

OFFICE DE CONSULTATION DE MONTRÉAL

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

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

DEUXIÈME PARTIE

VOLUME 4

Séance tenue le 18 janvier 2010, 19 h
Office de consultation publique de Montréal
1550, rue Metcalfe, 14e étage
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 18 JANVIER 2010	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE	1
 PRÉSENTATION DES MÉMOIRES	
COMITÉ LOGEMENT CENTRE-SUD, M. GAÉTAN ROBERGE et M. PHILIPPE CÔTÉ	3
ARRONDISSEMENT SUD-OUEST, M. BENOIT DORAIS et Mme VÉRONIQUE FOURNIER	13
VISION MONTRÉAL, Mme LOUISE HAREL ET M. DAVID HANNA.....	21
DÉVELOPPEMENTS MCGILL, M. STÉPHANE CÔTÉ	27
 PAUSE	
BEÏQUE, LEGAULT, THUOT ARCHITECTES, M. OLIVIER LEGAULT	31
DIRECTION DE LA SANTÉ PUBLIQUE, M. LOUIS DROUIN et M. NORMAN KING	39
GRUHM, M. PIERRE BRISSET et M. PHILIPPE CÔTÉ	46
CLIMATISATION ET CHAUFFAGE URBAINS MONTRÉAL (CCUM), M. JEAN-CLAUDE MICHEL	54
 RECTIFICATION	
SHM, M. RÉJEAN DUROCHER	64
RTL, M. GUY MARTIN	65
AMT, M. MICHEL VEILLEUX	67
 AJOURNEMENT	

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Mesdames et Messieurs, bonsoir! Je vous prierais de prendre place, s'il vous plaît. Merci. Au nom de l'Office de consultation publique de Montréal, je vous souhaite la bienvenue à cette quatrième séance d'audition d'opinions sur l'avant-projet détaillé du réaménagement de l'autoroute Bonaventure, soit la phase 1. Cet avant-projet a été préparé par la Société du Havre de Montréal sur mandat du conseil d'agglomération.

10 Ladies and Gentlemen, good evening! Welcome to this fourth public hearing on the draft project of redevelopment of the Bonaventure Highway Phase 1. Cette session va se dérouler essentiellement en français, mais les personnes qui voudraient s'exprimer en anglais pourront s'adresser dans cette langue à la commission. This meeting will be conducted in
15 French but participants who would prefer to address the commission in English may do so.

20 Je me nomme Hélène Laperrière, je suis urbaniste et commissaire à l'Office de consultation publique de Montréal. La présidente de l'Office, madame Louise Roy, m'a confié la présidence de cette commission. Je suis accompagnée par deux collègues commissaires. À ma gauche, monsieur Jean-Claude Boisvert qui est architecte; à ma droite, monsieur Viateur Chénard qui est avocat spécialisé en droit immobilier. La commission est, de plus, appuyée dans ses travaux par son secrétaire, monsieur Michel Agnaïeff et par madame Catherine Vandermeulen, analyste à l'Office également, tous deux à ma droite également ici devant.

25 Permettez-moi aussi de vous présenter les personnes-ressources qui sont en appui à l'organisation. À l'accueil, monsieur Gabriel Lemonde Labrecque; à la sténotypie, madame Yolande Teasdale; et à la régie du son, monsieur Jérémie Gagnon. La coordination générale de l'organisation est assumée ce soir par monsieur Louis-Alexandre Cazal. Permettez-moi également de signaler dans la salle la présence de monsieur Luc Doray, secrétaire général de
30 l'Office, également responsable des communications.

35 L'Office a été mandaté, comme vous savez, pour procéder à cette consultation publique par le comité exécutif de la Ville de Montréal. Bien qu'il reçoive des mandats de consultation de la Ville, je pense utile de rappeler que l'Office est une entité juridique distincte de la Ville. Il agit en toute indépendance et en toute impartialité. La 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.

40 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.

45 La première partie, je le rappelle, de cette consultation publique, s'est tenue les 24, 26
novembre ainsi que le 1^{er} et 2 décembre 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 a débuté le 12 janvier – donc la semaine dernière – et
50 qui se poursuit aujourd'hui, a pour objet de permettre aux citoyens maintenant d'exprimer leurs
opinions sur l'avant-projet, d'émettre des commentaires et de suggérer des modifications au
projet. Cette deuxième partie de la consultation se poursuivra demain le 19 janvier en après-
midi ainsi qu'en soirée.

55 Au cours de cette deuxième partie, les représentants de la Société du Havre n'ont
aucun rôle particulier à jouer. Ils sont invités à assister aux présentations des mémoires et à
ainsi prendre connaissance des points de vue exprimés sur l'avant-projet. La Société du Havre
est aujourd'hui représentée par monsieur Réjean Durocher, directeur projet Bonaventure.

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

65 En matière de déroulement, je rappelle également que la commission est là pour vous
aider. 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 consacrons 20 minutes
par intervenant. Nous vous demandons de résumer votre présentation à 10 minutes, de
70 manière à ce que nous puissions vous poser des questions dans les 10 minutes résiduelles. Je
vous rappelle que la commission a déjà pris connaissance des mémoires et qu'à ce titre, elle
appréciera que vous ne vous attardiez qu'aux points majeurs, aux questions que vous
souhaiteriez soulever.

75 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 indulgence et votre patience, si le
moment de votre intervention se trouve ainsi quelque peu retardé. En même temps, je
80 demande à tous les intervenants inscrits aujourd'hui de respecter le temps alloué à leur
présentation, tout comme l'ont fait avec courtoisie d'ailleurs – je tiens à le mentionner –
l'ensemble des intervenants entendus à ce jour. C'est une question d'équité envers tous les
intervenants et je vous remercie à l'avance de me soutenir dans cette tâche ingrate de devoir
faire à l'occasion peut-être certains rappels.

85 Je vous rappelle enfin qu'il est important de maintenir un climat de respect mutuel et de
courtoisie. Je vous demande d'éviter des propos inutilement blessants. Je ne permettrai donc
aucune forme de remarque désobligeante, ni d'attitude méprisante. Je vous rappelle

90 également que tout ce qui sera dit ce soir est transcrit et pourra être consulté sur le site de l'Office habituellement quelques jours après les auditions.

95 Une fois complétées les séances de consultation publique, donc à partir de demain soir, la commission procédera à l'analyse de l'information et des opinions recueillies, cela incluant les mémoires reçus sans audition, qui sont au nombre d'environ une dizaine. Elle rédigera ensuite son rapport qui comprend trois parties, outre l'introduction et la conclusion, à savoir : la description du projet, les préoccupations des citoyens et les enjeux qui ont été soulevés; et, enfin, en troisième lieu, les recommandations; l'ensemble étant adressé au maire de Montréal.

100 Il est maintenant temps de commencer. Ce soir, nous avons 8 interventions. J'inviterai donc en premier lieu, monsieur Gaétan Roberge pour le Comité Logement Centre-Sud, s'il vous plaît, accompagné de monsieur Philippe Côté. Bonsoir, Messieurs Roberge et Côté !

105 **M. GAÉTAN ROBERGE :**

Bonsoir, Madame ! Bonsoir, Messieurs !

LA PRÉSIDENTE :

110 Prenez le temps de vous installer.

M. GAÉTAN ROBERGE :

115 Bonsoir ! Je suis Gaétan Roberge, je suis organisateur communautaire au Comité Logement Centre-Sud. Et monsieur Philippe Côté est président du Comité Logement. Alors, d'entrée de jeu, je vais faire une lecture de l'introduction du mémoire, monsieur Côté va le présenter et je reviendrai à la fin pour présenter nos recommandations. Parfait?

120 **LA PRÉSIDENTE :**

Très bien.

M. GAÉTAN ROBERGE :

125 **(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE).**

Début de la phrase à la page 2 : « Nous remercions l'Office... »

Fin de la phrase à la page 3 : « [...] à l'est du Vieux-Montréal. »

130 Je passe la parole à monsieur Côté.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

135 Oui. Comme nous le disions, nous pensons que la Société du Havre a eu le
gouvernement fédéral comme interlocuteur. Nous aurions peut-être pu espérer aussi une étude
d'évaluation environnementale d'Ottawa pour l'ensemble des trois phases : on pense entre
autres au parc industriel de Pointe-Saint-Charles, qui a fait l'objet d'ailleurs d'un avis d'une
commission en environnement du pacte de l'ALENA; et, en ce qui nous concerne pour l'est du
140 centre-ville, c'est à peu près les mêmes enjeux donc que la Société Radio-Canada qui se
développe sur des anciennes friches autoroutières, un pont fédéral comme le pont Jacques-
Cartier qui relève de la même société fédérale que le pont Champlain. Enfin, bref, c'est pour ça
que nous nous sentons interpellés par l'activité de planification de la Société du Havre et que
nous tenons, étant de l'arrondissement Ville-Marie dans son ensemble, à participer à cette
consultation.

145 Notre compréhension du Quartier Griffintown, c'est un des plus vieux quartiers ouvriers.
C'est d'ailleurs un mixte entre un faubourg, si on regarde la trame des rues qui sortent de la
porte des Récollets, versus ce qui s'est développé entre le canal Lachine et l'axe Notre-Dame.
Et c'est un lieu d'invention du quartier montréalais. C'est là où la trame patrimoniale, comme
150 l'avis du Conseil du patrimoine de Montréal l'a émis dans le redéveloppement de Griffintown,
c'est une trame patrimoniale. Montréal s'est construite comme ça. Quand on parle des
quartiers du Plateau, de Centre-Sud, c'est la forme des rues, c'est l'îlot nord-sud.

155 Donc quand on pense à Griffintown, on devrait penser à Centre-Sud simplement dans
son développement. Et on sait qu'au XIX^e siècle, c'était donc un quartier ouvrier, avec des lieux
d'emplois à proximité, des lieux de résidences. Des résidences comme on évoque à travers
l'étude de sociologie de Ames de 1897, c'était évidemment des conditions difficiles, mais on
sait aussi qu'il était possible, dès le XIX^e siècle, d'avoir un développement de l'économie
160 sociale à travers le projet d'habitation à loyer modique que le philanthrope Ames avait fait
construire au coin de William, Ann et Shannon, qui est juste à côté du corridor Dalhousie dont
on discute dans cette consultation. Il est juste adjacent.

165 Actuellement, c'est un terrain vague. Il était donc déjà, dès le XIX^e siècle, possible de
dire qu'on peut construire du logement social et que ça soit rentable. Alors, je ne pense pas
que ces conditions-là ont nécessairement changé en un siècle.

170 Notre compréhension aussi du quartier, c'est que c'est un quartier qui a été traversé
par le viaduc du CN. À l'époque, le candidat Houde à l'élection municipale de 1930 avait tenté
de ne pas fracturer le Quartier Griffintown et, évidemment, le CN avait fait comme elle
entendait, de relier ses voies de chemin de fer entre le nord et le sud de Montréal, dans le sens
de se rendre à la gare centrale. D'ailleurs, c'est pour ça que la gare Bonaventure a été
abandonnée au profit de la gare centrale et le redéveloppement que l'on connaît du nouveau
Montréal dans les années 60, d'avoir construit justement la Place Ville-Marie adjacente à la
gare centrale, qui est justement en haut de la butte de Griffintown. Quand on regarde
175 justement la montée d'University, on voit que c'est le Montréal des années 60. On voit

justement la Place Bonaventure qui est un exemple d'architecture brutaliste. On voit qu'il y a, à l'intérieur, c'est là le Montréal piéton, c'est donc un paysage de modernité des années 60 qui contrebalance une lecture qu'on pourrait dire du canal Lachine et la désindustrialisation à cause de sa fermeture en 69 du secteur Griffintown.

180

Donc, à ce moment-là, l'arrivée du réseau autoroutier au cœur des quartiers centraux de Montréal, on évoque ici beaucoup la Bonaventure, mais il y a aussi la Bonaventure est connectée avec l'autoroute Ville-Marie qui passe en souterrain, l'échangeur Ville-Marie est en souterrain au bout de la Bonaventure et, à l'époque, dans les années 60, c'était le premier échangeur souterrain construit au monde. Montréal avait, oui, son échangeur Turcot qu'on se souvient de cette époque, mais c'était aussi un grand chantier.

185

Donc, à ce moment-là, on se retrouve à avoir eu des grands travaux qui donnaient une nouvelle image de Montréal aux années 60 et qui a impliqué, si on prend des chiffres pour l'ensemble de Montréal, à peu près avoir déplacé 10 % de la population de la Ville, ce qui équivaut à peu près à 32 000 logements détruits avec une évaluation de 3.7 personnes par ménage – le rapport La Haye sur la nouvelle *Loi sur l'urbanisme et l'aménagement*, donc le rapport de 69, dans un des feuillets à la page 18 – donc on évalue à peu près à 100 000 personnes, si on peut dire, la reconfiguration des quartiers centraux de Montréal.

190

195

Donc ce que nous nous retrouvons donc, 40 ans plus tard, à discuter de comment rendre un quartier déstructuré, pas juste désindustrialisé, mais aussi déstructuré, comment le rendre vivant. Donc, nous sommes heureux que le mot d'ordre soit un quartier habité, car sans l'habitation, on ne peut pas avoir de centre-ville qui soit de qualité.

200

En tant que tel, nous reprenons le cours de notre mémoire.

LA PRÉSIDENTE :

205

Quelques minutes.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

Oui, O.K. Donc, à ce moment-là, donc nous nous étonnons que le faubourg des Récollets n'est pas mieux développé. C'est dans le projet d'étude, mais c'est quand même une grande part de l'habitation. Il n'y a pas de proportion, il n'y a pas de vision. La majorité autrement dit des 1800 logements prévus sont dans Ville-Marie, sont dans le faubourg des Récollets, il n'y a pas de discours. Nous pensons aussi qu'il faudrait que l'ensemble des entrées de ville soit systématisé. Comme au Plan d'urbanisme, il est bien indiqué à l'objectif 11 qu'il y a une quinzaine d'entrées de ville. Donc, à ce moment-là, nous, par exemple, le pont Jacques-Cartier, est-ce qu'on peut demander aussi une voie réservée aux autobus par rapport à la circulation qui vient de la Rive-Sud, si c'est jugé si important que ça pour le pont Champlain?

215

220 Notre expérience aussi d'une porte d'entrée montréalaise pour le centre-sud, ce fut
déclaré de prestige. Donc, à ce moment-là, le développement de l'habitation dans la terrasse
Ontario, les commerces de proximité ont été refusés sur le développement des terrains
municipaux. Et, d'ailleurs, ces terrains municipaux étaient une ancienne voirie, la voirie
de Lorimier qui a été déplacée à côté du métro Frontenac, alors, à ce moment-là – et d'ailleurs,
225 il est annoncé que la voirie de la Commune sera déplacée aussi – du moins, c'est ce qu'on a
comme information – sur Bercy, à côté du métro Frontenac, donc qui cause dans ce petit
secteur industriel un surplus de camionnage, qui rend difficile d'ailleurs la vie au coin de Bercy
et Ontario. Enfin, tout ce... Autrement dit, annonçons aussi que c'est une revitalisation urbaine
intégrée dans Sainte-Marie. Et, donc, nous craignons, à ce moment-là, qu'une concentration
230 uniquement sur du prestige va causer une explosion des prix immobiliers, qui va rendre très
difficile, si je peux dire, la cohabitation de l'habitation...

M. GAÉTAN ROBERGE :

235 Le cadre déjà bâti.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

240 ... et le cadre bâti, ce qui est existant. Et on voit quand même que dans le Plan
d'urbanisme, il est quand même annoncé que le centre-ville doit être – même le district des
affaires – doit être habité, comme nous en donnons la référence. Un des objectifs : avoir un
centre-ville habité. Donc, nous demandons, à ce moment-là, que les grandes orientations du
Plan s'appliquent à l'expérience du Quartier Bonaventure, donc le concept des entrées
autoroutières, pour avoir une vision systématique en faveur du transport en commun
245 évidemment, et aussi en faveur de l'habitation.

Et rappelons que Sainte-Marie, notre principale revendication, c'est 43 % de logements
sociaux dans le redéveloppement du faubourg des Récollets, parce que ça équivaut à l'effort
financier que les résidants de Ville-Marie, qui est à majorité locataires, font actuellement pour
250 accéder au logement dans le centre-ville, le grand centre-ville, est et ouest. Donc, c'est leur
taux d'effort au-delà de 30 %. Et, par conséquent, j'ai regardé...

LA PRÉSIDENTE :

255 Je suis obligée de vous demander de nous garder du temps pour vous poser des
questions.

M. GAÉTAN ROBERGE :

260 Je vais vous lire nos recommandations, ce n'est pas tellement long. J'aimerais les lire
publiquement à la fin, parce que je l'avais d'entrée de jeu annoncé.

LA PRÉSIDENTE:

265 Succinct.

M. GAÉTAN ROBERGE:

270 Ça va me prendre 30 secondes, Madame, s'il vous plaît.

LA PRÉSIDENTE :

Oui, s'il vous plaît.

275 **M. GAÉTAN ROBERGE :**

On est les premiers, d'accord? Alors, nos recommandations.

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE).

280

Début de la phrase à la page 13 : « Considérant les constats... »

Fin du mémoire.

Merci, Madame.

285

LA PRÉSIDENTE :

Merci à vous. Monsieur Chénard, une question?

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

Vous mentionnez que la notion de rentabilité financière est devenue une condition *sine qua none* au niveau municipal. Est-ce que vous pourriez élaborer un petit peu plus là-dessus dans votre mémoire écrit?

295

M. PHILIPPE CÔTÉ :

300 Dans le sens que la Ville, c'est ça qu'on trouve étonnant, c'est que la Ville, en délimitant un territoire très étroit, tend à le rentabiliser. Donc, ils font une logique de promoteur privé. Mais la Ville étant, si je peux dire, responsable, mais de l'ensemble des quartiers, surtout dans cette circonstance-ci à l'interface de deux arrondissements, donc à ce moment-là, la Ville, curieusement, va essayer de développer de l'immobilier dans ce qui est la faille même de l'administration même de la nouvelle ville en 19 arrondissements. C'est un défi qu'elle peut peut-être tenter de relever, mais elle peut faire des gains au niveau de l'immobilier, au niveau
305 de la qualité de vie, dans l'ensemble de faubourg des Récollets tout comme dans l'ensemble de Griffintown.

310 C'est ça qu'on trouve étonnant, que la Ville se restreigne à un petit territoire quand elle peut... Vu que notre proposition, c'est un boulevard urbain, donc elle peut développer les façades d'immeubles de qualité le long d'un boulevard et être aussi rentable.

M. GAÉTAN ROBERGE :

315 C'est ça. J'ajouterais aussi une chose. C'est que si l'ensemble du développement dans la partie de Ville-Marie, c'est les promoteurs qui vont être seuls, la Ville n'interviendra pas, ça va être laissé au libre marché, mais le problème, c'est que la Ville de Montréal, sa propre stratégie d'inclusion n'arrive même pas à atteindre ses objectifs de 15-15. Alors, nous, ce qu'on a vraiment peur, c'est que non seulement, comme vient de le dire mon collègue Philippe, c'est que ça va se concentrer sur le corridor, mais tout là où il y a le plus de potentiel de
320 développement, la Ville n'y sera pas. On n'a pas de garantie de l'application de la stratégie d'inclusion et, en plus, ça risque, si la stratégie n'est pas appliquée, ça va avoir une incidence énorme sur les valeurs foncières.

325 Donc, tous les résidants qui sont là encore vont en être chassés, compte tenu du fait qu'en l'espace d'une décennie, la fiscalité va travailler, les immeubles vont être montés d'évaluation. Et qui en paie le prix? C'est les locataires. Et on n'atteint absolument pas l'objectif que la Ville s'est donné depuis quelques années avec une politique de la famille, puis elle veut la rétention des familles. Donc, si on fait du développement, c'est pour les Montréalais d'abord. On veut que la ville devienne attractive, mais ne chassons pas les résidants de ces quartiers-là
330 et plutôt donnons-leur des services, même leur permettant de demeurer là. Donc d'où l'importance du logement social.

335 Et, en plus, ce que nous on dit, c'est que la proportion des gens de l'arrondissement Ville-Marie, c'est un arrondissement de locataires. À Montréal, on a 65 % de locataires. Dans Ville-Marie, c'est 77 %. Mais la partie de notre arrondissement où les gens consacrent le plus de taux d'effort pour se loger, c'est les gens justement de la partie qu'on appelle le district Peter McGill. Et c'est là que les besoins sont les plus criants. Et quand on regarde les derniers chiffres produits par la Ville de Montréal du dernier recensement – pardon – de 2006, on se rend compte que c'est dans la partie ouest de la Ville qu'il n'y a pas eu de développement ou
340 presque pas de développement de logements sociaux dans les 25 dernières années.

345 Et on regarde, il n'y a pas une seule coop au centre-ville, puis il y en a une que personnellement, je suis vice-président d'une coop de papier, qui s'appelle La montagne verte. Ça fait 3 ans qu'on essaie de la démarrer, puis on n'a pas encore réussi. Et si on met cette coop-là, si un jour elle voit le jour, elle aura 94 unités, ça sera le premier projet en 25 ans. Donc, les besoins sont énormes et il y a des gens qui veulent demeurer au centre-ville. On veut en plus garder les familles, donc c'est un projet avec logements sociaux, avec des grands logements.

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

Le territoire qui serait pertinent à considérer pour vous serait à peu près quoi? Ça regrouperait...

