

OCPM

Mémoire – Quartier Bonaventure



Sami Hakim

2009-01-07

OCPM

Table des matières

INTRODUCTION.....	2
1. Inquiétudes posées par le Corridor Dalhousie.....	4
2. Études incomplètes.....	5
2. a Étude des 7 tracés.....	6
2. b Audit de sécurité.....	9
2. c Rapport qualité d'air.....	12
2. d Inventaire du patrimoine bâti.....	15
2. e Étude de circulation pour le Projet Griffintown (Devimco).....	16
2. f Analyse des retombées fiscales	17
2. g Exercice de concertation.....	18
2. h Étude bénéfice/coût.....	20
2. i La modélisation des scénarios de base et préférentiel	21
3. Redéfinir le rôle de l'OCPM.....	25
CONCLUSIONS.....	30

Sami Hakim

2010-01-07

2010-01-07

Office de consultations publiques de Montréal

Cours Mont-Royal
1550, rue Metcalfe
Bureau 1414
Montréal (Québec)
H3A 1X6

OBJET : Mémoire concernant le projet Quartier Bonaventure tel que présenté par la SHM à l'OCPM

INTRODUCTION

Je m'appelle Sami Hakim, de la firme Roland Hakim & Associés. Au Griffintown, nous sommes propriétaires de deux bâtiments sur la rue Wellington, et d'un terrain sur la rue Brennan.

Nous avons toujours cru en notre quartier et avons eu une vision 2025 pour le Griffintown bien avant que la SHM n'existe. Depuis 1995, nous œuvrons dans la conversion de bâtiments démunis en bâtiments verts, et avons apporté à Montréal son premier édifice chauffé et climatisé à la géothermie. De plus, nous avons créé et sommes propriétaires du plus grand stationnement vert au Québec. Nous avons toujours été des pionniers dans notre domaine, et avons reçu plusieurs reconnaissances pour le travail que nous avons accompli.

Nous faisons partie d'un groupe de citoyens au Griffintown opposés au corridor Dalhousie, et en faveur d'un sain redéveloppement de notre quartier. Depuis que le projet de Devimco ait fait son ravage au Griffintown, les griffinois sont hautement méfiants de tout grand projet qui dit améliorer leur qualité de vie. Souvenons-nous que le projet de Devimco, qui n'a pas passé par l'OCPM, a réussi à chasser plusieurs grands locataires du quartier et à fermer des commerces locaux, laissant le Griffintown dans un état encore plus pitoyable qu'il l'était avant l'arrivée du promoteur.

Maintenant, la SHM arrive en grande pompe avec un projet qui, cette fois-ci, défavorise et ignore les citoyens du Griffintown en les excluant de sa zone d'étude, qui s'étend pourtant de 3 coins de rues à l'est de sa zone d'intervention. De plus, le Griffintown se trouve en bordure du corridor Dalhousie, qui est l'aspect le plus dangereux, polluant et laid du projet de la SHM.

Pouvons-nous espérer que l'OCPM sera en mesure de forcer la SHM à redéfinir sa zone d'étude, à concerter avec les citoyens du Griffintown, et à réaliser de nouvelles études conséquemment? Nous, les citoyens, avons besoin de croire que l'OCPM peut le faire, mais la réalité est tout à fait le contraire. Pour ce qui concerne le réaménagement du domaine public et des travaux d'infrastructure, la SHM détient tout le contrôle et se présente à l'OCPM purement par effort de marketing et de relations publiques, afin d'éviter qu'on la critique d'avoir échappé un « processus » de consultations publiques.

Ce mémoire comporte trois parties :

1. Une présentation des inquiétudes liées au corridor Dalhousie.
2. Une analyse démontrant que plusieurs études réalisées par la SHM sont incomplètes, et doivent être refaites dans certains cas.
3. Une mise en question de la définition du rôle de l'OCPM, et de l'obligation de la SHM de se soumettre aux règles de l'office.

Les arguments avancés, autant que possible, sont basés sur des faits vérifiables. Afin de demeurer aussi bref que possible, les opinions et points de vue personnels sont minimisés au cours de ce mémoire. L'intention de ce dernier n'est pas autant d'ébruiter certaines frustrations que de présenter un projet de réaménagement d'autoroute qui a découlé d'un processus malmené, incomplet, et insouhaitable autant pour Montréal que pour la Rive-Sud.

1. Inquiétudes posées par le Corridor Dalhousie

COÛTS

Évalué à 118 M\$, ce corridor est de loin la plus chère option analysée par la SHM. De plus, le Plan de transport 2008 de la Ville identifie un corridor bien moins dispendieux (30 M\$) sur l'axe Bonaventure, qu'on annonce comme étant compatible avec les plans de la SHM et du projet SLR à venir.

SANTÉ

En transformant l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain, une augmentation du débit des autobus de la Rive-Sud, ainsi que le ralentissement des véhicules contribuerait à une hausse de l'ensemble des émissions CO2. La concentration des émissions CO2 et des particules fines (PM2.5) au Griffintown serait multipliée avec l'arrivée de plus de 1500 passages d'autobus quotidiens.

La DSP l'a déjà dit : ce genre de projet est un danger public, une calamité qui est responsable pour l'émission de deux fois plus de GES à l'entrée du centre-ville. Le ministre de la santé a présenté un mémoire le 4 novembre 2009, devant la Commission Parlementaire sur la cible de réduction des gaz à effet de serre (GES) et dans lequel il a recommandé un «arrêt définitif» des projets routiers qui impliquent une augmentation de la circulation automobile en milieu urbain. C'est bien la première fois qu'un ministre fait écho aux cris d'alarme et de panique des griffinois.

SÉCURITÉ

Les rails élevés du CN sont juxtaposés au corridor proposé, et nuisent à la visibilité aux quatre intersections qu'elle couvre. Les piétons, cyclistes, automobilistes, chauffeurs, et usagers seraient tous à risque à de telles intersections sensibles.

Les chauffeurs d'autobus trouvent se trajet très dangereux en plus d'être d'un ridicule monstre. D'ailleurs les chauffeurs du RTL ont dit officiellement qu'ils n'emprunteront pas ce corridor.¹

EXPROPRIATIONS

L'implantation du corridor propose nécessiterait l'acquisition inutile de plus de 100,000 pieds carrés de terrains. Tenant en compte la nature temporaire du corridor (SLR à venir), il serait irresponsable que la Ville impose des expropriations permanentes.

PATRIMOINE

Le quartier historique de Griffintown est un des plus anciens au Canada, et ses rues étroites n'ont pas été conçues pour accueillir du trafic autobus à haut débit. Le passage quotidien de plus de 1500 autobus à travers Griffintown menacerait la viabilité structurelle et la valeur esthétique de quelques bâtiments parmi les plus distinguables à Montréal.

¹ <http://lecourrierdusud.canoe.ca/webapp/sitepages/content.asp?contentid=121378&id=840> 2009-12-10

2. Études incomplètes

Dans l'effort de démontrer que plusieurs études réalisées par la SHM sont incomplètes, et dans certains cas, doivent être refaites, une analyse des documents suivants est offerte :

- a. Étude des 7 tracés (Dessau/Groupe SM 2009-03-09)
- b. Audit de sécurité (Cima+ 2008-11-05)
- c. Rapport qualité d'air (SNC Lavalin 2008-09-30)
- d. Inventaire du patrimoine bâti (Contexture 2008-12-15)
- e. Étude circulation du Projet Griffintown (auteur inconnu 2008-07)
- f. Rapport des retombées fiscales (Groupe Altus 2008-08-19)
- g. Exercice de concertation (Raymond Chabot Grant Thornton 2008-09)
- h. Étude bénéfices/coûts (à réaliser par l'AMT)
- i. Modélisations des scénarios de base et préférentiel (MODYM 2008-11-11)

2. a. Étude des 7 tracés :

Réf. OCPM : 3.5.2 <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P42/3e2.pdf>

Sans vouloir attaquer ou discréditer les auteurs de cette étude, il est devenu apparent, après avoir analysé cette étude pendant 14 mois, qu'elle est au meilleur une étude incomplète, datée et subjective. En voici l'argumentaire :

D'abord, posons-nous la question : d'où vient le besoin d'une étude visant à établir une voie préférentielle pour les autobus ? Depuis le début 2007, une voie exclusive aux autobus sur le boulevard Bonaventure était pourtant prévue, comme l'indique la documentation de la SHM, du MODYM, ainsi que le Plan de Transports de la Ville. Cette solution, appelée le « **scénario de base** », comporte plusieurs avantages :

- Un coût de 30M\$², inclut dans le budget de 90M\$ qu'annonçait la SHM en 2007
- Aucune expropriation nécessaire, permettant un autofinancement du projet
- Aucun problème de visibilité pour les chauffeurs, et une réduction de 12 à 8 voies
- Un partage des polluants entre Ville-Marie et le Sud-Ouest
- Aucun risque lié à la mise en valeur du patrimoine bâti

Donc, pourquoi abandonner un scénario qui coûte moins cher, et respecte autant les objectifs de la SHM que le cadre riverain? Quelqu'un a jugé qu'une nouvelle étude devait être entamée parce que le scénario de base (image fournie en annexe) était insouhaitable dû au fait qu'il ne permettait pas aux voitures de tourner à gauche³ le long du boulevard urbain, et le trafic autobus devait se mélanger au trafic automobile, créant ainsi un effet de congestion en amont de la rue Wellington. Alors, l'étude des 7 tracés a été réalisée, et a identifié une solution, appelée « Dalhousie », qui triplerait le coût du projet et mettrait en l'air tout espoir d'autofinancement qu'avait la SHM à cause des expropriations qu'impliquent cette solution. Il faut bien se souvenir que ces compromis n'existent pas pour favoriser le passage des autobus, mais pour favoriser les virages des automobilistes. C'est bien pour cette raison que le scénario de base a été abandonné; une mesure inacceptable pour un projet qui dit vouloir prioriser le transport en commun. Voici certaines citations renforçant cette affirmation:

Tiré des notes techniques du MODYM (p.20) :

« ...une grande baisse de capacité va en découler. Cette baisse de capacité... affecte nécessairement le transport collectif. Les autobus... étant coincés sur Bonaventure dans la congestion routière. Effectivement, la voie réservée (du scénario de base) ne peut commencer avant le pont du canal Lachine, pour permettre aux autos qui tournent à gauche à la rue Wellington de s'engager dans leur voie. »

² Plan transports 2008

http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/TRANSPORT_V2_EN/MEDIA/DOCUMENTS/transportation_plan_2008.pdf p.92

³ MODYM notes techniques <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P42/3e2b.pdf> p.137/178

Tiré des transcriptions de la séance du 1^{er} décembre, 2009 :

M. Claude Carette : « ...qu'est-ce qui arrive, c'est qu'en amont, il y a une congestion tellement importante que l'autobus se retrouve en congestion avec l'ensemble des autos et se retrouve aussi en congestion pour tourner à gauche pour aller dans le futur terminus. Dans ce cas-ci, on faisait à gauche sur la rue William. »

La Présidente : « Le problème au fond, c'est le virage à gauche. »

M. Claude Carette : « C'est ça. »

La congestion véhiculaire dans laquelle se trouvent les autobus en amont de la rue Wellington est engendrée par le besoin de permettre aux voitures d'exécuter des virages à gauche, et c'est cette congestion que l'on blâme pour l'inefficacité du scénario de base et pour sa grande baisse de capacité routière. La modélisation de ce scénario devant la demande actuelle⁴ illustre ce phénomène, mais elle soulève aussi plusieurs questions qui seront abordées dans la section 2.i de ce mémoire, et nous empêche de visualiser ce scénario de la façon qu'il a été originalement conçu. S'il y avait une voie réservée pour autobus en amont de la rue Wellington, cette problématique n'existerait pas pour le scénario de base. Par contre, les automobiles ne pourraient plus tourner à gauche le long du nouveau boulevard urbain. En effet, ceci à l'air d'une concession assez facile à accomplir dans le cadre d'un projet qui dit vouloir prioriser le transport en commun.

