Montréal le 17 mai, et la réfection de l'échangeur Turcot le 29 juin 2007. Aucun ne fait mention de l'autre, aucune relation entre les deux
2250 projets et on parle de réaménagement majeur pour l'avenir.

 Un peu de recul avant de revenir au projet de Bonaventure. En 2005, lors d'une séance du conseil d'arrondissement de Lachine, je mentionnais qu'avec tous les développements, il faudrait s'assurer de garder un corridor pour un éventuel métro de
2255 surface vers le centre-ville. Depuis le moratoire sur le prolongement du métro de 1976, il n'y avait pas de plan pour le métro vers cette partie de l'île. Voici l'emplacement de la voie ferrée que je pensais peut-être conservée pour le futur.

 Suite à une réponse positive du corridor conservé, en 2006, j'ai proposé à
2260 l'arrondissement de Lachine de faire une étude de faisabilité pour ce mode de transport en commun vers le centre-ville. En mai 2007, nous avons eu le mandat et l'axe retenu fut la rue Victoria. Alors vous voyez ici le plan qui a été retenu pour l'étude de faisabilité.

 Notre étude de faisabilité fut présentée lors des audiences sur le Plan de transport.
2265 S'ensuivit une étude de faisabilité en 2007, qui fut présentée dans le contexte du Plan de transport de la Ville de Montréal. Suivi, un projet de tram-train qui fut présenté comme mémoire lors de l'arrondissement comme mesure de mitigation pour les travaux de l'échangeur Turcot. On retrouve ce rapport sur le lien de la Ville de Montréal et aussi ce projet fut retenu dans le programme d'Union Montréal aux dernières élections d'avoir le
2270 tram-train vers Lachine comme mesure de mitigation.

 Deux autres projets, on voit ici que le tramway – ça c'est le projet qui est dans le Plan de transport de la Ville de Montréal – on voit que le tramway de la boucle du centre-ville passe à quelques mètres des voies ferrées qui traversent le pont Victoria.

2275 Le plan de l'AMT pour l'aménagement d'un centre d'entretien pour les trains de banlieue passe près de l'autre projet de transport en commun, de la boucle du centre-ville

du secteur. Cependant, les deux projets n'ont pas été étudiés en complémentarité. Il y avait aussi un autre projet dans le secteur, soit le projet Griffintown.

2280

Avec toutes les annonces faites sur les divers projets de transport en commun dans la ville de Montréal depuis quelques années et suite à plusieurs rencontres, discussions, colloques, etc., notre réflexion nous dirigea vers la possibilité de créer un réseau de tramway de surface ou métro de surface en complément aux divers réseaux existants.

2285

Nous avons organisé un déjeuner-causerie, en août 2008, sur la possible relance du tramway sur le pont Victoria qui ferait continuer le tramway de la boucle du centre-ville vers la Rive-sud. Voici cette carte montrant la possibilité d'un réseau de tramway. Combien coûterait le réseau de tramway sur Pie IX qui pourrait rejoindre la boucle du centre-ville et la Rive-sud par le pont Victoria et aussi vers l'ouest vers Lachine. On voit ici un réseau complémentaire au métro.

2290

L'option d'utiliser une voie de circulation du pont Victoria pour faire traverser un tramway vers la Rive-sud ne fait pas partie de toutes les études récentes. Lors de l'étude du SLR, une des raisons majeures, c'est la difficulté d'entrer en compétition avec le transport des marchandises qui a priorité. Par contre, on ne parle pas des mêmes rails. Il y avait des tramways sur le pont Victoria, comme on peut le constater sur la diapo. La proposition que nous suggérons est de remplacer les voies de circulation pour automobiles pour le tramway. Cette possibilité n'a pas été évaluée dans tous les scénarios étudiés.

2295

2300

Avec le scénario que nous proposons, nous avons un réseau de tramway moderne qui répond aux objectifs de traverser vers la Rive-sud directement de la boucle du centre-ville, ça répond à la demande des projets Dalhousie et Bonaventure et ça peut apporter des modifications majeures pour l'immédiat, et pas peut-être dans 30 ou 40 ans pour un SLR qui est reporté, et j'aimerais ça le voir de mon vivant. Et à quel coût on peut avoir les SLR, on parle de milliards, tandis qu'ici on parle de coûts minimales.