355 **M. PHILIPPE CÔTÉ :**

360 Ultimement, ce qu'il faut voir aussi — ça, la rencontre entre l'autoroute Bonaventure et l'autoroute Ville-Marie, comme le projet de la coop de la Montagne est au coin de la Montagne et Saint-Antoine. Donc, c'est dans Ville-Marie, mais c'est un *no man's land*. C'est les friches du chantier autoroutier du tunnel. Justement, c'est ça. Et sans compter l'ensemble du faubourg des Récollets. Oui, on peut bien parler du succès du Quartier du multimédia et du Quartier international, mais la composante habitation, qui soit, aussi, socialement acceptable, parce qu'elle est représentative de la population qui habite et qui est adjacente. Et, dans le cas du centre-ville ouest, c'est à peine s'il y a 1 ou 2 % de logements sociaux.

365

M. GAÉTAN ROBERGE :

370 En fait, on peut vous donner un chiffre assez effarant. C'est que dans l'arrondissement, il y a 77 000 personnes, vous avez, si on regarde, il y a 7 747 logements sociaux dans Ville-Marie, mais dans le secteur délimité par le recensement qui s'appelle de la Montagne, vous avez un gros total de 326 logements sociaux. Alors, c'est plus que misérable. C'est plus que misérable. C'est même atroce. Compte tenu du fait que les besoins les plus importants sont là. C'est vraiment étonnant, mais c'est la réalité.

375 **LA PRÉSIDENTE :**

Vos chiffres le démontrent bien, d'ailleurs. Monsieur Boisvert?

380 **M. GAÉTAN ROBERGE :**

Ce sont des chiffres de recensement, ce n'est pas les nôtres. Ce n'est pas nos chiffres.

LA PRÉSIDENTE :

385 Non, mais les chiffres utilisés dans votre mémoire.

M. GAÉTAN ROBERGE :

390 Oui, j'ai compris. Merci, Madame.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

395 Messieurs, sous le titre « Concertation ou circonvolutions », vous reprochez pas mal de choses au promoteur. Entre autres, qu'il s'agisse d'une consultation à la pièce, sans vision d'ensemble des grands projets du centre-ville. Vous considérez que la concertation qui a eu lieu, c'est plutôt des séances d'information que des séances de concertation. Alors, suite, je dirais, à la présente commission, quelle stratégie ou processus d'étude devrait-il être mis en place pour continuer le projet, selon vous?

400 **M. GAÉTAN ROBERGE :**

Bien, d'entrée de jeu, si on fait référence au BAPE, c'est que quand on regarde ces immeubles-là, bon, il va y avoir une concentration assez grande, un afflux de voitures, tout ça. Le centre-ville étant déjà – et encore ce soir, on regardait, l'air est irrespirable – alors on considèrerait qu'il y avait des considérations vraiment d'ordre écologique qui auraient pu être envisagées. Compte tenu de ça, on va avoir des hauteurs et une énorme circulation, et le projet, tel qu'il est conçu avec un îlot central et une circulation des deux côtés, je me demande qui a vraiment envie de vivre là et ce que ça va donner. C'est assez effarant, si vous avez des voies de circulation.

410

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

Excusez-moi.

415 **M. GAÉTAN ROBERGE :**

Je comprends, oui, oui.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

420

Je vous rappelle que ma question porte sur le processus d'étude à partir de maintenant.

M. GAÉTAN ROBERGE :

425

Je le sais. J'y arrivais. C'est ça. C'est qu'en ayant une étude plus large, nous, ce qu'on aurait souhaité, puis on l'a dit tantôt, à ce moment-là, ça nous aurait permis de regarder non seulement l'axe qui est développé, mais l'ensemble des deux territoires. Et là, on est à cheval sur deux arrondissements. Donc ça aurait permis peut-être à plus d'acteurs de se sentir visés par le projet. Parce que présentement, il y a des gens qui ne se sentent pas visés, mais qui vont être touchés ultérieurement. Je ne sais pas si vous me suivez? Parce qu'on parle maintenant de ce projet-là mais...

430

LA PRÉSIDENTE :

435

Si je peux me permettre, monsieur Roberge, au fond, c'est d'étendre le territoire d'analyse selon les problématiques qu'on veut traiter...

M. GAÉTAN ROBERGE :

440

Voilà. Merci, Madame.

LA PRÉSIDENTE :

445

Et, ce faisant, interpellier les groupes ou les organismes qui s'y trouvent. Est-ce que je résume à peu près votre pensée?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

450

Bien, c'est ça, parce que pour donner un enjeu, par exemple, oui, d'avoir à s'articuler avec le promoteur, enfin la Société du Havre, mais c'est aussi de pouvoir articuler aussi bien les groupes en habitation du sud-ouest et de Ville-Marie. Il y a eu une rencontre l'année dernière, donc à ce moment-là, déjà que les organismes du milieu puissent se rencontrer et discuter, donc on n'a pas senti une invitation de la Société du Havre à poursuivre cette tentative, je pourrais dire, d'inter-arrondissements et c'est peut-être aussi – puis, de pouvoir, quand on est reconnu comme interlocuteur, c'est aussi de pouvoir amener nos propos comme un centre-ville habité. On ne retient pas que l'énoncé du Plan d'urbanisme, dans ce projet-ci l'habitation au centre-ville, et on voit que le promoteur a pourtant inscrit au-delà de 1 000 stationnements, trouvant que c'est une composante essentielle d'un centre-ville d'avoir des stationnements. Mais quand on voit le coût, trois stationnements équivaut à une habitation à logement social. Comment ça se fait qu'on peut calculer le nombre de places de stationnement, ce que ça va coûter, quand trois places de stationnement équivaut à une habitation à logement social. On a de la misère à voir que les priorités que tous reconnaissent ne sont pas dans ce projet-là.

455

460

465

LA PRÉSIDENTE :

470

Je vais vous amener avec une dernière question, parce que le temps file vraiment et je nous limite, mais ce faisant, je suis obligée de vous limiter aussi. Peut-être pour revenir à la question des portes montréalaises, je vous cite à la page 8 :

475

Afin d'avoir une vue d'ensemble pan-montréalaise préparatoire à la prochaine révision du Plan d'urbanisme, il serait pertinent de comparer le travail d'aménagement de ces portes montréalaises – une quinzaine – comme celle du pont Viau dans Ahuntsic, avec l'objectif réel qui oriente la porte autoroutière Bonaventure.

480 Pouvez-vous brièvement expliciter votre pensée là-dessus? Quel type de travail ou de lecture ou d'analyse ou d'information, je ne sais trop, voudriez-vous avoir sur l'ensemble de ces portes montréalaises – en fait, vous les appelez comme ça – qui correspondent à des entrées de ville, qu'est-ce que vous aimeriez voir ou savoir dans le contexte de l'avant-projet qui nous est soumis présentement?

M. PHILIPPE CÔTÉ :

485 Assez rapidement, par exemple, l'ancien responsable de l'aménagement au comité exécutif, monsieur Lavallée, avait considéré qu'il faudrait, par exemple, des voies réservées aux autobus sur l'ensemble du réseau routier supérieur du gouvernement du Québec et non pas juste, par exemple, dans le cas de Turcot et de l'avoir dans un échangeur.

490 Donc, ici, on se retrouve – par exemple avoir un projet de voie réservée aux autobus dans l'axe Pie IX – on a ici déjà un succès de transfert modal où 66 % des passagers du corridor Bonaventure sont en transport en commun, et quand nous, on a eu affaire au dossier de l'entrée de ville au pont Jacques-Cartier, dans les études déposées à la Ville, il n'y avait même pas le mot « transport en commun ». Et, là, on a tenu un discours comme quoi c'était un 495 secteur justement qu'on ne pouvait pas faire de l'habitation, donc il fallait plutôt garder ça comme un espace de prestige, des espaces verts. Donc, on aimerait comprendre comment ça se fait que dans un moment, on déclare qu'il faut des espaces verts parce qu'il y a trop de circulation automobile; un autre moment, il n'y a pas de transport en commun systématisé...

500 **LA PRÉSIDENTE :**

Autrement dit, si on disposait d'une « programmation » ou des éléments que la Ville souhaiterait voir intégrés dans ses entrées de ville, ça vous donnerait un peu de...

505 **M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Oui, parce que nous, comme par exemple le pont Viau, bon, on en a entendu parler, mais on n'a pas les documents. Donc, il y a un projet de PPU en arrondissement. Donc, à ce moment-là, sur ces quinzaines d'entrées autoroutières, parce qu'il faut dire que les entrées 510 ferroviaires, maritimes, cyclistes, piétonnes...

LA PRÉSIDENTE :

Dont certaines sont mixtes aussi, partagées.

515 **M. PHILIPPE CÔTÉ :**

... ne sont pas du tout retenues. Alors, à ce moment-là, il y a comme une vision un peu pointue et donc, à ce moment-là, ça vaudrait la peine de savoir comment la Ville se planifie 520 elle-même...

M. GAÉTAN ROBERGE :

Comment elle voit ça.

525

M. PHILIPPE CÔTÉ :

... comment elle voit ça et ne pas dépendre à ce moment-là d'un groupe de pression qui est présent, pas présent, un comité logement qui n'est pas là ou...

530

LA PRÉSIDENTE :

D'accord. Très bien. Ça répond à ma question. Je pense que ça fait le tour de nos questions. Je vous remercie, Messieurs Roberge et Côté.

535

M. GAÉTAN ROBERGE :

Merci.

540

LA PRÉSIDENTE :

J'appellerais maintenant monsieur Benoît Dorais de l'arrondissement Sud-Ouest, s'il vous plaît. Monsieur Dorais et Madame?

545

Mme VÉRONIQUE FOURNIER :

Fournier.

550

LA PRÉSIDENTE :

Madame Fournier. Merci.

M. BENOÎT DORAIS :

555

Bonsoir !

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir !

560

M. BENOÎT DORAIS :

Merci beaucoup de tenir ces consultations. Premièrement, c'est fort populaire et, deuxièmement, c'est fort à propos, et troisièmement, ça s'inscrit parfaitement dans les valeurs

565 que nous préconisons à l'arrondissement de consultation publique de pouvoir entendre la population.

Je me présente. Benoît Dorais, je suis maire de l'arrondissement du Sud-Ouest. J'ai des gens qui m'accompagnent également. Donc, à ma gauche, j'ai la conseillère du district de Saint-Henri - La Petite-Bourgogne - Pointe-Saint-Charles et mairesse suppléante également de l'arrondissement du Sud-Ouest, madame Véronique Fournier. Et, également, tout juste à ma droite ici, donc dans l'ordre, on a monsieur Daniel Bélanger, conseiller de ville dans le district Saint-Paul-Émard; madame Sophie Thiébaud, conseillère d'arrondissement pour le district de Saint-Henri - La Petite-Bourgogne et Pointe-Saint-Charles, de même que madame Huguette Roy, conseillère d'arrondissement Saint-Paul-Émard.

Alors, on vient ce soir vous présenter le mémoire qui a été adopté à l'unanimité par notre conseil d'arrondissement le 7 janvier dernier. Le conseil est constitué de représentants des trois partis municipaux de Montréal dont la majorité est détenue par Vision Montréal.

Écoutez, vous le savez, l'arrondissement du Sud-Ouest est directement interpellé par ce projet. La moitié du boulevard urbain et du nouveau quartier qui seront créés est localisée sur notre territoire. C'est dans le Sud-Ouest également que se trouve le corridor Dalhousie, fort populaire ou impopulaire dépendamment du point de vue dont on se place. Les prochaines phases du projet, soit les phases 2 et 3, permettront également de redonner l'accès au fleuve aux Montréalais. C'est exclusivement situé dans le Sud-Ouest.

D'entrée de jeu, on veut affirmer et réitérer notre appui à l'objectif fondamental du projet, celui d'éliminer la fracture urbaine que constitue l'immense autoroute en plein cœur de la ville pour en faire une nouvelle entrée de ville prestigieuse. Il s'agit ici d'un projet de revitalisation majeure pour Montréal, on le comprend. Et, pour notre arrondissement, c'est un projet qui servira de levier de développement à tout le quartier environnant, en particulier Griffintown comme on vient de l'entendre. La revitalisation de ce secteur est d'ailleurs déjà bien amorcée avec le campus technologique de l'ÉTS, l'École de technologie supérieure, le campus technologique que l'ÉTS est en train d'implanter. Également avec les projets domiciliaires Lowney et des bassins du Nouveau Havre de la Société immobilière du Canada, ainsi que les nombreuses propositions autour du bassin Peel.

Toutefois – et c'est là que le bât blesse – nous nous opposons à la solution retenue par la Société du Havre de Montréal pour faire passer les autobus de la Rive-Sud vers le terminus Bonaventure, le corridor Dalhousie. Cette approche qui est temporaire et coûteuse doublerait l'achalandage actuel, l'achalandage qu'on avait permis parce qu'intérimaire, parce que c'était une mesure intérimaire en 2002, donc par le conseil d'arrondissement du Sud-Ouest. Ça nous apparaît tout à fait incohérent avec les principes mêmes du Plan de transport de la Ville et ce sont là les termes mêmes du Plan de transport, donc quant à la protection de l'environnement, la qualité de l'air, la qualité de vie, la quiétude et l'ambiance des quartiers, la sécurité et la santé des citoyens, la qualité, le confort et le design des aménagements urbains et l'équité sociale et les sommes à investir.

610 Comme en ont témoigné les citoyens habitant le projet de la Lowney, qui sont déjà très affectés par le circuit actuel, la circulation intensive d'autobus, tel qu'on le préconise, aurait un impact énorme sur la qualité de vie des résidants, soit ceux actuellement, mais ceux qui s'en viennent également donc dans le quartier.

615 Sur le plan urbanistique, le corridor ajouterait aussi une nouvelle fracture dans le tissu urbain du secteur qui est déjà fortement marqué par celle du viaduc ferroviaire du CN et constituerait donc, à notre sens, un sérieux frein à son développement futur.

620 On s'inquiète également de l'impact du corridor sur les immeubles d'intérêt patrimonial qui longent le tracé, soit la New City Gas, un bâtiment de 1848, et l'immeuble Rodier, celui communément appelé Baron Sport, donc non seulement en termes de nuisances, parce qu'il y a des vibrations, de la pollution, mais aussi de l'accessibilité, ce qui pourrait, bien sûr, nuire à leur mise en valeur et on sait que c'est une valeur importante, la préservation du patrimoine.

625 Par ailleurs, les élus du Sud-Ouest doutent fort qu'il soit possible d'obtenir l'aval du CN dans un avenir suffisamment rapproché pour respecter l'échéancier de réalisation du projet. En effet, le Canadien National a déjà manifesté des réserves face à la complexité que représente le percement du viaduc projeté sur le plan de l'ingénierie, mais aussi sur le plan de l'intégration architecturale. Et, en ce moment, il n'y a toujours pas d'engagement formel qui a été pris de la
630 part du CN.

Selon la Société du Havre de Montréal, ce sont des considérations d'économie en temps et en frais d'exploitation pour les sociétés de transport de la Rive-Sud et de leurs usagers, bien sûr, qui ont mené au choix du corridor Dalhousie. Or, le réseau de transport de
635 Laval a clairement indiqué que la mise en service du corridor ne corrigerait pas les problèmes fondamentaux de circulation entre la Rive-Sud et le centre-ville. Et c'était dans un article paru en décembre dernier.

640 Par ailleurs, le corridor tel que proposé par la SHM comme une solution qui est intérimaire jusqu'à l'implantation du SLR, nous, on considère que les estimations de coûts avancées pour sa construction laissent planer un doute fort sérieux quant au caractère temporaire. Parce que l'AMT évalue à 118,7 M\$ le coût du corridor puis c'est presque autant que ce qui est projeté pour le réaménagement de l'autoroute qui est évalué par la SHM à 142 M\$. Donc, pour un investissement total de 260,5 M\$.

645 Alors, on croit qu'en raison du coût élevé, le scénario ne vienne justement fragiliser la mobilisation pour le projet de SLR. Le gouvernement provincial, donc le gouvernement québécois, a manifesté peu d'empressement jusqu'à maintenant à inclure le SLR dans ses priorités de transport, et ce, malgré les pressions exercées par les intervenants dans le
650 dossier, dont Montréal, plusieurs municipalités de la Rive-Sud, je pensais à La Prairie et les sociétés de transport concernées, et aussi malgré le fait que toutes les études préliminaires ont déjà été réalisées.

655 Donc, pour nous, il est capital de maintenir ces pressions et de respecter ainsi les orientations du Plan de transport, les objectifs en matière de protection de l'environnement et du développement durable inclus dans le Plan d'urbanisme, car le corridor Dalhousie ne ferait qu'encourager une utilisation accrue et à long terme des autobus au lieu d'un mode de transport plus écologique, disons, comme le SLR.

660 **LA PRÉSIDENTE :**

En deux, trois minutes?

665 **M. BENOÎT DORAIS :**

Oui, on va y arriver. On est disciplinés. Par ailleurs, nous avons abordé également dans notre mémoire, différents éléments liés à la gestion du projet et à son intégration urbaine dans l'axe est-ouest. Ces éléments sont essentiels et constituent pour nous de véritables conditions de succès du projet. Étant donné le temps qui nous est imparti, moi, je vais laisser 670 aux membres de la commission et au public d'en prendre connaissance dans le document écrit et disponible depuis le 7 janvier sur le site internet de l'arrondissement, mais je m'attarderai seulement à faire ressortir trois éléments qui semblent très importants.

D'ailleurs, le fait que le projet chevauche l'arrondissement puis celui de Ville-Marie, 675 cela exigera des efforts d'harmonisation importants. On n'a qu'à penser aux outils réglementaires en matière d'urbanisme, de permis de construction, de révision architecturale lors de la mise en œuvre du projet, à la gestion des chantiers, aux opérations liées à l'aménagement et à l'entretien du domaine public. Et, troisième point, au partage des frais d'entretien et des recettes fiscales qui sont engendrés par les nouveaux développements 680 immobiliers, notamment ceux qui sont prévus directement à cheval sur la frontière entre le Sud-Ouest et Ville-Marie.

Bien sûr, je ne veux pas vous quitter avant d'avoir parlé également de la question du logement social. On considère, en effet, que c'est capital que l'offre de logement dans le 685 nouveau quartier soit diversifiée pour répondre aux besoins des ménages à faible et à moyen revenus, tel que stipulé dans la Stratégie d'inclusion de logement abordable dans les nouveaux projets résidentiels de la Ville et dans notre chapitre d'arrondissement et qui a fait largement consensus au sein de notre population. Donc, là-dessus, on ne veut pas se contenter de vœux pieux et de considérations, mais des engagements formels.

690 Et, finalement, je vous dirais que l'importance d'apporter la même attention à la qualité du design du projet et à son intégration urbaine, et ce, des deux côtés du boulevard urbain, et pas seulement du côté de Ville-Marie, comme le laissent craindre plusieurs perspectives présentées, surtout qu'on voit dans les nombreux croquis, dessins, on n'en voit pas souvent 695 dans le Sud-Ouest, sinon le corridor Dalhousie où, là, on voit qu'il y aurait un effort. Donc, pour nous, ce n'est pas suffisant.

700 Pour toutes ces raisons, il nous apparaît essentiel de mettre sur pied dans les plus
brefs délais, un ou plusieurs groupes de travail qui réuniraient les gens de l'arrondissement du
Sud-Ouest, les gens également de l'arrondissement Ville-Marie et, bien sûr, la ville-centre et,
bien sûr, la Société du Havre de Montréal, afin qu'on réussisse à établir différentes modalités
de réalisation du projet. Et, bien sûr, là-dessus, on réitère notre entière collaboration pour y
arriver.

705 Donc, en résumé, on demande que la Ville de Montréal, avec les partenaires
concernés, demande au gouvernement du Québec qu'on remette à l'ordre du jour le
financement et l'implantation à court terme du SLR. Et, là-dessus, on ne se prononce pas en
tant qu'arrondissement où on devrait le mettre, mais il y a plusieurs solutions dans l'air qui sont
710 envisagées. Que la Société du Havre de Montréal modifie la phase 1 du projet et prévoie
comme solution temporaire l'aménagement d'une voie réservée aux autobus à même les voies
existantes. Ou, encore, qu'elle adopte d'autres solutions performantes et durables, comme
celles qui ont été proposées durant la consultation, particulièrement la mise en place de voies
réservées combinée à l'implantation d'un train de banlieue sur le pont Victoria, on l'a entendu.

715 Donc, on trouve que le projet est bon et il est bien sûr très perfectible, mais on veut
collaborer à sa mise en œuvre, mais on lance un signal d'alarme que la population du Sud-
Ouest et les élus du Sud-Ouest veulent en être également maîtres d'œuvre. Donc, on veut
avoir voix au chapitre pour s'assurer que les valeurs et que les intérêts de la population du
Sud-Ouest soient respectés.

720 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie, Monsieur Dorais, d'être presque dans les temps. On va vous poser
nos questions en accéléré un peu.

725 **M. BENOÎT DORAIS :**

On prendra tout le temps pour y répondre.

730 **LA PRÉSIDENTE :**

Une question, Monsieur Boisvert?

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

Oui. Alors, Monsieur Dorais, vous parlez dans votre mémoire du danger, parlant du
corridor Dalhousie, de fragiliser la mobilisation pour l'implantation du systématique SLR sur
rail. Pourriez-vous préciser davantage ce que vous avancez par « fragilisation de la
740 mobilisation ».