Le virage à gauche des autobus dans le scénario de base semble aussi être problématique d'après la dernière citation, mais aucun scénario retenu n'a été capable d'éviter un virage à gauche des autobus, incluant le tracé Dalhousie. Après tout, le TCV se trouve à l'ouest du corridor Bonaventure.

Il est intéressant de noter que l'étude des 7 tracés ne mentionne en aucune part le scénario de base, ou même les raisons qui ont mené à son abandon et à sa non-considération dans l'analyse.

Sans avoir besoin de procéder à une analyse approfondie de l'étude des 7 tracés, quelques questions légitimes cherchent toujours des réponses :

- *Pourquoi le scénario de base n'a-t-il pas été considéré parmi les 7 tracés?*

Si la réponse qu'on nous donnera est qu'il avait déjà été écarté, et donc n'a pas mérité une reconsidération, alors les questions suivantes se posent conséquemment :

- *Pourquoi le tracé Ann, qui a été écarté en début 2007, est-il reconsidéré?*
- *Pourquoi le trajet actuel des autobus, refusé par l'AMT, est-il considéré comme tracé alternatif?*

⁴ MODYM notes techniques <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P42/3e2b.pdf> p.145/178

Ce trajet, déjà inefficace, ne permet lui non plus les virages automobiles à gauche sur Wellington.

- *Pourquoi le tracé Ann ainsi que le trajet actuel, deux axes déjà repoussés, sont-ils non-seulement considérés dans l'étude, mais retenus par la suite?*

Lors des séances, on a refusé d'explorer les études précédentes qui mettait en question la viabilité de l'étude des 7 tracés, car « il y a eu des mises à jour » et elles ne se réfèrent pas aux « paramètres les plus récents. » Il est clair que les paramètres établis dans les études précédentes⁵ n'ont pas servi à l'étude des 7 tracés (par exemple : les raisons du rejet de la rue Ann en fév. 2007). C'était comme si les études précédentes n'existaient pas pour les participants à l'étude 7 tracés, bien que certains entre eux (AMT, RTL, SITE) y ont participé, et donc elle a du se servir des mêmes anciens paramètres que celles qui l'ont précédé. Quels nouveaux paramètres ont pu justifier que l'on ignore ceux déjà identifiés dans les études précédentes?

La conclusion des notes techniques du MODYM nous affirme que « d'autres avenues de solutions (axes alternatifs, contraintes additionnelles d'accessibilité) seraient à envisager dans l'optique de l'étude bénéfice/coût du scénario préférentiel. » L'étude bénéfice/coût, qui demeure à être réalisée, sera discutée à la section 2.h de ce mémoire. Mais, il suffit de dire pour le moment que l'OCPM doit tenir en compte le fait que le RTL, qui a participé à l'étude et qui serait le principal utilisateur du corridor Dalhousie, ne perçoit maintenant aucun bénéfice associé à ce tracé⁶. De plus, le prix de construction du corridor Dalhousie a grimpé de 65M\$ à 119M\$ en un an, et continuera de le faire compte tenu des révélations des études structurales⁷. Sur cette base, l'OCPM peut donc recommander qu'un axe alternatif soit considéré, et pour ceci, une nouvelle étude de tracés doit être réalisée. Il est impératif que le scénario de base, qui coûte le quart du scénario préférentiel et favorise le transport en commun, soit considéré dans cette nouvelle étude.

⁵ Étude Tecslult <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P42/3j.pdf> et SITE notes techniques (E. Felipe, G. Lalonde) <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P42/3e2b.pdf> p.55/178

⁶ <http://lecourrierdusud.canoe.ca/webapp/sitepages/content.asp?contentid=121378&id=840> 2009-12-10

⁷ Étude structurale NCG <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P42/3g6.pdf>

2. b. Audit de sécurité :

Réf. OCPM: 3.5.3 <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P42/3e3.pdf>

Cet audit est possiblement le document le plus important présenté à la SHM car il exige que le projet change de face afin d'adresser les constats liés à la sécurité qui y sont évoqués. Malheureusement la grande majorité des constats n'ont pas encore été validés ou adressés par la SHM, qui elle nous a présenté un projet qui devra changer de géométrie s'il est pour être sécuritaire. Ceci engendra des nouveaux coûts et expropriations, et ralentira le temps de parcours des autobus. La sécurité des automobilistes, des chauffeurs et de leurs usagers, des piétons, et des cyclistes ne semble pas inquiéter la SHM, ce qui bouleverse autant les riverains que la firme Cima+, qui a réalisé l'audit. Il suffit de lire le paragraphe final de l'audit pour réaliser que le projet qui a été présenté lors des séances à l'OCPM ne sera pas celui que l'on va construire s'il est pour être sécuritaire :

« Nous constatons que ce concept audacieux et hautement difficile à élaborer oblige les concepteurs à considérer de nombreux compromis pour préserver l'intégrité des îlots de développement, conserver les bâtiments historiques et circonscrire le projet à l'intérieur des limites d'intervention imposées. Il est de notre avis qu'une plus grande importance devrait être accordée à la sécurité au détriment des autres enjeux puisque des milliers de personnes à chaque jour seront exposés aux risques sur la sécurité et ce, pour plusieurs années à venir. »

La SHM dit vouloir un projet sécuritaire, mais ses actions ne reflètent pas cette volonté. La preuve en est que l'audit n'a reçu de réponse qu'à un constat parmi 14. De plus, l'audit a été publié en novembre 2008, et 14 mois plus tard, la SHM n'a toujours pas adressé le reste des constats. La SHM a eu le temps de répondre à l'audit entier; pourquoi ne l'a-t-elle pas fait? Une réponse a déjà été offerte : un projet sécuritaire implique une forte augmentation des coûts et des expropriations, ainsi qu'une forte diminution du temps de parcours des autobus sur Dalhousie. Pour la SHM, nous présenter un projet sécuritaire veut dire nous présenter un projet onéreux et irrecevable.

La SHM a réussi à répondre à un des constats soulevés dans l'audit (*Constat B.1: Transition de l'autoroute Bonaventure au boulevard urbain*). La réponse à ce constat⁸ a entraîné un ajustement du profil longitudinal de l'entrée sur Brennan, rallongeant ainsi l'étendue du projet (de 998,88 m à 1 026,6 m). Ce petit ajustement, qui vient en réponse à l'audit, implique de grandes conséquences pour le projet de la SHM, comme son assujettissement au BAPE (ceci sera discuté en plus de détails à la section finale de ce mémoire). Imaginez les conséquences qu'engendraient le reste des constats si la SHM prenait le temps de les valider.

⁸ Réponse à l'audit de sécurité <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P42/3e4.pdf>

Pour votre référence, voici une liste des constats qui demeurent sans réponses :

- A.1 Coupure d'un lien autoroutier
 - Débits de circulation
- A.2 Transport en commun
 - Congestion
 - Voie réservée (portion autoroutière)
- A.3 Présence du viaduc du CN
 - Distance de visibilité
 - Tunnel
- A.4 Intégration du tramway et d'un lien cyclable
 - Impacts d'intégration
 - Intégration de liens cyclistes
- B.2 Bretelles de l'autoroute 720
 - Difficulté d'insertion
 - Files d'attente à l'aval d'une courbe
- B.3 Intersection Brennan/Duke/Nazareth
 - Sécurité des piétons
 - Circulation véhiculaire
 - Transport en commun
- B.4 Accès mixte Duke
 - Mixité des usages
- B.5 Rue Wellington
 - Géométrie
- B.6 Rue William
 - Changement de voie
- B.7 Rue St-Paul
 - Manœuvres illégales
 - Conflits avec Duke
 - Feux de circulation
- B.8 Rue St-Jacques
 - Sécurité des piétons
- B.9 Stationnement souterrain
 - Entrée
 - Sortie
- B.10 Corridor Dalhousie
 - Sécurité des piétons
 - Transport en commun

Il est évident que le projet présenté par la SHM à l'OCPM n'est pas sécuritaire. S'il l'était, les constats de l'audit de sécurité y auraient été adressés. Mais en adressant certains constats, la

SHM serait obligée de compromettre la géométrie de leur projet, entraînant une augmentation des coûts et des terrains à acquérir. Voici quelques citations de l'audit démontrant ce point :

A.3 Présence du viaduc du CN – Distance de visibilité (page 19)

« S'il n'est pas possible d'offrir des triangles exempts d'obstacles, déplacer le corridor Dalhousie plus à l'ouest ou considérer un autre corridor. »

B.10 Corridor Dalhousie – Sécurité des piétons (page 44)

« Considération : Évaluer l'impact sur la sécurité et modifier le tracé si nécessaire »

B.10 Corridor Dalhousie – Transport en commun (page 45)

« Considération : Réaligner le tracé entre William et St-Maurice avec l'entrée du TCV (implique acquisition de terrain et élimination de bâtiments). »

Il est important de noter que la responsabilité professionnelle liée à la sécurité du projet n'est pas détenue par la SHM ou par Cima+, mais par le concepteur du projet, la firme Cardinal Hardy. La SHM n'a donc aucune obligation de répondre à l'audit de sécurité, malheureusement.

À date, nous avons un projet non-sécuritaire devant nous. L'OCPM devrait recommander à la SHM de compléter son travail et d'adresser tous les constats évoqués dans l'audit afin de s'assurer que le projet réponde adéquatement aux exigences liées à la sécurité. Cet audit n'est pas à refaire, mais la réponse de la SHM à cet audit doit être complétée avant de procéder à une phase « plans et devis ».

2. c. Rapport qualité d'air :

Réf. OCPM: 3.6.6 <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P42/3f6.pdf>

Lors des séances d'information, j'ai posé une question reliée à la qualité de l'air au Sud-Ouest. La réponse que j'ai reçue se référait aux sources des polluants dans la zone d'étude :

« On s'aperçoit que les conditions actuelles nous amènent déjà presque au plafond et le rapport sur la qualité de l'air 2008 de la Ville de Montréal nous mentionne que cette contamination-là vient surtout des feux de bois. Donc, la contribution qui vient du transport est quand même passablement minime. »

Ceci contredit complètement ce que le rapport qualité d'air affirme :

« Le transport routier constitue une source importante de polluants. » (page 4-1)

« La contribution du chauffage résidentiel au bois à la détérioration de la qualité de l'air dans la zone d'étude n'est pas significative. » (page 4-2)

Bien que le répondant n'ait pas participé à l'étude (il est de Génivar d'après les transcriptions), il est quand même inacceptable qu'une question portant sur la santé de résidents souffrant déjà d'un taux élevé de maladies respiratoires soit abordée avec tant de maladresse. Il n'en reste moins qu'au Griffintown, le rapport qualité d'air n'adresse aucune des inquiétudes reliées à l'augmentation des polluants chez eux.