2305

Présentement, il y a des coûts estimés d'avant-projet pour plusieurs projets. On parle ici pour les projets en cause, soit boucle du centre-ville – Côte-des-Neiges, du SRB sur Pie IX, l'autoroute Bonaventure, boulevard Notre-Dame, le SLR qu'on parle d'un milliard, plus d'un milliard, les centres d'entretien, alors on parle de plus de 4 milliards de projets, sans le projet de Turcot.

2310

On a dévoilé le projet du SRB sur Pie IX au coût de 150M \$ à 200M \$. Combien coûterait le tramway maintenant au lieu de plus tard.

2315

En Outaouais, OC Transpo a évalué, en 2009, les coûts de conversion de son réseau de SRB au tramway. On ajouterait près de 4 milliards aux 2 milliards déjà encourus

2320 pour le SRB. Résumé : coût trop élevé pour apporter cette conversion et que ferait-on avec les usagers durant la conversion. Si c'est une voie qui est en site propre et on remplace par des tramways, quelle est la problématique. Donc, c'est une chose à réfléchir.

2325 Les coûts de réalisation du projet de tram-train comme mesure de mitigation de Turcot sont minimes, réalisables rapidement. On parle de coûts d'environ de 10 à 15M \$, ou peut-être plus si on fait des stationnements incitatifs usagers, comme on peut prévoir, on peut aller de plusieurs millions, mais le projet tel quel de tram-train vers Lachine comme mesure de mitigation, on parle de dizaine de millions, réalisable en deçà de deux ans. Alors il faudrait peut-être considérer cette mesure dans le cadre des travaux majeurs à Montréal.

2330 Voici un réseau avec métro, tram-train, SRB et tramways sur certains axes. Lorsque nous avons tenu le déjeuner-causerie sur la possibilité d'utiliser le pont Victoria pour le tramway vers le centre-ville, tous les participants ont vu cette possibilité. Vous entendrez demain des représentants de Projet Montréal qui y participaient, qui devraient vous donner des détails très révélateurs, parce qu'ils font une présentation demain et leur rapport a été envoyé aujourd'hui. Mais je ne veux pas citer leurs chiffres, mais je crois que vous pourrez les voir. On parle peut-être de cet élément-là dans leur programme.

2340 La recommandation, c'est avant d'étudier des centaines de dépenses, d'investir des centaines de millions de dollars, il faudrait peut-être étudier les coûts des SRB qu'on préconise sur Bonaventure et tous les autres, des SRB, plus les coûts de conversion, comme Pie IX. Parce que Pie IX, si on investit 200M \$, et ensuite on échange en tramway dans 20 ans, combien ça coûterait de le faire maintenant ? Ça, on ne le sait pas, aucune étude n'a été faite.

2345 Et aussi on parle de l'emprise de tramway, il ne faut pas oublier qu'une emprise de tramway est moins large qu'une emprise de voie réservée d'autobus. Il y a aussi d'autres raisons peut-être qu'on pourrait faire ça aussi, des raisons écologiques, moins de déglacage pour les tramways, etc.

2350 Par contre, les coûts comparatifs n'ont pas été établis et je crois que si on veut avoir un Montréal moderne avec un investissement sur Dalhousie, au lieu de faire disons un garage encore supplémentaire, si on s'en va vers un tramway qui continuerait vers le centre-ville, Notre-Dame, Pie IX, etc., peut-être qu'on n'aurait pas besoin de faire un autre... à Lucien-Lallier, de faire un autre garage. On pourrait se satisfaire pour conserver une voie réservée peut-être pas bidirectionnelle, mais peut-être unidirectionnelle sur Bonaventure.

2360 Alors tout ça, je pense qu'il faut que ça soit étudié. Une concertation plus large, plus ouverte que présentement de projet par projet, d'avoir le plan d'ensemble. Alors ce sont mes réflexions et voici le plan que nous avons proposé l'année dernière et que je pense qu'il faut étudier encore.

LA PRÉSIDENTE:

2365

Je vous remercie, Monsieur Bourque. Les questions de mes collègues, Monsieur Chénard.