M. BENOÎT DORAIS :

745 Bien, écoutez, c'est qu'à ce moment-là, il y a plusieurs personnes, ça continue, le SLR n'est pas mort, il y a cette volonté citoyenne que ça arrive. Et par l'implantation du corridor Dalhousie, ce qui était, dans le fond au début en 2002, présenté comme une mesure temporaire jusqu'à tant qu'on arrive au démantèlement de l'autoroute Bonaventure, bien là, on se rend compte qu'une fois qu'on y est arrivé, on nous présente une autre mesure qui est temporaire. Donc, nous, on se dit, là, si on est rendu dans quelque chose qui est permanent, le SLR, qu'est-ce qui arrive? Il y a des gens qui veulent son implantation. On croit que c'est une
750 mesure qui est tout à fait acceptable. Et donc, il ne faudrait pas que ça vienne fragiliser cette volonté-là et qu'on dise : « Ça n'a plus de sens, puisque maintenant, on a tout ça. On a le formidable corridor Dalhousie avec les autobus qui peut faire tout le travail. »

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

755 Est-ce que vous avez une idée de l'échéance éventuelle pour l'implantation d'un système de SLR?

M. BENOÎT DORAIS :

760 Écoutez, il faudrait voir. Il y a toutes sortes d'études qui ont été faites et Dieu sait qu'il y en a eu qui ont été faites sur l'implantation du SLR. Il faudrait voir. Je ne suis pas un technicien de la chose, mais ça existe, ces données-là, et puis c'est tout à fait réalisable. Surtout qu'on voit qu'on peut présenter des solutions temporaires qui seraient vraiment temporaires en
765 attendant la réelle implantation du SLR.

LA PRÉSIDENTE :

770 Monsieur Dorais, en page 7 de votre mémoire, vous faites référence au chantier numéro 7 du Plan de transport. Au bénéfice de l'assemblée de ce soir, pouvez-vous rappeler les grandes lignes de ce chantier numéro 7 du Plan de transport de la Ville de Montréal?

Mme VÉRONIQUE FOURNIER :

775 Le chantier numéro 7 rappelait justement – parce qu'au départ, dans la première version du projet de la Société du Havre, on parlait justement de voies réservées sur le nouveau boulevard Bonaventure. Donc, on était dans une proposition qui était de l'ordre de 30 M\$ à ce moment-là. Et, maintenant, avec la solution corridor Dalhousie qui est retenue, on monte à une solution qui était de 86 M\$ et qui est maintenant rendue à 118 M\$ tel que prévu
780 au PTI de l'AMT. Donc, on change finalement de perspective ou d'orientation en termes de moyen de transport.

LA PRÉSIDENTE :

785 Donc le chantier numéro 7, c'était d'utiliser l'emprise de Bonaventure, c'est ça? Merci.
Monsieur Chénard, une question?

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

790 Vous mentionnez — page 10, je pense — que le CN n'a pas fourni d'engagement
formel. Est-ce qu'il y a des raisons particulières qui vous font craindre un manque de
collaboration? Ou pourriez-vous élaborer un tout petit peu là-dessus, si c'est possible?

M. BENOÎT DORAIS :

795 Écoutez, c'est toujours difficile avec le CN d'avoir une collaboration pleine et entière.
On sait que le CN est une ancienne société de la Couronne et donc, dans ses pratiques
quotidiennes, c'est assez fastidieux d'y aller. On le sait, on doit travailler énormément avec le
Canadien National dans le Sud-Ouest. Il y en a partout des rails de chemin de fer avec le CN.
800 Donc, par expérience et, également, ce qui nous fait dire aussi que ça serait difficile, c'est qu'il
n'y a pas d'engagement formel. Le CN, même à un moment donné, il faudrait voir, mais c'était,
je pense, il y a environ une année, a vraiment dit clairement : « Écoutez, arrêtez de parler du
CN, et que c'est acquis et qu'on peut travailler avec nous. Ce n'est pas le cas ». Et il n'y en a
pas d'engagement formel.

805 Et le corridor Dalhousie, non seulement on pense que ça peut retarder grandement sa
réalisation, mais aussi c'est qu'il faut voir que le corridor Dalhousie, probablement parce que
c'est plus facile de dorer la pilule ou de le faire avaler aux citoyens, on voit qu'on voudrait faire
du développement avec le corridor Dalhousie en utilisant ce qui est en ce moment des
810 entrepôts sous le viaduc et puis, pour nous, ça ne nous semble pas des plus probant. Et donc,
de dire que le corridor Dalhousie serait une formidable occasion d'affaires et de
développement économique, ça nous semble dangereux que de l'associer avec une condition
de développement par le CN.

815 Donc, nous, non seulement il n'y a pas vraiment de développement économique parce
que, je veux dire, si c'est une solution qui est temporaire, écoutez, les gens d'affaires ont un
plan d'affaires, on veut faire de l'argent, et puis là, qu'est-ce que ça va être? Griffintown, en ce
moment, c'est un *no man's land*. Pour nous, ça nous semble douteux. En tout cas, on se
questionne fortement.

820

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

 Vous avez aussi exprimé une inquiétude dans le mémoire sur les coûts du tunnel. Est-
ce que c'est juste technique ou...

825

M. BENOÎT DORAIS :

Excusez-moi?

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

Dans le mémoire, vous exprimez des doutes sur l'estimation du coût du tunnel Dalhousie sous la voie ferrée.

835 **Mme VÉRONIQUE FOURNIER :**

Effectivement, c'est dans les préoccupations qu'on a mentionnées. D'une part, au coût de départ, c'était 86 M\$, on est rendu à 118 M\$. Puis, également, je pense que la complexité des travaux n'est pas à sous-estimer. Si on pense, les voies sont utilisées, il y a déjà plusieurs percements dans le tunnel. On est également à un endroit près d'une courbe et il faudra, bon, supporter d'une part les trains qui passent aussi durant les travaux, puis en même temps, on sait que le CN a, en tout cas, de fortes hésitations à interrompre le service sur les rails. Donc quel sera le type de travaux, le type de chantier qui devra être mis en place? Nous, on a des inquiétudes sur finalement une certaine augmentation des coûts par rapport à ce qui est prévu
840 actuellement, compte tenu, si on regarde déjà le projet qui est sur papier, qu'on a déjà une
845 inflation, si on peut dire, des coûts associés au projet.

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

850 Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Dorais, sur les demandes, vos demandes indiquées au mémoire page 17, celles relativement à l'intégration urbaine et à la gestion de projet, vous mentionnez en
855 deuxième position de prévoir – et je cite – *De prévoir dans le projet Quartier Bonaventure l'aménagement des espaces publics situés plus à l'ouest du secteur d'intervention*. Ça serait quoi les limites ouest de ce secteur d'intervention élargi, si on peut s'exprimer comme ça, aux fins d'aménagement des espaces publics?
860

M. BENOÎT DORAIS :

Écoutez, je pense que la préoccupation des élus n'était pas nécessairement d'une frontière, de savoir exactement jusqu'où on voulait aller. Je pense que c'était de bien faire
865 valoir que le projet ne peut pas s'arrêter au viaduc du CN et que si on va plus loin dans le développement du projet Bonaventure, dans le Sud-Ouest, donc si on va plus loin à l'ouest, c'est parce qu'il y a le corridor Dalhousie. Et donc, nous on dit, si ce n'était pas du corridor Dalhousie, on arrêterait ça là. Or, il ne faut pas, il faut le prendre plus dans son ensemble. On veut avoir voix au chapitre et ça devrait inclure une partie de Griffintown, sinon Griffintown.
870

Mme VÉRONIQUE FOURNIER :

Si je peux compléter?

875 **LA PRÉSIDENTE :**

Allez-y.

Mme VÉRONIQUE FOURNIER :

880

Le campus de l'ÉTS tel que mentionné, qui est en développement avec le quartier d'innovation, on a le secteur de Griffintown, on a la planification aussi du secteur Peel-Wellington, la mise en valeur du canal Lachine, les bassins du Nouveau Havre, donc il y a tout un redéveloppement qui se fait à l'ouest du viaduc et qui est peu ou pas pris en compte actuellement dans la proposition qui est avancée par la Société du Havre.

885

LA PRÉSIDENTE :

Ça répond à mes questions. Mes collègues ont d'autres questions? Non. Je vous remercie, Madame Fournier et Monsieur Dorais.

890

M. BENOÎT DORAIS :

Merci beaucoup.

895

LA PRÉSIDENTE :

J'inviterais maintenant madame Louise Harel et monsieur David Hanna, s'il vous plaît. J'indique qu'un addenda vient d'être présenté et sera joint à la documentation déjà sur le site. Merci, Monsieur Hanna. Madame Harel, Monsieur Hanna, bonsoir !

900

Mme LOUISE HAREL :

Merci. Bonsoir! Au nom de l'opposition officielle à l'Hôtel de ville de Montréal et de concert avec David Hanna qui préside le comité sur l'urbanisme de Vision Montréal, nous vous présentons ce mémoire, ainsi qu'un addendum que nous avons distribué. Alors, je résume la position et nous pourrons y revenir au moment de l'échange.

905

Le projet de la Société du Havre, en fait, nous semble intéressant, mais il semble assez déficient sur le plan de son intégration, notamment en regard de l'aménagement à l'ouest du secteur du CN. On vient d'ailleurs d'en entendre la description de ce qui doit être pris en compte dans une vision plus intégrée, mais il nous semble aussi faire totalement fausse route quant au choix du corridor Dalhousie pour établir les voies réservées exclusives pour autobus.

915

920 Alors, le projet de corridor Dalhousie nous semble un gaspillage de fonds publics, en fait. L'évaluation des coûts qui a été faite par l'AMT est maintenant d'un peu plus de 118 M\$. Alors, pour un projet que l'on dit être provisoire et qui en fait soulève, à bien des égards, de très graves problèmes, cela nous semble un pur gaspillage. Et monsieur David Hanna vous présentera ce qui nous apparaît être aussi une meilleure alternative, soit la mise en service immédiate d'un train de banlieue entre la gare central, Saint-Hubert, le terminus Chevrier et La Prairie.

925 Évidemment, il nous semble qu'il faille maintenir des voies réservées pour autobus sur le boulevard Bonaventure et donc, si je résume, la proposition que nous souhaiterions, c'est donc des voies réservées sur le boulevard urbain, lesquelles voies réservées pour le transport en site propre, en fait deux voies pour les autobus en site propre, deux voies pour le covoiturage et les taxis et quatre voies pour le transport des marchandises et l'auto solo.

930 En fait, tantôt, vous interrogiez l'équipe du Sud-Ouest sur le chantier numéro 7 du Plan de transport et vous aviez tout à fait raison de le faire, parce que ce que le Plan de transport prévoyait, c'est tout autre chose que la vision qui est proposée par la Société du Havre, puisque le Plan de transport prévoyait qu'il y ait un aménagement de type système réservé aux autobus en site propre sur Bonaventure, sur le boulevard Bonaventure, pour accueillir les autobus métropolitains et, en fait, ceux de l'Île-des-Sœurs et cet aménagement en site propre
935 était évalué à 30 M\$. Alors, on voit qu'on n'est plus du tout dans le même ordre de grandeur quand il s'agit d'examiner les coûts du corridor Dalhousie.

940 D'autre part, ce qui est proposé nous semble malheureusement hausser l'achalandage véhiculaire plutôt que de le diminuer. Et il ne semble pas que c'était initialement le projet du démantèlement de Bonaventure. Il nous semble que dès le départ, il devait s'accompagner avec une offre accrue de transport collectif et ça n'est pas, si vous voulez, en multipliant les déplacements par autobus sur un tronçon de rue extrêmement étroit avec les coûts que ça va engendrer et les effets pervers pour les populations voisines. Il ne nous semble pas que cela
945 d'aucune façon satisfasse, si vous voulez, ce que l'on peut souhaiter comme Montréalais, c'est-à-dire rendre possible l'objectif de réduction de 30 % d'ici 2020 des gaz à effet de serre en référence à 90. C'est l'objectif fixé par la Ville de Montréal. Nous y souscrivons. C'est un objectif ambitieux pour 2020, mais il faut plus que de le laisser sur papier, n'est-ce pas, comme le Plan de transport, d'ailleurs. Il faut qu'il trouve matière à se réaliser, y compris dans des
950 projets comme ceux qui sont l'objet de consultation.

955 Alors, je passe immédiatement donc la parole à David Hanna, puisqu'il nous semble que ce soit opérationnel, possible, à court terme, à moindre coût de procéder à la mise en service d'un train de banlieue.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Madame Harel. Allez-y, Monsieur Hanna.

960 **M. DAVID HANNA :**

Merci ! Donc, spécifiquement, référant donc à l'addendum distribué ici, nous avons voulu présenter finalement une option, je crois, sérieuse, de piste de sortie à cet imbroglio de transport collectif qui est devant nous.

965

Donc, en outre de la proposition de vraiment aménager le boulevard urbain avec des voies dédiées à différents types de trafic, comme madame Harel vient de dire, à trois types de trafic spécifiquement, nous proposons, comme mesure de mitigation immédiate, de mettre en service un train de banlieue provisoire partant de la gare centrale, prenant le pont Victoria, prenant la bifurcation Saint-Hubert qu'utilise le train Amtrak à New York actuellement, qui a d'ailleurs l'avantage de passer en plein cœur de Saint-Hubert à côté du stationnement du terminus Chevrier où débarquent beaucoup d'autobus de la Rive-Sud extrême et qui se termine dans Brossard à côté de Dix30, et plus loin encore à La Prairie.

970

975

Ce train de banlieue – et c'est ça qui est intéressant – cette stratégie a déjà été utilisée par l'AMT dans le passé. Rappelons la fameuse ligne Blainville, je crois, vers 96, 97, lorsqu'il était question de reconstruire le pont de l'autoroute 15 à travers la rivière des Prairies, où ça allait créer un bouchon terrible pour le trafic automobile provenant du nord de Montréal. Et l'AMT a mis en place un train de banlieue provisoire, au coût approximatif de seulement 13 M\$. 13 M\$. En 1996. Songez donc, même avec l'inflation des coûts, comment on pourrait facilement mettre un train de banlieue en service, cette fois-ci, sur une ligne très semblable se terminant à La Prairie, avec une infrastructure très légère, seulement des quais d'embarquement, des stationnements provisoires, des clôtures de protection, une signalisation améliorée et l'équipement ferroviaire supplémentaire de Go Transit de 1966 qui sera alors libre grâce au nouveau train qui arrive actuellement et à courte échéance.

980

985

Donc, nous trouvons que c'est une proposition très réaliste de dépannage, si on veut, au problème d'autobus surchargés dans ce secteur centre-ville et notamment le corridor Dalhousie. Évidemment, on souhaiterait aussi qu'une fois pour toutes, le pont Victoria, avec ce potentiel de SLR, soit étudié sérieusement, une fois pour toutes, pour déterminer si, oui ou non, c'est un corridor intéressant.

990

Et nous voulons souligner que nous nous interrogeons aussi sur, évidemment, la question communautaire que nous avons déjà un PPU – c'est la partie 2.3 du mémoire – dédié au secteur Griffintown, nous avons un PIIA dédié justement à la conservation du patrimoine et on se demande alors qu'est-ce qu'on fait de tout cela, de ces documents légaux, de ces vœux, si on veut, exprimés par le Sud-Ouest si, effectivement, on plonge un corridor d'autobus en plein milieu de ce secteur.

995

1000

J'aimerais d'ailleurs, à ce titre, référer à un mémoire qui a été présenté mercredi dernier. Rappelons que le mémoire de l'ÉTS, de monsieur Yves Beauchamp, directeur général, approuvait le corridor d'autobus Dalhousie. Mais, sous questionnement, lorsqu'on lui a demandé si peut-être le corridor Peel serait un potentiel de corridor d'autobus, il s'est insurgé

1005 tout de suite en disant : « Jamais... » et je cite : « ... puisque ce serait trop dangereux pour nos étudiants et nos travailleurs. » Je crois que le même argument porte sur les résidents des condos Lowney's qui sont maintenant sur le nouveau corridor d'autobus.

Alors, voilà. Je laisse la parole à madame Harel pour conclure.

1010 **Mme LOUISE HAREL :**

1015 Alors, ce qu'on réclame, en fait, c'est l'intégration des voies réservées pour autobus dans le projet du corridor routier Bonaventure et un train de banlieue provisoire, en fait, celui décrit par monsieur Hanna. Vous savez que très souvent le provisoire devient permanent, c'est ce qui s'est passé en matière d'achalandage provisoire de tous ces trains de banlieue qui ont été tellement populaires qu'ils sont devenus permanents. Et nous pensons que cela, évidemment, pourrait être envisagé, mais à beaucoup plus long terme, on le sait, avec un SLR sur le pont Victoria. Ce SLR pourrait être installé, semble-t-il, puisqu'il le fut déjà dans le passé; de 1909 à 1955, il y avait un train sur les porte-à-faux près des piliers du pont Victoria qui
1020 circulait. Alors, il nous semble que ça mériterait une étude beaucoup plus sérieuse que celle qui a été écartée jusqu'à maintenant.

LA PRÉSIDENTE :

1025 Je vous remercie.

M. DAVID HANNA :

Merci beaucoup.

1030

LA PRÉSIDENTE :

Des questions, Monsieur Boisvert?

1035 **M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

1040 Madame Harel, Monsieur Hanna, dans la page 2 de votre mémoire, à l'introduction, vous exprimez votre accord avec le développement des îlots centraux dans le projet et des usages qu'on peut y retrouver. Mais comment conciliez-vous cette approche de développement là avec la concentration de la circulation autour et des autobus de chaque côté des îlots centraux?

Mme LOUISE HAREL :

1045 Bien, évidemment, ça suppose que les mesures de mitigation, notamment ce que nous vous proposons en termes de train de banlieue, soient retenues. Mais si vous me permettez, la question se pose à Dalhousie aussi. Si vous la posez pour ce qui serait éventuellement du

développement résidentiel, a fortiori peut-on la poser pour la qualité de vie des citoyens qui ont choisi de vivre plus paisiblement là où ils se sont installés et où ils vivent maintenant.

1050

M. DAVID HANNA :

Et je pense qu'en fait, il faut comprendre que si nous adoptons une stratégie de stratification du trafic sur le fameux boulevard, donc autobus sur une voie, taxis et puis

1055

covoiturage sur une deuxième voie et voiture solo sur troisième et quatrième, rappelons que la proposition que nous faisons ici de train de banlieue baisserait de beaucoup, je crois, le nombre d'automobiles et d'autobus sur le corridor Bonaventure. Donc, on estime que le trafic automobile et autobus serait plus bas que prévu, compte tenu des milliers de personnes qui prendraient le train de banlieue, si le train de banlieue fonctionne.

1060

LA PRÉSIDENTE :

En complément de cette question-là sur le séquençage du développement, le temps, les étapes, c'est réaliste? C'est quoi l'horizon réaliste?

1065

M. DAVID HANNA :

Disons que le projet de train de banlieue, nous estimons, pourrait partir dès maintenant. Mettre en place ce service provisoire prendrait à peu près 8 mois pour installer les

1070

systèmes nécessaires à l'accueil du réseau. Donc, c'est très bref, et cette mesure serait donc déjà en place avant même de parler de démolition d'autoroute. C'est ça l'importance de la proposition : mettons la solution alternative en place et démolissons par après. Bon, ça, c'est 8 mois. Une étude SLR, ça prend évidemment une bonne année, sinon plus. Installer un SLR, si c'est l'option, ça prend probablement 6, 7, 8 ans, parce qu'il faut consulter beaucoup, Rive-

1075

Sud, Rive-Nord, enfin Rive-Sud, Montréal. Il faut passer la commande une fois que la consultation est terminée. C'est une nouvelle commande, un nouvel équipement. Il faut installer les rails. Donc il y a quand même plusieurs années qui devraient passer. Mais le train de banlieue, par contre, on a tout en place pour le mettre tout de suite en fonction. Et, là...

1080

LA PRÉSIDENTE :

Et vous escomptez que ça ait un effet de soulagement donc...

M. DAVID HANNA :

1085

Tout à fait.

LA PRÉSIDENTE :

1090

... je dirais quasi-immédiat.

M. DAVID HANNA :

1095 Exactement. Tout en proposant une solution aussi au problème de l'environnement, donc à la réduction des gaz à effet de serre. Donc on a un double avantage, si on veut, tant en réduction de trafic qu'en réduction des gaz à effet de serre.

LA PRÉSIDENTE :

1100 Ça répond à ma question. Merci. Monsieur Chénard?

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

1105 Simplement, les bretelles d'accès et de sortie de l'autoroute Ville-Marie, est-ce que vous aimeriez formuler des remarques à ce sujet-là qui ajoutent quand même à la circulation de transit?

M. DAVID HANNA :

1110 Nous ne nous sommes pas prononcés là-dessus, en fait.

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

1115 Effectivement.

M. DAVID HANNA :

1120 Et vous l'avez remarqué. C'est évident que ces bretelles constituent un certain problème quant à l'arrimage des voies, des bâtiments, donc des bâtiments prévus dans les îlots et tout. Alors, nous proposons, mais sans le dire ici, que, bon, on pourrait les laisser telles quelles et les autobus devraient donc bifurquer à gauche de l'ouverture de l'autoroute en entrant dans la ville pour éviter le conflit trafic qui se manifesterait ou bien qu'on devrait soit peut-être même boucher ces entrées-là et puis passer sur un vrai boulevard urbain sans avoir d'accès autoroutiers à cet endroit-là, acceptant que ce transit se fasse ailleurs.

1125

Mme LOUISE HAREL :

1130 Mais, finalement, je ne veux pas introduire la conclusion trop vite, mais chose certaine, ça n'est pas une solution que de déplacer le problème vers le corridor Dalhousie.