Une zone d'étude datée et mal définie

Bien qu'il ait été publié en septembre 2008, ce rapport fut entamé par SNC-Lavalin en septembre 2007, avant que le scénario préférentiel (le corridor Dalhousie) soit imaginé. La zone d'étude établie par SNC-Lavalin en est la preuve, car elle démontre un manque de considération pour le Griffintown, un quartier qui hériterait du corridor Dalhousie et qui conséquemment devrait être considéré comme zone sensible dans cette étude. Au lieu, la zone d'étude ignore le Griffintown, et ignore le corridor Dalhousie. À la page 3-1 du rapport, les auteurs définissent la zone d'étude ainsi que les zones sensibles:

« Dans le présent mandat, la zone d'étude se limite aux abords de l'autoroute Bonaventure, entre les rues Saint-Jacques et Brennan. Les éléments de cette zone, dite «sensible», regroupent les aires à vocation résidentielle, institutionnelle ou récréative. »

Les abords de l'autoroute Bonaventure n'incluent pas le corridor Dalhousie, c'est clair. De plus, le peu de références qu'on trouve dans le rapport à propos du corridor Dalhousie indiquent qu'il serait une source importante de polluants. Donc, compte tenu des résidents en bordure du corridor, pourquoi ne pas avoir considéré les condos Lowney comme zone sensible? Il semble évident que si la zone d'étude comportait le corridor Dalhousie, les condos Lowney auraient figurés parmi les zones sensibles. Mais

puisqu'elle se limite aux abords de l'autoroute Bonaventure, les zones sensibles identifiées étaient les suivantes :

« On constate que les zones les plus sensibles incluent une unité de condominiums, située au coin des rues Wellington et Duke, et une garderie privée au coin des rues William et Duke. De plus, dans le cadre du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure, il est prévu de construire des bâtiments à usage résidentiel (unités de condominiums), entre les rues Duke et Nazareth.»

Toutes les zones sensibles identifiées dans le rapport sont moins touchées que les condos Lowney, comme le démontrent les différentes modélisations de la dispersion atmosphérique des polluants. De plus, le rapport réussi à identifier des zones sensibles qui n'existent même pas encore (bâtiments des îlots centraux). Alors, pourquoi ignorer les condos Lowney? Pourquoi ne pas avoir implanté une station d'échantillonnage dans le logiciel de modélisation à cet endroit? Pourquoi inclure les condos M9 (Wellington/Duke) et pas les condos Lowney? La réponse est très simple : le corridor Dalhousie n'existait pas au moment de la convention entre la SHM et SNC-Lavalin. L'avis qui précède le rapport (page i) est très clair :

« Le document doit être interprété dans le contexte de la convention en date du 13 septembre 2007 (la «Convention») intervenue entre SLI et la Société du Havre de Montréal (le «Client»), ainsi que de la méthodologie, des procédures et des techniques utilisées, des hypothèses de SLI ainsi que des circonstances et des contraintes qui ont prévalu lors de l'exécution de ce mandat. »

Les particules fines menacent le Griffintown

Bien que le rapport pointe, à la page 7-1, à une augmentation légère des particules fines (+5%) au niveau de la garderie au coin William/Duke, il ignore l'augmentation massive des particules fines au niveau du corridor Dalhousie et du Griffintown (+27%). Le niveau des particules fines est déjà à la limite pancanadienne (30ppm), et toute augmentation n'est pas acceptable, particulièrement dans un quartier résidentiel se trouvant dans un arrondissement déjà asphyxié.

Le parc périphérique (bordé par Nazareth à l'est, Dalhousie à l'ouest, Wellington au nord, et Brennan au sud) qui sera créé semble aussi souffrir d'un niveau inacceptable de particules fines (figure 7.6 du rapport). Comment attirer des touristes, familles, et travailleurs vers ce parc s'il sera le plus pollué à Montréal?

Un mépris envers le Griffintown et le Sud-Ouest

Les griffinois sont offensés au plus haut degré par le manque de considération qu'a cette étude à leur égard. En effet, à la page 7-9 on déclare que « *La structure de 9*

mètres de hauteur des voies ferrées ainsi que les futurs bâtiments prévus dans l'îlot central, entre les rues Duke et Nazareth...serviront d'écrans partiels à la diffusion latérale des polluants émis de la voie réservée aux autobus.» Autrement dit, on veut freiner la diffusion latérale des polluants en la conservant et en la concentrant au Sud-ouest, et au Griffintown en particulier, grâce à l'effet d'écran partiel qu'offrent les rails élevés et les îlots bâtis. Le Sud-Ouest, un arrondissement déjà asphyxié, hériterait de tous les problèmes de santé que causerait le projet de la SHM.

Pour obtenir une modélisation adéquate de la dispersion des polluants, il faudrait inclure une prise de données en implantant une station d'échantillonnage (ou de mesure) aux condos Lowney, et ensuite procéder à une analyse de ces données. Mais pour faire ceci, il faudrait d'abord que SNC-Lavalin étende sa zone d'étude pour y inclure le corridor Dalhousie. En se faisant, le quartier Griffintown pourra jouir de la même considération que le reste du projet. Cette considération est souhaitée par les citoyens du Griffintown, comme l'a appris l'OCPM lors des séances. L'OCPM devrait faire suite à leur demande et exiger que cette étude soit refaite, sinon complétée.

2. d. Inventaire du patrimoine bâti

Réf. OCPM : 3.3.3 <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P42/3c3.pdf>

Il a été mis en évidence au cours des séances, que l'inventaire du patrimoine bâti est un document incomplet, qui considère uniquement les immeubles patrimoniaux se trouvant du côté est du viaduc CN. Les immeubles historiques du côté ouest du viaduc, dont les bâtiments New City Gas, Baron (édifice Rodier), et l'ancien presbytère Ste-Hélène ne sont pas considérés dans cet inventaire. Il s'agit de bâtiments qui sont tous directement affectés par le projet de la SHM, et particulièrement par son corridor exclusif pour autobus sur Dalhousie. Contrairement aux édifices se trouvant du côté est du viaduc, ces bâtiments sont menacés au niveau structural ainsi qu'au niveau de leur revitalisation.

Afin d'obtenir une image intégrale du patrimoine bâti, l'OCPM devrait recommander à la SHM de compléter cet inventaire.

2. e. Étude de circulation pour le Projet Griffintown (Devimco)

Réf. OCPM : aucune

Est-ce que cette étude existe? La SHM nous assure que oui, et a promis d'en déposer une copie à l'OCPM. Plus d'un mois plus tard, l'étude n'apparaît toujours pas au site internet de l'OCPM. Pourtant, c'est la seule étude réalisée par la SHM qui couvre le quartier Griffintown, un endroit largement ignoré par la SHM. Lors des séances du 2 décembre, M. Rainville nous a assuré que l'étude était en route :

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

Que veut dire « mettre ça ensemble »? Si on y pense vraiment, pour mettre une étude ensemble il faut, au maximum, mettre les pages en ordre, insérer une table des matières, apposer une page couverture, agraffer le tout, et envoyer. Trente-sept jours plus tard, pour une raison que l'on ignore, la SHM n'a pas pu « mettre ça ensemble » et livrer l'étude à l'OCPM. Ceci ne démontre peut-être pas un mépris envers les citoyens du Griffintown qui se sont déplacés en grands nombres lors des séances, mais cela démontre définitivement un manque de considération pour les citoyens qui avaient besoin de cette étude dans le cadre de ces consultations, soit pour faire un mémoire ou bien pour s'éduquer. Si le rôle de l'OCPM est bel et bien de s'assurer que les citoyens soient consultés et éduqués, elle devrait exiger à ce que la SHM lui livre son étude de circulation pour le Projet Griffintown de Devimco aussi tôt que possible.

2. f. Analyse des retombées fiscales

Réf. OCPM : 3.4.2 <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P42/3d2.pdf>

L'analyse des retombées fiscales, réalisé par le Groupe Altus, établit une valeur marchande potentielle des terrains libérés allant chercher 51,5M\$ (page vi), mais elle le fait sur des bases erronées. En effet, les superficies sur lesquelles l'analyse se base totalisent 22 398 m², mais les superficies réelles, fournies à la SHM⁹ par la Ville, totalisent 18 263 m² (une différence de 22,6%). En voici une répartition :

Îlot	SUPERFICIES ANNONCÉES		VALEUR POTENTIELLE		
	Analyse Groupe Altus	Rapport av-proj SHM	\$/pi ²	Altus (M\$)	SHM (M\$)
3C-3 & 4	6 743 m ² (72 581 pi ²)	6 743 m ² (72 581 pi ²)	109	7,9	7,9
3C-15	2 868 m ² (30 871 pi ²)	1 560 m ² (16 792 pi ²)	262	8,1	4,4
3C-16	7 087 m ² (76 284 pi ²)	5 600 m ² (60 278 pi ²)	231	17,6	13,9
3C-18	5 700 m ² (61 354 pi ²)	4 360 m ² (46 823 pi ²)	292	17,9	13,7
TOTAL	22 398 m² (241 090 pi²)	18 263 m² (196 474 pi²)	--	51,5	39,9

Cette différence significative de superficie, changerait la valeur marchande des terrains de 51,5M\$ à 39,9M\$. Même si cela représente une baisse de 11,6M\$, la SHM n'a jamais ajusté ses valeurs dans son rapport avant-projet et continue à annoncer que les recettes des ventes des terrains libérés totaliseraient 51,5M\$.

Dans l'analyse du Groupe Altus, il est mentionné que les superficies sur lesquelles elle se base lui ont été fournies par le Groupe Cardinal Hardy, concepteur du projet. Nous pouvons supposer que les superficies qui apparaissent dans le rapport avant-projet de la SHM ont été fournies soit par la Ville, soit par le Groupe Cardinal Hardy à une date suivante. En tout cas, les superficies du rapport avant-projet sont les plus récentes, et donc devraient être considérées plus applicables que celles de l'analyse du Groupe Altus.

L'OCPM doit s'assurer que la SHM, qui dit vouloir autofinancer son projet avec la vente des terrains libérés, est consciente du fait que ces valeurs immobilières potentielles sont fausses et doivent être réévaluées. Sinon, la SHM, autant que la Ville, ignorera cette réalité jusqu'à temps qu'il ne soit trop tard. Cette portion de l'analyse des retombées fiscales est donc à refaire.

