

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**

UN QUARTIER VIABLE ET VIVABLE

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 2

Séance tenue le 26 novembre 2009, 19 h
Cathédrale Marie-Reine-du-Monde située au
1110, rue Mansfield
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 26 NOVEMBRE 2009.....	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE	1
PRÉSENTATION DU PROMOTEUR	4
PÉRIODE DE QUESTIONS	
M. MARCEL SÉVIGNY	11
Mme MARIE-JOSÉE CORRIVO	17
M. ANDREW DAWSON	23
Mme SOPHIE THIEBAUT	28
M. JEAN-VINCENT TANGUAY.....	32
M. DINU BUMBARU.....	36
M. ROLAND HAKIM	48
M. DAVID HANNA	54
Mme BEV LEV.....	62
M. ROBERT HAJALY.....	71
M. JOSEPH BAKER.....	75
M. SAMI HAKIM	79
M. JEFF DUNGEN	85
Mme NATACHA ALEXANDROFF	89

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Au nom de l'Office de consultation publique de Montréal, je vous souhaite la
bienvenue à cette séance d'information thématique portant sur l'avant-projet détaillé du
réaménagement de l'autoroute Bonaventure, la phase 1. Cet avant-projet a été préparé
par la Société du Havre de Montréal sur mandat du conseil d'agglomération. Ce soir, plus
10 spécifiquement, la présentation portera, tel qu'inscrit au dépliant, sur un quartier viable et
vivable, le remaillage urbain, la diversité des fonctions et usages, la mixité sociale, et
cetera. Donc toutes les questions environnementales également. Vos questions devront
donc se limiter à ces matières. Ladies and gentlemen, good evening ! Welcome to this
second information session on the draft project of redevelopment of the Bonaventure
Highway, phase 1.

15 Cette session va se dérouler essentiellement en français, mais les personnes qui
voudraient s'exprimer en anglais pourront s'adresser dans cette langue à la commission.
This meeting will be conducted in French but participants who would prefer to address the
commission in English may do so. This second information session is devoted on the
20 viability and livability of the new neighbourhood created by the project. Thanks to focus on
these matters.

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
25 confié la présidence de cette commission. Je suis accompagnée par deux collègues
commissaires, monsieur Jean-Claude Boisvert, à ma droite, qui est architecte et, à ma
gauche, monsieur Viateur Chénard, un avocat spécialisé en droit immobilier. La
commission est appuyée dans ses travaux par son secrétaire, monsieur Michel Agnaïeff
qui est à la table à ma droite et madame Catherine Vandermeulen qui est analyste à
30 l'Office.

Permettez-moi de vous présenter également les personnes-ressources qui sont en
appui à l'organisation de cette séance. Nous avons à l'accueil, madame Christelle Lollier-
Théberge et monsieur José Diaz. La sténotypie est assurée par madame Yolande
35 Teasdale et le son par monsieur Michel Jutras. La coordination générale de l'organisation
est assumée par madame Anik Pouliot. Permettez-moi également de signaler dans la
salle, la présence de monsieur Luc Doray, directeur administratif et secrétaire général de
l'Office, également responsable des communications.

40 Le mandat de la commission. L'Office a été mandaté pour procéder à cette
consultation 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 préoccupations auprès des élus

45 municipaux chargés de prendre des décisions sur de grands projets qui engagent notre
avenir et celui de nos enfants.

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
50 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.

L'objet de la séance de ce soir est de vous donner l'occasion de vous informer sur
divers aspects thématiques liés aux thèmes énoncés précédemment, à savoir un quartier
55 viable et vivable. Je rappelle que le but de l'exercice à cette étape-ci est de vous permettre
de prendre connaissance de l'avant-projet sous ses diverses facettes et de poser des
questions aux représentants de la Société du Havre. Cet exercice d'information se
terminera la semaine prochaine, le mardi 1er décembre, cette fois sur les enjeux du
transport et de la circulation.

60 Je rappelle que c'est d'abord et avant tout aux citoyens que cette consultation
publique est destinée. Les citoyens ont le droit d'être bien renseignés sur les projets
susceptibles de modifier leur cadre de vie et ils auront par la suite l'opportunité de faire
valoir leur opinion au moment de la seconde étape qui se déroulera en janvier 2010.

65 It is important to point out that public consultations are held for the citizens who
have the right to be properly informed on projects and policies that may affect their quality
of life. Citizens will have the opportunity to voice their opinions during the second part in
January 2010.

70 L'étape actuelle d'information est donc cruciale et, à ce titre, la commission est là
pour vous aider si nécessaire à formuler vos questions et à obtenir des réponses. Je dois
m'assurer que vous obtenez la réponse la plus claire et la plus complète. Il m'arrivera
donc, si nécessaire, d'intervenir avec mes collègues commissaires avec des questions
75 complémentaires aux vôtres.

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

Permettez-moi maintenant rapidement de vous rappeler les dates clés de la
deuxième partie de la consultation. Il y aura audition des mémoires et des avis oraux dès

90 le mardi 12 janvier 2010 et les jours suivants, soit les 13 et 14 janvier, à partir de 19 h dans les locaux de l'Office de consultation publique de Montréal. La date limite pour la remise des mémoires ou pour l'inscription en vue d'un avis oral est le 7 janvier à 16 h, ce qui vous laisse environ quelque 26 jours pour vous préparer; exclure bien sûr la période des Fêtes.

95 Une fois complétées les séances de consultation publique, la commission procède à l'analyse de l'information et des opinions recueillies. Elle rédige ensuite son rapport qui comprend trois parties ainsi qu'une introduction et une conclusion. Ces trois parties, pour votre information, sont les suivantes : la description du projet, l'état des préoccupations des citoyens et, enfin, l'analyse de la commission accompagnée de recommandations.

100 Avant de terminer et de céder la parole à la Société du Havre, permettez-moi de préciser davantage le déroulement de cette soirée-ci. La Société du Havre disposera d'environ 25 minutes pour faire une présentation sur le thème de ce soir. Suivra une pause santé au cours de laquelle vous pourrez vous inscrire à la table d'accueil pour la période de questions qui suivra. Vous aurez droit à deux questions précédées, si nécessaire, d'un court préambule qui ne saurait en aucun cas, je le rappelle à nouveau, être une opinion. Cette période d'expression d'opinion étant plutôt réservée à la deuxième partie de la consultation qui aura lieu dès janvier.

110 Le registre d'inscription est ouvert jusqu'à 21 h 30. Il vous sera donc possible, au-delà des deux questions autorisées, de vous réinscrire pour une prochaine ou deux prochaines questions. Je vous rappelle qu'on est ici pour vous accompagner dans cette démarche d'information. C'est une procédure qui n'est quand même pas trop formelle, même si elle contient des règles de base dont l'objectif est, bien sûr, d'assurer un bon fonctionnement dans le respect de tous et de toutes. Les questions sont toujours adressées à la présidente. Toutes les réponses fournies par le promoteur ou ses experts et collaborateurs doivent m'être adressées. Il n'y a donc aucun échange direct entre le public et les représentants de la Société du Havre dans le but de canaliser, vous le comprendrez, le questionnement et d'éviter qu'il y ait un débat entre les gens de la salle et le promoteur.

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

130 Je rappelle également, si une réponse ne peut être donnée au cours de la séance qui a lieu, elle devra être fournie à la séance suivante ou encore par écrit dans les meilleurs délais. Toutes les réponses sont publiques, elles font partie du dossier de documentation qui est accessible à tous. Toutes les séances sont enregistrées et les transcriptions écrites de tout ce qui est dit sont disponibles sur le site internet de l'Office

habituellement quelques jours après la soirée d'information, le temps que la transcription se fasse et tout.

135

Je vais maintenant demander à monsieur Gaëtan Rainville, président-directeur général de la Société du Havre, de présenter son équipe et ses collaborateurs et de procéder à la présentation sur le thème de la soirée. Monsieur Rainville.

140

M. GAËTAN RAINVILLE :

Merci, Madame la Présidente. Avant de faire quoi que ce soit d'autre, je voudrais vous déposer ce soir les documents dont on s'est engagé à les produire mardi soir, soit les états financiers des 3 dernières années de la Société du Havre, la présentation qui a été faite mardi soir, les comptages qui ont été faits pour les autobus la semaine dernière, de même que le rapport de la compagnie Tecresult daté d'avril 2007.

145

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie. Ça sera versé au dossier de documentation.

150

M. GAËTAN RAINVILLE :

Alors, Madame la Présidente, Messieurs les Commissaires, Mesdames et Messieurs que je remercie de vous intéresser au projet du réaménagement de l'autoroute Bonaventure. Alors c'est au nom de la présidente du conseil d'administration et des membres du conseil que je vous souhaite la bienvenue ce soir. Je vous présente les membres de mon équipe qui m'accompagnent ce soir : monsieur Réjean Durocher qui est directeur du projet Bonaventure; madame Nancy Dubé qui est à la console électronique; madame Sophie Mayes qui est urbaniste architecte; de même que mon adjointe, Nathalie Blouin.

155

160

Alors, d'entrée de jeu, je voudrais vous souligner que le projet que nous vous présentons ce soir fait l'objet d'un travail acharné depuis plusieurs années par de nombreux intervenants en termes de planification et de concertation avec les gens du milieu, des gens que vous représentez ce soir. À certains moments, plus de 200 personnes ont travaillé à élaborer ce projet : ingénieurs, architectes, urbanistes, techniciens, archéologues, historiens. Alors, de toutes les professions ont participé à l'élaboration du document qui vous est soumis ce soir, soit la synthèse des études d'avant-projet du réaménagement de l'autoroute Bonaventure dans sa phase 1.

165

170

Fidèles à nos façons de faire et avec notre grand souci de rigueur et de transparence, mais ne faisant face à aucune obligation d'aller en consultation publique à ce stade-ci du développement du projet, je voudrais souligner que c'est de façon volontaire que nous avons recommandé à la Ville de Montréal de demander à l'Office de consultation publique de tenir une consultation publique sur ce projet à ce stade-ci. Je vous remercie

175

d'y participer et si au terme de l'exercice le projet devait être bonifié pour mieux répondre aux besoins qu'il est en principe supposé satisfaire, nous en serons tous très heureux et l'exercice se sera avéré très profitable.

180

Alors, avant la présentation formelle, j'aimerais vous présenter un document audiovisuel d'une durée de 5 minutes, mais qui va vraiment mettre la table à tout ce qui va suivre et qui, en si peu de temps, en si peu de mots et de belles images, va vous démontrer exactement c'est quoi l'ampleur du projet, c'est quoi sa nature et quels sont les objectifs que l'on poursuit.

185

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

M. GAËTAN RAINVILLE :

190

Permettez-moi de vous présenter aussi, je suis accompagné ici de plusieurs collaborateurs et partenaires qui ont participé à l'élaboration du projet et qui sont des gens des services entre autres de la Ville ou des arrondissements de Ville-Marie ou du Sud-Ouest et d'autres partenaires aussi de l'externe, notamment monsieur Michel Veilleux qui est vice-président à l'Agence métropolitaine de transport, planification et innovation, de même que monsieur Guy Martin qui est responsable des opérations au Réseau de transport de Longueuil.

195

Alors, on est ici pour vous parler ce soir du milieu de vie. Je voudrais attirer votre attention sur l'objet de la consultation de ce soir. Vous avez vu dans le document audiovisuel que de nombreux bâtiments sont illustrés. Vous avez vu différentes hauteurs, différents volumes, différents reculs des basiliaires, des volumes intermédiaires allongés, des tours effilées. Nous ne sommes pas ici ce soir pour soumettre à votre consultation l'architecture de ces bâtiments-là, ni leur gabarit, ni leur insertion, ni la densité, mais nous sommes plus sur le concept général de développement de ce projet-là.

200

205

Dans un deuxième temps, lorsque nous aurons des projets précis avec des promoteurs qui auront des projets spécifiques à développer, évidemment les mécanismes de consultation usuels seront en place pour accueillir vos commentaires.

210

Alors, le site et son contexte, maintenant. Voici. Pourquoi faire le projet Bonaventure? Pourquoi démolir l'autoroute et la remplacer par des artères urbaines et puis essayer de faire un quartier animé, habité avec des travailleurs, des résidents, des visiteurs? Actuellement, l'opportunité découle de l'âge de la structure. Vous voyez l'état de la structure. Rassurez-vous, c'est une photo qui a été prise il y a quelque temps déjà et puis les réparations nécessaires et requises ont été faites. Alors, vous pouvez passer en toute sécurité encore sur l'autoroute Bonaventure. Sauf que si on voulait maintenir le statu quo actuellement, c'est-à-dire maintenir l'autoroute dans l'état où elle est, la Ville de Montréal devrait investir 45 M\$ dans l'horizon de 2014 à 2017, plus un autre 100 M\$ une

215

220 vingtaine d'années plus tard à la fin de la vie utile qu'on aurait achetée avec les premiers
45 M\$.

225 C'est aussi parce que ça représente des espaces extraordinaires à requalifier dans
le secteur et quand on parle du secteur, ce n'est pas uniquement le secteur qui est situé
sous le tablier de l'autoroute qui sera démolie, mais ce sont les secteurs avoisinants. Vous
pouvez voir par cette photo le nombre de terrains vagues généralement utilisés par du
stationnement quotidien ou à la semaine ou au mois. Alors ce n'est certes pas le meilleur
usage qu'on puisse faire de terrains à proximité du centre-ville. En termes de retombées
économiques, il y a beaucoup mieux à faire.

230 Alors, on peut voir ici, aussi, qu'on veut faire revivre un quartier et
malheureusement, ce à quoi on fait face présentement, c'est cette image. C'est une
barrière physique monumentale qui a scindé deux quartiers : le Griffintown et le Faubourg
des Récollets. Alors, ça représente actuellement, ça, un potentiel de développement de
235 110 000 mètres² d'espace de terrain.

On veut aussi doter Montréal d'une entrée de ville percutante. On veut que cette
entrée de ville soit digne d'une métropole. On veut que les visiteurs qui entreront par
Bonaventure aient un souvenir impérissable justement de ce qu'ils auront vu en arrivant à
240 cet endroit-là. On veut que les gens qui transitent là à tous les jours pour venir travailler ou
retourner chez eux ou venir étudier ou faire des emplettes au centre-ville puissent se
rappeler et que ça soit pour eux un passage agréable. On veut que les Montréalais soient
fiers de cette entrée-là et puissent en parler comme on parle d'une belle carte postale.

245 Alors, maintenant, on veut aussi refaire les liens entre les quartiers. Vous pouvez
voir ici, c'est une des rues est-ouest et on peut voir justement avec la superstructure de
l'autoroute comment les liens est-ouest ont été brisés. Non seulement ils ont été brisés à
cet endroit-là, mais les rues St-Paul et St-Maurice ont également été complètement
coupées, interrompues en raison de la construction à la fois de l'autoroute, mais aussi des
250 entrées et des sorties, de l'entrée et de la sortie qui conduit à l'autoroute Ville-Marie.