1130

LA PRÉSIDENTE :

1135 On vous entend bien. Merci, Madame Harel. Merci, Monsieur Hanna. J'inviterais maintenant monsieur Stéphane Côté de Développements McGill, s'il vous plaît. Monsieur Côté, bonsoir !

M. STÉPHANE CÔTÉ :

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE).

1140

Merci. Et j'ai amené trois petits visuels en support.

LA PRÉSIDENTE :

1145

Pour quelques minutes, oui, ça va.

M. STÉPHANE CÔTÉ :

1150

Ça ne sera pas long. Alors, ici, vous avez la rue Duke qui va jusqu'à la rue Wellington. C'est la situation actuelle, ainsi que le plan déposé et approuvé au CCU de 2008. Alors, il y a un bâtiment ici proposé et un dernier bâtiment ici avec des accès pour les stationnements, débarcadères, accès stationnements.

1155

La solution proposée ici, la rue Duke est fermée et ne se rend plus jusqu'à Wellington, ce qui fait que ce bâtiment-là ici n'est plus desservi. Et ça, c'est un projet approuvé et on ne peut fonctionner ainsi. Et une des solutions qu'on a proposées, c'est de poursuivre la petite – si, apparemment, il n'est pas possible de maintenir la rue Duke, mais au moins de maintenir une petite rue privée, piétonne, pour au moins maintenir des accès ici au bâtiment.

1160

LA PRÉSIDENTE :

Merci. C'est très précis. Des questions, Monsieur Chénard?

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

1165

Oui. Je voulais vous demander, vous qui connaissez bien le secteur, les perspectives de marché, selon vous, pour les îlots, les développements qui sont proposés, est-ce que vous pourriez partager avec nous un peu vos réflexions à ce sujet-là.

1170

M. STÉPHANE CÔTÉ :

Sur les terrains qui vont être...

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

1175

Qui vont être dégagés, les îlots qui vont être dégagés.

M. STÉPHANE CÔTÉ :

1180 Oui. Je n'ai pas étudié ces terrains-là de façon précise. C'est sûr que c'est très près de
chez nous. Notre projet, au début, a nécessité beaucoup d'efforts, beaucoup
d'investissements. Ce n'était pas un quartier naturel pour l'habitation, mais avec le temps, le
Vieux-Montréal se développe vers l'ouest et je pense donc qu'il peut y avoir du potentiel pour
ces îlots-là. Et, de ce que j'ai compris, la période d'absorption qui a été prévue par les gens de
1185 la Société, on parlait, de mémoire, de je pense plus de 10 ans. Donc, ça semble réaliste, peut-
être un peu optimiste, mais nous, on connaît quand même un certain succès. C'est l'entrée de
la ville, la proximité des réseaux piétonniers. Donc, je pense que ça peut bien fonctionner, mais
il faudrait que je le regarde plus dans le détail, les formes, les prix, les coûts.

1190 **M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :**

Ce n'est pas une étude de marché.

M. STÉPHANE CÔTÉ :

1195 Non.

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

1200 Merci beaucoup.

M. STÉPHANE CÔTÉ :

Mais je pense qu'ils en ont fait une. Je crois qu'ils en ont...

1205 **M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :**

Ils en ont fait une. Elle est dans la documentation sur le site web.

1210 **M. STÉPHANE CÔTÉ :**

... et qu'ils l'ont déposée. Voilà.

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

1215 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1220 Monsieur Boisvert?

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

Bonsoir, Monsieur !

1225

M. STÉPHANE CÔTÉ :

Bonsoir !

1230

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

Tout le monde sait qu'il y a beaucoup de terrains encore qui sont disponibles dans le centre-ville.

1235

M. STÉPHANE CÔTÉ :

Exact.

1240

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

Y compris dans les arrondissements Ville-Marie et l'arrondissement Sud-Ouest dans Griffintown. On sait aussi que la capacité d'absorption du marché immobilier de Montréal a quand même ses limites. Donc, à ces égards-là, il y a plusieurs personnes qui sont venues nous dire qu'ils croyaient que cet ambitieux projet pouvait s'avérer prématuré. D'autres, par contre, sont venus nous dire presque le contraire, à savoir que si on faisait ce projet-là, ce projet-là viendrait dynamiser le développement dans le secteur où il s'implante. Où est-ce que vous vous situez dans, je dirais, cette divergence de vues ou dans cette problématique?

1245

M. STÉPHANE CÔTÉ :

1250

Bien, écoutez, aux abords du boulevard Bonaventure, il y a quand même un côté est, côté faubourg des Récollets, des milliers de cases de stationnement de surface qui sont là. De grands terrains en friche. Malheureusement, les opérateurs de stationnement ont peu d'intérêt à développer leurs terrains, parce que c'est quand même payant comme entreprise. Des terrains prêts à développer, il y en a moins qu'il y en avait. Et l'absorption, je vous dirais, même si elle est modeste à Montréal, on n'a pas connu de grosses baisses dans les périodes plus difficiles, ça suit son cours. Le retour vers la ville est un mouvement de fond bien enclenché et le projet peut sûrement avoir un effet d'entraînement positif. C'est sûr qu'il y a d'autres terrains aux alentours, il y a d'autres terrains dans Griffintown. Il s'agit, à ce moment-là, d'avoir une approche qui est logique au niveau des délais d'absorption.

1255

1260

Je pense que vous avez mentionné tout à l'heure, ou un des présentateurs a parlé tout à l'heure du bassin du Havre, qui est un peu dans le même secteur. C'est un projet qui connaît déjà un certain engouement. C'est sûr qu'il est sur le bord de l'eau tandis que le site, ici, il y a quand même possibilité d'aller au centre-ville à pied, d'aller à l'eau à pied, d'aller au Vieux-

1265

Montréal à pied ou en bicyclette, alors je pense que ça peut – je ne dis pas que c'est un projet facile – mais qui a définitivement les attributs positifs de par sa localisation.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

1270

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1275

Monsieur Côté, c'est quoi vos attentes sur le domaine public en termes d'équipements ou d'aménagements qui fait que votre projet immobilier serait gagnant? Qu'est-ce que vous attendez dans ce secteur-là? Qu'est-ce qui vous aiderait? Vous avez actuellement un projet en développement?

1280

M. STÉPHANE CÔTÉ :

1285

Je pense que si on peut citer quelques projets, j'ai parlé du Quartier international, il y a aussi le redéveloppement de la rue McGill qui s'est fait en partenariat privé avec la Ville, mais aussi les propriétaires riverains où un aménagement de qualité supérieure a été mis, tant au niveau agrandissement des trottoirs, les matériaux qui ont été utilisés, les bancs, les lampadaires, etc. Si on veut en faire une entrée de ville prestigieuse, je pense que les aménagements doivent suivre et doivent être un peu en conformité ou en harmonie avec la suite qui va devenir la rue University et qui est déjà faite et très bien faite. Donc, je pense que sur ce tronçon-là, d'aller mettre des équipements qui vont perdurer, mais qui vont aussi signaler l'entrée de la ville.

1290

LA PRÉSIDENTE :

Qui auront leur propre signature avec des matériaux différents, supérieurs, des surlargeurs, etc.

1295

M. STÉPHANE CÔTÉ :

Oui. Absolument.

1300

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie, Monsieur Côté.

M. STÉPHANE CÔTÉ :

1305

Merci à vous.

LA PRÉSIDENTE :

1310 On est dans les temps. On va maintenant prendre une courte pause d'une quinzaine de minutes et on revient pour quatre autres intervenants par la suite.

SUSPENSION DE LA SÉANCE

1315 * * * * *

REPRISE DE LA SÉANCE

LA PRÉSIDENTE :

1320 Nous allons reprendre à l'instant. J'inviterais monsieur Olivier Legault pour le Développement McGill (sic).

M. OLIVIER LEGAULT :

1325 Merci. J'aimerais débiter ma présentation simplement par un petit visuel pour vous montrer un petit peu qui je représente et qu'est-ce que je représente. La raison pour laquelle j'ai voulu débiter par cette petite simulation infographique, c'était simplement pour montrer un petit peu l'ampleur des projets qui sont adjacents au vôtre et ça, c'est un terrain donc qui appartient à la corporation Magil Laurentienne qui tente d'être développé depuis 1992. C'est un terrain de plus de 1330 138 000 pieds carrés. C'est un des très grands terrains à être développés à la limite de l'actuel centre-ville, on doit le dire.

1335 Alors, la Corporation immobilière Laurentienne est un organisme, un promoteur immobilier, un gestionnaire de propriétés canadiennes. Son siège social est à Montréal et compte également des bureaux à Toronto et Québec. Au cours des dernières années, l'entreprise a notamment participé au réaménagement de l'édifice le Windsor, fut gestionnaire de la Cité du commerce électronique, et Magil Laurentienne assure actuellement la gestion de plus de 3 millions de pieds carrés à Montréal, Toronto et Québec, dont la Tour de la bourse à Montréal.

1340 De plus, en partenariat avec les investisseurs immobiliers Weloga et Desjardins Sécurité financière, Magil Laurentienne développe présentement le projet place University et Saint-Jacques dont je viens de vous montrer quelques images.

1345 Notre firme est en charge de l'élaboration des plans de développement de cet îlot. Nous avons une expérience en milieu urbain, nous comptons plus de 4 millions de pieds carrés réalisés au centre-ville de Montréal et d'Ottawa, de la Cité du commerce électronique, le Crystal, des hôtels dans le Vieux-Montréal, la rénovation d'édifices, donc on peut prétendre comprendre assez bien la problématique qui est face à nous aujourd'hui.

1350

1355 La raison pour laquelle on a voulu présenter le mémoire, c'est pour apporter quelques précisions. À cause de la période des Fêtes, évidemment avec les organismes que je représente, il y a eu un petit problème de communication et on voudrait rajouter quelques petits commentaires à ce qui a été envoyé, pour expliquer un petit peu de façon un peu plus précise la position de notre...

LA PRÉSIDENTE :

1360 Est-ce que ce sont des précisions verbales ou vous avez un document écrit?

M. OLIVIER LEGAULT :

Je peux vous donner le document écrit aussi. C'est des notes, en fait.

1365 **LA PRÉSIDENTE :**

Qui pourraient être déposées.

M. OLIVIER LEGAULT :

1370 Oui. C'est plutôt des notes et des faits, peut-être pas historiques, mais je pense des éléments importants dans la réflexion avec ce que j'ai entendu à date.

1375 Alors, nous voulons amorcer notre intervention en affirmant notre appui à ce projet. C'est d'une importance stratégique indéniable, autant dans ses objectifs que dans ses principes. La situation actuelle est anormale et déficiente. On ne fera pas le – je pense que vous l'avez entendue, l'histoire de l'autoroute Bonaventure qui – et, moi, je me suis fait raconter l'histoire par d'illustres architectes qui étaient en charge d'organismes importants à cette époque et c'était le Port de Montréal qui a tout simplement décidé, avec le maire Drapeau, de construire cette
1380 autoroute, donc sans aucune planification et sans même l'accord du Service d'urbanisme de la Ville de Montréal. Ça vous donne une idée donc à l'époque de la façon avec laquelle et la rapidité avec laquelle ça a dû être fait à cause de l'Expo, etc.

1385 Nous pensons que l'aménagement des artères urbaines créera une valeur, non seulement pour les bâtiments et les terrains riverains, mais pour l'ensemble de l'entrée et la cohésion du centre-ville. Et, ça, on va y revenir tout à l'heure. Nous pouvons également féliciter l'intégration du transport collectif. Nous sommes sensibles au fait qu'il y ait des débats à ce sujet, mais nous allons laisser les experts se prononcer.

1390 J'ai peut-être un petit commentaire, ayant travaillé sur le terminus d'autobus de la STRSM, ce qui s'appelait la STRSM à l'époque, sous le 1000 de la Gauchetière, où on n'avait jamais prévu cette augmentation d'utilisation de l'autobus. Et j'ai entendu toutes sortes de commentaires et il y a peut-être quelque chose, moi, qui vient me prendre, c'est qu'il y a eu une obstination, puis cette obstination-là était même présente en 1989 quand on a présenté le projet. Il était question de faire

1395 un terminus sur la Rive-Sud et de faire, soit par les autobus articulés ou un mode de transport train
léger ou autre, un lien avec le centre-ville. C'était déjà discuté à cette époque. Pour des raisons
politiques, pour des raisons d'organisation budgétaire, on pourrait nommer beaucoup de raisons, il
a été préféré de garder toute une série, d'aller chercher les gens peut-être pas à leur porte, mais
de garder toute une série, un système qui ne centralisait pas les gens de la Rive-Sud et là les
1400 transporter à la ville-centre. C'est étonnant. Nous autres, on se faisait promettre, en 1989, qu'au
début des années 2000, cette chose-là serait réglée. On est en 2010 et, évidemment, on n'a rien
de plus.

1405 Alors, sur le principe absolument, sur les thèmes et sur la façon avec laquelle — ce qu'il
faut comprendre, c'est que quand on projette si longtemps dans le temps, il est très difficile de
prévoir. Et ça, aussi, j'aimerais apporter quelques réflexions. Alors, nous avons néanmoins des
réserves et des observations critiques qui nous apparaissent importantes d'exprimer.

1410 Donc la première interrogation, de façon générale, le développement proposé, certes, est
audacieux, que ce soit par sa grande complexité ou par sa réalisation dans le temps. Nous nous
interrogeons donc sur l'opportunité de construction majeure en plein centre du boulevard pour
deux raisons : tout d'abord, au niveau immobilier et économique, où des terrains devront être
vendus et supporter une importante densité. Et, là, il y a un paradoxe. Plus on met une densité
forte sur un terrain, plus il prend de temps à être développé. Et j'en sais quelque chose pour l'avoir
1415 vécu à plusieurs reprises au centre-ville de Montréal. Avec un indice de superficie important — là, je
ne parle pas des terrains du boulevard — mais, par exemple, notre terrain souffre de sa grandeur et
de sa forte densité. On peut y construire jusqu'à 1 500 000 à 600 000 pieds carrés de bureaux et
de résidences, uniquement sur ce terrain. Alors, avant de le débiter et de le doser et espérer aller
chercher sa pleine potentialité, il faut de grands locataires ou une très grande patience. Ou des
1420 reins très solides. Ce terrain est encore aujourd'hui non développé.

Je ne veux pas faire peur par ça, du tout, du tout. C'est une séquence normale. Le centre-
ville de Montréal s'est densifié énormément depuis que j'y pratique. Et ce n'est pas à cause de
moi, évidemment, mais le centre-ville, en 1970, on prenait une photographie aérienne du centre-
ville et on pouvait le comparer à une photo de Berlin après la guerre, puis il y a des gens qui se
1425 trompaient. 50 % du territoire du centre-ville de Montréal était vacant, abandonné, terrains de
stationnement ou bâtiments en feu. Ça a pris énormément de projets, d'étapes — puis, on pourra
les revoir tout à l'heure rapidement — pour comprendre que, oui, en effet, comme l'ont dit certains,
on commence à avoir une certaine maturité sur le Plateau, la terrasse supérieure, ce qui est en
1430 haut de René-Lévesque, il reste encore Overdale, il reste encore quelques grandes propriétés
proches des bouches de métro. Mais c'est évident qu'à terme, ces terrains-là vont être
développés.

1435 On sent déjà — je peux vous donner l'exemple de la Cité du commerce électronique où dès
qu'on a terminé la Cité du commerce électronique, le propriétaire en face est venu nous voir et a
construit le Crystal. Si la Cité du commerce électronique n'avait pas été en face, il n'aurait pas fait
le Crystal de la montagne. Alors, il y a une séquence à un moment donné où on arrive, puis on
vient construire tout autour d'un site, ce site-là devient beaucoup plus facile à développer, mais ça

1440 prend évidemment toujours la même chose. Comme le disait monsieur Côté tantôt, il y a un retour à la ville pour l'habitation, c'est bien, mais pour le bureau, on a toujours cette problématique montréalaise où on y va par cycle.

1445 Vous connaissez sûrement tous les cycles : 1960, Place Ville-Marie, CIBC; 1967, on a eu le métro et l'Expo; dans les années 70-76, ça a été le Complexes Desjardins, les Olympiques, Palais des Congrès; dans les années 80, McGill College avec l'Industriel, la BNP, Montreal Trust, Bell, Banque... en pleine récession et taux d'intérêt à 18 %. C'était ahurissant. On avait tellement rien fait depuis longtemps, tout le monde s'est garoché en même temps. Les années 80 donc sont passées. Les années 90 sont venues : Centre de commerce mondial, 1250, René-Lévesque et 1000 de la Gauchetière se sont faits en même temps. 3 millions de pieds carrés livrés à quelques 1450 mois d'intervalle au centre-ville de Montréal. Ça a noyé le marché un petit peu, ça. On a donc peu construit par la suite. Il a fallu attendre le début des années 2000 avec la Caisse de dépôt, le Quartier international, la Cité du commerce électronique, la Cité du multimédia et, évidemment, il y a des subventions qui étaient attachées à ça, il y a des gens qui pourraient dire que c'était un développement un petit peu biaisé.

1455 Mais on comprend que tous ces projets-là finissent par avoir un impact. Et, oui, il y a une densification importante qui s'est faite au centre-ville et on pense que le prolongement naturel du centre-ville serait sur University. Ça, ça nous apparaît – et j'ai amené des documents de Clément Demers « Le nouveau centre-ville de Montréal » de 1983, on le prévoyait. J'ai un livre dans ma 1460 valise, on en parlait aussi. C'est normal. Pourquoi?

1465 On a la montagne, on ne pourra pas poursuivre le développement au nord et il y a des constructions historiques. À l'ouest, on a Westmount et c'est déjà quand même pas mal construit à part quelques grands terrains. À l'est, il y a beaucoup de choses qui ont changé à l'est. Le maire Drapeau a tenté de faire son centre-ville avec Place Dupuis, puis ça n'a pas marché. La façon avec laquelle l'UQAM s'est développée, on a rajouté le Quartier des spectacles, Place des festivals. Moi, j'avais des projets dans ce coin-là, puis il y a des clients qui se sont peut-être désistés pour du bureau, en tout cas, et même un peu de l'habitation. Donc, l'expansion vers l'est est quand même limitée. Donc, au sud, ça nous apparaît logique et viable. Quand? Ça, là, 1470 n'écoutez surtout pas ceux qui ont toujours tenté de prévoir l'avenir. Ils se sont toujours trompés royalement.

LA PRÉSIDENTE :

1475 En quelques minutes.

M. OLIVIER LEGAULT :

1480 Alors, ça, c'est les points sur la densité. On avait une petite crainte sur la densité. Dans le mémoire, on demandait peut-être de revoir cette densité-là, mais à la limite, laissons le marché décider à ce moment-là.

1485 L'élément aussi peut-être un petit peu plus important et peut-être un peu plus égoïste pour
nous, c'est la présence d'un hôtel face à notre îlot. Nous avons développé notre tour avec des
principes de développement durable. Et sans aller aussi loin que, par exemple, des projets comme
Manitoba Hydro à Winnipeg, on se sert de l'énergie passive comme mode complémentaire
d'apport énergétique. La présence de l'hôtel, qui n'était pas présent dans les premières phases du
1490 projet, nous a surpris. Et c'est la raison pour laquelle on demande – et on voit difficilement un hôtel
à cette intersection-là, quoiqu'on comprend très bien l'axe, surtout du plateau supérieur vers le sud,
mais avec les infrastructures en sous-sol, la nécessité d'avoir un lien souterrain, et on connaît le
coût des liens souterrains, nous, ça nous apparaissait un petit peu difficile d'entrevoir sur ce terrain
donc, un hôtel. Sans parler de la proximité des chemins de fer juste à côté. Et, évidemment, toute
une série de turbulences – c'est peut-être aller très loin, l'hôtel pourrait être redessiné et tout ça –
1495 mais la présence de deux tours et la forme qu'il avait, nous, nous inquiétaient énormément au
niveau microclimatique. Notre expérience nous disait qu'il pouvait y avoir un problème là.

Donc, en conclusion, nous sommes en faveur de la démarche proposée avec quelques
restrictions, c'est bien évident. Je ne pense pas que de tenter de prévoir dans 20 ans ou de
projeter dans 20 ans soit sage. Il faut être audacieux un petit peu. Merci.

1500 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie, Monsieur Legault. Monsieur Boisvert, des questions?

1505 **M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

Oui. Alors, Monsieur Legault, vous nous avez parlé effectivement qu'il s'agissait d'un projet
très optimiste. Vous dites aussi dans votre texte qu'il ne tient pas compte des autres grands
projets.

1510 **M. OLIVIER LEGAULT :**

C'est exact.

1515 **M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

Donc, vous posez la question : quand la réalisation de ce développement? C'est un petit
peu le discours que vous avez tenu maintenant. Vous avez même posé une hypothèse de
réduction des densités. Est-ce qu'à votre avis, compte tenu des incertitudes que vous sentez, est-
1520 ce que le projet même devrait être revu, disons, en termes d'orientation de développement?

M. OLIVIER LEGAULT :

Je ne pense pas, nécessairement.

1525

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

Je pense aux îlots centraux particulièrement.