MONSIEUR VIATEUR CHÉNARD:

2370

Vous parliez de maillage avec le projet Turcot, comment ça peut s'insérer par rapport à ça ? C'était juste une mesure de compensation pour l'échangeur Turcot, la question du tramway par Lachine ? Pouvez-vous juste un petit peu développer cet aspect-là, ce lien-là ?

2375

MONSIEUR PAUL BOURQUE:

2380 Le lien, c'est que présentement on parle, il y a eu plusieurs annonces du Plan de transport, on parle de tramway sur Côte-des-Neiges, partout. Par contre, vers l'ouest de Montréal, c'est assez mal desservi comparatif à d'autres régions limitrophes, plus centrales ; il y a pas de métro.

2385 Alors si vous regardez sur la carte, présentement l'emprise est déjà là. Turcot, on fait des aménagements et on dit « qu'est-ce qu'on va faire dans 10 ans », bien, on dit, « bien, on verra après. » Moi, je pense qu'on devrait savoir avant ce qu'on veut faire avec Turcot pour un transfert modal potentiel.

2390 Si on prévoit des voies réservées au coût de, qu'on ne sait pas combien, ça a été lors des audiences, je pense que vous pouvez référer aux verbatims, disons que les raisons qui ont été mises de l'avant pour mettre des voies réservées, c'est très rapide. Je pense qu'il n'y a pas d'étude qui manque de transfert modal ou quoi que ce soit, c'est juste qu'on fait des voies réservées, parce que les personnes demandaient des voies réservées.

2395 Mais qu'est-ce que ça serait si on investissait dans un métro de surface, que j'appelle – un tramway, c'est un métro de surface – moderne, qui pourrait avoir du développement autour, donc on fait un axe de développement futur durant le projet Turcot, et ce projet, présentement, le projet commence par ce lien-là qui serait transféré ensuite en électrifié dans les années futures. Parce que, au début, on parle d'un tramway qui n'est

2400 pas électrique, parce que présentement il y a pas de tramway de disponible ici, mais on parle peut-être après, la voie ferrée, c'est la même voie ferrée qu'on utiliserait pour le futur qui pourrait aller vers la boucle du centre-ville.

2405 Présentement, le projet de tram-train, lui, va jusqu'à Lucien-Lallier, pour commencer, pour désengorger. Ensuite, durant les travaux, on fait une voie ferrée pour les tram-trains ou tramways de surface qui irait dans le Sud-Ouest, qui irait à la boucle du centre-ville et ensuite pourrait prendre la boucle du centre-ville, la boucle de Côte-des-Neiges, la boucle Notre-Dame et Pie IX, et même jusqu'à Laval.

2410 Donc, c'est un réseau que ça coûte pas des milliards, puis c'est pas dire : dans 20 ans, on va le rechanger en tramway. Personne n'a étudié combien ça coûterait présentement au lieu d'un SRB. Alors comme vous voyez, Ottawa, eux, c'est le double de ce que ça a coûté pour faire une transition.

2415 Disons que ça coûterait peut-être 50% de plus, je ne veux pas avancer de chiffres, je n'ai pas fait les études, je ne suis pas payé pour, mais disons qu'on a fait l'étude pour le tram-train de Lachine, on parle de dizaine de millions, 10 à 15 millions, selon le nombre de stations, immédiatement pour 18 à 24 mois.

2420 Par contre, ça n'a pas été étudié, ça n'a pas été étudié avant, donc c'est assez difficile de faire changer les plans pour dire... mais l'Union Montréal l'a mis dans son programme parce qu'ils ont réalisé que peut-être c'est la solution et ce n'est pas une solution qui coûte des milliards.

2425 Mais dans le contexte de Bonaventure, c'est que Bonaventure, la même chose, c'est que si on fait le tramway du centre-ville qui traverse jusque sur le pont Victoria, bien, Bonaventure, on n'a plus besoin des SRB sur Dalhousie, ça peut-être être le tramway qui va Peel. En tout cas, le circuit, il peut être déterminé. Mais c'est le même circuit. Sur le pont Victoria, on s'en va en porte-à-faux, puis on traverse de l'autre côté, on peut prendre Victoria, Wilfrid-Laurier, toutes les rues, Saint-Louis, aller jusqu'à Chevrier.