Alors, on peut voir ici, quand on dit rebâtir ou refaire un quartier ou faire revivre un
quartier, de quoi on parle? On parle d'un quartier qui existait antérieurement. Vous pouvez
voir, ici, vous avez le pont ferroviaire ou bâtiment, pont ou appelez-le viaduc ferroviaire du
255 Canadien National. Il était en construction à l'époque de la prise de la photo parce qu'on
peut voir que les rues Ottawa et la rue Notre-Dame n'étaient pas encore à l'époque déjà
couvertes par le pont. Et il va de soi que les voies ferrées n'étaient pas non plus installées.

On peut voir aussi qu'il y avait déjà, la trame de rue existait. Vous avez la rue
260 Ottawa, la rue William, la rue St-Paul, la rue St-Maurice, la rue Notre-Dame et plus au nord
la rue St-Jacques. Alors, on a démolit au-delà de 200 bâtiments pour faire place à la
construction de l'autoroute au milieu des années 60 pour donner accès à Expo '67.

Alors, voici ce avec quoi nous sommes en présence maintenant à l'entrée de ville.
265 Alors, vous allez comprendre que lorsqu'on dit de faire une entrée de ville percutante ou
saisissante ou mémorable, bien, c'est de ça dont on veut justement se défaire. C'est une
cour de voirie qui sert aux activités évidemment de voirie de l'arrondissement de Ville-
Marie. Alors, vous pouvez voir que sous certains tronçons du tablier, on le voit moins
270 quand on passe sur les rues Duke et Nazareth en raison des clôtures opaques,
heureusement, qui ceignent ces espaces-là, mais vous avez de l'entreposage de toutes
sortes de matériel. Alors, vous pouvez voir aussi que ça sert beaucoup à des espaces de
stationnement, présentement.

Si on passe maintenant à ce qui fait l'objet de notre rencontre plus précisément ce
275 soir, c'est-à-dire le milieu de vie. Alors, on veut recréer des quadrilatères ou des îlots
centraux, si vous voulez. Alors, ce qui est en orange justement représente les différents
îlots qui vont être développés ou qui vont être mis en valeur, plutôt, suite à la démolition de
l'autoroute. Alors, on peut voir que, comme le disait le vidéo tout à l'heure, l'autoroute va
se diviser en deux artères : une en direction nord, Duke, et Nazareth. Alors, c'est tout ce
280 qui est sous le tablier qui pourrait être mis en valeur, de même que l'îlot de la Commune
qui abrite présentement la cour de voirie.

Vous avez des illustrations ici de ce que ça peut montrer. Vous avez ici, dans le
Quartier international de Montréal, qui est un succès phénoménal, duquel on s'inspire
285 beaucoup pour faire ce projet-là. Et vous avez une autre illustration ici, celle-là est tirée de
la Ville de Québec, dans le quartier Saint-Roch dont on voit les clochers de l'église ici.
Alors, vous avez la rue de la Commune, vous avez l'édifice du Soleil à Québec. C'est un
quartier qui a fait l'objet d'une transformation extraordinaire depuis une vingtaine d'années.
C'est un quartier qui était relativement malfamé de la ville de Québec, mais qui est devenu
290 un des bijoux dont les gens sont très fiers à l'extérieur des fortifications de Québec.

On veut dans ce projet des trottoirs sécuritaires. Nous avons beaucoup de
préoccupations pour la protection des piétons. Alors, vous voyez, toutes les flèches
indiquent les cheminements piétons principaux qui vont se retrouver avec, à chacune des
295 intersections, des feux de circulation à priorité piéton et certains avec décompte
numérique.

On a ici maintenant une coupe au niveau de la rue Duke et c'est entre les rues
Ottawa, entre St-Paul et William, où vous pouvez voir justement quand on parlait des
300 trottoirs, ici, on parle d'une largeur variable, mais qui est de l'ordre en moyenne de 9,5
mètres. On parle de trottoirs généreux, de forme... d'une façon générique, mais quand on
arrive à se demander qu'est-ce que c'est exactement, bien c'est 9,5 mètres. On va voir
des exemples tout à l'heure de ce à quoi ça peut ressembler. Tandis que du côté des îlots
centraux, des quadrilatères qui seront rendus disponibles par la disparition du tablier de
305 l'autoroute, on arrive avec 4,2 mètres de trottoirs du domaine public, mais qui seront en
continuité avec 3,4 mètres, d'une façon variable selon les bâtiments, parce qu'on exigera

que les bâtiments soient en recul au niveau du rez-de-chaussée et que le reste soit en porte-à-faux pour justement donner beaucoup plus d'espace aux piétons.

310 On a une autre coupe ici qui est toujours sur la rue Duke, direction nord, mais qui est vis-à-vis la place publique qui sera située au centre du projet et sous laquelle on retrouvera un stationnement pour remplacer essentiellement les places de stationnement qui vont disparaître suite à la démolition de l'autoroute, celles qui se trouvent sous le tablier. Et vous pouvez voir ici encore, évidemment, là, le trottoir est constitué du parc, 315 tandis qu'ici, on a encore, au niveau de la place publique, on a 6,75 mètres de largeur de trottoir.

Alors, voici l'ambiance qu'on veut créer. On veut que ce soit aménagé avec un éclairage approprié, contemporain et qui donnera l'importance, justement, de la qualité du 320 Quartier Bonaventure. Et on peut voir ici une photo réelle de trottoirs qui sont situés sur la rue St-Antoine en face du Centre de commerce mondial. Alors, c'est des trottoirs qui vont être encore beaucoup plus larges que ceux-ci, à titre d'exemple.

On veut un milieu de vie qui soit accessible. Actuellement, nous sommes à l'étude 325 de deux passages où on fera des aménagements pour cyclistes : un en direction est sur la rue Ottawa et un en direction ouest sur la rue William. Alors, quand on me parle d'aménagement, c'est en développement actuellement. Sous quelle forme ça se présentera? On le veut le plus convivial et le plus sécuritaire possible.

330 On veut – et toujours en parlant d'accessibilité – il y aura certainement des stations Bixi à l'intérieur du quartier pour desservir justement les pistes cyclables à proximité et sur le site. Évidemment, on veut favoriser le transport actif, donc des intersections sécuritaires et le tout étant relié au système de métro souterrain. Alors, à partir du métro Square Victoria, il y aura les tunnels appropriés pour se rendre jusqu'à la pointe nord du projet et 335 passer en souterrain ensuite jusqu'à la place publique où il y a accès au stationnement souterrain et possiblement aux bâtiments qui seront localisés entre les rues Wellington et la rue Ottawa. Alors, tout ça ici sera relié au réseau souterrain piétonnier.

Alors, ici, la mixité des fonctions. On a choisi le centre du quartier pour y ériger une 340 gigantesque place publique sur laquelle on travaille présentement à définir la programmation des différents aménagements et équipements pour desservir la clientèle appropriée. Alors, vous aurez sur les îlots, ici, des constructions qui offriront une mixité de logements, de bureaux, de commerces de proximité pour les gens qui vont faire leurs emplettes ou qui ont besoin de services de proximité et vous aurez possiblement un hôtel.

345 Alors, ce que vous avez vu tout à l'heure dans le vidéo, c'est des bâtiments dont la première impression laisse toujours sur un sentiment qu'il s'agit de bâtiments extrêmement élevés et qui ressemblent à ceux du centre-ville, alors qu'il n'en est rien. Vous avez une échelle ici qui démontre à partir d'ici les tours à bureaux du projet Bonaventure et vous 350 avez une hauteur maximale illustrée ici de 118 mètres, qui se compare à peu près à ce

qu'on retrouve dans le Vieux-Montréal, c'est-à-dire l'Hôtel Intercontinental de même que la Banque Royale au 360, St-Jacques. Alors, vous voyez que ce n'est rien en comparaison des gratte-ciel du centre-ville de Montréal. Et, de plus, les basiliaires et les volumes intermédiaires rappellent la hauteur du paysage directement avoisinant.

355

On veut une mixité de fonctions pour créer un véritable milieu de vie où, à la fois, les gens pourront vivre et résider, y travailler, le visiter, se détendre, découvrir et faire des emplettes et obtenir des services divers des différents... pas commerces, mais de proximité.

360

On veut également, on recherche le développement durable dans tout ce projet-là et nous avons l'intention d'appliquer pour obtenir une accréditation LEED ND pour « Neighbourhood Development ». Il n'y en a vraiment pas beaucoup au Canada, ni même au Québec. Une des premières accréditations qui est en cours présentement, c'est à Boisbriand, l'accréditation Or. Alors, déjà notre projet, par sa nature et par ses qualités intrinsèques, répond à plusieurs des critères de base qui sont des préalables à l'accréditation LEED et l'emplacement, parce qu'on est dans un environnement bâti, déjà desservi par des infrastructures, et on est à proximité des services de transport collectif, alors déjà ça, ça vaut beaucoup d'avancement pour l'obtention de l'accréditation LEED.

370

On va évidemment viser à ce que les bâtiments et les infrastructures soient écologiques. On souhaite qu'il y ait des toits verts, des terrasses qui seraient avec de la végétation, des espaces de détente et des espaces communautaires qui vont compléter le tout, de façon à répondre justement aux besoins de la communauté et à cette accréditation. Ce n'est pas juste par orgueil qu'on recherche ça, c'est pour rechercher une qualité de vie et aussi pour obtenir une meilleure valeur marchande finalement de tout le concept.

375

La réduction des îlots de chaleur fait également partie de nos préoccupations. Alors, vous allez comprendre que déjà en démolissant une structure de béton gigantesque, qui constitue un énorme îlot de chaleur, déjà sa propre démolition entraîne des effets bénéfiques.

380

Et on peut voir maintenant des espaces verts qu'on veut le plus possible verdoyants. Et ce qu'on a mis en orange ici, ce sont des espaces qui contiendront énormément d'espaces, ce sont des espaces publics qui contiendront beaucoup de végétation. Et vous pouvez voir, même sur les terrains privés, on va exiger évidemment qu'il y ait de la végétation, qu'il y ait des toits verts ou toits blancs.

385

On veut des espaces publics qui soient animés. Alors, on a des exemples ici, encore une fois, de la Place Riopelle – non, c'est le Square Victoria. Vous avez dans le QIM différents exemples d'animation de toute nature et vous avez évidemment – on a le parc canin, le parc d'exercice pour chiens actuellement qui se situe au coin des rues Brennan et Duke, qui vraisemblablement, de façon temporaire, pourrait être fermé pendant

390

395 la construction alentour de ce site-là, mais qui va être réaménagé dans le secteur. Ça, c'est un engagement que nous avons pris.

La place publique dont on parlait tout à l'heure qui sera un lieu d'animation privilégié, où on retrouvera vraisemblablement une place pour l'art public, une place gigantesque. On parlait de réduction des îlots de chaleur. Il va certainement y avoir aussi une place pour l'eau. Alors, sous quelle forme ça se fera? C'est à être défini maintenant et on y travaille. Alors, voici cette place publique en hiver. On peut voir l'absence actuellement de végétation ou d'espace vert... pardon, pas en hiver celle-là, c'est en été. c'est parce qu'on est en train de travailler avec nos collègues et collaborateurs sur les différents aménagements et équipements qu'il nous faudra.

Maintenant, c'est un des premiers projets à Montréal qui, dès le développement du projet, fait l'objet d'un plan de développement d'art public. Et grâce à la collaboration de nos collègues de la ville-centre, on aura évidemment à l'entrée, ici, un geste assez important d'art public qui soulignera justement l'entrée de ville et la créativité, soit montréalaise ou internationale, c'est à décider au niveau de la façon d'y arriver. La même chose au niveau de la place publique et différents endroits dans le secteur.

Ce qui est important de noter, c'est que nous voulons aussi mettre à profit les passages sous le viaduc du Canadien National qui sont de belles arcades – on va le voir en photo tout à l'heure – mais qui méritent d'être d'abord mieux aménagés, mieux éclairés et aussi mieux décorés. Et quoi de mieux que de les décorer en faisant appel à des œuvres d'art et aussi à un rappel de l'histoire.

Alors, vous avez ici un passage piéton justement sous le viaduc ferroviaire. Je pense que je vais avoir l'unanimité ici pour dire qu'il y a quelque chose à faire pour embellir ce lieu sans le dénaturer.

On parlait d'éclairage tout à l'heure. Bien, voyez-vous, on a un exemple ici, juste à l'est de la rue Berri, c'est le viaduc de la rue Notre-Dame. Juste par un simple fait d'éclairage, on a mis en valeur une structure qui pourrait autrement être fort banale. Et ajoutons à ça des œuvres d'art bien, bien aménagées.

Et puis voici, maintenant, le viaduc ferroviaire du Canadien National tout près de la rue Dalhousie. Et voici ce que ça pourrait devenir à titre d'exemple. C'est une photographie tirée de Berlin où c'est un pont ferroviaire qui est en opération encore, mais qui abrite de belles boutiques actuellement qui desservent de façon très agréable les visiteurs et les résidents. Alors, la même chose ici à New York. Ça, c'est un pont qui n'est pas ferroviaire, celui-là, sur lequel des automobiles en grand nombre circulent, mais qu'on a aménagé aussi.

Sur la rue Dalhousie, voici ce qu'on propose de faire. Il y a la rue Dalhousie qui sera élargie à cet endroit-ci pour y aménager une station d'autobus pour les autobus en

440 provenance de l'Île-des-Sœurs et de la Rive-Sud. Les gens qui présentement descendent
sous le tablier de l'autoroute à la rue William trouveront un endroit plus approprié, plus
confortable et plus convivial lorsqu'ils descendront de l'autobus à cet endroit-là.

445 Alors, voilà. C'est en gros ce qu'on veut faire. C'est un milieu de vie animé où les
résidents, les visiteurs, les travailleurs sauront trouver matière à combler tous leurs
besoins. On veut une entrée de ville, que j'ai dit tout à l'heure, percutante. On la veut
vraiment prestigieuse. On la veut à la hauteur de la métropole, de Montréal. Voilà. Je vous
remercie.

450 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, Monsieur Rainville. Nous allons faire une brève pause d'une quinzaine de
minutes pour vous permettre de vous inscrire au registre pour les questions qui
occuperont la deuxième partie de cette rencontre. Merci.

455 **SUSPENSION DE LA SÉANCE**

* * * * *

460 **REPRISE DE LA SÉANCE**

465 **LA PRÉSIDENTE :**

J'appellerais donc en tout premier monsieur Marcel Sévigny, s'il vous plaît.
Monsieur Sévigny, bonsoir!

470 **M. MARCEL SÉVIGNY :**

Bonsoir! J'ai deux questions. Une première qui concerne un élément d'information
que monsieur Rainville nous a donné mardi soir. En fait, il nous disait qu'on prévoyait dans
475 le courant des travaux de faire en sorte que, pour les automobilistes en particulier, il y ait
beaucoup plus de problèmes, finalement, de circulation dans le secteur, puisqu'il y aurait
effectivement des travaux. Et donc, ma question c'est que dans ce sens-là, ça veut dire
beaucoup moins de circulation automobile qui pourrait peut-être emprunter l'actuelle
autoroute Bonaventure et donc amener les gens tranquillement à, je dirais, mettons, à
480 changer un certain nombre de leurs habitudes, entre autres, ou à prendre des voies
ailleurs.