1530 **M. OLIVIER LEGAULT :**

Si on parle particulièrement de l'îlot central, on a trouvé l'idée un petit peu surprenante au début, parce que, oui, on va tous un petit peu être charmés par la vue, l'approche du centre-ville. Ce qui est l'fun, c'est son approche et on voit toute la silhouette du centre-ville évoluer, son rapport
1535 avec la montagne. Quand on arrive donc dans ce peut-être étranglement ou étroitesse de boulevard, on perd un petit peu la vue. Les perspectives et le matériel qui a été fourni, moi, j'en suis toujours un petit peu, pas craintif, mais j'essaie d'être prudent, parce que je sais que dans la réalisation, si on pense que c'est ça qui va se réaliser, il va y avoir encore beaucoup d'eau qui va couler. Le type d'entreprise qui va aller là va peut-être redéfinir la grandeur des planchers.

1540

Je connais trop le marché immobilier pour savoir que les locataires qui vont aller là vont déterminer ce qui va se construire. Ce n'est pas un plan fait aujourd'hui en 2010, réalisé en 2030. Déjà, moi, mes plans que je fais en 2010 pour 2012, je les change souvent. Alors, on va devoir avoir une certaine autocritique, mais plus tard, mais c'est sûr que c'est l'économie, les entreprises
1545 et le marché à ce moment-là qui va dicter peut-être un peu plus le développement.

Qu'on se fixe cet objectif-là, je l'ai dit, c'est optimiste. Prendre 36 %, je pense, du total des pieds carrés qui vont se construire à Montréal, à une distance quand même assez grande d'une station de métro, peut-être. Mais, écoutez, on n'a jamais prévu le déplacement de Place
1550 Ville-Marie sur le boulevard René-Lévesque, à la limite. Dans les années 50, on aurait dit ça, puis on dit : « Voyons donc! C'est pas possible. » Bien, tout le centre des affaires est parti de la rue Saint-Jacques, est allé sur René-Lévesque. Donc, je veux être prudent dans ce commentaire-là. C'est très difficile de prévoir dans notre industrie. On a étudié des villes américaines, on a étudié des villes européennes et les patterns des entreprises — qui aurait
1555 prévu que Bell Canada allait s'installer à l'Île-des-Sœurs. Fouillez-moi! Alors, c'est peut-être une dose d'humilité que je tente de vous exprimer, mais c'est réel. Il faut être optimiste. Le développement immobilier, il faut y croire. Il faut avoir cette dose d'audace. Il faut avoir cette dose d'optimisme. Sans quoi, c'est sûr que le projet va être plus petit.

1560 **M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :**

Pourriez-vous expliquer un peu davantage la question de l'énergie passive que vous comptez utiliser pour le 701, University et comment... C'est l'ombre?

1565 **M. OLIVIER LEGAULT :**

Non. En fait, c'est qu'on a élargi la façade sud-ouest, celle qui est sur University, et il y a ce qu'on appelle une cheminée solaire, c'est-à-dire, c'est un atrium continu qui tente, en fait, l'hiver, de prendre l'air et de réchauffer l'air à l'intérieur et de le recirculer dans l'édifice. Et, en

1570 été, lorsque c'est très chaud, ça devient un « buffer » et puis on évacue cet air-là. Donc, il y a
deux systèmes dépendant de la saison. C'est des concepts qui ont été développés en Europe,
mais la difficulté de faire des bâtiments en verre ici, c'est qu'on a + 35 l'été et - 35 l'hiver. C'est
des concepts totalement différents. Donc, c'est comme si on avait à équiper nos édifices de
deux systèmes très distincts et c'est ce qu'on fait dans les faits.

1575
1580 Alors, c'est des principes qui sont de plus en plus répandus et documentés, donc de
plus en plus faciles à incorporer dans nos tours. La présence de l'hôtel, dépendant de sa
hauteur, viendrait diminuer – déjà que c'est très difficile d'incorporer ces éléments-là dans les
édifices à Montréal, on a été craintif et c'est pour ça qu'on soulève le point. Et on pense que ça
pourrait être – étant donné qu'on a une tour majeure, un édifice et un terrain quand même
imposant, on voulait le dégager. C'est sans être non plus égoïste à outrance, mais on a
commencé ce développement-là de bonne foi aussi. D'accord?

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

1585
Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1590 Monsieur Legault, votre sensibilité aux questions du développement durable me donne
envie de vous poser la question suivante : est-ce qu'il devrait y avoir des mesures vigoureuses,
incitatives, pour que dorénavant, les développements, et particulièrement dans cette entrée de ville
puisque l'on en parle et qu'on y est, que les principes de développement durable soient
systématiquement questionnés, adressés et appliqués?

1595
M. OLIVIER LEGAULT :

1600 J'ai encore une réflexion, moi, à faire sur ça. On a fait des buildings LEED. On a fait le
premier CI, « Commercial Interior » LEED à Montréal au Windsor. On travaille présentement sur
un édifice LEED OR à Ottawa et sans critiquer, on a une notion qui est un petit peu naïve du
développement durable. Pas parce qu'on fait un édifice LEED OR qu'on a été très efficace aussi. Il
s'agit que quelqu'un décide de mettre des dalles à capacité portante un petit peu plus grande
qu'ailleurs, on ajoute un pouce de béton sur toutes les dalles, bien, je viens de vous trouver
quelques milliers de mètres cubes de béton. Un mètre cube de béton, ça produit une tonne de
1605 CO₂. Alors, oui, les encouragements, je pense, mais c'est que ça crée, je ne sais pas, des
disparités de les mettre pour une région et ne pas l'encourager partout. Moi, c'est quelque chose
de toute façon qui va venir et qui va être de plus en plus présent, dès que les prix de l'énergie vont
recommencer à monter, le marché va s'en occuper, d'après moi.

1610 Mais c'est sûr que l'incitatif d'encouragement – Toronto vient de passer une loi, comme
Chicago l'a fait au début des années 2000, sur les toits verts. Allez à Toronto, faites un édifice, puis
il a tant de pieds carrés cet édifice-là, tant de mètres carrés, il doit avoir au moins 20 % de toiture
verte. Plus le plancher est grand, plus le pourcentage est élevé. Donc un très grand édifice avec

1615 un très grand toit, ça va aller jusqu'à 60 %. C'est le genre, mais c'est dans la réglementation. Il n'y a pas d'incitatif. C'est maintenant un règlement. N'ayez crainte, la nature va nous rattraper très vite.

LA PRÉSIDENTE :

1620 Merci. Monsieur Boisvert qui a une question complémentaire. Rapidement.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

1625 Oui, elle est complémentaire, effectivement, parce qu'on a parlé de développement immobilier, mais ma question complémentaire concerne plutôt l'aménagement urbain.

M. OLIVIER LEGAULT :

Oui.

1630 **M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

1635 Il y a des gens qui sont venus nous dire, compte tenu – bon, la notion d'entrée de ville, d'abord. Qu'est-ce que c'est qu'une entrée de ville? Ce projet d'entrée de ville traverse un secteur qui a besoin d'être revitalisé, tant du côté est que du côté ouest. Il y a certaines personnes à cet égard qui sont venues nous dire : « Bien, écoutez, ce n'est pas comme ça qu'il faut faire une entrée de ville. Il faut dégager plutôt l'espace, l'entrée vers le centre-ville et faire du développement de part et d'autre et non pas au centre. Et, en même temps, peut-être d'y aller d'une façon plus *low profile* pour mieux s'intégrer au secteur dans lequel s'implante l'entrée de ville. » Quel est votre avis là-dessus?

M. OLIVIER LEGAULT :

1645 C'était un peu mon premier feeling, ma première approche, mon premier sentiment, aller un petit peu comme vous venez de le décrire. En étudiant le projet qui a été présenté, il y a quand même des subtilités. Il y a des dégagements, il y a une place. Alors, il y a des ouvertures, des perspectives qui ont quand même été conservées. J'aurais tendance, oui, et je le dis je pense dans le mémoire, on trouve ça un petit peu haut, les structures, parce qu'on a peur qu'elles viennent bloquer ce sentiment de présence de la ville, de cette carte postale. D'autant plus qu'aujourd'hui, l'autoroute Bonaventure est surélevée sur une bonne partie. Et ça fait partie un petit peu du *scenery*, de l'approche.

1655 Alors, c'est difficile de juger d'un projet aussi important avec si peu de documents. Pas que ça n'a pas été bien fait, au contraire. Je pense que le travail qui a été fait – n'oubliez pas que c'est un projet niveau de difficulté 10. Et peut-être même plus. C'est très rare, surtout chez les professionnels et dans notre industrie, de voir des projets aussi complexes. Alors, j'ai un peu d'humilité, puis les commentaires, oui, je suis un petit peu d'accord, mais en étudiant davantage le

projet – et moi, je pense que le marché va s'en occuper de toute façon – les hauteurs vont peut-être être diminuées, les densités vont probablement être diminuées par elles-mêmes.

1660

Quelle entreprise, grande entreprise – pour partir, vous le savez, un projet de disons 3 ou 400 000 pieds carrés, il faut le pré-louer au moins à 50 %. Ça prend une entreprise qui va déménager 200 000 pieds carrés. Ça prend des voitures, ça. Et ne pensez pas que tout le monde va venir en transport public, ce n'est pas vrai. Surtout lorsqu'on est aux abords d'un centre-ville. Plein centre-ville, là, il y a une logique absolument extraordinaire. Ça prend tellement de temps, des fois, prendre de Notre-Dame et University jusque, je ne sais pas, moi, University et Sainte-Catherine, vous le faites une fois dans une tempête de neige, vous ne le refaites pas une deuxième fois, surtout quand vous montez.

1665

1670

Alors, oui, le sentiment que vous aviez, je pense que c'est des notions – les deux réponses peuvent être bonnes. C'est ça que je veux dire. Ça dépend comment c'est fait. Puis de juger sur un projet, une esquisse préliminaire, c'est être très sévère. C'est tout.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

1675

C'est bien. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1680

Je vous remercie, Monsieur Legault. J'inviterais monsieur Louis Drouin de la Direction de la santé publique, s'il vous plaît. Monsieur Drouin accompagné de?

M. NORMAN KING :

1685

Monsieur Norman King.

LA PRÉSIDENTE :

Nous vous écoutons.

1690

M. LOUIS DROUIN :

On a préparé un petit PowerPoint qui résume le mémoire. Il me fait plaisir d'être parmi vous. Je suis responsable de l'unité environnement urbain et santé publique à la Direction régionale de la santé publique. Et ce qu'on va vous présenter, c'est une opinion très brève sur le projet de Bonaventure.

1695

1700

Je vous rappelle que le mandat de la Direction de la santé publique, parce qu'on est régi par la *Loi sur la santé et les services sociaux*, c'est d'informer la population sur l'état et les déterminants de la santé et d'identifier évidemment les pistes d'action susceptibles de faire avancer la résolution des problèmes exposés.

1705 Quand on regarde – ça, c'est important, c'est vraiment la synthèse des connaissances que nous avons entre les composantes de l'environnement bâti et les impacts santé publique, on sait aujourd'hui que l'organisation des fonctions urbaines, densification, mixité des fonctions, la connectivité au niveau de la trame urbaine et des rues, l'accessibilité aux services de proximité sont un ensemble d'éléments qui favorisent la marche dans les quartiers.

1710 Le meilleur exemple, c'est le centre-ville de Montréal où on a beaucoup plus de gens qui utilisent la marche pour se rendre au travail ou magasiner. L'extrême, je dirais, c'est le design urbain de Ville de Laval, où la ville est beaucoup plus orientée sur l'organisation du transport automobile. Donc, planification urbaine avec les systèmes de transport et là, c'est toute la question de l'accessibilité au système de transport actif ou de transport en commun font en sorte que les caractéristiques de la mobilité en sont fortement influencées.

1715 Donc une ville qui s'organise autour de fonctions denses avec une accessibilité à des transports en commun, transports actifs, la motorisation est beaucoup moins importante. On peut penser à la Ville de Copenhague. Et les véhicules/kilomètres parcourus évidemment per capita sont beaucoup plus diminués, ce qui fait en sorte que le transport collectif et la pratique du transport actif en sont nettement favorisés. Et là on peut faire une relation directe avec toute la question des traumatismes routiers, l'obésité, maladies cardio-respiratoires et conséquences sanitaires associées aux changements climatiques, associées aux gaz à effet de serre.

1725 Si on regarde plus concrètement – prochaine –, donc Bonaventure, évidemment, pour nous, constitue une intervention majeure sur le transport et l'aménagement urbain et, en conséquence, peut poser un impact santé publique qui peut être très substantiel. Donc là, on vous donne des exemples concrets. C'est un graphique qui a été publié par le ministère des Transports du Québec et vous avez les deux courbes en haut qui sont la progression, je dirais, inéluctable de l'augmentation des gaz à effet de serre associés au transport entre l'année de référence 2003-2004 et 2026. C'est le scénario, ce qu'on appelle *business as usual*. C'est-à-dire, on ne fait aucune action spécifiquement orientée sur le chiffre modal, la population sur le transport actif ou le transport en commun, c'est-à-dire qu'aux besoins de mobilité, on rajoute de la capacité routière. Évidemment, vous avez une augmentation des gaz à effet de serre qui est prévue, selon ce scénario-là, d'environ 23-24 %. Il faut se rappeler que monsieur Charest vient plutôt de dire qu'on devrait, par rapport à 1990, réduire la courbe de 20 %.

1740 Bon, ce que vous voyez en bas, ce sont les contaminants associés aux véhicules moteurs qui sont les irritants respiratoires, les oxydes d'azote. Pourquoi elles diminuent? Parce que, selon le scénario, évidemment, vous avez une électrification de plus en plus importante des voitures. Donc on a intégré, je dirais, le scénario « amélioration de l'efficacité énergétique du parc automobiles ». Donc, évidemment, d'ici 20 ans, nos voitures émettent moins de contaminants, mais elles émettent, en chiffre absolu, plus de gaz à effet de serre, parce qu'on a une orientation axée sur l'augmentation des capacités routières, donc plus de véhicules qui circulent.

1745 Prochaine. Ici, c'est un autre point qui illustre la relation entre les véhicules/kilomètres
parcourus. Vous avez ça en bas. Vous avez Ville-Marie en haut. Il faut savoir que Bonaventure, en
fait, toutes les voitures qui rentrent par Bonaventure se dirigent, à toutes fins pratiques, dans
l'arrondissement Ville-Marie, qui est le principal pôle de destination. Et, vous voyez, ce n'est pas le
hasard, c'est l'arrondissement dans lequel vous avez le plus de véhicules/kilomètres parcourus.
1750 Donc, ce qu'on a mesuré, c'est 5 000 transports ambulanciers sur une période 99-2003. Il y a une
relation dose-réponse. Moins vous avez de véhicules qui circulent dans un arrondissement, moins
vous avez de transports ambulanciers. La dose fait le poison. La dose, c'est le nombre de
véhicules/kilomètres parcourus qui est intimement associée avec l'augmentation des capacités
1755 routières, ce qui fait en sorte que ce que vous avez à Ville-Marie, si vous augmentez les capacités
routières, vous allez augmenter le nombre de transports ambulanciers pour traumatismes routiers.

Donc, tous les experts internationaux, l'OMS entre autres, mentionnent qu'une des
meilleures stratégies pour réduire les traumatismes routiers, c'est, d'une part, réduire les capacités
routières ou réduire le nombre de véhicules qui circulent dans un quartier, et d'implanter des
1760 mesures d'aménagement qui visent l'apaisement de la circulation, ce qui protège évidemment les
piétons et les cyclistes.

Prochaine. Donc, si on parle d'objectifs de santé publique dans la planification des
transports : réduction du volume, circulation automobile; meilleur indicateur, ce sont les
véhicules/kilomètres parcourus. Je vous donne un exemple: comme la Ville de Philadelphie, New
York viennent de se donner des plans de transport avec une réduction des véhicules/kilomètres
1765 parcourus de 20 % vers le centre-ville, tant pour New York que pour Philadelphie. Donc, ça se
traduit concrètement par une réduction des capacités routières, une offre accrue de transport en
commun et des interventions sur la trame urbaine par la densité et la diversité. Il faut également
1770 réduire la vitesse par des mesures d'apaisement de la circulation et faire des aménagements, des
infrastructures pour transport actif sécuritaires qui amènent une meilleure protection des
utilisateurs avec une bonne connectivité de la trame urbaine. Prochaine.

LA PRÉSIDENTE :

1775 En quelques minutes.

M. LOUIS DROUIN :

1780 Projet Bonaventure. Quand on a, en lien avec ces critères-là, analysé Bonaventure,
premier message : c'est un bon projet. Pourquoi? Parce qu'il contribue à réduire les capacités
routières; il réduit les déplacements urbains; et il contribue à retisser la trame urbaine. Donc, cette
fracture qui a été créée par l'autoroute disparaît avec une reconnexion des rues. Prochaine — Il
augmente l'offre et l'achalandage du transport en commun. Ça, on a des chiffres qui ont été
1785 produits par le promoteur qui sont très éloquentes à cet égard, et il nous permet de faire une
occupation et une densification très importante d'un secteur nettement dégradé à l'heure actuelle.
Améliore le paysage, réduction des îlots de chaleur, création d'un milieu de vie. Il y a des
aménagements piétonniers qui sont très intéressants.

1790 Bon, plus spécifiquement, il y a quelques petits points qu'on pourrait améliorer. Entre
autres, pour les autobus. Évidemment, il y a un corridor. On souligne la mise en suspension des
particules respirables : 2.5. On sait que pour pouvoir les réduire, on peut faire des
recommandations concernant spécifiquement l'entretien de la chaussée. Donc, il y a des
techniques pour permettre une meilleure circulation et un meilleur entretien de la chaussée. On
1795 peut penser également à un nouveau parc d'autobus avec des carburants plus propres qui
émettent beaucoup moins de polluants. Il y a aussi, concernant les immeubles, les doter d'un
système de ventilation mécanique adéquat et bien entretenu. Donc, c'est des mesures de
mitigation. Concernant la pollution sonore, il y a toujours les mesures pour réduire le bruit au
niveau de la centrale. On peut penser également de concevoir les futurs immeubles avec des
1800 solutions architecturales et techniques contre le bruit d'un centre-ville. On voit aussi que la Ville de
Paris, durant la nuit, utilise des autobus plus petits en dehors des heures de pointe, ce qui pourrait
réduire les émissions et le niveau de bruit parce qu'il y a moins de circulation.

LA PRÉSIDENTE :

1805 Je vais vous demander de conclure, Monsieur Drouin, en vous demandant, si vous ne
voyez pas d'inconvénient, à ce que la copie du PowerPoint pourrait être déposée en
documentation. Merci.

M. LOUIS DROUIN :

1810 Oui. Donc, on conclut — prochaine. Donc, conclusions : Bonaventure, un projet porteur
d'améliorations importantes en matière d'aménagement urbain et de transport. Un projet qui peut
être encore bonifié par les recommandations spécifiques, mais aussi, un projet qui doit être
absolument intégré dans une planification métropolitaine. On parle entre autres d'un SLR et ce
1815 qu'on croit absolument essentiel : que Bonaventure, comme Turcot, comme Notre-Dame, doit
s'articuler autour d'une planification métropolitaine de l'aménagement du territoire et des
transports, qui tient compte d'objectifs de santé publique, d'objectifs de réduction des gaz à effet
de serre. Et on réitère la recommandation du Vérificateur général qui a été faite à cet effet-là au
1820 gouvernement du Québec en avril 2009.

1825 Donc on ne peut pas, non plus, concevoir des projets à la pièce comme on fait
actuellement. Il faut réarticuler l'ensemble des projets qui portent sur le transport à Montréal dans
un plan d'ensemble métropolitain. Et on voyait entre autres l'AMT qui a un projet d'électrification du
transport, possiblement dans le même corridor qu'est le SLR. On trouverait que ça serait une
bonne idée. Mais, là, il va falloir à un moment donné que les différents intervenants qui s'occupent
d'aménagement du territoire et de transport s'articulent ou se coordonnent mieux pour se donner
un plan de match plus global à l'échelle métropolitaine. Merci.

1830 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vous remercie, Monsieur Drouin. Des questions, Monsieur Boisvert?

1835 **M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

1835

Oui, j'aurais une question, Monsieur Drouin. J'ai posé cette question-là un peu plus tôt en soirée, mais là je préfère la poser en termes de santé publique et de sécurité. Donc, toujours en termes de santé publique, comment voyez-vous la cohabitation d'un corridor d'autobus tel que proposé, corridor Dalhousie, dans un secteur résidentiel, à court terme? Parce qu'on parle d'un court terme. Et, d'autre part, aussi, comment voyez-vous la cohabitation de la fonction, je dirais, résidentielle, principalement, notamment, dans les îlots centraux qui sont bordés par une circulation quand même relativement importante? Alors, en termes de santé publique, comment considérez-vous ces deux types de cohabitation là?

1840

1845 **M. LOUIS DROUIN :**

Bien, il faut d'abord réaliser qu'on est au centre-ville. Et l'accessibilité au service de transport en commun, tant souterrain qu'en surface, est absolument essentielle pour permettre la mobilité autre que par voiture. Quand on se promène dans toutes les villes du monde, vous avez les autobus en surface et le métro. Donc, la cohabitation, nécessairement... en fait, pour nous, le transport en commun dans un milieu densément peuplé, ça doit être présent. Donc, il faut trouver des moyens de favoriser cette cohabitation-là. Et on pense de plus en plus que l'utilisation de modes de transport en commun beaucoup plus propres, beaucoup moins bruyants devrait être davantage poussée. Dans des villes où ces modes-là ont été mis en place, on pense de plus en plus à l'électrification des transports. Même Montréal était dotée, il y a 40-50 ans, de trolleybus au centre-ville, qui n'avaient aucun bruit, aucun polluant.