⁹ Rapport avant projet <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P42/3a.pdf> p.51/65

2. g. Exercice de concertation

Réf. OCPM : 3.2.7 <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P42/3b7.pdf>

Le compte-rendu de l'exercice de concertation, ainsi que les séances d'informations menées par l'OCPM, ont révélé que la concertation ne s'est pas faite auprès des principaux acteurs concernés du milieu, contrairement aux affirmations de la SHM.

Le compte-rendu de l'exercice de concertation que la SHM mena auprès des « gens du milieu » démontre que les groupes, associations, citoyens, et commerçants du Griffintown n'ont pas été invités au rendez-vous. Pourtant, ce sont des gens qui font partie intégrale du milieu, qui sont bien plus affectés par le projet Bonaventure, et particulièrement par le corridor Dalhousie dû à sa contiguïté au quartier, mais qui n'ont pas été considérés en tant que tel. De plus, ce sont des gens qui ont à maintes reprises tenté de rejoindre la SHM afin de leur exprimer leurs inquiétudes, mais qui n'ont jamais réussi à se faire entendre. L'OCPM représente pour eux l'ombre d'un exercice de concertation, qu'ils espèrent tiendra en compte leur avis vis-à-vis le projet de la SHM. Mais il suffirait de voir si la SHM suivra ces recommandations ou non.

En observant une répartition des différents « gens du milieu » qui ont pris part à cet exercice de concertation sur une carte de Montréal, on pourrait se demander si la SHM ne s'est pas forcée d'ignorer le Griffintown. En effet, la SHM considère que certains groupes situés à Pointe-St-Charles, au Plateau-Montréal, et au Centre-ville sont plus affectés par ce projet que ceux du Griffintown, qui se trouve en bordure de leur zone d'intervention. Une image démontrant les provenances des différents « gens du milieu » invités à la table de concertation SHM est fournie en annexe.

Nous pouvons constater qu'aucun groupe du Griffintown, ou de St-Henri/Petite-Bourgogne, n'a été invité à cette table. Tous les groupes invités se situent soit de l'autre côté des autoroutes Bonaventure ou Ville-Marie, soit de l'autre côté du canal Lachine. Pourquoi les citoyens du Griffintown, qui sont très touchés par les effets néfastes qu'auront le projet de la SHM sur leur quartier, ont-ils été tenus à distance de cet exercice de concertation? Les groupes, riverains, et commerçants invités à la table, connaissent-ils suffisamment ce projet pour bien comprendre les désavantages qu'il emmènerait au Griffintown et au Sud-Ouest? Puisque la plupart des invités ne se sont pas présentés aux consultations de l'OCPM, il suffirait de dire qu'ils ne sont pas plus affectés par ce projet et impliqués que les citoyens du Griffintown, qui eux se sont présentés à toutes les séances.

La SHM aurait pu, et aurait du, inviter des associations, résidents et commerçants du Griffintown à la table de concertation. Les consultations à l'OCPM viennent malheureusement trop tard dans le plan d'action de la SHM pour tenir en compte l'avis du Griffintown. Bien que l'OCPM ait recommandé en 2008 que tout promoteur soit obligé de passer par un processus de consultations publiques, ceci ne s'applique pas dans le cas du projet de la SHM (cette situation est abordée en plus de détails dans la dernière section de ce mémoire). Ceci veut dire que les citoyens du Griffintown n'auront pas droit à un vrai exercice de concertation, et l'OCPM n'aura

pas droit à un vrai processus de consultations publiques. Si l'OCPM a la capacité d'obliger la SHM de mener un nouvel exercice de concertation auprès des citoyens du Griffintown, il devrait le faire.

2. h. Étude bénéfice/coût

Réf. OCPM : aucune

Une étude bénéfice/coût n'a pas encore été réalisée pour le scénario préférentiel, bien que le MODYM l'ait recommandé dans la conclusion de ces notes techniques :

« D'autres avenues de solutions (axes alternatifs, contraintes additionnelles d'accessibilité) seraient à envisager dans l'optique de l'étude bénéfice/coût du scénario préférentiel. » (page 55)

Lors de la séance du 2 décembre, M. Veilleux de l'AMT nous a appris que l'AMT réalisera cette étude, mais que cette étude existera pour justifier un financement, et non pour envisager d'autres avenues de solutions :

« Quand le projet va être à maturité, en termes de définition, il va falloir pour développer le dossier d'affaires, qui doit être présenté au gouvernement du Québec à différentes étapes, déposer, en plus de toute l'analyse de faisabilité, il va falloir aussi déposer des études coût-bénéfice. »

Quand l'étude viendra n'est pas aussi important que son contenu, et nous pouvons déjà voir, avec les données disponibles au site de l'OCPM, que le scénario de base (retenu en 2007) est non-seulement moins cher, mais pourrait aussi offrir de plus grandes économies de temps aux autobus si une voie réservée leur était aussi implantée en amont de la rue Wellington, comme c'était prévu à l'origine.

Une courte analyse comparative entre les scénarios de base et préférentiel se trouve ci-bas. Cette analyse pourra être complétée dès que les scénarios de base et préférentiels seront proprement modélisés et que les économies (ou pertes) de temps seront calculées. La voici dans sa forme incomplète :

	Scénario de base	Scénario préférentiel	Différence
Coût	30M\$	118M\$	(88M\$)
Économie de temps	À modéliser	À modéliser	-----

Une justification pour une nouvelle modélisation des scénarios de base et préférentiel est offerte dans cette section du mémoire, et avance des arguments qui démontrent un ralentissement des autobus dans le scénario préférentiel, ainsi qu'une diminution de la congestion véhiculaire dans le scénario de base. Dans l'optique d'une étude bénéfice/coût, il serait important de considérer ces changements de temps afin de bien comprendre les réalités du milieu.

2. i. La modélisation des scénarios de base et préférentiel

Réf. OCPM : 3.5.2.2 <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P42/3e2b.pdf>

Les modélisations VISSIM réalisées par la Ville ont établi les temps de parcours des véhicules entre le stationnement P11 et l'intersection Mansfield/de l'Inspecteur pour les scénarios actuel et préférentiel (pour les pointes AM et PM), afin de déterminer les gains et pertes de temps obtenus pour les différents véhicules.¹⁰

Deux séries de questions peuvent légitimement être soulevées :

- 1) Pourquoi calculer le gain de temps entre P11 et l'intersection Mansfield/de l'Inspecteur, quand la section qui nous intéresse et sur laquelle nous tenons des consultations (la Phase 1) ne s'étend qu'entre le Canal Lachine et l'intersection Mansfield/de l'Inspecteur, soit sur la moitié de la distance modélisée? Pourquoi ne pas isoler la Phase 1 afin de calculer les gains et/ou pertes de temps des véhicules se trouvant dans le secteur d'intervention de la SHM?
- 2) Pourquoi ne pas modéliser le scénario de base, qui lui garde les autobus sur la longueur du boulevard urbain? Pourquoi ne pas le modéliser de P11 à Mansfield/de l'Inspecteur avec et sans voie réservée sur l'autoroute (entre P11 et le canal)?

Il a fallu calculer le gain de temps entre P11 et l'intersection Mansfield/de l'Inspecteur tout simplement parce qu'il a fallu que la Ville démontre qu'il y aurait un gain de temps modélisé pour leur scénario préférentiel (celui avec le corridor Dalhousie). Mais, en observant les modélisations Dynameq¹¹ du scénario préférentiel, il est clair que tout véhicule hériterait d'une importante perte de temps le long du boulevard urbain, comparé à la situation actuelle. Donc, pour démontrer qu'un gain de temps existerait, il a fallu créer une voie réservée pour autobus le long de l'autoroute entre P11 et le canal - à l'extérieur des limites qui nous concernent aujourd'hui - et ajouter cette distance à la modélisation du scénario préférentiel. Puisqu'il n'existe pas de voie réservée à cet endroit actuellement, il est donc évident qu'au moins les autobus gagneraient du temps le long de l'autoroute. Il serait intéressant de savoir pourquoi le scénario de base n'a pas joui de cette même considération, particulièrement puisque sa modélisation¹² démontre une circulation plus fluide que celle du scénario préférentiel le long du boulevard urbain (la section sur laquelle nous sommes en consultation actuellement). Comme il a été mentionné auparavant dans ce mémoire, on a jugé de ne pas donner aux autobus du scénario de base une voie réservée avant la rue Wellington, afin que les automobiles puissent y tourner. Cette considération mena à une congestion importante modélisée à l'amont de la rue Wellington, entre le canal et P11.

Il serait sage de modéliser une deuxième fois le scénario de base avec le logiciel Dynameq, mais cette fois en offrant aux autobus une voie réservée sur l'autoroute, et en empêchant les

¹⁰ Notes techniques SITE <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P42/3e2b.pdf> p.80-87/178

¹¹ Notes technique MODYM <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P42/3e2b.pdf> p.145-147/178

¹² Notes technique MODYM <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P42/3e2b.pdf> p.144/178

voitures de tourner à gauche le long du nouveau boulevard urbain. Ceci augmenterait le flux observé de 2800 véh/h à une capacité routière plus réaliste. Les résultats de cette modélisation pourraient justifier qu'une modélisation VISSIM soit entamée. D'après la seule modélisation du scénario de base qui est disponible au site de l'OCPM, tout indique qu'en éliminant les virages à gauche des automobiles, une voie réservée pour autobus peut être implantée en amont de la rue Wellington. Il vaut la peine de voir si cette différence rendra la circulation plus fluide à cet endroit.

Le travail incomplet et les demi-vérités

Au cours des séances d'information, la SHM a été répété que le scénario préférentiel sauverait aux autobus RTL en moyenne 34 secondes en pointe AM, et 11 secondes en pointe PM. En soi, ceci semble assez encourageant, mais ce sont des chiffres trompeurs, car :

- 1) La vitesse modélisée le long du corridor Dalhousie¹³ est entre 40 et 50 km/h, quand elle devrait plutôt se trouver entre 25 et 30, compte-tenu des contraintes de visibilité aux intersections et de la vocation résidentielle du quartier Griffintown. Cette situation se déroule sur environ 500m, donc un ajustement de l'ordre de 20 secondes est à ajouter au temps de parcours, remettant ainsi en question les gains annoncés par la Ville.
- 2) Le manque de capacité d'accueil au TCV n'est pas considérée dans les modélisations, et devrait l'être car il fait partie de la réalité quotidienne des chauffeurs et usagers. D'ailleurs, depuis la dernière séance, le RTL s'est prononcé publiquement contre le corridor Dalhousie¹⁴ justement parce que cette option n'adresse pas le manque de capacité au TCV et ne réglerait rien en fin de compte.
- 3) Les autobus STM venant de l'Île des Sœurs, sont forcés d'exécuter un « décrochage » en sortant de l'autoroute, pour suivre le trajet RTL jusqu'à la rue Wellington, où ils tournent à droite et ensuite à gauche pour aller rejoindre le boulevard urbain. D'après les modélisations VISSIM du scénario préférentiel, ce décrochage causerait des pertes de temps allant de 1:17 à 3:04 minutes¹⁵ comparé à la situation actuelle. Bien que les autobus STM représentent 10% du flux quotidien d'autobus, leurs pertes sont de multiples fois plus élevées que les « gains » des autobus RTL, et ces pertes se traduiraient en coûts importants.