Et donc, dans ce sens-là, ma question est : pourquoi est-ce que si à travers les
travaux on peut amener les gens à changer leur façon d'utiliser leurs déplacements qu'on
ne pourrait pas, une fois terminés, rendre cette acquisition en fait, cet acquis, de façon
permanente et donc, évidemment, en faisant en sorte que – en étant permanente – en

faisant en sorte qu'on diminue encore plus, en fait, la circulation automobile qui pourrait emprunter le fameux boulevard urbain dont on nous parle.

485 **LA PRÉSIDENTE :**

Je comprenais que c'est ce qui était souhaité, mais monsieur Rainville a certainement une réponse précise pour ça.

490 **M. GAËTAN RAINVILLE :**

Oui, Madame la Présidente. Voici ce que j'ai dit mardi soir. J'ai soulevé ce qu'on a appelé chez nous « l'effet travaux ». Autrement dit, effectivement, pendant les travaux de construction et de démolition de l'autoroute ou de déconstruction parce qu'on va maintenir, 495 on va garder les matériaux pour les recycler, il va certainement y avoir, malgré toutes les mesures de mitigation qui vont être prises, il va y avoir une certaine congestion au-delà de ce qu'on connaît maintenant. Et, effectivement, j'ai dit si on pouvait avoir cet effet travaux là qui se poursuit dans le temps et qui devient permanent, c'est véritablement ce qu'on souhaite, parce que ce qu'on souhaite, Madame la Présidente, c'est qu'il y ait un transfert modal. C'est-à-dire qu'il y ait un passage de l'automobile à l'autobus. Alors, écoutez, c'est 500 ce qu'on souhaite et c'est ce qui est arrivé – je donnais deux exemples mardi soir – au train de Blainville et puis au Quartier international de Montréal où les gens ont commencé à aller au Quartier international de Montréal en prenant le métro et ce sont des habitudes qui se sont perpétuées après, parce qu'il y a eu un accroissement d'achalandage 505 démontré et qui est demeuré après.

M. MARCEL SÉVIGNY :

Donc, ça voudrait dire, Monsieur Rainville, qu'on pourrait avoir un boulevard urbain 510 au lieu de 4 voies de chaque côté, on pourrait avoir un boulevard urbain de 3 voies de chaque côté et que ça confirmerait, en fait, ce qui se passerait finalement durant les travaux. En tout cas, c'est en fait un commentaire-question en même temps. En fait...

LA PRÉSIDENTE :

515

Votre question, est-ce que je comprends bien votre question, c'est jusqu'où peut-on aller pour réduire...

M. MARCEL SÉVIGNY :

520

Voilà. Bien, en fait, est-ce qu'on a besoin effectivement de 4 voies de chaque côté si, effectivement, on enclenche un processus de réduction de la circulation dans cette partie-là de la ville? Et donc, pour moi, ça voulait dire qu'on pouvait effectivement réduire le niveau de circulation de façon beaucoup plus importante que celle qui est proposée 525 dans le projet, qui prévoit une réduction de 12 000 à 10 000 véhicules par jour sur le

boulevard urbain. Et donc, si on avait 3 voies de chaque côté plutôt que 4, peut-être qu'effectivement, on pourrait partir de 12 000 et baisser peut-être de la moitié jusqu'à facilement 6000 ou 5000 véhicules. Et donc diminuer tous les impacts du bruit, de la pollution, et cetera, et cetera.

530

LA PRÉSIDENTE :

On peut en faire une question.

535

M. MARCEL SÉVIGNY :

C'est toute l'implication de ma question, dans le sens...

540

LA PRÉSIDENTE :

Jusqu'où on peut aller.

M. MARCEL SÉVIGNY :

545

Jusqu'où on peut aller. C'est dans ce sens-là.

LA PRÉSIDENTE :

On peut la formuler effectivement comme... Monsieur Rainville?

550

M. GAËTAN RAINVILLE :

555

Oui, mais je n'hésitais pas parce que je ne savais pas la réponse. J'attendais que vous me donniez la parole, Madame la Présidente. Bien, écoutez, actuellement, on passe de 12 voies de circulation à 8. C'est déjà un pourcentage de diminution considérable en termes de capacité. Et les simulations qui ont été faites ont démontré clairement qu'en bas de 4 voies, on aurait des gros problèmes de congestion. Et si on a des gros problèmes de congestion qui peuvent aller, le matin en pointe du matin jusqu'au pont Champlain, mais c'est surtout le soir à la sortie du centre-ville. Il est important, le soir, à la sortie du centre-ville, d'éviter l'interblocage et d'éviter justement que tous les gens soient congestionnés au centre-ville, pas capables de sortir. Et toutes les simulations ont démontré, chiffres à l'appui, que 4 voies de circulation étaient nécessaires pour arriver à l'objectif qu'on s'est donné de diminuer de 20 % le pourcentage d'automobiles qui passent dans cet axe-là.

560

565

LA PRÉSIDENTE :

Ça répond à votre première question?

M. MARCEL SÉVIGNY :

570

Ma première question. Deuxième question, Madame, ça concerne le transport sauf que c'est d'une façon assez générale. C'est que le projet de boulevard urbain comprend une voie réservée aux autobus. Et donc, on comprend qu'il va y avoir des centaines d'autobus effectivement qui vont continuer à circuler. Et dans ma vision et dans la vision

575

probablement éventuelle dans peut-être 10 ou 12 ans, les banlieusards, à mon avis, devraient arriver au centre-ville de Montréal beaucoup plus – et de plus en plus – mais beaucoup plus par le train que par les autobus. Et donc, on risque effectivement que l'autobus devienne pratiquement désuet, en fait, en termes de transport et que ce soit le train finalement qui fasse le remplacement.

580

Et le problème, c'est qu'on ne voit pas cette perspective-là dans le projet qui nous est présenté, comme si dans 15 ans ou dans 20 ans ou dans 25 ans, les déplacements de la Rive-Sud vers le centre-ville se feront encore de façon très majoritairement par l'autobus plutôt que par le train. Et ça, évidemment, ça a un impact sur la conception même du boulevard urbain et, en fait, de l'arrivée des gens de l'extérieur vers le centre-ville de Montréal. Et comment ça se fait que vous n'avez pas pensé à cette perspective que l'autobus disparaîtrait presque pratiquement et remplacé par du voyageant par train?

585

590

M. GAËTAN RAINVILLE :

Je vais commencer un début de réponse et je vais passer la parole à mon collègue Réjean qui va la compléter. Premièrement, la voie réservée pour les autobus sur ce que vous appelez le boulevard urbain, effectivement, à partir du pont Clément jusqu'à la rue Brennan, il va y avoir une voie réservée pour le passage des autobus, les autobus à gauche, dans la voie de gauche pour être en préparation pour faire un virage à gauche à la rue Brennan.

595

Au-delà de ça, il n'y a pas de voie réservée pour les autobus, parce que les autobus vont sortir du corridor Dalhousie à la rue Brennan. Alors ça, c'est la précision que je voulais faire. Je vais demander maintenant à Réjean de compléter.

600

M. RÉJEAN DUROCHER :

Madame la Présidente, également, il faut regarder que dans le choix du corridor Dalhousie, également on se rend compte qu'il y a un tracé qui pourrait être utilisé le long de Nazareth, en bordure du corridor ferroviaire pour le fameux SLR. Et, également, quand on regarde au niveau de la place centrale, la place publique, c'est en lien avec les quartiers. C'est un endroit qui pourrait être privilégié comme vraiment on appelle en anglais un « hub » pour vraiment favoriser aussi la mixité de transports, le transfert modal avec le vélo, à pied, le train, l'autobus. Tout a été pensé dans ce sens-là. C'est pour ça que c'était un des éléments qui nous a permis de trouver que cette solution était la solution

605

610

qui était recommandée. Pas juste dans une vision court terme, mais dans une vision que j'appellerais plus long terme aussi.

615

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que ça répond à votre question?

620

M. MARCEL SÉVIGNY :

En fait, ce que je comprends, c'est qu'ils n'ont pas envisagé le fait que le fonctionnement par autobus serait éventuellement – disparaîtrait éventuellement au profit effectivement de la circulation par les trains.

625

M. RÉJEAN DUROCHER :

Je peux également rapporter que c'est le même phénomène qu'on a vu à Henri-Bourassa avec le terminus autobus quand il y a eu le métro à Laval. Automatiquement, il n'en reste plus que 3 ou 4 lignes d'autobus au métro Henri-Bourassa. Le même phénomène peut s'appliquer dans ce sens-ci, si on a le train SLR qui utilise, j'appellerais, pratiquement le même corridor que le viaduc ferroviaire, on arrive à un endroit, c'est certain qu'automatiquement, s'il y a du train, c'est un mode de transport beaucoup plus lourd, il va y avoir beaucoup moins d'autobus qui vont se diriger dans le même corridor et le corridor pourrait être utilisé à d'autres fins ou avec un minimum d'utilisation par des réseaux d'autobus plus locaux.

630

635

M. MARCEL SÉVIGNY :

Donc, en conclusion, monsieur m'enlève les mots de la bouche. Ça veut dire qu'on aurait une quatrième voie pour les autos à ce moment-là.

640

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Monsieur Sévigny. Jean-Claude Boisvert aurait une question en complémentaire à celles de monsieur Sévigny.

645

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

Il s'agit d'une question complémentaire à la question 1. Il m'apparaît évident que dans votre étude, vous avez un objectif qui est tout à fait fondamental, qui est celui, je dirais, d'interrompre toute la circulation de transit entre l'autoroute Ville-Marie et le pont Champlain.

650

Dans ce contexte-là, compte tenu de cet objectif-là, pourquoi conserver les bretelles de l'autoroute Ville-Marie qui, elles, pourraient favoriser la circulation de transit?

655

M. GAËTAN RAINVILLE :

660 Madame la Présidente, notre objectif n'est pas d'éliminer totalement le transit entre
l'autoroute Ville-Marie et Bonaventure, mais c'est de le diminuer considérablement. La
raison pour laquelle on a maintenu l'entrée et la sortie aux autoroutes Ville-Marie, c'est à la
demande expresse du ministère des Transports du Québec qui l'a exigé. Et, évidemment,
665 encore une fois, les études et les modélisations qui ont été faites à partir non seulement
du secteur immédiat. mais on a élargi beaucoup en tenant compte de la réfection de
l'échangeur Turcot, la réfection de la rue Notre-Dame, ou boulevard ou autoroute, appelez-
la comme vous voulez, et compte tenu de ces apports-là, le ministère des Transports a
jugé très important de maintenir actuellement cette entrée et cette sortie. Si dans l'avenir
ça devait s'avérer à peu près inutilisé ou inutile, ça pourra être reconsidéré que de fermer
670 ces deux bretelles-là.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, commissaire :

675 D'accord. Est-ce qu'on pourrait avoir un éclairage sur cette question-là? Je ne sais
pas s'il y a des gens ici du ministère des Transports ou de monsieur Michel Veilleux?

M. GAËTAN RAINVILLE :

680 Michel?

M. MICHEL VEILLEUX :

Est-ce que vous pouvez me spécifier sur quel volet exactement?

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

Sur la question des bretelles de l'autoroute, de la présence encore des deux
bretelles de l'autoroute Ville-Marie.

690 **M. MICHEL VEILLEUX :**

Malheureusement, ce n'est pas l'Agence métropolitaine de transport qui peut se
prononcer là-dessus. Il faudrait que ce soit le ministère des Transports.

695 **M. GAËTAN RAINVILLE :**

Mais je peux demander peut-être à monsieur Carette, Claude Carette, qui est
responsable du transport et circulation à la Ville, au Service corporatif de la Ville de
Montréal.

700

M. CLAUDE CARETTE :

705 Oui. Donc, par rapport aux bretelles au niveau de l'accès de l'autoroute Ville-Marie dans le corridor Bonaventure, donc comme le disait monsieur Rainville, effectivement, suite aux discussions avec le ministère des Transports au niveau des patrons de circulation et de l'accès au niveau réseau autoroutier, donc il était favorisé de maintenir les bretelles pour, dans le fond, aussi, assurer un certain accès des gens dans ce secteur-là pour rentrer sur l'autoroute.

710 Il faut comprendre qu'en réduisant les bretelles, il peut y avoir des conséquences aussi sur les accès qui se retrouvent plus à l'est ou à l'ouest au niveau de l'autoroute. Donc, c'est surtout ces conséquences-là, une réaffectation, non seulement du trafic de transit, mais aussi du trafic d'accès à ces bretelles-là aux autres bretelles.

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

D'accord.

LA PRÉSIDENTE :

720 Merci. J'appellerais maintenant, monsieur Andrew Dawson, s'il vous plaît. Monsieur Dawson est-il avec nous, Andrew Dawson? On va y revenir. Madame Marie-Josée Corrivo, s'il vous plaît. Bonsoir, Madame Corrivo!

725 **Mme MARIE-JOSÉE CORRIVO :**

Bonsoir! J'ai deux questions : une qui porte sur la proposition donc d'un quartier viable et vivable et l'autre qui porte sur la question de la mixité sociale qui a été annoncée. Sur la question de la proposition d'un quartier viable et vivable, bien, d'abord, peut-être je me permettrais une petite introduction. Je suis une citoyenne de Pointe-Saint-Charles. Je travaille à l'est du quartier chinois et je suis une usagère par vélo et par marche de ce corridor-là tous les jours, matin et soir. Je prétends avoir une certaine expertise en la matière.

735 Mais au-delà de ça, ce que je voudrais savoir, c'est que pour que le quartier soit vraiment viable et vivable, on dit qu'on va penser à des formules alternatives de transport, transport collectif, transport actif. Je voudrais savoir quels sont les objectifs au niveau du transit des voitures, quels objectifs on se donne pour rendre cet environnement-là viable et vivable pour des résidents éventuels et comment on compte atteindre ces objectifs-là. Ça, c'est ma première question.

740 **LA PRÉSIDENTE :**

745 On va répondre à votre première question. Monsieur Rainville?

M. GAËTAN RAINVILLE :

750 Bien, l'objectif qu'on s'est fixé, c'est de réduire de 20 % le nombre d'automobiles qui transitent dans l'axe Bonaventure. Il y a 3800 véhicules de moins en comptant que ces gens-là qui sont des chauffeurs solos pour la plupart transitent au transport collectif. Ça, c'est l'objectif qu'on s'est donné.

755 Comment y arriver? Bien, moi, j'ai souvent entendu parler les gens de transport en commun qui nous disaient que le transport en commun, les gens le prennent lorsque c'est fiable, lorsque c'est confortable et lorsque c'est rapide. Alors là, je lance la balle un petit peu à mon collègue de l'AMT pour qu'il puisse nous assurer ces services-là. Je sais qu'il y travaille beaucoup. Maintenant, c'est la raison fondamentale pour laquelle on donne priorité au service de transport collectif.