1850

1855

Donc, pour moi, la question, ce n'est pas une question de cohabitation, on n'a pas le choix, c'est une question de trouver un mode transport en commun qui soit le moins polluant et le moins nuisible pour la population. Puis, ces technologies-là existent actuellement. Et c'est ce qu'il faut implanter.

1860

M. NORMAN KING :

J'ajouterais un autre point qui compléterait au niveau de l'architecture et la planification des bâtiments. Pour compléter la diminution des dangers ou des polluants à la source, de la façon dont le Dr Drouin a exprimé, mais aussi la conception des bâtiments peut contribuer à diminuer le bruit à l'intérieur et améliorer la qualité de l'air avec des systèmes de ventilation les plus efficaces possible. Donc, à la fois travailler sur les systèmes de transport et sur les bâtiments pour s'assurer que les polluants, que ce soit particules ou bruits qui demeurent, soient diminués le plus possible là où les gens demeurent.

1870

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

1875 C'est bien. Merci.

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

1880 En matière de bruit, il y a différents chiffres avancés dans les expertises. Quel est le niveau acceptable ou, enfin, je ne sais pas si vous pouvez nous parler un petit peu de ça? Parce qu'il y a des expertises avec différents chiffres, mais c'est difficile de se faire une tête sur ce qui...

M. NORMAN KING :

1885 Question complexe, une bonne question. Au moment où on se parle, l'OMS a des directives ou des recommandations sur les niveaux de bruit qui protègent la santé publique. Et il y a deux choses : on parle des niveaux de bruit à l'intérieur, puis à l'extérieur. Mettons, la nuit, à l'intérieur d'une chambre à coucher, on suggère 35 décibels à l'intérieur de la chambre à coucher, ce qui équivaut à 50 décibels à un mètre de la façade à l'extérieur. Donc, autrement dit, le bruit diminue de 15 décibels entre l'extérieur à un mètre de la façade et l'intérieur de la chambre à coucher. Donc je pense que c'est une balise intéressante. La Ville de Montréal et les arrondissements ont de règlements aussi qui approchent de cette recommandation-là de 35 décibels, la nuit.

1895 **M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :**

Il y avait des chiffres dans la documentation. On parlait de 50 décibels.

M. NORMAN KING :

1900 Il faudrait regarder. Il me semble que pour la Ville de Montréal, ce que j'ai vu dernièrement, on parle de 38 la nuit. Je parle bien de la nuit.

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

1905 Dans les chambres à coucher, mais disons ailleurs?

M. NORMAN KING :

1910 Oui. Parce que le jour, c'est 50 pour des questions de gêne et nuisance. Donc le niveau suggéré dépend selon l'heure de la journée, au même titre, l'OMS, c'est la même chose. L'Organisation mondiale de la santé parle de 35 la nuit, 50 le jour aussi.

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

1915

Puis à l'extérieur, est-ce qu'il y a des normes? Comme, par exemple, sur la place publique?

M. NORMAN KING :

1920

Oui. Je crois que mettons dans des parcs...

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

1925

Est-ce qu'il y a une plage?

M. NORMAN KING :

1930

... comme dans les parcs, je n'ai pas en mémoire, mais on pourrait, si vous voulez, je peux vous faire suivre une documentation à ce sujet-là et des tableaux très exhaustifs qui répondraient à toutes vos questions.

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

1935

S'il vous plaît. Puis, pour obtenir cet effet, on passe de 50 à l'extérieur à 35 à l'intérieur, est-ce qu'il y a une spécification en termes de fenestration, de matériau ou est-ce que tout fait à peu près?

M. NORMAN KING :

1940

Ce que la norme de l'OMS mentionne, elle tient pour acquis que le bruit diminue de 15 décibels entre un mètre de la façade à l'extérieur et l'intérieur, sans mesure particulière. C'est même la fenêtre ouverte l'été. Donc, si on prend un bâtiment construit avec des matériaux insonorisants, avec des fenêtres qui demeurent fermées parce qu'il y a un système de ventilation mécanique efficace qui permet un changement d'air adéquat, etc., d'après moi, ça peut diminuer beaucoup plus que 15 décibels entre l'extérieur et l'intérieur. Puis, évidemment, pour les résidences plus en hauteur, mais le bruit diminue avec le carré de la distance, donc ça va être encore moins bruyant à ce niveau-là.

1945

LA PRÉSIDENTE :

1950

Seront donc jointes en documents complémentaires, votre présentation PowerPoint ainsi que les données complémentaires que vous voudrez bien nous fournir?

M. NORMAN KING :

1955

Oui.

LA PRÉSIDENTE :

1960

Merci, Monsieur Drouin et Monsieur King. J'inviterais monsieur Pierre Brisset.

M. PIERRE BRISSET :

1965

Bonjour, Madame la présidente !

LA PRÉSIDENTE :

Et monsieur Philippe Côté.

1970

M. PIERRE BRISSET :

Alors, juste des petits ajustements ici.

1975

LA PRÉSIDENTE :

Je vous rappelle qu'on s'en tient à 10 minutes en faisant les points centraux.

M. PIERRE BRISSET :

1980

Centraux.

LA PRÉSIDENTE :

1985

Monsieur Brisset et monsieur Côté savent de quoi on parle.

M. PIERRE BRISSET :

Oui.

1990

LA PRÉSIDENTE :

Nous vous écoutons.

1995

M. PIERRE BRISSET :

2000

Alors, bonjour, Madame la présidente! Je vous remercie de nous avoir bien permis de vous présenter nos réflexions et nos suggestions. Je dois vous dire que depuis plusieurs années, nous avons travaillé, ou du moins, nous avons offert nos services à la Société du Havre pour mettre en valeur le projet qui était annoncé, je crois en 2004, avec beaucoup d'enthousiasme, de retourner l'accès au fleuve ou c'est-à-dire remettre l'accès au fleuve aux Montréalais.

2005 Il faut comprendre que dans le contexte de la Société du Havre, 95 % du territoire duquel on parle pour accéder le fleuve appartient au gouvernement fédéral et 5 %, le petit bout de Bonaventure qui rentre au nord du canal Lachine, appartient à la Ville de Montréal. Pourtant, on semble mettre l'emphase sur l'élément qui rentre sur la Ville de Montréal, mais on oublie que la grande partie du bord du fleuve, ça appartient au fédéral. Et donc, nous avons dit que le phasage aurait dû être fait ensemble. Et ce que je vous présente devrait déjà exister.

2010 Par exemple, l'enlèvement de l'autoroute en diagonale que vous voyez de l'autoroute Bonaventure à Décarie aurait dû être déjà converti en parc accessible aux résidents de Pointe-Saint-Charles. Ce n'est pas des grands travaux. On parle de l'ordre de 3,5 M\$ réaliser ça, incluant une piste cyclable continue. Parce qu'il faut comprendre que l'autoroute Bonaventure, son gabarit, c'est une autoroute à 4 voies contrôlées par le gabarit du pont Clément. Donc, en enlevant 2 voies
2015 de part et d'autre, on peut très bien mettre une piste cyclable en rive. Et si on regarde en détail, l'échangeur ou l'entrée du parc du côté du parc Marguerite-Bourgeois aurait très bien pu être réalisé très facilement il y a 3 ans, tout en faisant de la bretelle en diagonale de Bonaventure un vrai boulevard urbain, dont le boulevard Marc-Cantin.

2020 Si on continue le trajet, on voit très bien que le bout de 4 voies de l'autoroute, on peut très bien aménager une piste cyclable entre l'autoroute et le bord du fleuve, comme on voit sur le pont qui mène entre l'Île-des-Sœurs et Montréal où il y a une piste cyclable en rive de l'autoroute. Alors, ça, comme mesure temporaire, ça peut être très bien réalisé.

2025 Une autre chose qui aurait dû être réalisée il y a 3 ans, c'est la fameuse voie réservée pour autobus entre le pont Champlain et le centre-ville de Montréal. Il faut comprendre que de tout le complexe de l'échangeur de l'Île-des-Sœurs où se trouve justement le nouveau centre Bell – que moi, je ne comprends pas non plus, parce que j'ai travaillé à l'ancien centre Bell- Banque en 80, à leur donner un édifice le plus moderne imaginable, mais bon, bref, ils ont voulu aller sur l'Île-des-
2030 Sœurs, c'est leur choix – mais dans tout le plat de spaghetti à l'italienne avec bien du fromage, ils ont oublié de mettre la bretelle critique pour alimenter les autobus entre la voie centrale du pont Champlain et la voie centrale de l'autoroute Bonaventure. Et là, je voudrais préciser qu'une voie réservée pour autobus, ça a seulement besoin d'être une voie, c'est la voie qui mène dans le sens du trafic. On n'a pas besoin d'avoir 2 voies, parce qu'en sens contraire, il n'y a jamais de la
2035 circulation qui bloque les autobus sortant le matin et rentrant le soir.

2040 Alors, en effet, si on avait conservé, si on avait fait cette bretelle-là et conçu la voie d'autobus en continuité de la bande médiane du pont Champlain qui est déjà existante avec la bande médiane du pont Clément, on voit très bien le pont Clément maintenant à votre gauche, c'est un pont à 4 voies, mais en enlevant la bande médiane, on peut très bien aménager une cinquième voie sur le pont pour le transport des autobus. Donc, maintenir la continuité des autobus vers le centre-ville.

2045 Vous voyez ici, on voit très bien l'autoroute Bonaventure qui est à 4 voies, puisque les voies de droite sont en construction ou des travaux, je ne sais pas trop quoi, convertir ça en piste

cyclable aurait très bien pu se faire il y a 3 ans, ne pas attendre à maintenant. Et, éventuellement, on parle du parc qui a été présenté par la Société du Havre, qui est une belle idée.

2050 Je continue, je vais sauter ces images-là, c'est plus des détails sur la voie réservée pour se rendre au centre-ville. Mais j'arrive au centre-ville. Vous voyez cette image-là? C'est le pont au-dessus du canal Lachine. Vous avez remarqué que le pont est supporté sur des piliers qui sont en forme de banc, deux pilastres à chaque bout d'une poutre transversale. On ne peut pas penser à couper le pilier en deux parce que c'est comme un banc. Si on coupe une moitié, bien l'autre moitié va tomber. C'est comme on connaît très bien deux mains qui applaudissent, mais une main qui
2055 applaudit, c'est pas évident.

Alors, pour revenir, c'est que j'ai vu des schémas où ils parlaient de faire des déviations, etc. Mais maintenant que la déviation commence au pilier 22, on se trouve à commencer la déviation au-dessus du canal Lachine, donc un pont temporaire pour raccorder un lien temporaire qui sera démoli avec la démolition de l'autoroute. Ça en fait du temporaire.

J'avais à maintes reprises avec la Société du Havre, assis avec eux, dire : « Écoutez, au lieu d'essayer de faire votre déviation temporaire, essayez donc d'utiliser les bretelles existantes. » Vous voyez à votre gauche? C'est la bretelle qui monte de Brennan sur l'autoroute. Vous voyez à
2065 droite qu'il y a un bras du pilier en question. Si on coupait le bras, puis on mettait des poutres sur la bretelle, on pourrait très bien faire une bretelle à 2 voies. Comme je dis, l'autoroute Bonaventure, c'est 4 voies. Donc 2 voies dans un sens, 2 voies dans l'autre. Alors, c'est en coupant le bras, qu'on puisse réorganiser la bretelle de façon à accommoder 2 voies. De même que Wellington, c'est la même chose.

Alors, en deux étapes faciles, la zone rouge que vous voyez sur la carte, c'est la zone d'intervention pendant le transfert des voies de l'autoroute aux bretelles et donc, en coupant, en élargissant les bretelles à 2 voies, on peut très bien permettre l'élimination de l'autoroute à partir de Brennan jusqu'au centre-ville.

Pour la voie d'autobus qui arrive en plein centre, comme je vous dis, elle continue dans la bande médiane. Là, je vous ai montré un schéma où ça devient 1 à 2 voies pour que le dernier bout, entre Wellington jusqu'au centre-ville soit à 2 voies. Mais il y a d'autres scénarios. Effectivement, tout l'argument de tourner à gauche – vous n'avez pas ces diapositives, je vais vous
2080 les envoyer – tout l'argument de tourner à gauche, peu importe où on tourne à gauche avec les autobus, il faut traverser le trafic sortant qui est la ligne verte. Peu importe. Que vous traversiez à Brennan, à Wellington, à William ou à Saint-Jacques, il faut traverser le trafic sortant. Alors, l'argument de dire qu'on ne peut pas tourner à gauche à Saint-Jacques s'applique autant à la rue Brennan, parce que ça coupe le même trafic.

Je vous montre ici une illustration que mon collègue Philippe m'avait dit de mettre. C'est d'où vient la masse de béton du centre-ville? Il y avait Place Bonaventure, l'échangeur, le premier échangeur sur la planète souterrain pour alimenter deux autoroutes – Philippe, je te
2090 donne permission de donner trois mots.

M. PHILIPPE CÔTÉ :

2095 Oui. Bien, en fin de compte, ici, c'est la mégastucture de Montréal. Autrement dit, quand on parlait de Dubaï dans les années 60, c'était Montréal. C'était, si je puis dire, ce talus d'infrastructures ou autoroutes souterraines, ville piétonne, recouvrement de dalles sur la tranchée ferroviaire du CN avec le tunnel allant vers le mont Royal, c'était ça l'entrée majestueuse de Montréal. Et, actuellement, quand on en fait une lecture, on en fait une lecture de désuétude, une lecture d'où on va tenter de vouloir faire du quartier qui a pourtant a été un thème urbain à partir des années 80 suite, si je puis dire, à l'échec de la mégastucture. Mais en tant que tel, ce qui est
2100 présenté là, c'était ce qui était l'acte même de la modernité, du contrôle des flux de circulation en souterrain, en surface et la gare Bonaventure qui était l'icône architectural de l'époque.

M. PIERRE BRISSET :

2105 O.K. Alors, je vais reprendre, parce que sans ça, on peut en parler 3 heures.

LA PRÉSIDENTE :

2110 Merci de reprendre pour conclure, Monsieur Brisset.

M. PIERRE BRISSET :

2115 Alors, voilà, je vais conclure. Alors, si on prend cette structure-là, on garde le réseau de la Rive-Sud. Tout à l'heure, beaucoup de monde avait parlé – ça, je vais vous fournir cette carte-là aussi –, mais quand on parle des réseaux de transport en commun, il y a plusieurs... sur le pont Jacques-Cartier, des voies réversibles; sur le pont Victoria, on en a parlé pour casser les oreilles; sur le pont Champlain, on peut conserver les voies d'autobus, comme j'ai décrit tout à l'heure, mais les trains de banlieue, vous voyez la ligne rouge qui monte? Il y a la ligne qui va vers Saint-Hilaire. L'embranchement dont le professeur Hanna parlait tout à l'heure vers La Prairie, qui était
2120 opérationnel, en passant, lors de la crise amérindienne, alors ça prend moins que 8 mois à mettre en place, elle a déjà fonctionné. C'est juste redéterrer ce qui était là, puis ça peut prendre peut-être 2 mois à remettre en place. C'est la ligne qui va vers La Prairie, qui fait la grande courbe, qui passe à travers la station Chevrier, qui relie avec une ligne potentielle qui pourrait aller aussi à Chambly. Donc, vous avez 3 lignes de train de banlieue qui vont converger sur le pont Victoria, sur le réseau
2125 ferroviaire. Bien entendu, il faut s'entendre avec le CN, mais on va s'en tenir à ça.

2130 Aussi, je fais mention – une autre carte qui a été publiée en 2002 lors de la Commission Nicolet – des réseaux de transport en commun sur la Rive-Sud qui pourraient très bien s'arrimer avec la Rive-Nord. Le pont Victoria, on en a parlé à maintes reprises, les porte-à-faux, le design du porte-à-faux. Le professeur Hanna vous en a déjà parlé, alors je ne vais pas rester là-dessus, manque de temps.

2135 Je veux revenir à cette illustration ici. La phase à laquelle on devrait être rendu, c'est l'enlèvement complet de l'autoroute Bonaventure et faire une trame urbaine, une vraie trame urbaine où vous voyez que je ne suis plus l'axe de l'autoroute Bonaventure, mais je regarde plus une situation de créer un réseau de boulevards urbains avec une voie réservée pour autobus que vous voyez en jaune en bande médiane, avec des rocade, des ronds-points pour accommoder le trafic de 30-40 000 véhicules qui vont passer dans le secteur, avec les transports en commun.

2140 Et on voit que l'axe en provenance d'University, au lieu de suivre l'axe Bonaventure et traverser le bassin Peel, devrait prolonger sur la rue Nazareth, aller en ligne droite à travers les friches du port de Montréal, quelques stationnements, un peu de négociations avec le port de Montréal, bien entendu, à cause du... mais c'est le terrain fédéral auquel je m'attendais que la Société du Havre puisse négocier. Par exemple, traverser le canal, ça n'a pas besoin d'être un pont, ça peut être une dépression en dessous d'un caniveau où vous voyez les bateaux passer par-dessus vous, parce que le canal est plus haut que le terrain avoisinant. Alors, ça peut faire un peu comme dans les Pays-Bas où vous avez une architecture, avec votre structure qui transporte des bateaux, en forme de petit caniveau parce que les tirants d'eau, c'est limité à 1,5 mètre. Sur la Rive-Sud, les connexions.

2150 Et, surtout, ce que je vous présente ici, ce que je vous ai parlé, c'est je rentrais dans les budgets de 30 M\$ pour la voie réservée pour autobus, dégager le fleuve pour 3 ou 4 M\$ et diminuer la grandiose du Titanic, l'effet Titanic que vous voyez là. C'est bien beau de parler de 8 G\$, mais commençons à dépenser selon les moyens qu'on a. Merci. Est-ce que j'ai respecté mon temps?

LA PRÉSIDENTE :

2160 Merci, Monsieur Brisset, de ne pas nous laisser sur cette image du Titanic. Des questions? Oui, monsieur Chénard pour commencer.

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

2165 Pourriez-vous revenir un peu sur la question de la faisabilité au pont Victoria? Je sais bien qu'on en a entendu beaucoup, mais peut-être que vous auriez une remarque complémentaire?

M. PIERRE BRISSET :

2170 Je vais retourner à la faisabilité du pont Victoria.

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

Effectivement, monsieur de Pabeco nous a déjà donné une partie, mais...

2175 **M. PIERRE BRISSET :**

Alors, ce que je dis, c'est que le pont Victoria, il y a eu des tramways jusqu'en 55. Les porte-à-faux sont dans la zone, ce qu'on appelle une zone de poutres. Parce qu'une poutre est plus efficace quand elle n'est pas supportée au bout, mais quand elle est supportée à mi-chemin, parce que la charge, la flexion – les ingénieurs civils vont tout vous expliquer ça un beau jour – mais la flexion est balancée et tout le kit. Alors, c'est pour ça qu'ils auraient pu accommoder, avec le balancement de la poutre, de remettre les tramways sur les porte-à-faux du pont Victoria, dans la zone que j'indique, rapprochée au tablier, à la structure principale. Et pas les mettre avec... le problème avec les autobus qui se promènent un peu, qui peuvent aller sur la rive et puis tomber à l'eau, éventuellement.

C'est que le tramway, effectivement, serait remis exactement où il était à l'époque – excusez-moi, j'ai mis la main – les années 50 où vous voyez ici l'image du tramway qui était dans la zone critique de la poutre en porte-à-faux.

2190

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

Et, donc, est-ce qu'il faut ajouter beaucoup de kilomètres de voies? Est-ce qu'il y a beaucoup de travaux à faire d'accès?

2195

M. PIERRE BRISSET :

Non. Eh bien les voies d'accès – oups ! il y a un petit piton sensible ici – alors les voies d'accès du côté nord, ça peut autant aller vers – ça peut faire deux bretelles, les bretelles d'accès pour le tram-train, pour arrimer avec les réseaux de tramway sur l'île de Montréal peut très bien se faire, parce qu'on parle déjà d'un réseau de tramway sur l'île de Montréal, le réseau de la rue Peel et ça pourrait voir que le tramway, dépendant la solution retenue, pourrait peut-être rester dans l'emprise du CN pour aller à la gare centrale. Il y a beaucoup d'alternatives à faire, mais la technique sur le pont Victoria existe à cause du fait que le pont Victoria était conçu pour les tramways sur la structure.

2205

Sur la Rive-Sud, si vous permettez, sur la Rive-Sud, il y a aussi peut-être ce que vous appelez un petit plat de spaghetti à l'italienne sur l'image, mais il y a des moyens d'arrimer les réseaux de tramway avec un réseau de SLR ou transport en commun de la Rive-Sud que les gens de la Rive-Sud semblent vouloir développer aussi.

2210

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

C'est bon. Merci.

2215

LA PRÉSIDENTE :

Brièvement, oui?

2220 **M. PHILIPPE CÔTÉ :**

Oui. C'est simplement pour rappeler que dans le rapport Nicolet sur la mobilité Rive-Sud, la notion de corridor de transport du pont Victoria n'avait pas été retenue. Donc, si on peut dire, il y a un gain, une innovation à travers cette consultation-ci. Sinon, la Commission Nicolet dans son rapport avait estimé, aussi bien le projet de SLR ou autre que tout projet qui menait au centre-ville équivalait à un gain de temps d'une minute pour des investissements de 2 G\$. Donc, la Commission Nicolet avait refusé, y compris le projet de l'AMT pour le peu d'efficacité d'inter-rives.