Bien que le scénario de base n'adresse pas le manque de capacité au TCV, il réussit quand même à offrir un meilleur gain de temps que le scénario préférentiel (là où la comparaison peut se faire proprement) grâce à une plus haute vitesse permise, et élimine le besoin aux autobus STM de l'Île des Sœurs d'exécuter un décrochage à l'entrée du boulevard, leur sauvant ainsi beaucoup plus de temps. Pour ces raisons, il serait aussi intéressant de modéliser le scénario de base entre P11 et Mansfield/de l'Inspecteur, avec une voie réservée pour autobus sur l'autoroute.

¹³ Notes techniques SITE <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P42/3e2b.pdf> p.88-98/178

¹⁴ <http://lecourrierdusud.canoe.ca/webapp/sitepages/content.asp?contentid=121378&id=840> 2009-12-10

¹⁵ Notes techniques SITE <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P42/3e2b.pdf> p.80-87/178

La modélisation trompeuse du scénario de base

Est-ce que le scénario de base a été simulé antérieurement au choix du scénario préférentiel (avant avril 2008)?

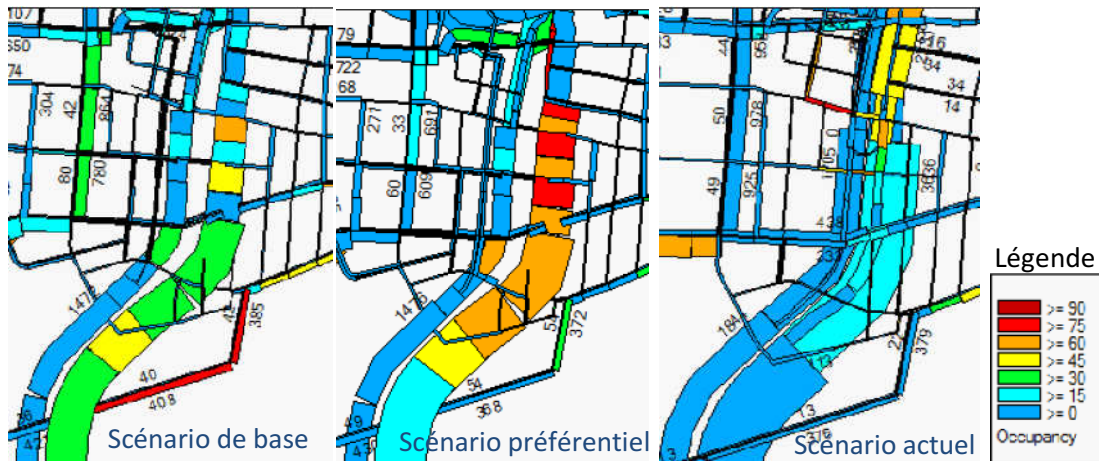
Les notes techniques du MODYM¹⁶ nous indiquent que oui :

« Les simulations exploratoires du projet Bonaventure ont portées d'abord sur le scénario de base retenu en 2007 par la SHM, et ont été effectués en collaboration étroite avec le SMST du MTQ. »

De plus, elles ajoutent :

« Ces premiers essais ont été réalisés avec un réseau en période de calibration. Bien qu'à ce moment l'outil était considéré comme robuste, ayant fait ses preuves avec le projet Notre-Dame, des raffinements étaient poursuivis pour servir d'intrant à l'outil de micro-simulation VISSIM. »

S'il existe bel et bien des modélisations du scénario de base qui pré-datent la seule que nous fournit le MODYM, l'OCPM doit exiger d'en avoir les résultats, car ce que nous montre le MODYM à la page 22 de ses notes techniques n'est pas le scénario de base. En voici la preuve :



Nous pouvons voir que le « scénario de base », à gauche, et le scénario préférentiel, au centre, partagent la même exacte géométrie. Comment est-ce possible quand le scénario de base descend sur Wellington, et le scénario préférentiel descend sur Brennan? Ces deux schémas doivent donc différer. Le scénario de base devrait avoir un feu de circulation de moins (sur Brennan) à l'aller et au retour. Le MODYM n'a pas pris cela en compte, comme son « scénario de base » le démontre. Le MODYM a jugé suffisant de prendre la géométrie du scénario préférentiel, déjà disponible sur son logiciel, et de bloquer l'accès à la rue Brennan et au corridor Dalhousie, qui est visiblement tracé sur leur « scénario de base » pour une raison que l'on « ignore ». Pourquoi le MODYM ne prend pas le temps de bien modéliser le vrai scénario de base, comme il l'a fait pour le scénario actuel (figuré à droite)?

¹⁶ Notes technique MODYM <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P42/3e2b.pdf> p.137/178

Puisqu'il existe des modélisations antérieures du scénario de base, l'OCPM devrait les exiger car celles dont il dispose présentement sont trompeuses et à refaire.

3. Redéfinir le rôle de l'OCPM

Il y a deux ans, lors du 5^e anniversaire de l'OCPM, Mme. Louise Roy, présidente de l'office, a mené un colloque visant à clarifier et à redéfinir le rôle que joue l'OCPM depuis son arrivée sur la scène municipale. Il en est ressorti que le processus de consultation devait être revu, afin de pouvoir accomplir plus dans cette avenue. À la fermeture du colloque, une question importante demeura dans l'esprit des participants. En voici l'extrait, tiré du magazine Urbanité (édition décembre 2007) :

« La question persiste : comment la consultation publique peut-elle être améliorée, afin que les citoyens soient éduqués et consultés sur les projets et non pas mis devant les faits accomplis ? »
(Page 9)

C'est une question encore plus pertinente dans le contexte des consultations présentes, et qui demeure inexplorée. Une tentative d'y répondre sera abordée dans cette section du mémoire.

La SHM n'est pas obligée de se soumettre aux consultations et recommandations de l'OCPM

Il est devenu clair, en lisant les transcriptions des séances de consultation, que la SHM n'a aucune intention de suivre le processus délinéé par les règles de l'OCPM, et qu'aucun projet de règlement sera présenté à la suite de ces consultations, qui elles, portent sur un avant-projet. En effet, il a été répété qu'un projet de règlement n'existe pas et, de plus, n'est pas requis pour le réaménagement de l'autoroute Bonaventure :

M. Stéphane Conant :

« Il ya un projet d'aménagement du domaine public. Ce projet-là de réfection d'infrastructure, de réaménagement de domaine public ne requiert pas d'outil réglementaire. Donc, les outils réglementaires arriveront vraiment au moment ou on devra analyser les projets immobiliers sur les îlots. »

- Séance du 24 novembre 2009 (lignes 910-914)

M. Gaëtan Rainville :

« Actuellement, le concept sur lequel on consulte les gens, c'est l'avant-projet détaillé qui concerne beaucoup la géométrie, qui concerne les infrastructures à mettre en place pour mettre les bases d'un développement immobilier futur. Alors, on n'est pas rendu encore à déposer de projets immobiliers...Et on va travailler évidemment à mettre en place justement les éléments pour que ça puisse se développer avant de revenir avec un projet, comme monsieur Conant le disait tout à l'heure, avec un cadre réglementaire qui vous sera soumis en consultation. »

- Séance du 24 novembre 2009 (lignes 2465-2473)

Il est donc évident que la SHM se présentera à l'OCPM avec un projet de règlement seulement lorsqu'un développement immobilier sera proposé, et qu'elle n'a aucune obligation d'élaborer

un projet de règlement pour ce qui concerne le projet de réaménagement d'autoroute. De plus, elle n'a aucune obligation de suivre ou de respecter les recommandations qu'avance l'OCPM pour ce qui concerne la géométrie du projet et les travaux d'infrastructure y compris.

Pour toutes les fois que la Présidente (Mme. Laperrière) a répété que nous étions en étape d'avant-projet, M. Rainville a répété que la SHM n'avait aucune obligation de se soumettre à une consultation publique, et que la SHM était présente à l'OCPM de sa propre volonté. À bien comprendre, ceci veut vraiment dire que la SHM fait ce qu'elle veut, elle fera ce qu'elle veut, et l'OCPM ne lui sert que d'un « focus group » aidant à raffiner leur campagne médiatique, et possiblement bonifier quelques aspects de leur projet.

Les consultations n'étaient pas inutiles, par contre. De nombreux citoyens ont eu l'opportunité d'exprimer leurs frustrations au cours des séances; pour plusieurs entre eux, c'était la première fois que la SHM était présente pour les écouter. Il a été mis en évidence que le corridor Dalhousie était insouhaitable autant pour les usagers du RTL¹⁷ que pour les riverains. C'est très comblant en soi, pouvoir démontrer une insatisfaction unanime devant une solution qu'on qualifiait auparavant de durable, efficace, et pensée. Il est maintenant clair que le corridor Dalhousie est un tracé inutilement onéreux, qui ne respecte pas le cadre urbain riverain, et qui doit être remplacé. Mais il ne faut pas s'attendre à ce que la SHM le remplace, car elle n'est pas obligée de suivre les recommandations de l'OCPM. D'ailleurs, à lire les propos d'Isabelle Hudon, présidente de la SHM, il faut croire qu'elle nous a présenté un fait accompli sans égard aux vraies inquiétudes du milieu. Le 17 septembre 2009, la SHM a publié un communiqué de presse dans lequel Mme. Hudon nous annonce que :

« Toute étude additionnelle qui pourrait être requise à ce stade concernant le corridor Dalhousie ne servirait qu'à obtenir un niveau de raffinement des études antérieures sans remettre en question la pertinence de ce corridor. »¹⁸

Il suffit de dire que même si le corridor Dalhousie a soulevé plusieurs réserves et inquiétudes pour la majorité des citoyens présents, et même si de bonnes pistes alternatives ont été suggérées, la SHM fera ce qu'elle voudra et l'OCPM sera un souvenir lointain dans leur esprit.

L'unique option devant l'OCPM

Au cours des séances consultatives, la Présidente a répété à 28 reprises¹⁹ que nous étions rendus à une étape d'avant-projet dans le cadre de ces consultations à l'OCPM. Elle a assuré le public que des analyses supplémentaires, améliorations, correctifs, etc. pourraient venir suite à cette étape avant-projet. Elle avoua, dans le cas du New City Gas, que « tous les inventaires et

¹⁷<http://lecourrierdusud.canoe.ca/webapp/sitepages/content.asp?contentid=121378&id=840> 2009-12-10

¹⁸<http://www.newswire.ca/en/releases/archive/September2009/17/c6429.html> 2009-09-17

¹⁹Tiré des transcriptions du 24 nov, 26 nov, 1 déc, et 2 déc.

toutes les préoccupations patrimoniales et, notamment de protection dans le cas de cet immeuble-là, mais d'autres, tout n'a pas été fait et sera à compléter. »²⁰ Elle ajouta, lors de cette même séance : « Je ne suis pas personnellement inquiète des suites qui devront être données et je dirais ça va prendre le temps qu'il va falloir que ça prenne. Ce que je sais, c'est qu'à ce moment-ci, on est en avant-projet. » Pourtant, elle était bien au courant qu'on n'est pas en avant-projet, car M. Rainville le lui a annoncé lors de la rencontre préparatoire entre la SHM et l'OCPM qui a eu lieu le 3 novembre 2009²¹. Le compte-rendu de la rencontre préparatoire est très clair :

« La présidente de la commission demande aux représentants du promoteur de décrire le cheminement du projet et d'indiquer si d'autres études seront déposées aux fins de la consultation.