760 Et je répète un petit peu ce que j'ai dit déjà lors d'une autre réponse, on compte beaucoup sur l'effet qui va se manifester lors des travaux. Les gens changent leur façon d'arriver à un lieu en empruntant d'autres routes, mais très souvent se découragent puis se rendent compte que les raccourcis sont souvent beaucoup plus longs. Alors, on compte que ces gens-là vont aussi transférer au transport collectif.

765

LA PRÉSIDENTE :

Ça répond à votre première question?

770 **Mme MARIE-JOSÉE CORRIVO :**

Oui, mais enfin, on va passer à la suivante.

LA PRÉSIDENTE :

775

Bien, s'il y a des compléments, je vous signale qu'il y a des experts qui peuvent compléter.

Mme MARIE-JOSÉE CORRIVO :

780

785 Il y a un accroissement régulier du parc d'automobiles qui franchit la Rive-Sud pour rejoindre Montréal depuis des années et j'avoue que je ne vois pas le jour que ça diminue. Alors, même si on se donne un objectif ultimement de le réduire de 20 %, j'ai l'impression que tout ce qu'on va réussir à faire, c'est du sur place. C'est un commentaire, mais c'est l'état d'esprit dans lequel la réponse me laisse, je vous dirais.

LA PRÉSIDENTE :

790 Oui. On peut peut-être demander à l'échelle – parce que là, vous parlez également du transit des gens de la Rive-Sud. Donc quels sont les moyens, pas juste les objectifs, mais quels sont les moyens pour réduire cet apport-là.

M. GAËTAN RAINVILLE :

795 Je vais demander à monsieur Carette à nouveau de venir nous entretenir de ses opinions là-dessus.

M. CLAUDE CARETTE :

800 Donc, pour bien comprendre la question de madame, dans le fond, c'est au niveau du transfert modal, donc qu'est-ce qu'on fait pour assurer un transfert modal entre le mode de l'auto et le mode de transport collectif.

805 Comme le disait monsieur Rainville, l'objectif durant les périodes de pointe, c'est de pouvoir transférer, à la limite, jusqu'à 20 % des automobilistes vers le mode, dans le fond, de transport collectif. Pour faire ça, il faut travailler évidemment sur l'offre de transport. L'offre de transport dans ce cas-ci présentement est en autobus. Évidemment, c'est ajouter le nombre d'autobus et ajouter les fréquences par les divers organismes qui circulent, une dizaine d'organismes de la Rive-Sud dans ce cas-ci, ou encore les gens qui
810 arrivent aussi de l'Île-des-Sœurs. Donc c'est bonification de la flotte, mais évidemment une fréquence meilleure.

815 Pour aussi, dans le fond, travailler sur l'offre de transport collectif, on doit s'assurer de lui offrir un corridor de transport en commun qui est dédié. C'est dans le cas de Dalhousie. Présentement, le corridor de transport en commun est dit « banal ». Il y a certaines voies réservées qui ont été aménagées sur les rues Duke, William, pour accéder via l'Inspecteur au terminus centre-ville, mais c'est des voies qui se retrouvent dans le fond en bordure des voies actuelles. Donc c'est des voies banales où est-ce qu'il y a plusieurs frictions avec les autres véhicules.

820 Dans ce cas-ci, on va non seulement améliorer l'offre par le nombre d'autobus, la fréquence, mais également en offrant des infrastructures qui lui sont dédiées à l'autobus. Donc des parcours privilégiés où est-ce qu'il y aura moins de frictions, donc réduction du temps de parcours, mais surtout une stabilisation du temps de parcours pour accéder, par
825 exemple, à l'actuel terminus centre-ville.

Donc, on veut travailler sur l'offre de service par autobus, l'offre de service au niveau de l'infrastructure mais aussi, ce qui est contraignant ici, c'est qu'on va travailler sur une réduction de l'offre pour l'automobile. On va réduire le nombre de voies de circulation

830 de 12 à 8. C'est très important. C'est de l'ordre d'une réduction de 33 % des voies de circulation pour l'auto. Donc, une réduction de l'offre pour l'automobile.

Donc on a – si vous me permettez l'expression - « the whole package » pour s'assurer d'avoir le transfert modal, bonification de l'offre de transport en commun et
835 réduction de l'offre au niveau de l'automobile.

LA PRÉSIDENTE :

Ça répond mieux à votre question?

840

Mme MARIE-JOSÉE CORRIVO :

Oui, merci.

845

LA PRÉSIDENTE :

Votre deuxième question? Merci, Monsieur Carette.

Mme MARIE-JOSÉE CORRIVO :

850

Dans la présentation donc, vous nous avez annoncé qu'on allait nous parler de mixité sociale. J'en ai pas entendu un seul mot.

LA PRÉSIDENTE :

855

On vous écoute.

Mme MARIE-JOSÉE CORRIVO :

860

Oui, c'est ça. Alors, moi, ce que je voudrais savoir, c'est quels sont les objectifs qu'on s'est donnés en termes de mixité sociale pour les nouveaux résidents et les nouvelles résidentes en termes de type de ménage, de type d'habitation et de coût de ces habitations-là, qu'on parle de loyer ou d'acquisition, et comment on compte les atteindre.

865

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Rainville ou un de vos experts.

M. GAËTAN RAINVILLE :

870

Oui. Je vais commencer un début de réponse et demander à monsieur Cyr ou monsieur Gilles Benoît de venir compléter la réponse. Ils sont avec le Service de l'habitation de la ville-centre.

875 Bien, écoutez, au moment où on se parle, on n'a pas véritablement échafaudé de stratégie, ni d'hypothèse qu'il y aura à terme sur tel îlot, tel type de logement. On n'en est pas là pour le moment. Le seul engagement qu'on a véritablement pris – et monsieur Cyr vous en parlera – c'est d'appliquer la politique d'inclusion dans le type de logements qui seront rendus disponibles.

880 Maintenant, c'est certain que nous, ce qu'on souhaite, c'est une mixité sociale, c'est-à-dire avoir des gens qui sont de degrés de scolarité différents, de degrés de niveau économique ou de revenus différents aussi, des gens avec des enfants autant que des gens qui sont des adultes seuls. Alors, je vais demander à monsieur Cyr de venir compléter, s'il vous plaît.

M. BERNARD CYR :

890 Comme j'ai eu l'occasion de le mentionner mardi, la stratégie d'inclusion de la Ville de Montréal, le promoteur a bien l'intention de l'appliquer sur ce site-là. Ce que ça veut dire, c'est qu'il y a 30 % de la production résidentielle qui va être abordable, dont 15 % de logements sociaux, des logements subventionnés par l'État. La programmation résidentielle n'est pas définie encore. Il faut considérer que c'est des terrains ou des potentiels de construction qui vont devenir disponibles sur le marché dans 4-5 ans. Donc la programmation résidentielle n'a pas été définie encore. C'est surtout des superficies, des potentiels de construction, mais les objectifs sont là. On n'est pas rendu à la recette fine encore, mais c'est quelque chose qu'il faut travailler dans les prochaines années. Donc l'objectif est là.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie, Monsieur Cyr. Est-ce que ça répond à votre deuxième question?

Mme MARIE-JOSÉE CORRIVO :

905 Je n'ai pas eu de réponse parce que quand on parle de logement, de la politique d'inclusion, on parle de 15 % de logements sociaux, ça, je sais ce que c'est. Logement abordable, c'est une notion qui est plus aléatoire. L'abordabilité pour les uns n'est pas la même que pour les autres. Alors, est-ce qu'il y a des objectifs qui ont été fixés plus concrètement en termes de coût?

M. BERNARD CYR :

915 Nous, à la Ville de Montréal, l'abordabilité, on la définit par rapport à la relation avec le programme d'accession à la propriété. La Ville donne une aide financière à un ménage qui achète pour une première fois un logement. Par exemple, un ménage sans enfant qui paye 180 000 \$ a droit à une aide financière de 6 500 \$. Et un ménage avec enfant qui achète une propriété de 235 000 \$, ça c'est des maximums, a une aide

920 financière de 10 000 \$. Ces balises-là, elles sont réévaluées régulièrement en fonction de
l'état du marché et puis je peux vous dire qu'il y a une réflexion qui se fait sur les balises
au niveau de l'admissibilité, de l'abordabilité, parce que les projets, on voit qu'ils évoluent,
on travaille dans des projets beaucoup plus denses, en hauteur, et puis les prix aussi
varient à Montréal, puis on veut des produits de plus en plus pour famille, donc des projets
de 3 chambres à coucher et plus.

925 Donc, ces balises-là vont sûrement évoluer dans la prochaine année. Il y a une
réflexion qui se fait chez nous à l'Habitation. Donc je ne peux pas vous dire quels vont être
les paramètres, mais on va s'adapter, comme je vous dis, au marché et puis on va
s'assurer qu'une part de la production résidentielle peut être reconnue comme abordable à
930 Montréal. C'est sûr que l'abordabilité, ça dépend. Ce n'est pas pareil dans toutes les villes.
Donc, il faut l'adapter à la réalité montréalaise.

LA PRÉSIDENTE :

935 Monsieur Cyr, ces balises-là font partie de programmes qui sont connus, publics,
disponibles à la Ville.

M. BERNARD CYR :

940 Oui. C'est un programme qui prend fin au 31 décembre cette année, mais la
volonté de l'administration, c'est de le prolonger avec des nouveaux critères qu'on est en
train de définir, qui vont être connus dans les prochains mois.

LA PRÉSIDENTE :

945 Ça répond à votre deuxième question?

Mme MARIE-JOSÉE CORRIVO :

950 Est-ce que je peux avoir plus de détails sur le nombre d'unités? Ça, est-ce que ça
a été évalué le nombre d'unités de logement qui va être réalisé?

M. BERNARD CYR :

955 Ici?

Mme MARIE-JOSÉE CORRIVO :

960 Bien, dans l'ensemble du projet. Si on additionne l'ensemble des phases.

M. BERNARD CYR :

Oui. Bien, on parlait de 2000 logements, mais là, encore, ça dépend parce que les typologies ne sont pas définies. C'était basé, je crois, sur des moyennes de 2 chambres à coucher, mais il va y avoir des logements un peu plus grands. Donc, c'est des pieds carrés qu'on disait. Les typologies ne sont pas définies. Mais en fonction du nombre de logements, la stratégie d'inclusion, c'est comme on disait l'autre jour, c'est des projets pour lesquels il y a des modifications réglementaires importantes qui suivent un processus public. Les projets de 200 logements et plus, la stratégie dit qu'on doit s'assurer qu'il y a 30 % de logement qui soit abordable, dont 15 % de logements sociaux. Ici, les terrains sur lesquels la Ville a un contrôle, c'est bien entendu les terrains municipaux qui vont être dégagés par l'autoroute puis qui vont devenir des terrains constructibles, on parle d'un potentiel de 800 à 1000 logements à peu près. Donc, c'est sur ce potentiel-là qu'on est assuré qu'on va être capable d'appliquer un 30 %.

Les autres terrains en périphérie, ce sont des terrains privés pour lesquels le règlement de zonage permet déjà de l'habitation et une mixité de fonction. Donc, il est possible que les propriétaires de ces terrains-là les développent sans demander de modification réglementaire. Donc, à ce moment-là, pour la Ville, c'est plus difficile d'exiger des choses dans un accord de développement, mais pour les projets qui vont demander des modifications réglementaires, on va devoir appliquer la stratégie d'inclusion dans ces projets-là aussi. Donc pour 1000 logements, on parle d'à peu près 300 logements abordables.

LA PRÉSIDENTE :

Ça répond à votre question?

Mme MARIE-JOSÉE CORRIVO :

Oui. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Merci. Merci, Monsieur Cyr. Je rappellerais monsieur Andrew Dawson.

M. ANDREW DAWSON :

Hi. The thing that gets me is Dalhousie, interesting, though giving the crunch that's happened with the 1000 de la Gauchetière, with the buses there, wanted more... it's a combination of S.T.M., A.M.T and R.T.L., we more try to, let say, light rail. Also, we're trying to get more commuter trains between Montreal and the South Shore. Also, there's another thing kind of off just in the proximity; on Brennan Street there was... C.N. actually had track on Brennan, the City of Montreal talked about a tram there but also just on the

1005 model on the other side, it looks like part of the right-of-way has been blocked and it's kind
of funny because one of the booklets back there, they show a tram on what's the track
that's used by C.N., that's how they get to the port, you know the Old Port, but also at the
other end, part of it looks blocked off. So it seems kind of funny, this seems like one kind of
conflict and one... like one is seamed to another though in one of the books back there. It's
1010 just, there's something, it's just... I mean, it's great to see the Dalhousie, the renderings
though, but given, let's say, you know, the crunches I've seen, let's say, and stuff in
Ottawa with the transit way there and the crunch that's happened here with now people
outside, especially, I guess, for the R.T.L. Panama and then Chevrier. Also, for the
reaching into Montreal, trams, but not like 40-foot, but going to longer trams you'll see in
1015 Europe though or in parts. Although that could be longer term though, but why not... why
have some projection on that here, though? I mean, they have mentioned Peel but even
that corridor too.

LA PRÉSIDENTE :

1020

Monsieur Rainville?

M. GAËTAN RAINVILLE :

1025

I'm not sure I understood all of your question, Mr. Dawson but I'll just make a
resume to just make sure I understand what you say: You said there is a conflict
somewhere between the tram and the C.N. tracks?

M. ANDREW DAWSON :

1030

Well, there's one of the books they show – it's back there – they show a rendering
where they have the tram close to the Old Port on the C.N.'s track. But there is also, what
is funny is from the model in the other room, they have one... there's like a projection of a
building going where there's that right-of-way continues because over towards the Canal,
1035 there is a turn bridge, anyways, but there is a right-of-way they've projected, like the City of
Montreal is projected there and then, let's say, switch off onto Peel. Though it's funny that
the model over there seems to be built on that space, unless there's like some little space
to shoehorn it in, but it just seems kind of funny, but also with Dalhousie, it's, yes, facilities
for public transit, but just given also the area with the crunch with 1000 de la Gauchetière,
1040 how now it's pretty much the R.T.L., but let's say some of the CIT buses and other so forth
have been moved to the outside. There's also regional aspects of, given the crunch there,
I mean even more commuter trains, not even just the vicinity from the South Shore to
Central Station, but even from the South Shore to Lucien-L'Allier, even Valleyfield, there's
buses that go from here to Valleyfield, there is a lot of crunch. Yes, there is a local thing,
1045 but there is also regional aspects too, I mean, obviously, with the Victoria Bridge, C.N., Via
to... I mean, why hasn't M.T.Q., ministère des Transports du Québec, even projected rail
lines on the South Shore for the possibility of commuter trains and freight trains. I mean,
there's... it's a local, yet there's also a regional aspect to this problem.

1050 **LA PRÉSIDENTE :**

So your concern is how the project, the Bonaventure Project takes into account this regional planning?

1055 **M. ANDREW DAWSON :**

Well, there is an interface, yes. Parce que this is also, I mean...

1060 **LA PRÉSIDENTE :**

Not only in terms of buses but also in terms of light train and so on?