2430 L'emprise est là, c'est-à-dire qu'il y a de la place pour continuer. Alors tout ça peut se faire, mais présentement on étudie chaque projet individuellement puis on ne fait pas le réseautage. Alors c'est pour ça que je pense que ça vaut la peine pour le futur de Montréal de faire ce réseautage-là, comme vous voyez la carte qu'on a faite l'année dernière.

2435

MONSIEUR VIATEUR CHÉNARD:

Merci beaucoup.

2440 **LA PRÉSIDENTE:**

Monsieur Bourque, comment ça se fait ce réseautage-là de tous ces projets-là ? Selon votre expérience de consultant en transport, comment on arrive à faire un réseautage de projet ?

2445

MONSIEUR PAUL BOURQUE:

2450

C'est d'avoir le moins de transferts possibles, de correspondances d'un réseau à un autre. Ça, c'est les... les usagers n'aiment pas faire... si c'est possible... Donc, si on regarde tous les métros ou le tramway de surface maintenant depuis les dernières années, depuis 20 ans, il y en a de plus en plus en Amérique du Nord. En Europe, tout le monde parle de Montpellier, de Bordeaux, de toutes les choses de tramway. J'en ai visité plusieurs, disons moi aussi dans les pays nordiques, c'est que c'est complémentaire.

2455

Maintenant, le métro qu'on veut faire, les coûts à Laval, on parle des investissements majeurs, et puis ce n'est pas aussi, le métro, c'est pas ce qui est le plus facile à prendre, mettons avec l'hiver qu'on a comme température ici. Là, on parle d'entrées et de sorties, etc., puis ça coûte des milliards. Et puis ce n'est pas visible. Les personnes aiment bien aussi voir aussi s'en aller où qu'on veut.

2460

Mais les réseaux qu'on parle, si on voit ici, si on regarde ici, je parle de vers l'est à partir de Pie IX, peut-être qu'on n'a pas encore besoin de capacité pour aller jusqu'à Pointe-aux-Trembles de tramway. Il n'y pas assez de densité. Là, on pourrait avoir un point de transfert qui pourrait aller, comme vous voyez, sur Pie IX ou sur Notre-Dame.

2465

Alors ce tramway-là, lui pourrait continuer, prendre un lien, un transfert, disons, pour la boucle du centre-ville et même utiliser les mêmes rails. Il pourrait y avoir certains tramways qui, eux, continuent vers Côte-des-Neiges, comme à tous les deux, c'est celui qui continue. Comme on a à Barcelone, les personnes ont mentionné, là.

2470

C'est qu'on prend les mêmes rails, puis on peut bifurquer vers un autre circuit. On pourrait aller aussi vers LaSalle, mais on parle au moins de début, de commencer d'étudier les coûts comparatifs à, parce qu'on parle quand même, Bonaventure, de 800M \$; la partie des SRB, on parle quand même assez important ; Dalhousie, comme on voit, tout le monde est contre. Mais par contre, si on avait un tramway qui passait dans ce quartier-là, je pense que ce n'est pas la même chose que des autobus polluants. Et puis on parlait de Griffintown qui promettait 15M \$ si on investissait.

2475

2480 **LA PRÉSIDENTE:**

Je vous remercie, Monsieur Bourque. Partez pas, Monsieur Boisvert.

2485 **MONSIEUR JEAN-CLAUDE BOISVERT:**

Bien, je pense que vous nous avez fait une bonne énumération de l'ensemble des projets de transport dans la région de Montréal. Vous avez parlé de manque de complémentarité entre ces projets. Il y a donc encore pas mal de réflexion à faire pour arriver, si on veut, à définir une certaine politique d'harmonisation de l'ensemble de ces projets-là. Comment vous voyez ça ?

2490 **MONSIEUR PAUL BOURQUE:**

Moi, c'est ce que je pense. Comme vous voyez, les projets que j'ai énumérés, c'est qu'on parle de la boucle du centre-ville qui passe à côté des installations de l'AMT, environ 100 mètres dans un parc, et puis ensuite c'est la même, l'AMT c'est la voie du pont Victoria. Alors présentement, le pont Victoria est utilisé, il n'est pas utilisé à capacité pour les trains. Les automobiles, c'est pratiquement un pont privé pour certaines personnes, on ne parle pas d'un volume très... on parle soir et matin, ça change.