*M. Rainville signale que l'avant-projet de la phase 1 du réaménagement de l'autoroute qui fera l'objet de la consultation est fin prêt depuis juin dernier et que **la Société du Havre de Montréal est maintenant à l'étape de la préparation des plans et devis du projet.** M. Rainville précise cependant qu'il est encore possible d'apporter des améliorations à l'avant-projet. » (Page 2/4)*

Pour ce qui concerne le projet de réaménagement du domaine public et des travaux d'infrastructure routière, l'OCPM ne peut pas s'attendre à ce qu'il puisse prendre le temps de s'assurer que la SHM ai fait leur travail adéquatement. L'OCPM pourra répéter 100 fois que nous sommes en étape d'avant-projet, mais il ne pourra faire qu'une chose afin de s'assurer que la SHM fasse suite aux préoccupations soulevées lors des séances et dans les mémoires. Ce n'est qu'en recommandant que le projet soit assujéti aux audiences publiques du BAPE que l'on peut s'assurer de la coopération de la SHM, l'achèvement de ses études, et le respect des exigences des citoyens présents aux consultations.

Le BAPE représente l'option unique devant l'OCPM. Si l'intention de l'OCPM est de se faire entendre, d'éduquer et consulter le peuple, et d'accomplir plus à travers ses consultations, il n'a pas le choix que de recommander que le projet soit assujéti au BAPE. Sinon, son impuissance devant un organisme privé sera encore une fois mise en évidence, comme c'était le cas lors du projet Griffintown, qui lui n'a jamais eu besoin de se soumettre au processus de consultation publique. Nous nous souvenons bien comment l'Ordre des urbanistes du Québec et plusieurs architectes et académiques se sont indignés envers ce manque de considération²². Mais mêmes eux n'ont pas été capables de changer le déroulement des événements. Alors, en mai 2008,

²⁰ Transcriptions du 2 décembre 2009 <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P42/6d.pdf> p.55/84

²¹ Compte-rendu de la rencontre préparatoire <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P42/4a.pdf>

²² <http://www.ledevoir.com/non-classe/181466/projet-griffintown-l-office-de-consultation-publique-de-montreal-doit-etre-utilise> 2008-03-21

Mme. Louise Roy, présidente de l'OCPM et fidèle aux engagements qu'elle a pris lors de son colloque du 5^e anniversaire de l'OCPM, dévoila son rapport annuel et recommanda à la Ville²³ :

- a) de rendre obligatoire une consultation publique pour les grands projets, et ce, par un seul organisme, neutre et indépendant, afin que les règles soient les mêmes pour tous les promoteurs, et
- b) l'instauration, pour les grands projets, de deux séances de consultation. Une plus légère au début du projet pour que le promoteur présente les prémisses et recueille les avis des citoyens et une en cours de projet, quand celui-ci est mieux défini.

Si la Ville a en effet fait suite à ces deux recommandations demeure un mystère, mais de tout ce vécu, c'est-à-dire du projet Griffintown jusqu'à aujourd'hui, deux choses sont certaines : d'abord, la SHM, comme Devimco, n'a aucune obligation de se soumettre à quelque consultation publique devant l'OCPM, et ensuite, elle a encore moins l'obligation, si cela est possible, de se soumettre à une deuxième consultation. Non, la seule option devant l'OCPM qui peut réellement faire bouger les choses, qui oblige la SHM à obéir les règles et suivre les recommandations, et qui reste réellement fidèle aux engagements du colloque 2007, demeure de recommander un assujettissement du projet au BAPE.

Lors de la séance du 2 décembre 2009, la Présidente fut interrogée au sujet du BAPE et ses capacités vis-à-vis celles de l'OCPM. Elle déclara :

« Il y a des règles et, comme dans toute règle, quand c'est en deçà du kilomètre, ça n'est pas obligatoire d'aller au BAPE. Alors le choix ne s'est pas posé en ces termes-là. »

En fait, la documentation la plus récente déposée par la SHM démontre un projet au-delà du kilomètre, soit à 1 026,6 mètres. Une analyse détaillée des documents, et fournie en annexe, démontre qu'un ajustement du profil longitudinal suite à l'audit de sécurité²⁴ rallongerait bel et bien l'étendu du projet d'une trentaine de mètres, allant de 998,88 à 1 026,6 mètres de longueur. Il y a donc une base de justification pour l'OCPM si elle juge être en mesure de recommander des audiences au BAPE.

Alors, pour ce qui est de ces séances, la question persiste toujours: comment la consultation publique peut-elle être améliorée, afin que les citoyens soient éduqués et consultés sur les projets et non pas mis devant les faits accomplis ?

Quand le maire de Montréal déclare que l'OCPM a été mandaté pour mener des consultations sur le projet Bonaventure, et dans le même souffle annonce qu'il n'y aura que des bonifications qui

²³<http://journalmetro.com/liinfo/article/52545--l-office-de-consultation-publique-veut-des-consultations-obligatoires-a-montreal> 2008-05-13

²⁴Réponse à l'audit <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P42/3e4.pdf>

pourraient venir suite aux consultations, c'est très difficile de croire que le processus de consultation peut être amélioré, afin que les citoyens en sortent gagnants. Des bonifications viennent normalement suite à un projet de règlement, et non à l'avant-projet. En effet, dans un article paru dans Le Devoir le 19 juin 2009, le maire Tremblay nous assure que :

*« Avant de faire des travaux majeurs, c'est évident qu'on va écouter attentivement [la population]. Le projet **pourrait être bonifié** à la suite des représentations qui nous seront faites»²⁵*

Quand l'OCPM ne dispose d'aucun pouvoir décisionnel, et ne peut qu'émettre des recommandations aux promoteurs qui veulent bien se soumettre à leur processus, il est clair que l'OCPM souffre d'un manque d'autorité devant les hauts fonctionnaires municipaux, et ne peut obliger personne à l'écouter, c'est-à-dire à écouter le peuple.

Pour le moment, la seule façon d'améliorer la consultation et d'assurer que les citoyens ne sont pas présentés devant des faits accomplis, est d'impliquer un troisième parti, comme le BAPE, qui respecte la fonction de l'OCPM et profite d'une autorité plus présente et plus respectée par les hauts fonctionnaires municipaux. Par la suite, il deviendra plus qu'évident que le rôle de l'OCPM doit être redéfini, et son autorité agrandie, afin que d'ici le 10^e anniversaire de l'office, les règles de l'art aient changé en sorte que la question qui persiste depuis le colloque en 2007 ait trouvé sa juste réponse.

²⁵ <http://passpack.tv/politique/villes-et-regions/255727/autoroute-bonaventure-tremblay-veut-lancer-les-travaux-sitot-la-consultation-terminee>

CONCLUSIONS

- ⊖ La zone d'étude de la SHM s'étend de trois coins de rue à l'est de sa zone d'intervention (jusqu'à la rue McGill) mais ne s'étend pas à l'ouest, c'est-à-dire du côté du corridor d'autobus sur Dalhousie et du Griffintown. Puisque notre environnement, notre santé, et notre économie seraient affectés, la SHM devrait nous inclure dans sa zone d'étude.
- Le but du développement durable est de trouver un équilibre cohérent et viable à long terme entre trois enjeux : économique, social et environnemental. Le prix du projet a triplé depuis son annonce, les riverains au Griffintown ont été ignorés malgré leurs efforts, et le projet augmenterait fortement les émissions de CO₂ au Griffintown. Quand elle néglige autant les contribuables que les riverains, la SHM ne pourra jamais trouver un équilibre à long terme entre les trois paliers du développement durable.
- Nous voulons un quartier viable et vivable. La SHM dit que nous avons devant nous une opportunité qui ne peut pas être ratée et que nous devons saisir ensemble – sur ça, l'ensemble des griffinois est d'accord. Elle a compris qu'il faut absolument démolir cette autoroute, mais elle n'a pas encore compris que cette autoroute a été construite en urgence pour expo 67, et que cette urgence n'existe plus. La preuve en est que la plupart des usagers (65%) l'empruntent en utilisant le transport en commun venant et allant à la Rive-Sud. De plus, le RTL milite depuis plus de 10 ans pour la venue d'un SLR, et cette preuve met en évidence la nouvelle urgence à laquelle nous faisons face aujourd'hui et sur laquelle nous devons agir. Quand le SLR sera implanté, l'autoroute ne serait empruntée que par 10000 voitures, sinon moins, et la SHM le souhaite ceci autant que n'importe qui. La SHM doit comprendre que si elle souhaite créer un quartier viable et vivable, si elle veut vraiment nous redonner notre fleuve, si elle veut libérer des terrains municipaux qui vaudront une fortune (en évitant des expropriations), si elle veut se débarrasser de la pollution et donner à Montréal et à la Rive-Sud le lien de transport durable qu'ils méritent (le SLR), qu'il faut absolument démolir cette autoroute, mais qu'il ne faut surtout pas la reconstruire. Des solutions moins chères et plus durables existent, et la SHM autant que les riverains et la Rive-Sud, devons saisir ensemble cette opportunité.
- ⊖ La majorité des mandats confiés à l'OCPM porte sur un projet de règlement. Dans le cas du réaménagement de l'autoroute Bonaventure, aucun projet de règlement n'existe encore, ou n'est requis. Le comité exécutif a mandaté l'OCPM de tenir une consultation sur l'avant-projet de réaménagement d'autoroute soumis par la SHM, mais M. Rainville et Mme. Hudon disent autrement devant le même OCPM. Nous devrions être à une étape préliminaire, qui devrait se situer en amont de l'élaboration d'un projet de règlement, mais ce n'est pas le cas. La SHM ne compte pas élaborer un projet de règlement car elle n'a pas besoin de le faire ; elle l'a annoncé à tout le monde lors des séances, et l'OCPM ne peut rien lui obliger. L'OCPM, un office toujours dans son enfance et recherchant sa maturité, doit lui-même se faire entendre par la Ville et exiger de nouveaux pouvoirs afin d'évoluer vers l'indépendance et la neutralité, sinon il risque de perdre toute crédibilité, laissant ainsi les citoyens sans la voix dont ils ont tellement besoin.