M. ANDREW DAWSON :

1065 Trains, tram-trains, des trains de banlieue, mais pas juste les aspects... Moi, je prends le train de banlieue ici, quelque temps, à la Gare Centrale ou à Saint-Basile-le-Grand.

1070 **LA PRÉSIDENTE :**

Peut-être qu'on peut demander à monsieur Rainville la relation entre le projet local et l'échelle plus métropolitaine?

1075 **M. GAËTAN RAINVILLE :**

C'est ça.

M. ANDREW DAWSON :

1080 Parce que oui, c'est un projet local, mais il y a des aspects que la région ici, Turcot...

M. GAËTAN RAINVILLE :

1085 Vous avez tout à fait raison. C'est la raison pour laquelle, d'ailleurs, les études et les simulations qu'on a faites couvrent un territoire beaucoup plus large que simplement le corridor Bonaventure et Dalhousie. On est allé voir, justement, en considérant justement les grands projets qui étaient en développement et en réflexion dans les alentours.

1090 Moi, je vais vous demander une chose, de me faire une faveur, peut-être, monsieur Dawson, tout à l'heure pendant la pause, si on peut aller voir ensemble la maquette – the model – puis j'aimerais que vous me montriez c'est quoi le problème alentour de... sur la maquette. Parce que j'ai de la difficulté à visualiser ce que vous voulez dire.

1095 Par ailleurs, peut-être que monsieur Veilleux pourrait répondre pour ce qui est de l'AMT.

LA PRÉSIDENTE :

1100 Ça, c'est peut-être une question pour l'Agence métropolitaine de transport.

M. GAËTAN RAINVILLE :

1105 Pour l'AMT concernant, par exemple, je pense qu'il y a ici une préoccupation qui est évoquée au sujet du TCV et sa capacité actuelle et puis des liens avec la gare Lucien-L'Allier, le projet de navette, et cetera.

M. MICHEL VEILLEUX :

1110 Alors, Madame la présidente, je vais y aller un peu comme je comprends la question. Alors, le TCV actuel, le terminus d'autobus actuel du centre-ville, qui reçoit une dizaine d'autorités organisatrices de transport, c'est-à-dire le Réseau de transport de Longueuil et plusieurs CIT, est fréquenté par près de 20 000 personnes actuellement en pointe du matin. C'est un service en croissance, on a noté une croissance au cours des
1115 dernières années et on espère que cette croissance-là va se poursuivre pour plusieurs années.

1120 Il est actuellement saturé en termes d'utilisation. On a un moratoire depuis 2006 sur la... on éprouve un moratoire depuis 2006 sur l'accroissement des quais à l'intérieur du Terminus centre-ville en raison de la capacité du terminus lui-même. On a dû relocaliser des quais à l'extérieur. Nous sommes actuellement à la recherche de sites à l'extérieur de ce terminus. Nous avons un projet actuellement, un projet important de transport en commun, qui pourrait se situer au sud du Centre Bell, qui s'appelle, qu'on a appelé la gare Windsor, une sorte de renouvellement de la gare Windsor. C'est un projet
1125 de terminus complémentaire d'autobus qui s'ajouterait à celui que nous avons actuellement, qui serait en surplus. C'est un projet qui est en phase préliminaire, c'est très important, nous sommes à le développer, on souhaite s'associer à des partenaires privés pour le développer et c'est un projet de développement d'un pôle intermodal, un projet majeur, c'est-à-dire qu'on aimerait regrouper dans un même site la gare Lucien-L'Allier et
1130 un terminus complémentaire d'autobus. À cette gare Lucien-L'Allier là, il pourrait y avoir le service actuel de la ligne Rigaud, aussi de la ligne Delson, mais il pourrait y avoir un accroissement du service sur la ligne Rigaud dans le projet d'amélioration de services de la desserte de l'ouest, sur lequel nous travaillons avec l'Aéroport de Montréal et d'autres partenaires.

1135 Alors, on souhaite créer un hub de transport à cet endroit-là. Ce hub de transport là va devenir un pôle d'ancrage pour un projet de développement important.

M. ANDREW DAWSON :

1140

Mais c'est comme une fois, à la gare Windsor, il y a une fois des trains régionaux ou des trains de banlieue, suburbains, qui vont gare Windsor à Valleyfield, mais c'est fini, parce que c'est comme le CP à New York Central. Une fois, c'est un train suburbain international qui va à Malone, New York, mais ça c'est notre trajet parce qu'il y a beaucoup de...

1145

M. MICHEL VEILLEUX :

Victoria.

1150

M. ANDREW DAWSON :

Oui. Parce qu'une autre chose c'est que... why did Molson build, kill the forum and kill Windsor station too? I mean, you know? There wasn't, it doesn't seem like there was a lot of thinking when the Bell Centre was built, I mean, or I called it the Hell Centre because it doesn't make any sense, but it's really poorly... it's worst than like the Madison Square Garden, I mean, because Madison Square Garden in New York, they killed Prince Station, but they didn't kill the rail infrastructure underneath. Even Place Bonaventure, it was built over the tracks.

1155

1160

LA PRÉSIDENTE :

Pour le moment, monsieur Veilleux répond à la question comment le projet s'inscrit dans une planification régionale. Alors, je vous demanderais de vous contenir. Est-ce que ça répond à votre préoccupation? Est-ce qu'on peut passer à la deuxième question?

1165

M. ANDREW DAWSON :

Non, c'est juste...

1170

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que ça répond à vos préoccupations?

1175

M. ANDREW DAWSON :

Well, à la pause.

M. GAËTAN RAINVILLE :

1180

On va regarder tout à l'heure la maquette ensemble pour que vous m'expliquiez exactement ce que vous vouliez dire.

M. ANDREW DAWSON :

1185

Okay.

LA PRÉSIDENTE :

1190

Merci, Monsieur Veilleux. Merci, Monsieur Dawson. Alors, vous devrez rester jusqu'à la fin, Monsieur Dawson, parce qu'il n'y aura pas de deuxième pause. Merci. J'appellerais madame Sophie Thiebaut, s'il vous plaît. Madame Thiebaut, bonsoir !

Mme SOPHIE THIEBAUT :

1195

Bonsoir! Alors, mes deux questions. J'ai cru comprendre qu'en ce qui concerne l'autoroute Bonaventure, dans la partie qui est étudiée actuellement, dans la phase 1, les espaces au sol appartiennent à la Ville de Montréal, mais je voudrais savoir, en ce qui concerne tous les développements résidentiels qui sont prévus, je voudrais savoir à qui appartiennent les terrains.

1200

LA PRÉSIDENTE :

Peut-être qu'on peut répondre à cette première question-là en distinguant peut-être en proportion les terrains qui appartiennent à la Ville de Montréal du reste?

1205

M. GAËTAN RAINVILLE :

Oui, mais c'est relativement simple. Tous les terrains qui sont situés sous le tablier de l'autoroute actuelle appartiennent à la Ville de Montréal. Alors, toute l'emprise appartient à la Ville de Montréal, de même que l'îlot de la Commune où on retrouve la cour de voirie.

1210

Tous les autres, sans exception, et si vous jetez un coup d'œil à la maquette derrière, vous allez voir que tous les bâtiments qui sont d'une couleur plus pâle ont été identifiés comme étant...

1215

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que je peux vous demander, Monsieur Rainville, de le montrer peut-être en utilisant le micro sans fil? Le vôtre est sans fil, de toute façon – de le montrer sur l'écran là-bas.

1220

M. GAËTAN RAINVILLE :

1225

Alors, présentement, le terrain qui est ici, qu'on appelle l'îlot de la Commune, appartient entièrement à la Ville de Montréal. Cet îlot-là ici appartient à la Ville de Montréal, de même que l'espace vert ici qui abrite présentement le parc à chiens. L'ensemble de tous les terrains jusqu'au triangle ici qui composent les îlots centraux appartiennent également à la Ville de Montréal. Ce tronçon de la rue Dalhousie qui est ouvert présentement jusqu'ici appartient à la Ville de Montréal. Dans le stationnement du poste de police de quartier, ça appartient également à la Ville de Montréal. C'est l'ensemble des terrains qui appartiennent à la Ville de Montréal. Tous les autres terrains qui ont été marqués comme étant du potentiel de développement et qui ont été identifiés ailleurs appartiennent à des entreprises privées.

1230

1235

Je m'excuse de vous tourner le dos, c'est parce que je voulais voir pour être sûr de pointer. Maintenant, pourquoi est-ce qu'on a mis justement tous ces terrains-là dans nos calculs de développement potentiel? C'est parce que dans la grande majorité des cas, les propriétaires privés sont venus nous rencontrer et ils veulent mettre en valeur leur propriété et, très souvent, ils sont en attente de voir qu'est-ce qu'on va faire. Est-ce qu'on va véritablement réaliser le projet? Est-ce que ça va donner les résultats qu'on escompte? Et est-ce qu'eux autres vont pouvoir continuer? Notamment, le terrain qui est situé juste ici, on a illustré ici un bâtiment qui, dont il y a un immense panneau réclame, qui affiche 701, rue Université. On sait qu'ils ont deux tours qu'ils veulent construire sur ce terrain-là. Les architectes sont venus nous rencontrer à maintes reprises. On sait que les propriétaires des terrains vagues ici, là où on a vu tout à l'heure sur la photographie de nombreux stationnements sont également venus nous rencontrer pour dire : « On veut mettre en valeur nos terrains et on va travailler avec vous, Société du Havre de Montréal à le faire, puis on va le faire en continuité, en coordination avec vous. »

1240

1245

1250

De la même façon, ici, il y a des terrains ici qui appartiennent à la SHDM, la Société d'habitation de Montréal, à la Ville de Montréal et à des propriétaires privés. Et ça, ici, c'était jusqu'au sud de la rue Ottawa. Ça faisait partie du programme particulier d'urbanisme qui a été adopté à la fin de l'année 2008, du projet de monsieur Serge Goulet de Devimco.

1255

Mme SOPHIE THIEBAUT :

1260

Soit. Mais le projet qui nous est présenté présentement, là, tout ça, ça appartient à la Ville de Montréal.

M. GAËTAN RAINVILLE :

1265

Tout ce qui se trouve dans l'emprise publique y inclut les deux rues, toutes les rues transversales, de même que tous les terrains qui vont être rendus disponibles suite à la

démolition du tablier de l'autoroute. Ce sont les terrains qui vont être mis en marché pour mettre en valeur.

1270 **LA PRÉSIDENTE :**

Est-ce que ça répond à votre première question?

1275 **Mme SOPHIE THIEBAUT :**

Oui, je pense que oui, merci.

LA PRÉSIDENTE :

1280 Merci. Votre deuxième question.

Mme SOPHIE THIEBAUT :

1285 Ma deuxième question, ce serait en lien avec le corridor Dalhousie. Donc, je connais la rue Dalhousie actuellement et j'ai de la misère à imaginer comment ça serait possible d'atteindre les boutiques qu'on peut imaginer sur les images qui nous ont été présentées avec le passage des 1300 autobus. Puis je me demandais aussi où en étaient les négociations avec le CN sur ce sujet-là, puisque je ne pense pas qu'il soit présent avec nous lors des rencontres de consultation actuellement.

1290

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Rainville.

1295 **M. GAËTAN RAINVILLE :**

1300 Bien, écoutez, il y a certains tronçons de la rue Dalhousie où la rue Dalhousie va être légèrement décalée vers l'ouest pour avoir une emprise un petit peu plus grande entre le côté du trottoir qui va border Dalhousie et le viaduc ferroviaire du Canadien National, ce qui va laisser des espaces pour aménager des entrées pour différentes boutiques, ce qu'on souhaite.

1305 Dans le tronçon entre Ottawa et William, c'est là où vous avez vu sur les images tout à l'heure où on aimerait aménager une station d'autobus pour que ce soit plus confortable, convivial pour les gens qui descendent de l'autobus là et qui constituent à la fois l'achalandage pour les commerces du Sud-Ouest et les commerces du Faubourg des Récollets, de la Cité multimédia, de même que les travailleurs et les étudiants de l'École de technologie supérieure qui arrêtent là et qui repartent là le soir.

1310 Maintenant, avec le CN. Je l'ai dit avant-hier soir. Le Canadien National, c'est un
collaborateur de la première heure avec la Société du Havre de Montréal. Ils n'ont aucune
obligation d'être ici ce soir, puis de toute façon, leur implication est « relativement
marginale » dans le dossier. Mais rassurez-vous, on est en pourparlers avec le Canadien
National, ils ont démontré une grande ouverture d'esprit pour collaborer avec nous et
1315 réaliser ce rêve justement d'améliorer cette structure qui a une architecture extraordinaire
– je pense qu'on sera d'accord là-dessus – et la mettre en valeur au mieux.

Mme SOPHIE THIEBAUT :

1320 Donc pour le CN, ça répond bien à ma question, mais je voudrais quand même
revenir encore un petit peu sur Dalhousie entre William et Ottawa. Parce que je trouve qu'il
n'y a vraiment pas de place actuellement. Comment c'est possible? De combien vous allez
rehausser? Vous disiez légèrement ouvrir la voie, là? Enfin, je ne vois pas comment,
sérieusement, comment c'est possible de passer là.

1325

M. GAËTAN RAINVILLE :

Oui. Bien, ce qui est prévu, c'est qu'entre la rue Ottawa et la rue William, c'est là
qu'on retrouve ce qu'on appelle la station d'autobus. Principalement, dans ce tronçon-ci,
1330 on aimerait qu'il y ait des boutiques dont évidemment les façades principales seront sans
doute situées sur la rue de Nazareth ici parce que, vous avez raison, ici la marge de recul
est suffisante pour accommoder des terrasses, accommoder des accès beaucoup plus
invitants.

1335 Ceci dit, ici, ça va être plus une station d'autobus, où les autobus vont arriver et il y
aura plusieurs baies pour que plusieurs autobus puissent arrêter simultanément. Et on voit
un élargissement de la chaussée pour permettre à d'autres autobus de poursuivre leur
chemin sans faire d'arrêt. Et ça, dans les deux directions.

1340 Alors, ici, les ouvertures qu'on aura sur cette façade permettront justement un
passage et ce sera des activités qu'on appelle traversantes, qui vont passer, et ce sera
traversant. Ça passe d'un côté à l'autre, avec possiblement des types de commerces qui
s'apparentent à ce qu'on retrouve dans une gare.

1345 **Mme SOPHIE THIEBAUT :**

En fait, les images de tantôt, c'est plus du côté Ville-Marie.

M. GAËTAN RAINVILLE :

1350

Pour ce qui est de ce tronçon-là, très certainement, ce serait ça.

Mme SOPHIE THIEBAUT :

1355 C'est ça. Là, il n'y a que les autobus. C'est de l'autre côté qu'on peut plus apprécier...

M. GAËTAN RAINVILLE :

1360 Oui. Maintenant, ça n'empêche pas qu'ici, puis vous pouvez voir qu'on ajoute évidemment la végétation pour rendre ce corridor-là le plus agréable possible à la vue.