Autrement dit, la Commission Nicolet, pour le lien entre Montréal et la Rive-Sud, allait plutôt vers le pont Mercier, une réflexion sur le pont Mercier et le camionnage, et le projet peut-être d'un corridor de transport qui était entre Varennes et Repentigny. Donc, en dehors du cœur de Montréal. Et l'axe du pont Victoria, si je peux dire, c'est un travail du GRUHM qu'on a mené et qu'on avait présenté à la Société du Havre dès 2006 et qui a été perdu, comme nous a répondu monsieur Rainville, dans les documents qu'ils n'ont, semble-t-il, jamais retrouvés.

2235 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Brisset, la même question peut-être qu'au professeur Hanna un peu plus tôt en termes de séquençement du développement, c'est-à-dire en termes à la fois de logique que de délai ou de temps. Est-ce qu'il y a des choses qu'on peut faire, très rapidement?

2240 **M. PIERRE BRISSET :**

Oui, très rapidement, ce que je dis, c'est que tout l'élément de corriger l'accès à l'autobus, parce que ce que je vous ai montré, le petit viaduc sur l'Île-des-Sœurs, sauve 10 minutes sur le parcours des autobus. Parce qu'on parle d'une demi-minute dans le corridor Dalhousie, mais il y a 10 minutes à récupérer par le viaduc que je vous ai montré tout à l'heure, quand on considère que les autobus circulent dans une voie réservée, dans le centre de l'autoroute et non en rive. Parce que c'est un système conçu pour avoir des voies réservées dans le centre et donc peut être réversible. Ça, ça devrait déjà être mis en place, mais disons que puisque ce n'est pas fait, on parle d'un an pour ça.

Et puis pour le train de banlieue dont a parlé le professeur Hanna, on parle d'un réseau qui existait déjà. Lors de la crise amérindienne, le train de La Prairie fonctionnait déjà. Alors, c'est quoi redéterrer ça pour le remettre en marche? Ils l'ont mis en marche en trois semaines lors de la crise amérindienne. Alors, je pense qu'ils peuvent le remettre en marche. Ce n'est pas une crise aussi aiguë maintenant, mais disons deux mois.

Pour les tramways sur le pont Victoria, je crois que les premiers efforts peuvent être mis et être mis en marche d'ici deux ans. Mais ça, je suis optimiste.

LA PRÉSIDENTE :

2265 Très brièvement sur la réversibilité d'une voie centrale, ça ne cause pas de problème en termes de flot en heure de pointe le matin, heure de pointe le soir. Et, durant la journée, j'imagine que s'il y a croisement, on emprunte l'un ou l'autre de la voie régulière ou comment ça se passe?

M. PIERRE BRISSET :

2270 Oui. Alors, ce qui arrive, c'est que les autobus retournant utilisent les voies régulières comme ils font maintenant. Les autobus en voie réservée, il faut comprendre que sur le pont Champlain, c'est un autre problème qu'ils auraient dû régler il y a très longtemps, mais vous savez que ça va sur le sens inverse. S'ils avaient mis une barrière amovible, ça aurait réglé beaucoup le problème de sécurité sur le pont Champlain, avoir 4 voies qui rentrent le matin et 2 voies qui
2275 sortent le soir – 2 voies qui sortent le matin. Mais à cause de la superstructure, ils ont dit : au lieu d'essayer de régler un problème à 95 %, on veut avoir une solution à 100 %. Donc ça coûte 1,5 G\$ de plus. C'est la façon qu'on pense.

2280 Pour la question de sécurité, sur l'autoroute Bonaventure, à part le pont Clément où ça devrait être à basse vitesse en tous les cas, à part le pont Clément, l'autobus circule quand il est dans sa voie réservée en site propre et il n'y a aucun croisement avec d'autre circulation. Il est en site propre entre 2 voies d'autoroute.

LA PRÉSIDENTE :

2285 D'accord. Merci. Monsieur Boisvert.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

2290 J'avais une question, mais monsieur Brisset y a répondu pendant sa présentation. Alors, donc, je n'ai plus de question.

LA PRÉSIDENTE :

2295 Monsieur Brisset, Monsieur Côté, merci.

M. PIERRE BRISSET :

2300 J'espère que j'ai respecté votre temps cette fois-ci.

LA PRÉSIDENTE :

J'inviterais sans plus tarder monsieur Jean-Claude Michel de Climatisation et chauffage urbains Montréal, s'il vous plaît. Je comprends, entre-temps, Monsieur Brisset, que vous joindrez

2305 pour fins de documentation une diapositive à ajouter ainsi qu'une carte. Ou trois ou quatre. Je vous laisse le soin de faire la liste et de nous faire parvenir ça. Merci. Monsieur Michel, bienvenue !

M. JEAN-CLAUDE MICHEL :

2310 Bonsoir! Bonsoir, Madame ! Bonsoir, Messieurs ! Premièrement, qui sommes-nous? Je suis Jean-Claude Michel, je suis directeur de Climatisation et chauffage urbains de Montréal. Notre entreprise est installée à Montréal et plus précisément dans le Quartier Bonaventure depuis 1947. CCUM – à ne pas confondre l'ancienne CCUM ou le nouveau SPVM – est une entreprise détenue conjointement par Dalkia Canada, une entreprise française, et Gaz Métropolitain Plus. Dalkia
2315 Canada est une filiale du groupe français Dalkia, c'est un acteur majeur évidemment dans la gestion énergétique et environnementale. On intervient auprès des collectivités et des entreprises et, entre autres, Dalkia est détenue par Veolia Environnement et EDF, Électricité de France.

Dalkia produit et distribue de l'énergie pour le chauffage et la climatisation des immeubles.
2320 L'entreprise offre aussi de l'expertise en gestion et en transformation d'énergie. Les services offerts par Dalkia visent l'économie des ressources et la réduction des gaz à effet de serre, les fameux GES. Et depuis les usines de production jusqu'au consommateur ultime.

Quant à CCUM, CCUM possède une centrale thermique qui est connue, d'une puissance
2325 installée de 120 mégawatts en chaleur et de 9 mégawatts en climatisation. La centrale, comme je vous disais, est justement au coin de Nazareth et de Wellington.

CCUM offre deux types de service. Premièrement, on offre de la vapeur, de la vapeur qui est acheminée aux édifices du centre-ville et aussi de l'eau chaude et de l'eau froide pour la
2330 climatisation et le chauffage encore, mais surtout dans le secteur du multimédia.

Le territoire qui est desservi – vous allez le voir ici sur la planche – donc à l'écran, on a un réseau d'à peu près 2 kilomètres de diamètre à partir de notre centrale, comme vous voyez à droite sur la planche. Au total, notre réseau compte environ 3 kilomètres de conduites. Notre
2335 réseau principal, celui qui est le plus vieux évidemment, c'est celui de vapeur, donc il est en rouge. Il alimente surtout les édifices du centre-ville, incluant un branchement qui va au campus de l'ETS. Et, ensuite, vous avez en jaune, le réseau d'eau chaude et d'eau froide, comme je vous disais précédemment, qui alimente le multimédia.

Nos principaux clients actuels, ça comprend des immeubles de grande envergure. Vous les voyez présentement sur la photo qui est à l'écran. On aime dire qu'au sud de Sainte-Catherine, on alimente près de 50 % de l'espace commercial en vapeur.

Pourquoi intervenir? En fait, pourquoi qu'on trouve important d'intervenir dans le cadre de
2345 cette consultation publique? C'est parce que le projet du Quartier Bonaventure offre une opportunité unique de poursuivre la rationalisation de la consommation de l'énergie dans le centre-ville de Montréal. Nous croyons qu'il en va de l'intérêt public de mettre en évidence cet aspect

positif du projet qui n'a pas été élaboré durant les séances de consultation publique tenues à ce jour.

2350

En effet, on croit important de souligner que le projet du Quartier Bonaventure est plus qu'un projet de reconfiguration des parcours de transport en commun vers le terminus du centre-ville. Nous sommes même étonnés, je dirais, du peu de cas fait au cours des consultations de l'engagement de la Société du Havre à l'égard d'un développement durable.

2355

Donc, nous pourrions signaler le grand intérêt que nous voyons dans plusieurs facettes du projet qui ont été mentionnées précédemment. Donc, la démolition de la structure de béton de l'autoroute Bonaventure, la volonté de marquer avec une certaine élégance l'entrée du centre-ville ou, encore, l'importance de dynamiser le développement immobilier.

2360

Ceci dit, permettez-moi, Madame la présidente, de concentrer notre intervention sur ce qu'on connaît le mieux, donc la gestion énergétique et environnementale en milieu urbain.

2365

Notre intérêt. Évidemment, certains vont dire : voilà une entreprise qui a un intérêt évident dans la réalisation du projet. Bien sûr, je suis d'accord. CCUM a un intérêt dans ce projet parce qu'elle fournit aux collectivités, comme aux entreprises, des services qui contribuent aux objectifs de la Société du Havre et aux politiques de la Ville de Montréal. Nous sommes des acteurs importants dans le domaine de la gestion énergétique et environnementale, et ce, depuis plus de 60 ans.

2370

Nous déclarons sans gêne avoir deux niveaux d'intérêt dans ce projet : un intérêt commercial et un intérêt citoyen. Notre intérêt commercial, c'est nos installations de production. Elles sont situées dans le territoire visé par le projet et notre aire de distribution englobe l'ensemble du territoire d'intervention de la Société du Havre. CCUM peut donc desservir en vapeur, en eau chaude et en eau refroidie tous les immeubles dont la construction est prévue dans le cadre du projet. Nos équipes de professionnels peuvent même conseiller les concepteurs de ces immeubles en vue de les rendre plus économiques à exploiter et moins polluants.

2375

2380

Quand je parle de mes experts, je parle évidemment des experts de Veolia, les gens même de Gaz métro et même des consultants externes. Présentement, ce soir, je suis accompagné avec des gens de BBA qui nous apportent un support constant pour le développement de nos réseaux et l'efficacité de notre centrale.

2385

Quant au second intérêt, notre intérêt citoyen, nous sommes aussi intéressés en tant que citoyen corporatif. Nous croyons fermement que l'utilisation d'une centrale thermique offre un moyen efficace et économique de chauffer et de climatiser un quartier urbain. Comme on dit, le *district heating* ou le *district cooling* sont des pratiques courantes qui font appel à des technologies éprouvées. Les avantages de cette approche sont nombreux et contribuent à la préservation de notre environnement et au développement durable de nos collectivités.

2390

2395 Les avantages des réseaux urbains. Eh, bien! Les réseaux urbains de chaleur et de froid sont utilisés couramment dans plus de 40 pays du monde, dont dans de nombreux pays européens à climat tempéré tels l'Allemagne, la Finlande, la France, la Hongrie, l'Irlande, la Norvège, la Pologne, la Tchécoslovaquie, le Royaume-Uni, la Russie et encore la Suède et on pourrait même parler des États-Unis aussi qui sont nos voisins.

2400 Quels avantages y voit-on? Je vous dirais il y a des coûts moindres au chapitre des équipements mécaniques du bâtiment, dans le sens qu'il n'y aurait pas de chaufferie, pas d'équipement de refroidissement. Ensuite, il y a aussi des espaces qui sont libérés dans les immeubles eux-mêmes, lesquels peuvent servir à des usages plus rentables. Je vous dirais aussi que ça libère les toits. Donc quand on parle de toits verts ou de toits blancs, évidemment, ça aide beaucoup de ce côté-là. Ensuite, il y a un meilleur contrôle sur les émissions — et ça, j'en suis tellement fier à CCUM — tout simplement parce qu'on a les systèmes de contrôle en place et aussi, on a des employés 24 heures sur 7 en opération. Puis, aussi, ça permet l'accès à des points
2405 LEED NC, liés à l'efficacité énergétique et au confort thermique intérieur.

2410 Finalement, il y a la fiabilité du système liée à des équipements de qualité, la redondance des installations et une surveillance continue par des professionnels. Par exemple, je vous dirais que CCUM qui est en opération depuis 1947 n'a jamais connu aucune panne. C'est propre aux réseaux urbains en général.

2415 Mais, au-delà de ces avantages, c'est l'efficacité supérieure de la centrale thermique par rapport aux installations, équipements individuels dans chaque immeuble qui domine. En effet, nos installations actuelles — et ceci a été prouvé — ont une efficacité moyenne supérieure de 10 % par rapport aux installations individuelles. Et nous travaillons présentement à améliorer notre performance énergétique en vue d'atteindre 20 %. Cette efficacité se traduit par une réduction de consommation de carburant fossile et d'émission des GES.

2420 Je vous dirais en aparté que chez CCUM, la production de vapeur est en baisse continue depuis sa création. En fait, c'est grâce à l'efficacité de la centrale, puis aussi, je dirais, aux immeubles du centre-ville qui sont de plus en plus conscients de l'efficacité énergétique. Donc, si vous regardez le total de nos ventes de la dernière année, c'est de plus en plus bas, d'année en année.

2425 Je vous dirais qu'un des gros projets d'économie d'énergie qui a été fait à Montréal, pour ceux que ça intéresse, ça a été lorsque la Place Ville-Marie a changé ses fenêtres pour des fenêtres simples à des fenêtres doubles.

2430 Donc, si je continue notre présentation, notre position sur le projet Bonaventure. Ceci dit, quelle est notre position? CCUM est d'avis que ce projet est une occasion à ne pas rater, une occasion qui permet de poser des gestes concrets afin d'améliorer notre environnement urbain et son développement, notamment en ce qui a trait aux infrastructures d'utilité publique et la conception des immeubles.

2435 Le développement durable est un concept aujourd'hui à la mode, mais en voie de devenir, espérons-le, une valeur de société. Le concept a été mis à l'ordre du jour grâce au rapport de la Commission Brundtland remis à l'organisation des Nations-Unies en 87. Donc, ça ne date pas d'hier. Depuis cette date, les enjeux identifiés dans ce rapport nourrissent la réflexion sur l'impact de notre mode de vie, sur l'environnement et sur les conséquences pour les générations à venir.

2440 Ces enjeux sont à l'origine de nombreuses recherches et de plans d'action qui modifient progressivement nos perceptions collectives et nos façons d'agir.

2445 Dalkia et CCUM croient jouer un rôle utile en proposant et en mettant en œuvre des solutions pratiques dans ce domaine. Nous croyons que la collectivité montréalaise se doit de saisir toutes les occasions qui se présentent pour poser des gestes concrets afin de réduire notre empreinte écologique. L'éco-responsabilité est à l'ordre du jour malgré les résultats, je dirais, douteux du récent Sommet de Copenhague sur les changements climatiques.

2450 Nous sommes heureux de voir que la Société du Havre souhaite faire du Quartier Bonaventure un projet exemplaire au plan du développement durable. Nous y voyons là un virage vert encourageant. Nous souhaitons que ce virage vert soit collectif et nous sommes prêts à y participer avec enthousiasme.

2455 Ce qu'on entend, nous, par un virage vert collectif, ça veut dire qu'il doit être à plusieurs volets. Donc considérer l'énergie, l'eau, les matériaux, les déchets et la viabilité en général. Il doit être aussi concerté. Donc, il doit exiger la participation des autorités publiques et des acteurs privés et, aussi, il a une mission d'exemple en matière de gestion responsable de notre milieu de vie. Pour être efficace, un virage vert collectif va être piloté par un organisme d'intérêt public mandaté par la collectivité. En l'occurrence, c'est la Société du Havre.

2460

2465 Donc, pour finir, je vous parlerai de notre engagement. Donc CCUM est disposée à participer activement, comme on vous dit, à ce virage vert collectif dans le cadre du projet de Quartier Bonaventure. Nous sommes d'avis qu'au cours des étapes subséquentes du développement du projet, les objectifs ambitieux de la Société du Havre en matière de développement durable devront se traduire en solutions techniques concrètes. En attendant, les objectifs exposés dans l'avant-projet détaillé méritent le soutien des acteurs du développement urbain dont CCUM fait partie.

2470 Pour faciliter la mise en œuvre des solutions concrètes, nous sommes disposés à nous engager à l'égard de six mesures. Premièrement, optimiser la performance énergétique de nos installations, facilitant ainsi l'atteinte de la certification LEED ND OR recherchée par la Société du Havre pour le quartier.

2475 Deuxièmement, offrir dans le Quartier Bonaventure un réseau d'eau à basse température qui permettra d'augmenter substantiellement notre performance énergétique et de faire disparaître en grande partie les panaches de vapeur émis par la centrale. Dans ce sens-là, nous allons être aidés justement par nos firmes de consultants BBA.

2480 Troisièmement, améliorer l'esthétique extérieure de nos installations, de sorte à assurer une intégration plus harmonieuse dans le nouvel environnement du quartier. Ensuite, actualiser notre réseau de distribution en fonction de la demande future qui sera générée par les immeubles du quartier et ceux aussi des faubourgs voisins.

2485 Ensuite, mettre à la disposition de la Société du Havre nos experts-conseils internes et externes, afin d'exploiter les meilleures mesures à prendre pour optimiser la consommation d'énergie et la réduction des gaz à effet de serre.

2490 Finalement, accentuer nos efforts de communication avec le public sous la forme d'une augmentation de l'offre actuelle des visites industrielles, de boîtes à outils pédagogiques pour les groupes scolaires, de documentation et de vulgarisation à l'intention des visiteurs qui sont tous invités à visiter CCUM.

2495 Par contre, en contrepartie, je vous dirais qu'on a aussi des attentes vis-à-vis la Société du Havre. La première est d'amener la Ville de Montréal et ses arrondissements à imposer, par voie réglementaire le respect des critères du programme LEED et autres programmes de certification environnementale équivalents, à tous les immeubles construits sur le terrain de la Ville de Montréal. Et pourquoi pas sur les autres terrains qui seront éventuellement mis en valeur dans le secteur.

2500 La deuxième mesure est d'étudier avec la participation active et gratuite de CCUM la faisabilité technique, la viabilité financière de chauffer le domaine public, afin de réduire le bilan énergétique associé au déblaiement de la neige. Le Quartier Bonaventure pourrait servir de projet pilote dans le domaine.

2505 Troisièmement, de prévoir dès aujourd'hui le passage des conduites de distribution de chaleur et du froid produits par la centrale CCUM dans le domaine public et d'établir au besoin un système de servitudes sur les terrains privés. Ces servitudes seraient de même nature que celle des autres fournisseurs de services publics tels Gaz Métro et Hydro-Québec.

2510 Finalement, c'est la dernière, de faire en sorte que les installations de CCUM soient considérées d'utilité publique dans la réglementation de zonage de la Ville et des arrondissements.

2515 En terminant, nous sommes convaincus que le projet du Quartier Bonaventure constitue une occasion à ne pas rater et l'avenir de Montréal repose sur des gestes d'aménagement réfléchis et concertés et sur des réponses pragmatiques sur une meilleure qualité de vie urbaine et un développement durable. On vous remercie de m'avoir écouté. Si vous avez des questions, je suis disponible.

LA PRÉSIDENTE :

2520 Oui, restez avec nous, Monsieur Michel. Merci. Monsieur Chénard?

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

2525 Oui. Votre dernière demande, c'est de faire en sorte que les installations soient considérées d'utilité publique. Quelle est l'application pratique de ça? Est-ce que c'est une question de fiscalité?

M. JEAN-CLAUDE MICHEL :

2530 Non, non. En fait, on est une entreprise privée, comme je vous disais précédemment, CCUM appartient à une coentreprise entre Dalkia et Gaz Métro, mais je vous disais Gaz Métro Plus. Donc, on est une entreprise qui est non régie et on tient à notre statut d'entreprise non régie. Mais, par contre, on voudrait peut-être être considéré comme une entreprise de service public dans le sens qu'on ne serait pas obligé de négocier de façon privée avec la Ville et même avec les entreprises privées lorsqu'on veut passer nos conduites. Des fois, il y a des
2535 immeubles qu'on aimerait approvisionner, qu'on aurait un intérêt certain, mais, évidemment, étant donné qu'on n'est pas comme Gaz Métro, disons, la compagnie mère, on doit évidemment entreprendre des négociations privées à chaque endroit et puis...

2540

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

Pour pouvoir exproprier, c'est ça. Comme les autres.

2545

M. JEAN-CLAUDE MICHEL :

Oui, c' est ça.

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

2550

Ensuite, le directeur de la santé publique parlait de possibles mesures de réduction de bruit. Est-ce que c'est quelque chose que vous avez considéré? Qu'est-ce qui pourrait être fait? J'ai même lu en quelque part, mais je n'ai pas la référence, de mur, peut-être, pour réduire ça?

2555

M. JEAN-CLAUDE MICHEL :

Bien, c'est des choses qu'on va regarder. Comme quand on parle de reconfigurer la centrale, ce n'est pas seulement le côté esthétique, visuel, mais je pense qu'on doit considérer à tous nos sens, là. C'est seulement, on est conscients qu'il y a des bruits qui s'échappent de la
2560 centrale.

2560

Je vous dirais, par contre, que présentement, on respecte les normes gouvernementales, mais je suis conscient avec vous qu'avant ça, CCUM ont été dans un endroit relativement isolé et que les choses ont changé. Mais il y a des choses qui peuvent être entreprises, en particulier des silencieux sur les cheminées. C'est des choses qui peuvent
2565 être entreprises, en particulier des silencieux sur les cheminées. C'est des choses qui peuvent

être faites. Et je vous dirais que dans la prochaine année, on installe une nouvelle chaudière à CCUM. C'est une des considérations qu'on a.

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

2570

Et dans cette reconfiguration de l'édifice et d'installations, vous avez un objectif, vous visez un objectif de quoi en termes de réduction de bruit? S'il y a une fourchette, si vous êtes capable.