Annexe 1

Scénario de base

Scénario de base (retenu en 2007)



Annexe 2

Répartition des « gens du milieu » invités à
l'exercice de concertation de la SHM

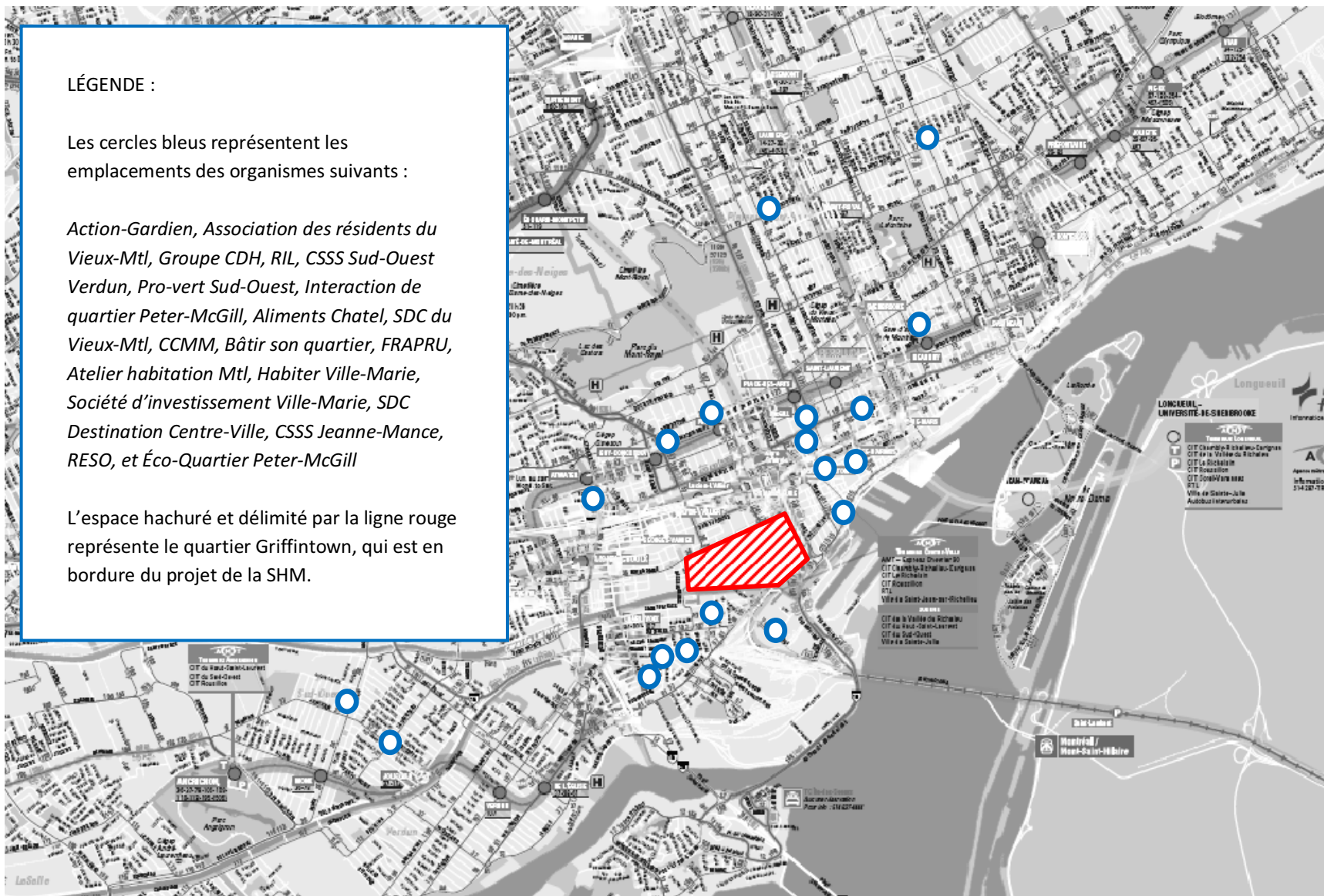
Répartition des provenances des différents « gens du milieu » invités à l'exercice de concertation SHM

LÉGENDE :

Les cercles bleus représentent les emplacements des organismes suivants :

Action-Gardien, Association des résidents du Vieux-Mtl, Groupe CDH, RIL, CSSS Sud-Ouest Verdun, Pro-vert Sud-Ouest, Interaction de quartier Peter-McGill, Aliments Chatel, SDC du Vieux-Mtl, CCMM, Bâtir son quartier, FRAPRU, Atelier habitation Mtl, Habiter Ville-Marie, Société d'investissement Ville-Marie, SDC Destination Centre-Ville, CSSS Jeanne-Mance, RESO, et Éco-Quartier Peter-McGill

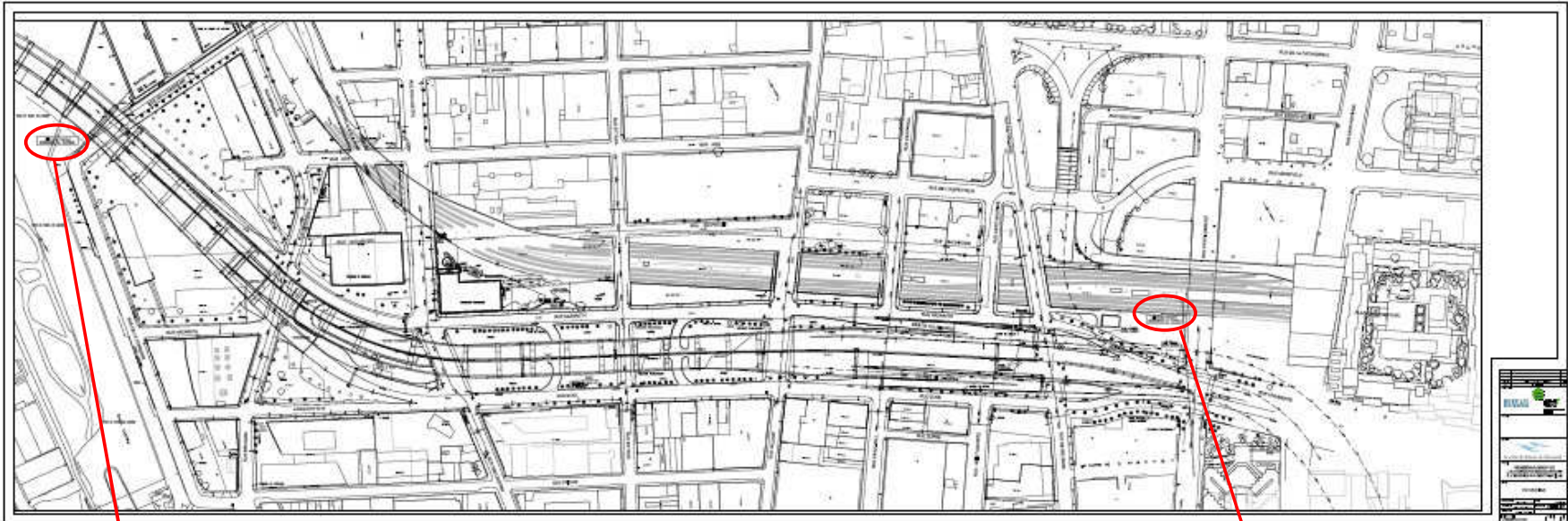
L'espace hachuré et délimité par la ligne rouge représente le quartier Griffintown, qui est en bordure du projet de la SHM.



Annexe 3

La modification du profil longitudinal de l'entrée sur Brennan suite à l'audit de sécurité

1) Limites tirées du site internet de l'OCPM : 3.5.2.10 Plan du projet – Aménagement géométrique (page 1/6)



Source internet: <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P42/3e2j.pdf>



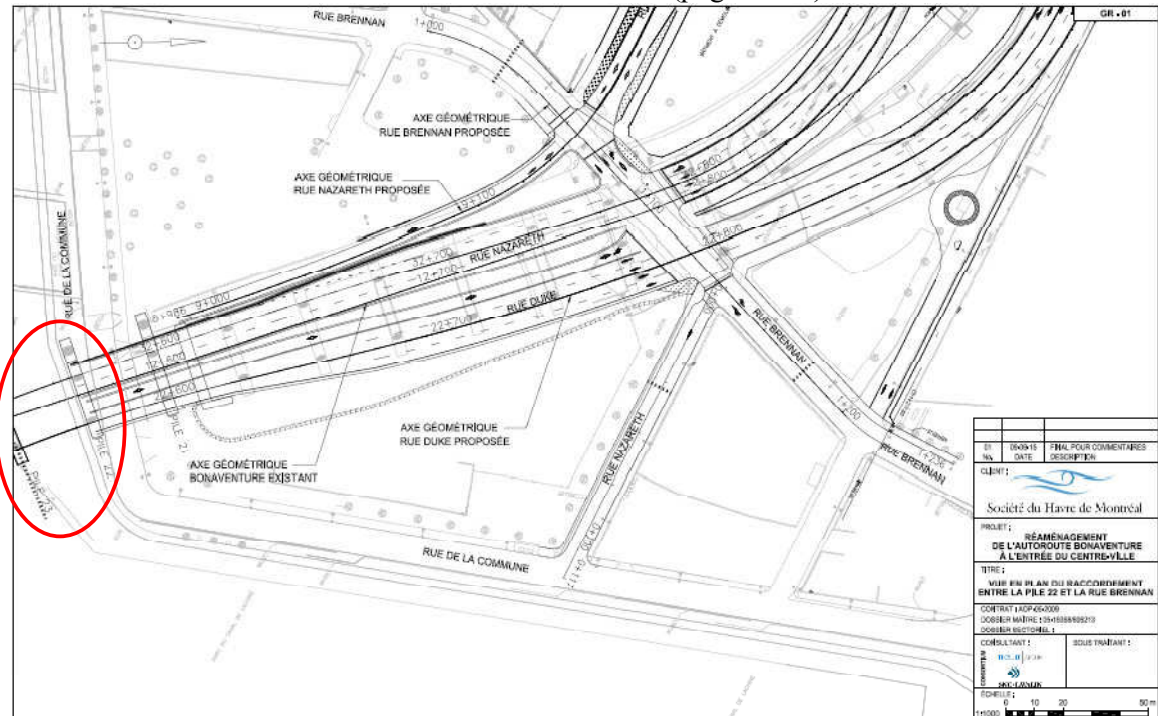
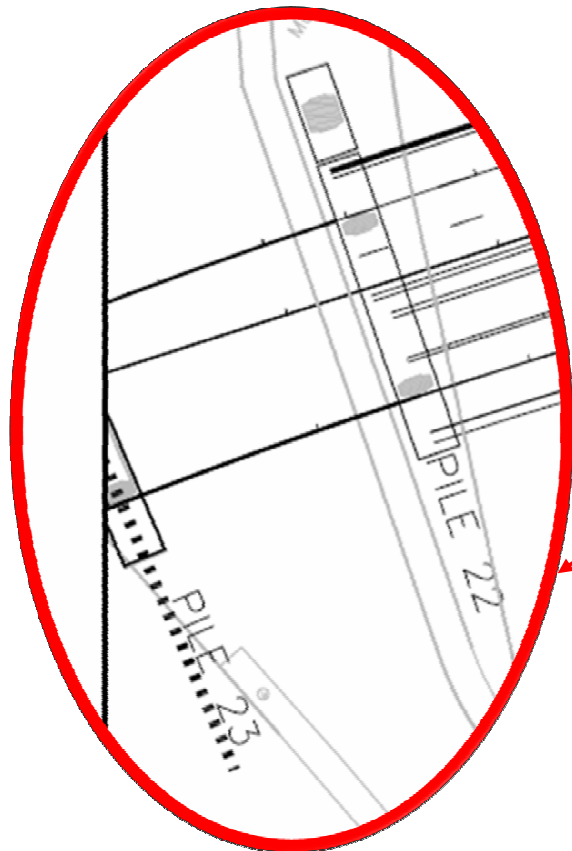
Le dessin ci-haut, daté du 15 août 2008, indique les limites du projet AVANT que les modifications venant de l'audit de sécurité y soient apportées. Dans cette instance, la longueur totale calculée du projet est d'environ 998mètres.
Calcul : $(1000 - 568.82) + 567.7 = 998.88 \text{ m}$