Mme SOPHIE THIEBAUT :

1365 Par rapport à l'accessibilité des boutiques, mais vous répondez à ma question. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1370 Merci, Madame Thiebaut. Merci, Monsieur Rainville. J'appellerais monsieur Tanguay, Jean-Vincent, s'il vous plaît. Bonsoir!

M. JEAN-VINCENT TANGUAY :

1375 Bonsoir! Donc, pour commencer, je suis citoyen de Lachenaie sur la rive nord de Montréal et j'ai deux questions. Premièrement, on nous a souvent répété l'objectif de développement durable et du respect de l'environnement avec le projet qu'on nous présente. Donc, voici ma première question. A-t-il été envisagé dans le projet, l'installation d'un système de récupération de l'eau de pluie et d'éoliennes au sommet des futurs
1380 édifices?

LA PRÉSIDENTE :

1385 On va répondre à cette première question-là; Monsieur Rainville?

M. GAËTAN RAINVILLE :

Oui. Premièrement, l'installation d'un système de récupération des eaux pluviales, j' imagine?
1390

M. JEAN-VINCENT TANGUAY :

Oui.

1395 **M. GAËTAN RAINVILLE :**

Oui. Écoutez, c'est à l'étude. Tous les critères d'accréditation LEED sont présentement à l'étude. Il y en a certains d'entre eux qui ne s'appliquent pas. On va parler de la protection de la faune ou les animaux, ça ne s'applique pas chez nous. La protection des milieux humides, c'est quelque chose qui ne s'applique pas. Mais pour tous ceux qui trouveront une application, on va tout faire, tout mettre en œuvre pour les appliquer sur ce territoire-là. Et notamment sur la récupération des eaux de pluie par rétention et réutilisation à des fins, par exemple, d'arrosage des éléments de verdure, des éléments de végétation.

1400

M. JEAN-VINCENT TANGUAY :

Et au niveau des éoliennes sur le sommet?

1410 **M. GAËTAN RAINVILLE :**

Au niveau des éoliennes sur le toit, je vais vous dire, ça a été évoqué, mais je ne pense pas que l'idée soit retenue pour le moment. Ce qui nous intéresse beaucoup sur les toits, c'est plus des toits verts ou toits blancs, de façon, encore une fois, à améliorer d'abord la rétention et ensuite de ça, essayer de contrer les effets des gaz à effet de serre, le CO₂ en particulier. Voilà.

1415

M. JEAN-VINCENT TANGUAY :

Mais au niveau des éoliennes, puisque vous me dites que ça n'a pas été retenu, pour quelle raison que l'idée a été rejetée?

1420

M. RÉJEAN DUROCHER :

Peut-être donner un complément d'information à ce niveau-là, en fait. C'est que comme on l'a dit au début, actuellement, nous ne sommes pas ici pour aller avec le bâti, l'architecture ou quoi que ce soit. Nous, on a un plan d'aménagement potentiel. En plus, on a des éléments quand même qui sont vendeurs aussi dans le secteur. On a la CCUM qui dispose énormément de vapeur et d'eau froide pour justement climatisation et autre utilisation, mais on n'est pas rendu à développer les bâtiments eux-mêmes. On ne rentre pas dans cet item-là à ce niveau. Nous, on veut mettre les cartes sur table, pour avoir un projet de développement durable axé sur le potentiel accréditation LEED ND et on fait en sorte qu'on fait l'apport, ce que j'appellerais du côté promoteur, quand arriveront les bâtiments, on espère que la table va être mise pour justement pouvoir les développer en conséquence.

1435

LA PRÉSIDENTE :

1440 Est-ce que je comprends bien, Monsieur Durocher, dans ce contexte-là que les critères associés à LEED ND vont être scrupuleusement suivis, parce que c'est votre objectif d'être certifié.

M. RÉJEAN DUROCHER :

1445 Exactement. Exactement.

LA PRÉSIDENTE :

1450 Vous connaissez cette certification qui a une série de critères et d'étapes et tout. Donc, à partir du moment où on souhaite être accrédité LEED ND, j'imagine tous les critères pertinents.

M. JEAN-VINCENT TANGUAY :

1455 Donc en fait, c'est ça. Je voulais savoir si finalement il n'y aurait pas des critères d'obligation que les promoteurs auront à suivre, et cetera, durant la construction des gratte-ciel.

LA PRÉSIDENTE :

1460 On est à l'avant-projet à ce moment-ci.

M. JEAN-VINCENT TANGUAY :

1465 Ça serait à voir dans ce cas-là?

M. GAËTAN RAINVILLE :

1470 Bien, ce qu'on recherche, c'est effectivement qu'il y ait des bâtiments LEED NC, c'est-à-dire « No Construction ». Je m'excuse d'utiliser les termes anglais, mais ça nous vient des États-Unis, ce n'est pas traduit véritablement. Maintenant, pour ce faire, il y aura effectivement des obligations qui seront faites, à tout le moins des critères. On verra jusqu'à quel point les obligations pourront être faites aux développeurs. Mais je pense que ces obligations-là vont devoir être liées au contrat de cession des terrains par la Ville de
1475 Montréal aux promoteurs.

M. JEAN-VINCENT TANGUAY :

1480 Donc ma question finalement qui suit, la deuxième est aussi par rapport à LEED que vous avez parlé et, moi, elle est plus spécifiquement au niveau des bâtiments pour

chacun d'eux. Donc ma question est la suivante : la certification LEED OR pour chaque bâtiment construit constitue-t-elle un objectif prioritaire dans le réaménagement de l'autoroute Bonaventure? Puisque vous avez parlé de LEED au niveau NC je crois que vous disiez?

1485

LA PRÉSIDENTE :

ND et NC.

1490

M. JEAN-VINCENT TANGUAY :

ND. Donc, si on parle pour chaque bâtiment LEED OR, est-ce que c'est un objectif prioritaire que vous poursuivez?

1495

M. GAËTAN RAINVILLE :

Bien, c'est un objectif. Maintenant, comme je répète un petit peu la dernière réponse que j'ai faite, dans la mesure où on pourra au moins inciter les promoteurs, ça c'est certain. Mais dans quelle mesure pourra-t-on les forcer? Parce qu'il y a beaucoup de chemin à faire, de cheminement à faire auprès des développeurs, des bâtisseurs au niveau de l'accréditation LEED. C'est pour qu'ils comprennent qu'en construisant un bâtiment LEED, ils se donnent une valeur additionnelle à leur bâtiment qui est considérable.

1500

1505

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que je peux me permettre une suggestion à la Société du Havre? Étant donné qu'il me semble que la table est mise, j'ai entendu parler d'un projet prestigieux, une architecture distinctive, enfin de grands termes, est-ce qu'on peut penser que la suggestion de monsieur, la table serait peut-être mise pour inciter les promoteurs à se prévaloir d'une telle certification LEED, dans la mesure où les promoteurs savent maintenant très bien, surtout quand ils ont affaire à des développements de prestige comme celui-ci, il est dans leur intérêt d'aller vers du LEED?

1510

1515

M. GAËTAN RAINVILLE :

Oui. Oui, c'est l'ambition que l'on se donne, à laquelle on croit. J'essaie juste de mettre un bémol à l'effet que dans quelle mesure pourra-t-on forcer les gens à faire ça? Mais oui, vous avez raison.

1520

M. RÉJEAN DUROCHER :

Est-ce que je peux me permettre un complément à ce niveau-là? On peut avoir un programme où on a vraiment des normes de développement durable. Il faut faire attention

1525 aussi avec LEED. Quand on fait un projet LEED, on peut avoir des normes aussi qui sont
développement durable qui s'approchent de LEED, mais sans nécessairement parler de
LEED. Parce que si dans 5 ans, il y a une nouvelle façon de faire qui est démontrée, puis,
et cetera, on est pris dans un carcan avec des normes LEED, tandis que quand on parle
de développement durable, bien, on peut les étaler, on peut les modifier, on peut les
1530 adapter au changement. Mais quand on parle de LEED, il faut encore faire attention. C'est
pour ça que dans notre cadre, on parle, oui, c'est souhaitable, mais on peut y arriver de
différentes façons. Ça peut être, comme je viens de l'expliquer...

LA PRÉSIDENTE :

1535 Des incitatifs.

M. RÉJEAN DUROCHER :

1540 Des incitatifs, puis après ça, bien, comme on dit, nous, on met la table et les gens,
bien, en espérant que oui, ça va se développer dans ce sens-là.

LA PRÉSIDENTE :

1545 Merci. Ça répond à votre question?

M. JEAN-VINCENT TANGUAY :

Oui. Merci beaucoup.

1550

LA PRÉSIDENTE :

Merci. J'appellerais monsieur Dinu Bumbaru, s'il vous plaît. Monsieur Bumbaru,
bonsoir!

1555

M. DINU BUMBARU :

Bonsoir! Merci. On apprécie de pouvoir aborder plus précisément le cadre des
milieux de vie un peu, qu'on interprète sous l'angle de la qualité, mais surtout de la vitalité
1560 de l'espace urbain. C'est là-dessus qu'on va peut-être reposer une question qu'on a
abordée l'autre soir, parce qu'on a posé la question des objectifs et des visées de
revitalisation pour l'ensemble de la New City Gas. On nous a appris que de la faire voir,
c'était la mesure de revitalisation préconisée.

1565 On a examiné nos dossiers, puis on a vu qu'en 1959, il y a 50 ans cette année, on
prévoyait sans doute de revitaliser le Vieux-Montréal en faisant passer une autoroute sur
la rue St-Paul, mais on a évolué un peu comme société, que de mettre la Métropolitaine en

face de l'église de Bonsecours, et on se demande encore quelles sont les visées, les objectifs de revitalisation pour les parties, notamment les parties périphériques au projet.

1570

Vous savez, un projet ne s'insère pas dans un vide, il s'insère dans un territoire. Et dans le cas du New City Gas, c'est un ensemble patrimonial. Il y a l'axe Ottawa qui a été mentionné dans plusieurs consultations publiques, donc un axe culturel, que des gens tentent de développer entre la Darling et puis le bassin du Nouveau Havre qui a fait l'objet d'une consultation de l'Office. Alors, tout ça, nécessairement, vivra certains impacts. On aimerait comprendre comment ces impacts sont envisagés et comment, est-ce qu'on a des objectifs positifs, pas juste de mitigation des impacts, mais vraiment avec le corridor Dalhousie, on s'interroge, et on voudrait être rassurés pour pouvoir établir notre mémoire sur des bases plus complètes que simplement une opinion qui nous a semblé très insatisfaisante.

1575

1580

LA PRÉSIDENTE :

Répondons à cette première question-là, si vous voulez bien?

1585

M. DINU BUMBARU :

Oui.

1590

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Rainville, sur les objectifs de revitalisation à une échelle un peu plus large.

1595

M. GAËTAN RAINVILLE :

Oui. C'était une question. J'en ai noté quatre.

1600

M. DINU BUMBARU :

Bien, la revitalisation. C'est un mot.

M. GAËTAN RAINVILLE :

1605

Oui. Bien, la revitalisation, nous, ce qu'on emploie comme terme – puis je ne veux pas qu'on commence, Madame la Présidente, un débat de sémantique – on parle beaucoup plus de rebâtir un quartier, de faire revivre, de redonner vie à un quartier qui existait antérieurement, de profiter de la trame de rues qui existait pour la rendre à nouveau vivante, avec des gens qui y résident, qui y travaillent, qui la visitent, qui en profitent. Si vous mettez tout ça sous le vocable de « revitalisation », soit. Mais nous, on

1610

veut faire revivre un quartier. On n'a pas la prétention de faire revivre Montréal. Montréal, j'entends, un territoire élargi qui englobe toute la cité.

1615 Et ça nous semble relativement simple comme objectif. C'est qu'il y a un corridor
actuellement qui comporte une autoroute, qui est une monstruosité urbaine, qu'on veut
démolir et qu'on veut remplacer par un milieu de vie. Et on n'a pas la prétention d'avoir
des objectifs justement qui vont au-delà de ça. Je sais que monsieur Bumbaru a évoqué
avant-hier qu'il aurait fallu avoir une visée beaucoup plus grande et qu'est-ce que c'est
1620 que va être l'arrimage avec le centre-ville, qu'est-ce que va être l'arrimage avec le Quartier
international, avec le Vieux-Montréal? On veut rebâtir un quartier et ça nous semble d'une
simplicité déconcertante.

1625 Pour ce qui est du bâtiment de la New City Gas, c'est un bâtiment, contrairement à
ce qu'on vient de dire là, c'est vrai qu'avant-hier, j'ai dit : « Le premier geste à poser »,
mais le premier d'une série de beaucoup de gestes beaucoup plus importants, c'est
d'abord de le faire voir. C'est d'abord de le faire connaître, ce bâtiment-là. Et la position
dans laquelle il se trouve présentement ne remplit certainement pas cet objectif-là.

1630 Alors, je n'ai pas limité à cette simple action le fait de revitaliser – de mettre en
valeur ce bâtiment-là qui a une valeur exceptionnelle. Et on le sait qu'il a une valeur
exceptionnelle. On s'est rencontré déjà à ce sujet-là, monsieur Bumbaru et moi.

M. DINU BUMBARU :

1635 Pour parler de sa revitalisation.

M. GAËTAN RAINVILLE :

1640 Et il y a certainement des pistes à développer avec des gens, justement, comme
Héritage Montréal pour mettre en valeur ce bâtiment-là et surtout ne pas faire d'erreur à sa
proximité, d'erreur irréparable. Et je notais justement avant-hier encore que dans les
structures qui vont être mises en place pour faire le passage sous le pont ferroviaire du
Canadien National, il y a certainement des manières architecturales de traiter ça, sans que
ce soit à nouveau des monstres de béton, comme j'ai entendu avant-hier exactement, et
1645 éviter qu'il y ait des structures superflues qui masquent et qui dévaluent le complexe de la
New City Gas.

1650 Pour ce qui est de l'axe Ottawa Art, on participe actuellement, activement, avec
des partenaires extérieurs pour prendre part au développement de ça. Lorsqu'on parlait
tout à l'heure de l'insertion d'art public, on parlait de végétation, on parlait de liens qu'on
veut créer. On s'intéresse beaucoup à ce projet-là qui est Ottawa Art, c'est-à-dire que la
rue Ottawa devienne un lieu où l'art prédomine sous tous ses aspects.

1655 Maintenant, des objectifs plus précis, je ne peux pas être plus précis, je pense, que ce que je viens de dire parce qu'on n'a pas la prétention de vouloir refaire tout le centre-ville. On se concentre sur ce quartier à bâtir.

LA PRÉSIDENTE :

1660 Je vais vous laisser poser votre deuxième question et on pourrait revenir en complément sur votre première après.

M. DINU BUMBARU :

1665 En fait, la deuxième question, je dois comprendre que la société se concentre dans le corridor de l'emprise sur lequel elle intervient, mais dans un territoire vivant, il y a des effets sur les voisins, des fois, qu'il faut un peu prendre en compte et qui peuvent être positifs aussi. Nous, on n'exclut pas que ça ait un effet positif, mais ce qui n'est pas mis sur la table, on doit présumer de toutes les manières, y compris les pires.