M. JEAN-CLAUDE MICHEL :

2575

Non, maheureusement, j'aimerais mieux pas vous donner un chiffre dans un domaine que je n'ai pas d'expertise.

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

2580

Bon, O.K. Mais significatif ou?

M. JEAN-CLAUDE MICHEL :

2585

Oui, oui, je voudrais que ce soit significatif, évidemment.

LA PRÉSIDENTE :

2590

Monsieur Michel, j'interpellerai ici votre intérêt citoyen, le côté droit de la page. Vous avez mentionné qu'en matière de développement durable, qu'il y avait du *district heating, district cooling*. Ce serait quoi, selon vous, en référence à votre intérêt citoyen, les mesures ou les moyens ou les incitatifs qu'on pourrait prendre pour accélérer cette dynamique-là? Parce qu'on en parle, on connaît les choses théoriquement, mais ce serait quoi, selon vous, puisque vous êtes dans cette entreprise-là? Qu'est-ce que vous verriez ou que vous avez vu ailleurs qui a été des exemples inspirants, par exemple?

2595

M. JEAN-CLAUDE MICHEL :

2600

En fait, lorsqu'on regarde l'efficacité d'une centrale thermique comparée à des centrales, des sols de chaudière individuelle, on voit tout de suite que l'efficacité est beaucoup plus grande. Donc ça vous prend beaucoup moins d'énergie par pied carré, ou par mètre carré pour chauffer. Juste en tant que citoyen, je vous dirais que c'est une chose qui est bonne. C'est important, ça, je dois l'admettre.

2605

Je dois admettre aussi que la fiabilité, comme je vous parlais tantôt, je faisais un aparté pour vous dire qu'on est depuis 60 ans en opération. Bien, je pense qu'on l'a prouvé, même dans le temps du verglas. Durant le temps du verglas qui date quand même d'un certain nombre d'années, plus de 10 ans, en fait, CCUM, je vous dirais, CCUM a opéré. Même, a permis à des

2610 endroits comme la Place Ville-Marie entre autres de servir de *shelter*, si on veut, pendant cette période-là.

Donc, je dirais, pour les citoyens, d'avoir une infrastructure qui est privée, qui leur coûte pas cher et qui leur garantit quand même un chauffage ou un refroidissement très fiable, c'est quand même important.

2615 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Monsieur Boisvert?

2620 **M. JEAN-CLAUDE MICHEL :**

2625 Je pourrais vous parler aussi de la performance de CCUM, je pense, en tant que citoyen. C'est que, je vous dirais qu'au début, en 1947, CCUM appartenait au Canadien National. Donc Canadien National avait construit ça pour ses propres besoins. Donc, on était alimenté au charbon, au charbon pulvérisé. Dans les années 60, avec comme disaient des personnes qui sont intervenues précédemment, en 1960, le centre-ville s'est déplacé. Il y a eu la construction de la Place Ville-Marie et c'est à ce moment-là que CCUM est passé du charbon au mazout qu'on trouvait franchement quelque chose de beaucoup mieux.

2630 Mais là, présentement, je peux vous dire qu'on est en train de finir notre conversion, là. Là, maintenant, on est en train de prendre un virage qu'on s'en va sur le gaz naturel. Donc, je vous dirais que depuis le début, juste en passant du mazout – pas depuis le début – entre le mazout et le gaz naturel, on parle de quoi, c'est 25 000 tonnes de GES de moins dans le centre-ville? Je vous dirais aussi que c'est à peu près 600 tonnes de SO₂ de moins qui sont émises dans le centre-ville, en passant du mazout au gaz naturel.

2635 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Monsieur Boisvert?

2640 **M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

2645 Oui. Monsieur Michel, les services que vous offrez à votre clientèle, est-ce que ça correspond à la totalité de leur consommation énergétique en ce qui concerne le chauffage et la climatisation?

M. JEAN-CLAUDE MICHEL :

2650 Oui. Pour plusieurs, je dirais, c'est la totalité de leur consommation énergétique. Pour certains, certains font l'appoint avec l'électricité, mais pour plusieurs, c'est la totalité de leur consommation. Et il faut comprendre aussi que les nouveaux buildings qui seront construits, on espère que ça va être des buildings très efficaces, donc qui ne nécessiteront pas beaucoup

2655 d'énergie. Et c'est la raison pour laquelle je crois qu'on pourrait récupérer l'énergie de nos gaz de combustion, donc les fameux panaches qui sortent. Donc, essentiellement, c'est là que sont nos pertes. Donc, si je vous parlais d'intérêt citoyen et d'intérêt commercial, c'est que nous, nous avons une chaleur fatale; environ 10 % peut-être de notre consommation qu'on envoie dans la cheminée. Je sais que les gens en tant que citoyens n'aiment pas voir un panache, mais je pourrais vous dire que moi, en tant que gestionnaire, c'est du profit qui s'en va. Donc, si je pouvais transformer ces fameux panaches-là en revenus, je serais...

2660 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est ça votre eau chaude froide, là.

2665 **M. JEAN-CLAUDE MICHEL :**

Oui, c'est ça.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

2670 Est-ce que vous pouvez aussi libérer 100 %, de la superficie des toits? Vous disiez tantôt que vous pouviez simplifier les équipements de mécanique, par exemple.

M. JEAN-CLAUDE MICHEL :

2675 Oui, oui.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

2680 Comme éliminer la chaufferie. Je présume éliminer aussi les tours de...

M. JEAN-CLAUDE MICHEL :

2685 Bien, les tours de refroidissement seraient éliminées, évidemment. Il y a les cheminées aussi qui sont éliminées, surtout. Évidemment, on peut libérer pratiquement 100 % des surfaces sur les toits.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

2690 Par contre, c'est difficile d'éliminer...

M. JEAN-CLAUDE MICHEL :

2695 Il y a toujours la ventilation.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

... je dirais tout le réseau de circulation interne de l'air...

2700 **M. JEAN-CLAUDE MICHEL :**

Non, non, non. Le réseau de circulation...

2705 **M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :**

... doit rester en place.

M. JEAN-CLAUDE MICHEL :

2710 C'est la salle des chaudières qui est éliminée et la salle des refroidisseurs.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

D'accord. Merci.

2715

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

Vos compétiteurs sur le marché du centre-ville, c'est l'électricité, le gaz naturel? Qu'est-ce que c'est?

2720

M. JEAN-CLAUDE MICHEL :

2725 Bien, je vous dirais que mon compétiteur premier, c'est mon actionnaire qui est Gaz Métro. Et je vous dirais qu'évidemment, c'est Hydro-Québec, évidemment. Donc, c'est pour ça qu'on se doit d'être très, très efficace. Parce que ces gens-là, souvent, pour nous compétitionner, utilisent un régime avec des subventions ou des... ce qu'on n'a pas, nous, dans notre cas, évidemment. Par contre, on est très efficace.

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

2730

Merci.

M. JEAN-CLAUDE MICHEL :

2735 Et très fiable.

LA PRÉSIDENTE :

2740

Monsieur Michel, je vous remercie.

M. JEAN-CLAUDE MICHEL :

Merci.

2745 **LA PRÉSIDENTE :**

On a terminé les auditions proprement dites. On arrive maintenant au droit de rectification de monsieur Durocher, représentant de la Société du Havre. Alors, on s'était laissé la semaine dernière en disant qu'il y aurait, suite aux audiences de la semaine dernière, certaines précisions. Je vous donne la parole à vous, à vos experts, de procéder à ces rectifications-là ainsi qu'à certaines qui auraient pu se glisser en courant de soirée.

2750

M. RÉJEAN DUROCHER :

Merci, Madame la présidente. Bonsoir, Messieurs ! Alors, quelques points, cinq points en réalité à toucher. J'aimerais dans un premier temps faire un peu l'effet sur pourquoi il n'y a pas eu de voie réservée sur le pont Jacques-Cartier ou même, encore, comme on disait, on répétait par rapport au pont Viau aussi qui avait – c'est qu'il y a toujours le métro dans l'axe. Alors, c'est la raison principale pourquoi qu'on n'a pas tenu bon d'avoir des voies réservées sur ces deux structures.

2755

2760

Dans un deuxième temps, lorsqu'on parle du fameux projet de 30 M\$ de base, oui, effectivement, il avait été regardé dans un premier temps, j'en avais été sensibilisé, mais par la suite, il a été, disons, prolongé pour justement tenir compte d'une possibilité de réduire encore davantage la partie en surélevé de l'autoroute pour la rabattre au sol jusqu'à Brennan. Auparavant, elle l'était au niveau de Wellington. C'est pour ça que je voulais attirer votre attention à ce sujet-là.

2765

Pour ce qui est de la question de projet d'hôtel ou d'autres mises en valeur des îlots, ils l'ont été dans un but d'une étude économique. Alors, comme on l'a déjà mentionné aussi, je pense que c'est important de tenir compte, les bâtiments ont été mis là dans un but simplement de faire une étude économique, de quelle façon on pourrait rentabiliser le projet en aménageant les terrains centraux.

2770

Quatrièmement, le chantier numéro 7, les gens de la Ville de Montréal m'ont demandé de vous faire part qu'à la prochaine réunion, ils vont vous apporter des compléments d'information. Ils veulent l'analyser en détail.

2775

Et, finalement...

2780 **LA PRÉSIDENTE :**

Excusez-moi. Vous parlez du chantier numéro 7 du Plan de transport?

M. RÉJEAN DUROCHER :

2785

Du Plan de transport, exactement. Et, finalement, effectivement, lors de la dernière rencontre des auditions, je vous ai fait part qu'on aimerait apporter des corrections importantes sur les solutions qui ont été avancées par les différents intervenants. Et je vais céder ma place à l'avant aux gens du réseau de transport de Longueuil et également de l'AMT qui vont venir, en fonction de leur mission et de leurs objectifs, venir vous présenter davantage leur point à cet égard-là. Merci.

2790

LA PRÉSIDENTE :

2795

Merci, Monsieur Durocher. Monsieur Veilleux de l'AMT...

M. GUY MARTIN :

2800

Guy Martin.

LA PRÉSIDENTE :

... et monsieur Martin. Merci.

2805

M. GUY MARTIN :

De Réseau Transport Longueuil.

LA PRÉSIDENTE :

2810

Merci.

M. GUY MARTIN :

2815

Je pourrais commencer?

LA PRÉSIDENTE :

Bien sûr.

2820

M. GUY MARTIN :

Je voudrais juste apporter un petit correctif concernant l'article du *Courrier du Sud* qui mentionnait que le RTL soutient qu'il ne réglera rien. Quand on lit l'article, ce que ça dit, puis je vais vous lire le premier paragraphe, c'est là-dessus que le journaliste a basé son titre :

2825

Le RTL soutient que si les décisions avaient été prises en faveur du SLR, la problématique de l'utilisation du corridor réservé au transport en commun dans le cadre de la mise au sol de l'autoroute Bonaventure ne serait pas à l'ordre du jour.

2830

Disons, ce que j'ai apporté, c'est qu'il y a eu une demande à un moment donné d'une personne qui était copropriétaire des résidences Lowney. Et, nous autres, le directeur général a répondu à cette personne-là, comme quoi le RTL était pour le projet Dalhousie. Je peux vous les déposer, si vous voulez.

2835

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Oui, s'il vous plaît. Tous les documents qui seront possibles, c'est noté, oui. Merci. Merci, Monsieur Martin.

2840

M. GUY MARTIN :

Il y a un autre aspect que j'aimerais corriger aussi. C'est concernant le SLR sur le pont Victoria. Nous, on avait fait une démarche en 1998 auprès du CN pour faire passer des autobus sur le tablier routier qui est situé de part et d'autre du pont Victoria et la réponse qu'on a obtenue du CN, c'est que ce qu'on nous a dit, c'est que le tablier routier est supporté par les mêmes poutres en treillis qui supportent le tablier ferroviaire. Ces poutres, vieilles de 100 ans, constituent un des éléments limitant les capacités ferroviaires et routières du pont.

2845

2850

Donc, en conclusion de cette lettre-là, c'est que le CN nous permet de circuler sur les voies routières, mais il nous limite à des places assises au niveau de l'autobus.

LA PRÉSIDENTE :

2855

Est-ce que cette lettre-là fait partie de la documentation que vous pourriez déposer?

M. GUY MARTIN :

Oui, je peux les déposer.

2860

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Catherine va s'en occuper.

2865

M. GUY MARTIN :

Donc, ce que ça dit, c'est que la capacité structurale du pont Victoria est quand même limitée. Quand on pense qu'un autobus, c'est de l'ordre d'à peu près – le poids d'un autobus à plancher surbaissé, c'est 13 tonnes. Une voiture SLR, type Bombardier, on parle de 45 tonnes.

2870

Donc je pense que si on veut faire passer un SLR sur le pont Victoria, il va falloir regarder de plus près la capacité structurale de ce pont-là.

LA PRÉSIDENTE :

2875

Je vous remercie. Monsieur Veilleux?

M. MICHEL VEILLEUX :

2880

Bonsoir ! On a beaucoup parlé de modes, de solutions technologiques. Je voulais apporter quelques précisions par rapport à ça. Vous avez fait des nuances par rapport à la question de tramway, question de SLR. Je pense que c'est important d'en parler un petit peu.

2885

Le SLR qui a été largement étudié par l'Agence métropolitaine dans l'axe du pont Champlain, on parle d'un mode en site propre. C'est un mode léger, c'est un matériel roulant léger, qui roule sur du ferroviaire en site propre. Il ne traverse aucune intersection à niveau. Ça lui permet d'atteindre des vitesses de pointe de presque 100 kilomètres/heure. C'est un mode très rapide, qui est capable de rouler à un intervalle de 3 minutes, qui n'est pas pris dans la circulation d'aucune façon, qui n'est pas dépendant de traversée d'aucune intersection.

2890

2895

Ça, ça permet d'obtenir le niveau de capacité qu'on a besoin dans l'axe du pont Champlain. Le SLR faisait le temps de parcours en 13 minutes. 13 minutes à 3 minutes d'intervalle, ça lui permettait d'aller chercher les 13 000 personnes par heure par direction qu'on avait de besoin pour répondre à la demande dans ce secteur-là. Les analyses d'achalandage du SLR nous donnaient un achalandage de 27 000 déplacements en pointe du matin. 27 000 déplacements. Aujourd'hui, on est à près de 20 000 dans l'axe du pont Champlain. Alors, ça prenait un mode qui avait une capacité très importante pour pouvoir répondre à cette demande-là. Puis, la demande, il faut se le rappeler, sur la Rive-Sud, elle est divisée en deux grands groupes : vous avez du côté ouest, le sud-ouest avec la couronne sud — vous avez ici une carte qui le représente bien — c'est tout le bassin de l'axe Champlain. C'est les municipalités de Brossard, de Saint-Hubert, de La Prairie, de Candiac. Vous avez Saint-Luc, vous avez Carignan, Chambly. C'est un bassin très distinct qui est tiré vers l'ouest.

2900

2905

Puis vous avez un autre bassin qui est plus du côté est qui, lui, est desservi par la ligne jaune, la ligne 4 du métro. Qui sont séparés tous les deux par l'axe de la route 116 et tout le ferroviaire qui passe entre les deux, l'axe du CN. Alors, c'est une barrière qui n'est pas naturelle, une barrière artificielle, une barrière physique qui est traversable à peu d'endroits, mais qui fait en sorte qu'il y a deux bassins de clientèle qui se sont développés. Et tous les secteurs résidentiels sont montés dans cet axe-là.

2910

Alors, le SLR, c'est un axe de grande capacité. C'est presque un métro de surface en termes de capacité. Vous n'avez qu'à consulter les rapports du TCRP. Le TCRP, c'est le fameux organisme américain qui est relié à la FTA, qui caractérise chacun des modes et leur capacité.

2915 Alors, ça va me faire plaisir de vous déposer deux graphiques qui expriment très bien les limites de capacité de chacun des modes.

Ici, c'est triste à dire, mais c'est un peu de la tuyauterie. Chaque mode, dépendamment du matériel qui est choisi, du traitement qui est fait le long du parcours permet une capacité variable.
2920 C'est pour ça qu'il y a des nuances très importantes à amener avec la notion de tramway. Un tramway qui va traverser chacune des intersections, on a vu qu'il y avait des tramways proposés, par exemple, il y avait une solution tramway proposée, par exemple, sur l'axe Taschereau. Certes, l'axe Taschereau est un axe très intéressant à développer pour un mode à capacité intermédiaire.

2925 Avec le Réseau de transport de Longueuil, on regarde les différentes possibilités qui peuvent être faites sur l'axe Taschereau. L'axe Taschereau, c'est un beau lien qui relie d'un côté, l'axe du pont Champlain, et de l'autre côté, l'axe du métro. Mais ça implique qu'il va y avoir plusieurs stations, qu'il va traverser des intersections, il va devoir se rendre au centre-ville. Ça va induire des temps de parcours qui sont beaucoup plus longs que les temps de parcours même
2930 qu'actuels en autobus. En autobus, ça prend 24 minutes se rendre au centre-ville. Le SLR avait un temps de parcours de 13 minutes. Et ça, ça nous permettait de croire que même le transfert de mode, de passer de l'autobus au SLR, ne serait pas trop pénalisant pour offrir une offre de service attrayante pour la clientèle. Parce qu'un des éléments qui est le plus important pour la clientèle, c'est le temps de parcours. Alors le SLR permettait ça.

2935 C'est sûr que développer un tramway va avoir des contraintes assez importantes sur le temps de parcours qui vont résulter en une perte d'achalandage. La même chose pour le train, la ligne ferroviaire via le CN que nous propose aujourd'hui monsieur Hanna.

2940 **LA PRÉSIDENTE :**

Je vais vous demander de vous concentrer sur le point de rectificatif.

2945 **M. MICHEL VEILLEUX :**

Parfait. Alors sur un point de rectificatif, la ligne du CN est certes attrayante, mais on va rapidement atteindre une limite de capacité. On ne pourra pas desservir cette clientèle-là.

2950 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est au niveau de la capacité donc qui...

2955 **M. MICHEL VEILLEUX :**

On ne pourra pas desservir cette clientèle-là. Les hypothèses qu'on avait pour se rendre à La Prairie, pour se rendre jusqu'à Chevrier via la ligne du CN qui emprunte le pont Victoria étaient d'à peu près 30 minutes, 31 minutes de temps de parcours. C'est plus que le temps actuel en autobus qui est de 24 minutes à partir de Chevrier.

2960 On a aussi une contrainte importante, parce que c'est le CN qui est là. Le CN ne nous
laisse pas passer à un intervalle de service très régulier durant la période de pointe. Nos
hypothèses initiales étaient de trois départs en pointe du matin, pour toute la période de pointe du
2965 matin. Trois départs, c'est 3000 personnes. Tout à l'heure, je vous disais que l'axe actuel du pont
Champlain, on parle de 20 000 personnes en autobus à l'heure actuelle. Je ne parle pas du niveau
de 27 000 personnes avec le SLR. Alors, vous voyez? L'axe Victoria présente des intérêts, mais
complémentaires à l'axe du pont Champlain, qui peuvent desservir une portion de la clientèle. On
l'utilise déjà l'axe Victoria. On a déjà la ligne Saint-Hilaire. La ligne Saint-Hilaire qui est une des
lignes qui est en plus forte croissance dans la région métropolitaine de Montréal, la ligne de train.

2970 **LA PRÉSIDENTE :**

Donc, je comprends qu'il s'agit d'un intérêt complémentaire l'un l'autre, mais qu'ils ne
devraient pas s'opposer. C'est ce que je comprends de votre intervention.

2975 **M. MICHEL VEILLEUX :**

C'est un intérêt complémentaire. Voilà. Voilà.

LA PRÉSIDENTE :

2980

Merci. Est-ce que ça fait le tour des rectificatifs que vous aviez?

M. MICHEL VEILLEUX :

2985

Ça fait le tour des principales que je voulais vous amener.

LA PRÉSIDENTE :

D'accord.

2990

M. GUY MARTIN :

2995 Un autre aspect aussi, ce qu'il ne faut pas oublier, c'est que le réseau, de la façon dont il
est bâti, le réseau d'autobus, il se dirige vers le pont Champlain. Donc, si on veut aller rejoindre le
train, il faut revirer notre réseau complètement de bord, puis de ramener les gens vers l'autoroute
30 pour les amener au centre-ville. Ce qui est tout à fait illogique en termes de transport en
commun. On s'en va vers le sud pour s'en aller au nord. Donc, à un moment donné, là... il faut ce
qu'il faut.

3000 **LA PRÉSIDENTE :**

On entend bien. Monsieur Martin, Monsieur Veilleux, merci de ces rectificatifs. Monsieur Durocher, également, d'avoir apporté les points précédents.

3005 Ça m'amène à la fermeture de cette soirée. J'aimerais évidemment remercier les représentants de la Société du Havre, collaborateurs et partenaires, toute l'équipe de l'Office qui a assuré le soutien. Cette assemblée est maintenant terminée. La suite, demain après-midi et en soirée pour les dernières séances d'audition des mémoires les cinquième et sixième. Merci à tous et à toutes de votre présence, votre patience, votre courtoisie et votre participation.

3010

3015 Je, soussignée, **YOLANDE TEASDALE**, sténographe officielle, certifie sous mon serment d'office que les pages ci-dessus sont et contiennent la transcription exacte et fidèle des notes sténographiques prises au moyen du sténomasque, le tout conformément à la loi.

Et, j'ai signé :

3020

YOLANDE TEASDALE, s.o.

3025