L'audit de sécurité, présentée à la SHM par Cima+ le 5 novembre 2008, est disponible au :
<http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P42/3e3.pdf>



2) Modification de la limite des travaux APRÈS l'audit de sécurité (1^{ère} partie)

Tiré du site de l'OCPM : 3.5.4 Réponse à l'audit de sécurité
Plan du raccordement (page 15/70)

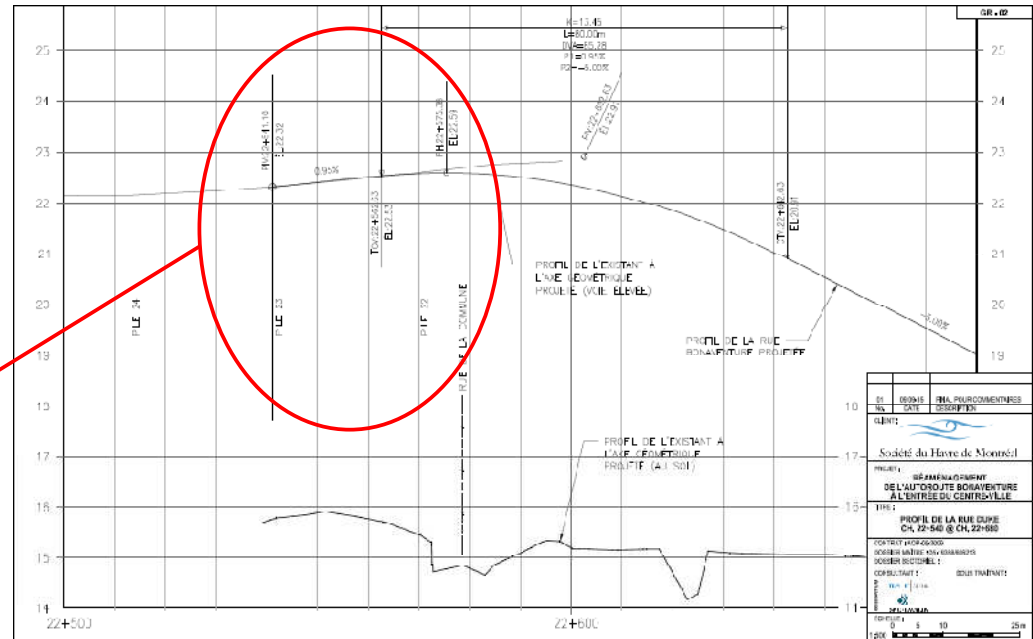
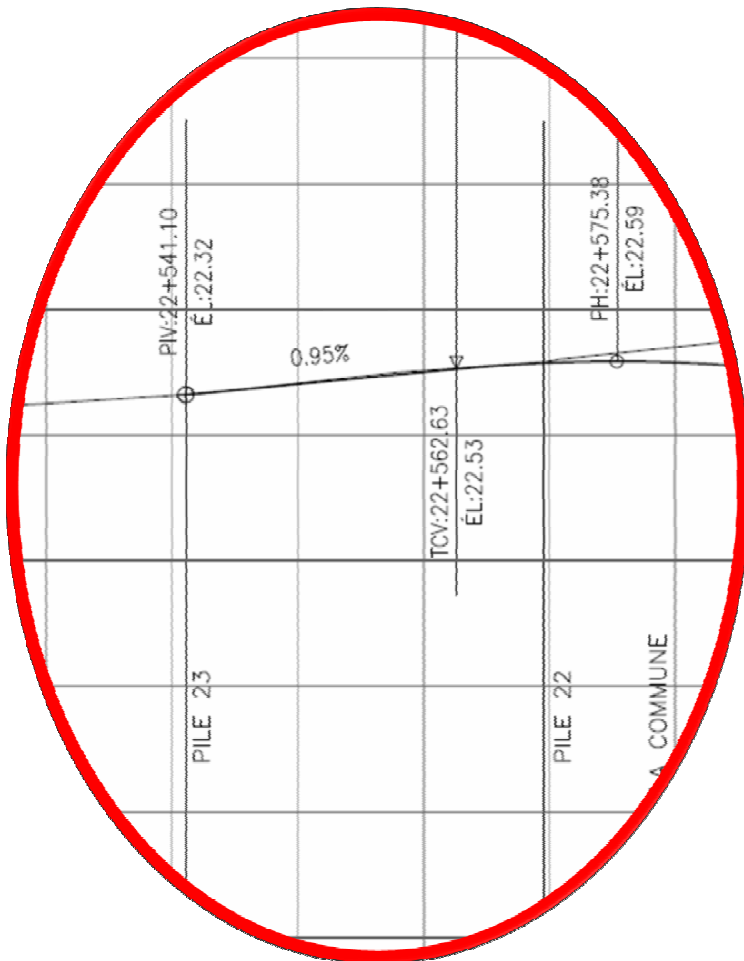


Source internet : <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P42/3e4.pdf>

Dans cette image, datée du 15 septembre 2009, nous pouvons voir que la nouvelle limite des travaux se trouverait au niveau de la pile no. 23 (ligne pointillée), répondant ainsi aux constats de l'audit de sécurité, et rallongeant l'étendue du projet au delà d'un kilomètre (vérifier profil).

3) Modification de la limite des travaux APRÈS l'audit de sécurité (2^{ème} partie)

Tiré du site de l'OCPM : 3.5.4 Réponse à l'audit de sécurité
 Profil de la rue Duke (page 16/70)

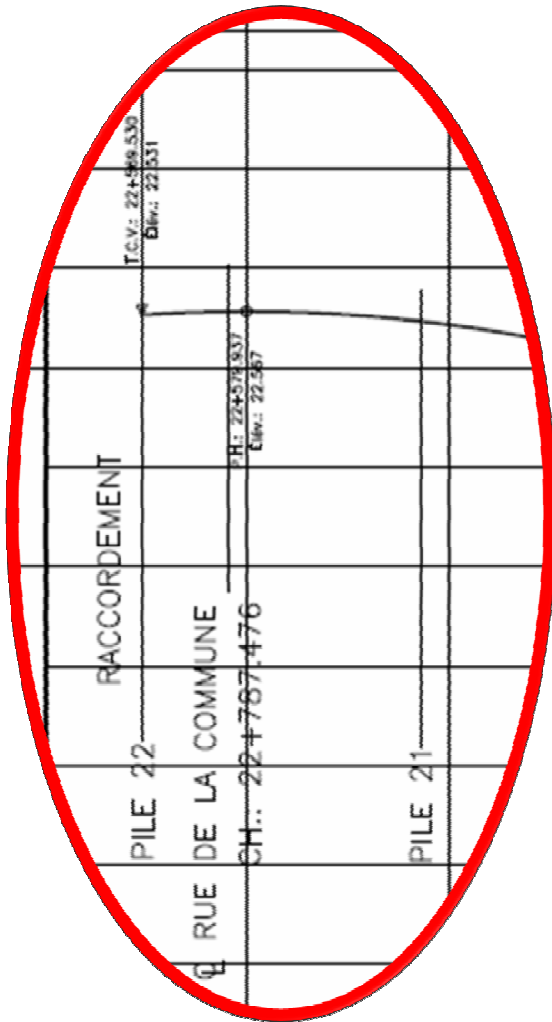


Source internet : <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P42/3e4.pdf>

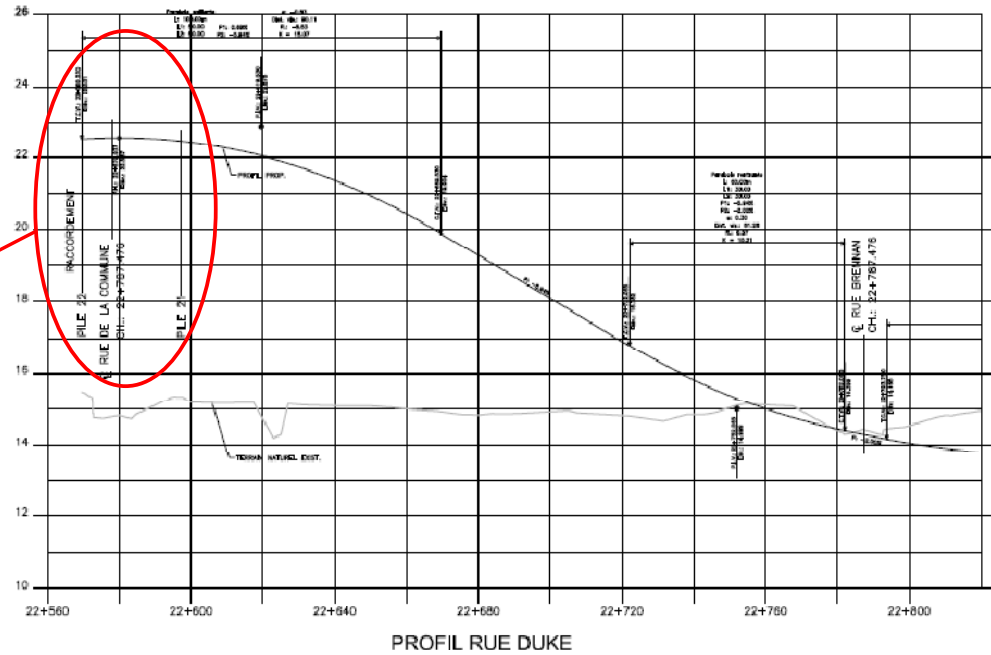
Dans cette image, aussi datée du 15 septembre 2009, nous pouvons voir que la limite des travaux, qui se trouveraient au niveau de la pile no. 23, rallongeraient l'étendue du projet pour une longueur totale de **1 026,6 mètres**.

$$\text{Calcul : } (1000 - 541.1) + 567.7 = 1\,026.6 \text{ m}$$

4) Comparaison avec profile AVANT l'audit de sécurité



Tiré du site de l'OCPM : 3.5.2.10 Profil du projet – Aménagement géométrique
 Profil de la rue Duke (page 4/6)



Source internet : <http://www2.ville.montreal.qc.ca/ocpm/pdf/P42/3e2j.pdf>

Dans cette image, datée du 15 août 2008, nous pouvons voir que la limite des travaux, qui se trouvait au niveau de la pile no. 22, permettait une longueur totale d'environ 998 mètres.

$$\text{Calcul : } (1000 - 569.53) + 567.7 = 998.17 \text{ m}$$