1670 Mais le modèle d'aménagement aussi nous apparaît une question qui mériterait d'être un petit peu plus documentée. On sait qu'à Montréal, nous, on a participé à plusieurs exercices publics de consultation et de concertation, qui ont traité des équipements comme ça. Dans plusieurs cas, on parlait d'une situation qui nous a été
1675 décrite avec des infrastructures municipales, enfin que même les sociétés paramunicipales critiquaient – alors, bon, que les gens à l'intérieur des 872 fassent leur ménage entre eux – mais comme citoyens, ce qu'on voit, c'est qu'il y a peut-être des solutions à trouver, pas juste des démolitions à promouvoir. Mais on a vu avec l'échangeur Parc/Pins exactement le même discours, le même constat sur une infrastructure qui était
1680 plus ancienne encore. On parle de 1956. Et une solution a été trouvée qui a comporté un modèle d'aménagement qui était peut-être plus proche de ce que les gens entendent quand ils disent une entrée.

1685 Et on aimerait ça comprendre comment ont été les comparables, quels sont les facteurs qui ont amené à une hypothèse d'aménagement qui, pour remailler un territoire, propose de créer un quartier qui est distinct du reste de son environnement urbain en termes de volumétrie, de vocabulaire et, nécessairement, enfin c'est inévitable, les bâtiments vont être construits dans un avenir plutôt que dans le passé, alors il va y avoir une architecture qui sera très distincte. Et quelles sont les hypothèses qui ont été
1690 utilisées? Et est-ce qu'on peut aussi tirer les leçons du QIM qui est souvent invoqué? Le QIM avait également des hypothèses de réaménagement de Bonaventure et qui, à notre connaissance, n'évoquaient pas de densification du site. Alors, est-ce qu'il y a une explication qui nous permettrait de mieux nous situer et pas de revenir à des hypothèses antérieures?

1695

LA PRÉSIDENTE :

Oui, sur le site d'intervention, la question de l'intégration et de l'harmonisation avec la périphérie immédiate. On pourrait demander...

1700

M. GAËTAN RAINVILLE :

Je vais demander à monsieur Michel Dufresne du Groupe Cardinal Hardy qui nous a accompagnés dans cette démarche-là et je vais revenir en complément de réponse, si vous me permettez.

1705

LA PRÉSIDENTE :

Bien sûr.

1710

M. MICHEL DUFRESNE :

Bonsoir!

1715

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir, Monsieur!

M. MICHEL DUFRESNE :

1720

Alors, je vais peut-être revenir sur la question par rapport aux bâtiments dont tu as parlé tantôt. Nous, on habitait le Vieux-Montréal, nos bureaux, jadis sur la rue McGill et pendant très longtemps, la rue McGill a été presque une frontière entre le quartier historique et le No Man's Land qui était plus à l'ouest, qui était constitué principalement de terrains vacants, quelques bâtiments vétustes. Il y avait des bâtiments d'intérêt, mais c'était vraiment un lieu qui n'était à peu près pas fréquenté.

1725

Au fur et à mesure des développements, il y a eu le réaménagement de la rue McGill, il y a eu le premier front construit, réaménagé du Faubourg des Récollets qui est la partie à l'est de cette emprise-là dont on parle. Donc, il y a déjà un travail qui est amorcé de requalification, puis de réaménagement qui se fait graduellement, je dirais, de l'est du Vieux-Montréal vers l'ouest et on voit déjà un certain bouclage – si on peut appeler ça un bouclage – qui se fait par des projets immobiliers importants – on pense à l'ÉTS, on pense au projet de Lowney – qui vient tranquillement retisser ces deux secteurs-là. Donc, je crois que Bonaventure devient un peu le trait d'union entre ces deux quartiers-là et ce trait d'union là est, entre autres, le premier geste, c'est de mettre à terre cette autoroute-là qui créait cette scissure-là ou cette coupure-là entre ces deux quartiers-là.

1730

1735

1740 Maintenant, si je prends par exemple l'option du Quartier international versus le
 projet ici, il y a toute une série de contraintes quelques fois qu'il faut tenir en compte dans
 le travail de la densité des hauteurs, et cetera. Entre autres, on parle des hauteurs du
 Quartier international. Il y avait quand même une contrainte majeure au-dessus de
 l'autoroute qui a déterminé les hauteurs des bâtiments. Cette contrainte-là, on l'a moins ici
 et l'approche qu'on a eue, c'est comme l'a expliqué monsieur Rainville, c'est le
 1745 prolongement du centre-ville. Nous, ce qu'on pense, c'est que la porte d'entrée amène un
 type de bâtiment qui est de la nature d'une grande métropole, donc d'une entrée de ville
 avec des bâtiments d'un certain gabarit, puis d'un certain prestige.

1750 Je pense que pour les gens qui sont allés visiter certains projets à Berlin et autres,
 on a repensé complètement certains secteurs pour en faire des secteurs plus denses, plus
 en hauteur, à l'image d'une métropole, et je crois que ce lieu-là est tout à fait dédié pour
 aller chercher cette transition-là. Et cette transition d'entrée de ville vers le centre-ville.

1755 Peut-être ce qu'on a négligé d'expliquer – puis je vous inviterais à regarder un peu
 les deux documents qui avaient été préparés pour expliquer la logique des gabarits des
 bâtiments – il y a quand même une volonté de travailler des gabarits en fonction des
 gabarits qu'il y a à proximité. Vous avez un premier gabarit de 4 étages qui est proposé,
 dont un rez-de-chaussée très haut, très transparent, et qui permet un peu cette fluidité-là
 ou cette visibilité-là entre les différents îlots pour après venir asseoir une barre qui est
 1760 l'équivalent à peu près des barres qui se construisent actuellement du côté est,
 Cognicase, tous les édifices à bureaux qui font à peu près 10 à 11 étages. Et les tours
 viennent se déposer dessus. Donc, c'est un élément, un objet très fin qui vient se déposer
 sur le projet.

1765 Donc, la lecture qu'on va faire du piéton sera davantage un bâtiment de 10 étages,
 donc très près des gabarits qu'on retrouve dans la nouvelle mouture des projets dans l'axe
 de Bonaventure et on vient insérer ces petites tours résidentielles là qui ne sont pas sur
 tous les îlots, mais qui est de l'ordre de 2-3, si je me rappelle bien, et dont les hauteurs
 varient.

1770 Donc c'est ce travail très fin, que moi je dirais en dentelle, qu'on a fait pour amener
 cette idée de densité-là, tout en n'étant pas les tours comme on a connu dans les années
 50, modernistes, ou de refaire des projets comme Bonaventure qui sont des méga îlots
 trop importants, mais on a essayé de travailler ce travail-là très, très fin par strate de projet
 1775 pour amener cette densité-là vers le projet.

1780 Donc, c'est cette lecture-là, je pense, qu'on fait de – je vous dirais – d'une espèce
 d'harmonisation avec les quartiers existants, puis avec le pont qu'on va faire avec les
 quartiers plus à l'ouest qui, soit dit en passant, on parle déjà d'immeubles qui se font de 10
 à 12 étages du côté ouest, donc déjà des gabarits beaucoup plus hauts que ce qu'on
 retrouve déjà dans le quartier qui font des immeubles industriels de 4 ou 5 étages. Je ne
 sais pas si ça répond un peu à votre question?

M. DINU BUMBARU :

1785

Moi, la question, on la posait, bon, on peut comprendre et ça sera certainement utile, Madame la Présidente, tout simplement d'avoir accès à ces informations sur les justificatifs, le document est épais, étoffé, il y a sans doute ça, mais on regarde Parc/Pins, on n'a pas construit un gratte-ciel à la place de l'infrastructure municipale désuète et en train de se « déconcrisser » passez-moi l'expression.

1790

LA PRÉSIDENTE :

En fait, ce que vous demandez, c'est pourquoi avoir construit...

1795

M. DINU BUMBARU :

Pourquoi avoir choisi ce parti d'aménagement? Et est-ce qu'on peut avoir ce que le QIM avait élaboré pour ça? En 1986 également il y a eu des hypothèses d'aménagement. Ça serait peut-être intéressant d'avoir, pour le bienfait des participants à la consultation, cet accès.

1800

LA PRÉSIDENTE :

On va demander à notre analyste de faire la recherche pour trouver ce qui avait été fait en 86. Si vous avez en tête un titre exact et tout, ça nous faciliterait la vie.

1805

M. DINU BUMBARU :

C'est le GIUM, les rapports du GIUM.

1810

LA PRÉSIDENTE :

C'est les rapports du GIUM.

1815

M. DINU BUMBARU :

Oui.

1820

M. MICHEL DUFRESNE :

Si vous me permettez un complément de réponse?

LA PRÉSIDENTE :

1825

Oui.

M. MICHEL DUFRESNE :

1830

Le QIM est encore inachevé. Il y a encore plusieurs projets qui sont autour et je voudrais juste vous noter que certains projets immobiliers autour du Square Victoria prévoient des tours de 35 étages. Donc, il y a des gabarits un peu plus bas. Comme je vous ai expliqué, toutes les constructions – actuellement on travaille sur le projet de recouvrement Ville-Marie – toutes les constructions en porte-à-faux sur l'autoroute, il y a une contrainte qui fait qu'on ne peut pas construire plus de 10 ou 12 étages, de mémoire, mais c'est à peu près les gabarits qu'on va pouvoir construire au-dessus. Ça a été la prémisses de départ qui a conditionné, je vous dirais, certaines hauteurs de bâtiments sur l'emprise de l'autoroute. Mais au-delà de ça, si on regarde le pourtour, récemment Quebecor s'est agrandi avec un immeuble quand même en hauteur; le projet de la phase 2 d'un autre projet qui est du côté ouest du Square Victoria, c'est un projet, je crois, planifié de 35 étages. Donc il y a une certaine densité et de hauteur qui est propre à des éléments centre-ville.

1835

1840

Et je m'excuse du commentaire, mais c'est difficile de comparer l'échangeur des Pins qui est dans un environnement complètement différent. L'échangeur des Pins – et je suis d'accord avec vous – c'était horrible ce qui avait été fait dans les années 50, c'était un échangeur qui était autoroutier dans un environnement d'un tissu très, très fin, avec un cadre bâti, si on fait abstraction de La Cité, du projet de La Cité, on se retrouve avec des gabarits de 3 étages principalement, ce qui est un peu différent dans le secteur ici où on se retrouve déjà avec certains hôtels en bordure de l'entrée de ville qui sont des bâtiments de bonne hauteur.

1845

1850

LA PRÉSIDENTE :

1855

Merci, Monsieur Dufresne.

M. DINU BUMBARU :

1860

La question d'une entrée, quand vous faites une entrée chez vous, vous ne mettez pas le frigidaire dedans. Alors, il y a peut-être une question, est-ce qu'il n'y a pas l'idée d'un dégagement...? Mais on essaie de comprendre le justificatif. À quel moment on est passé d'une entrée de ville – tout le monde parle d'une entrée depuis 25 ans à ce niveau-là...

1865

LA PRÉSIDENTE :

On aura le plaisir de vous lire là-dessus en deuxième étape.

M. DINU BUMBARU :

1870 Oui, mais on aimerait avoir la documentation, puis on pense que c'est intéressant pour les autres participants à l'audience.

LA PRÉSIDENTE :

1875 Là, il y a l'ensemble de la documentation dont on parle et qu'on voit qui est présente sur le site. Vous nous avez demandé d'ajouter l'étude que le GIUM avait faite en 86, c'est ça? Pour le QIM

M. DINU BUMBARU :

1880 Bien, il y a eu des activités, oui, en 86.

LA PRÉSIDENTE :

1885 Donc, aussitôt que ça va être disponible, on va le mettre sur le site également. Par contre – ne partez pas tout de suite – moi, j'aimerais peut-être faire un complément – il y a des gens de l'arrondissement Ville-Marie et du Sud-Ouest ici – sur votre première question.

1890 Est-ce qu'il y a une telle chose qui serait une stratégie d'ensemble quant à non seulement la préservation, mais la mise en valeur de certains éléments patrimoniaux et tout, est-ce qu'on a une stratégie? Parce que je comprends que dans le cadre d'un projet où on a un secteur d'intervention, on puisse être assez généreux pour regarder un peu au-delà, mais pas nécessairement si grand, mais est-ce qu'à la Ville – on a de
1895 l'arrondissement Ville-Marie madame Choiry et de l'arrondissement du Sud-Ouest, monsieur Bouffard, je ne sais pas s'ils sont présents dans la salle –, mais ça serait peut-être intéressant de savoir où en est la réflexion de la Ville sur ces aspects de mise en valeur du patrimoine. Est-ce qu'on a... Monsieur Bouffard?

1900 Sur peut-être la question : où en est la réflexion de la Ville quant à la mise en valeur non seulement des bâtiments, mais dans une sorte de logique historique de mise en valeur?

M. PATRICK BOUFFARD :

1905 Nous, dernièrement, à l'arrondissement depuis environ un an et demi, il y a le règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale...

LA PRÉSIDENTE :

1910 Oui, les PIIA.

M. PATRICK BOUFFARD :

1915 ... qui est entré en vigueur, donc tous nos bâtiments qui sont identifiés comme
immeuble d'intérêt patrimonial sont protégés. Donc, on a des critères d'évaluation assez
serrés pour tout projet de transformation sur ces bâtiments-là. De plus, l'ensemble des
bâtiments, des interventions de construction ou de transformation de bâtiments doivent
être soumises...

1920

LA PRÉSIDENTE :

Sont touchées également par le PIIA.

1925

M. PATRICK BOUFFARD :

... à l'approbation PIIA. Donc depuis un an et demi, on a une bonne protection du
patrimoine à l'arrondissement. Ça répond à votre question?

1930

M. DINU BUMBARU :

1935 C'est un élément important. Mais nous, ce qu'on aimerait aussi comprendre, c'est
comment des gestes posés sur le domaine public, qui ne sont pas de nature
réglementaire, on nous l'a assez répété dans le cadre de la présente audience, ont des
impacts positifs ou négatifs sur la vitalité des sites patrimoniaux? Vous savez, on ne parle
pas d'une stèle dans un cimetière, là. C'est des bâtiments. Donc, ils doivent gagner leur
vie. Est-ce qu'on va leur donner des conditions favorables ou, au contraire, on va les
hypothéquer? Et c'est des questions qui nous touchent beaucoup. Parce qu'on parle de
complexes qui doivent gagner leur vie comme patrimoine.

1940

LA PRÉSIDENTE :

1945 Oui. Est-ce qu'à l'arrondissement ou par extension à la Ville, où en est la réflexion
sur une quelconque stratégie de mise en valeur? La réglementation PIIA est importante,
c'est un outil plus qu'utile, mais est-ce que, par ailleurs, il y a une réflexion sur comment
peut-on, non seulement soutenir, mais profiter de ces immeubles à caractère patrimonial
pour...