2500 Donc, on pourrait facilement l'utiliser pour le transport en commun à beaucoup moins de centaines de millions de dollars qu'un SLR. Un SLR peut-être dans la réfection d'un pont, ça pourrait aussi être un autre, mais en attendant, je pense qu'il faut avoir quelque chose dans les prochains 5 ans, pas dans 40 ans.

2505 **MONSIEUR JEAN-CLAUDE BOISVERT:**

Mais quels mécanismes mettre en place pour arriver à prendre des décisions ?

2510 **MONSIEUR PAUL BOURQUE:**

Bien moi, je pense que c'est une concertation des joueurs, ouverte, pas de donner des mandats à tout le monde individuellement, puis que chaque personnes après ça dise : « Mon projet est meilleur que le tien. » Présentement, si on voit que les projets c'est tout le monde ont des études à gauche, à droite, et les personnes, bien, voici, on parle de budget, de niveau de la gouvernance, il y a plusieurs niveaux.

2515 J'ai mentionné tantôt deux projets qui étaient un à côté de l'autre, on parle de Turcot puis le Plan de transport de la Ville de Montréal, annoncés presque simultanément, puis il

2520 n'y a pas de mention un de l'autre. Alors je pense que s'il y avait une table de concertation
ou un table de consultation publique ouverte continuellement pour tous les projets en cours,
comme il y a dans certaines juridictions.

2525 Une table de consultation sur tous projets. Les personnes viendraient à l'avance,
pas après que le projet a été mis sur table, et peut-être ça serait une concertation ouverte.
Les personnes qui ont des idées farfelues, je pense que ça sera pas long qu'on va les
reconnaître, mais les personnes qui ont quelque chose à dire pour le vrai, au moins ça
serait en quelque part d'inscrit, puis les personnes pourraient pas dire : on le savait pas, on
aurait donc dû.

2530 Moi, un exemple que je cite, c'est Mirabel et Dorval. Moi, je préconisais d'aller à
Mirabel, parce que, disons que c'est dans le mémoire, mais je l'ai pas mentionné
aujourd'hui, par contre, on disait que ça coûtait 400M \$ pour aller à Mirabel pour terminer la
13 et terminer avec un monorail ou quoi que ce soit. Ça coûtait trop cher, on va tuer Dorval.

2535 Présentement, qu'est-ce qu'on fait, ça coûte plus de 2 milliards à Dorval, on ne
solutionne pas les problèmes pour l'avenir avec les vols de nuit, la capacité et puis tous ces
problèmes-là. Et Dorval présentement, c'est encore pas... c'est pas fini, c'est pas terminé
et ça répond pas aux besoins. Donc, qu'est-ce qu'on va faire avec Dorval ? Donc, on
2540 aurait donc dû peut-être réfléchir plus ouvertement que une compétition entre un maire et
peut-être d'autres personnes et les médias.

2545 Je pense qu'on gère par les médias. Lorsque quelqu'un donne une idée, les médias
vont aller... quelque chose, et puis si c'est contre la majorité silencieuse... parce qu'on
parle beaucoup de la majorité qui est pour un projet ne viendra pas dire qu'elle est pour un
projet. C'est seulement lorsqu'elle va être contre un projet qu'elle va venir de l'avant. Mais
s'il y a une table de concertation ouverte, consultation publique, continue sur tous les
projets d'envergure, je pense que ça serait bon que ce soit ouvert.

2550 **MONSIEUR JEAN-CLAUDE BOISVERT:**

Merci.

2555 **LA PRÉSIDENTE:**

Merci, Monsieur Bourque.

Monsieur Bourque était notre dernier intervenant de la soirée. Avant de conclure,
comme il est de coutume, je demanderais à monsieur Réjean Durocher de la Société du

2560 Havre s'il aurait quelques points de rectification à effectuer, qui n'est pas un droit de réplique, on s'entend, mais plutôt un droit de rectification. Merci, Monsieur Durocher, d'en tenir compte.

MONSIEUR RÉJEAN DUROCHER :

2565

Merci, Madame la Présidente, merci, Messieurs les Commissaires. Ça ne sera pas bien long, simplement peut-être rectifier les faits dans quelques cas.

2570

D'entrée de jeu, j'aimerais qu'on signale que, à plusieurs reprises, on a dit que le réseau de transport de Longueuil était contre Dalhousie. C'est erroné. À plusieurs reprises, on a eu des lettres à cet effet-là de la part des représentants de cet organisme qui nous ont dit qu'ils étaient en accord avec le corridor, mais avec des ajustements qu'on fait au fur et à mesure.

2575

Deuxième point, également, j'aimerais aussi qu'on tienne compte de la consultation, on y croit et on est ici pour en tenir compte. Oui, il y a des mandats qui ont été donnés pour le corridor Bonaventure et pour les plans et devis, mais pour les égouts, aqueduc, c'est ce qu'on traite présentement, on a volontairement ralenti le rythme, pour tenir compte justement de la consultation publique et des délais qui sont indus. On a le mandat pour aller de l'avant avec des plans et devis pour le corridor Dalhousie, mais on n'a pas donné le mandat, justement parce qu'il y avait la consultation publique.

2580

2585

Autre fait important aussi, parce que plusieurs fois on a parlé du BAPE et on a encore une fois répondu à cet égard-là. Oui, car on a fait des études, on a regardé au-delà du kilomètre, mais les travaux vont toujours être faits à l'intérieur du kilomètre. Toujours arrêtés à la pile 22, comme initialement. La seule chose qui change, c'est l'angle de la pente et les aménagements géométriques des carrefours. Je pense qu'il faut également aussi tenir compte de ça.

2590

Pour ce qui est du volume de véhicules qui sont actuellement, qui passent près des bâtiments, il faut faire attention, on galvaude pas mal les chiffres, et je pense que ce serait important de dire qu'aux heures de pointe, on parle de 300 à 450 véhicules. Mais sur une base journalière, on parle beaucoup plus actuellement de 700-800-900 véhicules qui peuvent passer dépendant des trajets que les véhicules prennent, et que ce n'est pas 5 fois plus de véhicules qu'on va avoir dans le secteur, mais de l'ordre de 2, si on parle sur une base journalière.

2595

2600 **LA PRÉSIDENTE:**

Ces données chiffrées sont déposées de toute façon. Alors j'invite tout le monde qui voudrait les consulter.

2605 **MONSIEUR RÉJEAN DUROCHER :**

Ont été déposées justement et je pense quelques présentations ont été faites montrant justement le fameux 980 véhicules, etc.

2610 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est accessible sur le site Web.

MONSIEUR RÉJEAN DUROCHER :

2615

C'est accessible, puis je pense qu'on y tient également. Et pour le moment, bien, je pense qu'il faut faire attention aussi avec la période où on dit qu'on veut réaliser les travaux, 2026. Les travaux vont être réalisés, disons, d'ici 2013, avec un complément probablement d'aménagement vers 2014, dépendant de la saison, du créneau ou de la fenêtre qu'on aura pour réaliser certains travaux.

2620

Voilà. C'était en réalité les éléments que j'aimerais préciser et puis, au fur à mesure, disons, que nous... puis encore une fois on répète qu'on est ici pour vraiment aller de l'avant avec toutes solutions qui vont nous aider à améliorer le projet en respect de tous et chacun.

2625

LA PRÉSIDENTE:

Je vous remercie, Monsieur Durocher, de ces précisions-là qui sont notées.

2630

J'aimerais maintenant remercier avant de terminer cette première séance les représentants de la Société du Havre, ses collaborateurs et partenaires, ainsi que toute l'équipe de l'Office qui a assuré le soutien et la logistique de cette soirée, et j'aimerais particulièrement remercier les interlocuteurs d'avoir été extrêmement à l'heure, avec des chronos parfaits, ce qui permet à tout le monde de s'exprimer correctement, sans trop de fatigue en fin de soirée.

2635

2640 Cette assemblée est maintenant terminée, nous continuons demain après-midi, le
13 janvier, dans cette même salle pour une seconde séance. Merci à tous et à toutes de
votre présence et de votre participation.

2645 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.

2650 ET J'AI SIGNÉ:

LOUISE PHILIBERT, s. o.