1950

M. PATRICK BOUFFARD :

Présentement, pour le secteur Griffintown, on prévoit la finalisation de la
planification détaillée en collaboration avec les services centraux – peut-être, Stéphane, si
tu veux peut-être un peu plus élaborer là-dessus?

1955 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Sur la question plus spécifique du patrimoine. Du patrimoine immobilier.

1960 **M. STÉPHANE CONANT :**

1965 Bonsoir! Alors, je vous rappellerais qu'en 2004, le Plan d'urbanisme qui a été adopté identifiait déjà un secteur de planification détaillée pour le secteur de Griffintown. Ce secteur-là à l'époque allait du canal de Lachine, grosso modo, jusqu'à la rue Notre-Dame et s'étendait de l'autoroute Bonaventure jusqu'au boulevard Georges-Vanier dans l'arrondissement Sud-Ouest. Donc, on était dans le contexte de planification du Plan d'urbanisme de 2004.

1970 Comme je l'évoquais mardi soir, le contexte de développement, lui, évolue. On est à la veille d'une opération de révision du Plan d'urbanisme et on devra donc prendre en considération de nouvelles dynamiques de développement. On a évoqué des projets plus au nord : projet Windsor que Michel Veilleux évoquait un petit peu plus tôt ce soir; il y a l'ÉTS aussi, le campus de l'ÉTS qui s'étale; on a connu l'épisode du projet de Devimco qui est en redéfinition, si on veut. Donc tous ces projets-là amènent des nouveaux paramètres qu'on va devoir intégrer dans le cadre de la nouvelle réflexion de planification, de la nouvelle mouture du Plan d'urbanisme, en fait.

1975 Et donc, le secteur de planification détaillée de Griffintown que Patrick évoquait tout à l'heure est en parachèvement, si on veut. Il y aura sans doute un travail d'extension ou de révision des limites de ce grand secteur-là parce qu'en fait, on est aussi à la limite de deux arrondissements. Le secteur Griffintown, la planification détaillée ne couvrait que l'arrondissement Sud-Ouest. On constate maintenant des dynamiques de développement qui sont à cheval entre Ville-Marie et le Sud-Ouest. Je pense à l'ÉTS entre autres, à la limite, sur la rue Notre-Dame, le projet Windsor aussi. Et là, ça interpelle toute la relation centre-ville, comment le centre-ville descend vers le canal de Lachine, vers le Griffintown.

1980 Et, donc, nécessairement, la nouvelle version du Plan d'urbanisme devra réfléchir ces secteurs-là de nouvelle façon.

1985 **LA PRÉSIDENTE :**

1990 Merci.

M. DINU BUMBARU :

Merci.

1995

LA PRÉSIDENTE :

Merci. J'appellerais monsieur Roland Hakim, s'il vous plaît.

2000 **M. ROLAND HAKIM :**

Bonsoir, Madame Laperrière.

2005 **LA PRÉSIDENTE :**

Monsieur Hakim, bonsoir.

M. ROLAND HAKIM :

2010 Bonsoir tout le monde. J'aimerais retourner sur l'intervention de monsieur Sévigny tantôt qui parlait du nombre de voies nécessaires dans ces bretelles Duke et Nazareth. Et j'aimerais retourner aussi sur l'affirmation de presque tout le monde ici, de dire qu'on a diminué de 12 voies à 8 voies. Je n'arrive pas à faire le compte parce que si je comprends bien, il y a 12 voies qui sont 3 et 3 sur l'autoroute et 3 et 3 sur le sol, ça fait 12, 2015 actuellement.

LA PRÉSIDENTE :

Est-ce que c'est bien ça, Monsieur Rainville?

2020

M. GAËTAN RAINVILLE :

Le compte est juste.

2025 **M. ROLAND HAKIM :**

C'est ça. Et donc, c'est des voies qui servent aussi bien pour les automobiles que pour les autobus. Et tantôt, on va avoir seulement 4 et 4, 4 sur Nazareth et 4 sur Duke, ça fait 8. Mais les 2 qui servent pour les autobus, on ne les compte pas. Alors, on a 8 pour les véhicules légers et les camions et 2 pour les autobus. Ça fait 10. Et celui qui a compté que ça faisait 33 % de diminution, je pense qu'il faut qu'il se révise parce qu'on n'est pas 12 à 2030 8, on n'a pas réduit de 12 à 8, on réduit de 12 à 10. Est-ce que je me trompe?

M. GAËTAN RAINVILLE :

2035

Je vais mettre juste un petit ajustement à votre calcul. Lorsqu'on parle des voies qui sont exclusivement réservées au transport collectif, ça vient limiter évidemment leur capacité aussi parce qu'il n'y aura que les autobus qui emprunteront ces voies. Bien sûr, avec un fort achalandage aux heures de pointe du matin et du soir, mais avec un débit énormément plus réduit hors période de pointe.

2040

Alors, on ne peut pas qualifier ça comme deux voies qu'on qualifierait d'ordinairement disponibles au transit et à la circulation totale.

2045 **M. ROLAND HAKIM :**

C'est une très bonne explication, je vous remercie pour cette explication, vraiment. Mais peut-être que quand on dit 12 à 8, il faut bien qualifier que c'est 12 qui servent pour le trafic en général, et 8 qui serviront pour le trafic, sauf les autobus et 2 qui seront spécialisées pour les autobus, ça fait de 12 à 10 et non pas de 12 à 8.

2050 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça fait 12 à 8 plus 2.

2055

M. ROLAND HAKIM :

12 à 8 plus 2.

2060 **LA PRÉSIDENTE :**

C'est pas simple, hein?

M. ROLAND HAKIM :

2065

Non, c'est pas simple, c'est un peu compliqué pour les petits esprits, mais quand même on arrive à s'en sortir. Parce que vous allez remarquer que ce projet est truffé de demi-vérités. Ça en est une. De 12 à 8. Il y a une autre chose que j'aimerais apporter à l'attention de la Société du Havre de Montréal, mais je pense qu'il y a une erreur sur les tableaux à l'extérieur. Parce qu'ils ont prévu des acquisitions de terrains à 200 000 \$. Et j'aimerais me rassurer que ce 200 000 \$ c'est pour l'acquisition de quel terrain et si ça comprend les expropriations.

2070

LA PRÉSIDENTE :

2075

Monsieur Rainville?

M. GAËTAN RAINVILLE :

Non, ça ne comprend pas les expropriations. Les expropriations sont comptabilisées dans le corridor Dalhousie, dans les 86 M\$ qui sont prévus pour le corridor Dalhousie. Maintenant, le 200 000 \$ constitue des acquisitions de parcelles de terrains situées au nord, en provenance, surtout, du ministère des Transports du Québec et du Canadien National.

2085

M. ROLAND HAKIM :

2090 Je comprends donc que c'est l'AMT qui va faire les expropriations et qui va entrer
ça dans son budget. Donc, on va s'attaquer demain à l'AMT pour voir si c'est vrai. Est-ce
que c'est ça?

LA PRÉSIDENTE :

2095 Je ne sais pas. Est-ce que c'est l'AMT effectivement sur cette question-là?

M. GAËTAN RAINVILLE :

2100 Effectivement, c'est ce qui est prévu, c'est que c'est l'AMT qui va financer, c'est ce
qu'on leur a demandé de faire et l'AMT, je pense que monsieur Veilleux pourra le
confirmer, a inscrit à son programme triennal d'immobilisation en décembre 2008, le
budget pour réaliser Dalhousie, budget qui a été revu récemment et réinscrit à...

LA PRÉSIDENTE :

2105 Monsieur Veilleux nous fait signe que c'est exact. Ça répond à votre question, ça,
Monsieur Hakim?

M. ROLAND HAKIM :

2110 Mais monsieur Veilleux nous fait signe que 89 M\$ vont être suffisants pour lui pour
faire les acquisitions, les expropriations, je veux dire, creuser le tunnel, refaire la route
Dalhousie et se rendre à bon port?

LA PRÉSIDENTE :

2115 Je ne crois pas que c'est ce que monsieur Veilleux a affirmé, mais je vais peut-être
lui donner la parole, ce qui va vous permettre quelques précisions. C'est ce qui est prévu,
c'est ce que je comprends de ce qu'on me dit. C'est ce qui est prévu. Vous questionnez...

M. ROLAND HAKIM :

2120 Bien, dans le plan triennal de l'AMT, on ne parle pas de 80 M\$.

LA PRÉSIDENTE :

2125 On va demander à monsieur Veilleux de préciser, là, il cherche ses notes.

M. MICHEL VEILLEUX :

2130 Dans le plan triennal de l'Agence métropolitaine de transport que nous venons tout
juste de déposer, on parle de 118 M\$ qui est prévu au total pour l'ensemble des travaux
jusqu'à présent. Ça comprend un certain niveau de risque, ça comprend les contingences,
ça comprend les honoraires, l'acquisition de terrains, les frais d'intérêt, les frais
d'émission... Écoutez, il y a une série d'éléments qui, dans notre connaissance actuelle du
2135 projet, sont considérés. Alors, on arrive à un total de 118 M\$. C'est le PTI que l'Agence
métropolitaine vient tout juste d'adopter à son dernier conseil d'administration.

LA PRÉSIDENTE :

2140 Ça répond à votre question, Monsieur Hakim?

M. ROLAND HAKIM :

2145 Il ne m'a pas dit combien était alloué pour les expropriations.

M. MICHEL VEILLEUX :

2150 Pour les expropriations... j'ai pas ce montant-là sous la main, il va falloir que je
vous le précise. Je ne pensais pas qu'on aborderait la question dès aujourd'hui, je croyais
qu'on l'aborderait lors de la prochaine rencontre de mardi, je n'ai pas toutes les choses
avec moi, mais écoutez peut-être que monsieur...

M. ROLAND HAKIM :

2155 C'est correct, on va attendre à mardi.

LA PRÉSIDENTE :

2160 Monsieur Rainville a certainement un complément de réponse?

M. MICHEL VEILLEUX :

Peut-être que monsieur Rainville a des précisions que je n'ai pas.

M. GAËTAN RAINVILLE :

2165 Oui, je pense que monsieur Veilleux, il y avait aussi dans le 118 M\$, lorsqu'on avait
échangé là-dessus parce qu'on se demandait pourquoi ça avait évolué à la hausse, les
frais d'intérêt de l'emprunt sur 20 ans que nous, on n'avait pas comptabilisé dans les 86
2170 M\$. Voilà.

Je ne sais pas si dans la ventilation, on avait spécifié quels étaient les coûts d'expropriation. Vous me permettez de juste jeter un coup d'œil pour m'assurer?

2175 **LA PRÉSIDENTE :**

Bien sûr.

2180 **M. GAËTAN RAINVILLE :**

On n'a pas la ventilation du projet Dalhousie dans le rapport.

LA PRÉSIDENTE :

2185 Donc, on a donc affaire à un montant, c'est ce que monsieur Veilleux vient de nous dire, un montant inscrit...

M. GAËTAN RAINVILLE :

2190 Oui, un montant global.

LA PRÉSIDENTE :

... global, inscrit au programme triennal d'immobilisation.

2195

M. GAËTAN RAINVILLE :

Oui.

2200 **M. ROLAND HAKIM :**

J'ai deux choses maintenant à ce niveau-là. J'aimerais bien demander une ventilation de ces prix et un éclaircissement de où va aller l'argent public, en ce qui a trait aux 118 M\$ et combien de ça représentent des expropriations.

2205

Et la deuxième chose, c'est que je réalise que c'est carrément un pelletage de fonds. Donc, quand on parle de...

LA PRÉSIDENTE :

2210

Je vous demanderais, Monsieur Hakim, de vous en tenir à des questions.

M. ROLAND HAKIM :

2215 Ma question : est-ce que c'est un pelletage de fonds publics que de transférer le corridor Dalhousie à une autorité autre que la Ville pour le faire? Je vous remercie, Madame. C'est ma question.

2220 O.K. Ma dernière question se situe au niveau du réfrigérateur de monsieur Bumbaru et j'aurais souhaité, j'aurais espéré vraiment avoir une rue, une entrée de ville prestigieuse avec de belles entrées et des vrais boulevards. Si vous permettez aussi de ne pas utiliser l'expression « urbains » parce que je ne pense pas qu'on parle d'un boulevard urbain par opposition à un boulevard rural. On parle d'un boulevard sur lequel va circuler ce qu'on trouve normalement sur les boulevards, incluant les autobus. Et comme l'ont
2225 répété plusieurs avant moi, nous savons très bien que c'est une race en voie de disparition que sont les autobus. Et donc, à court ou moyen terme, on va s'en débarrasser pour avoir un autre mode de transport plus intelligent et plus écologique. Donc, je ne vois pas pourquoi nous devons souffrir, en qualité de payeur de taxes à un niveau provincial pour avoir monsieur Veilleux dépenser 118 M\$ pour faire un corridor que nous n'allons pas
2230 utiliser bientôt.

LA PRÉSIDENTE :

2235 Votre question?

M. ROLAND HAKIM :

Je voulais savoir si vous êtes d'accord. Je vous remercie, Madame.

2240 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça, ça ira en janvier pour les opinions. Et au-delà pour le rapport de la commission. Merci, Monsieur Hakim.

2245 **M. ROLAND HAKIM :**

Merci.

M. GAËTAN RAINVILLE :

2250 Non, mais à ce qui m'a paru, Madame la présidente, je voudrais juste...

LA PRÉSIDENTE :

2255 Monsieur Rainville, oui?

M. GAËTAN RAINVILLE :

2260 Je voudrais juste expliquer notre situation, à la Société du Havre, en regard des questions qui viennent juste d'être posées et mon hésitation à y répondre.

2265 Monsieur Hakim est actuellement en instance de poursuite judiciaire auprès de la Ville et de la Société du Havre de Montréal quant au décret d'expropriation qui lui a été signifié. Alors, sur ce, c'est pour ça que j'ai beaucoup de réticences à donner des détails sur les montants qui ont été prévus pour l'expropriation.

LA PRÉSIDENTE :

2270 On parle d'une matière privée dans ce cas-ci.

M. GAËTAN RAINVILLE :

Exact.

2275 **M. ROLAND HAKIM :**

Je veux juste terminer avec ce commentaire, là...

LA PRÉSIDENTE :

2280 Non, écoutez, si on est en affaires privées, je vous signale qu'on est en information publique.

M. ROLAND HAKIM :

2285 On est en affaires privées pour un terrain et nous parlons de trois terrains qui doivent être expropriés. Donc, il y a deux terrains qui ne sont pas devant la cour et on a le droit d'en parler en dehors de la cour. Merci.

2290 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, Monsieur Hakim. J'inviterais monsieur David Hanna, s'il vous plaît. Bonsoir Monsieur Hanna!

2295 **M. DAVID HANNA :**

Bonsoir! Auriez-vous l'obligeance de me passer le petit pointeur rouge et de mettre la carte à l'écran s'il vous plaît? Serait-ce possible?

2300 **LA PRÉSIDENTE :**

On va faire ça pour vous, sans problème.

2305 **M. DAVID HANNA :**

Merci. Ça aiderait, je pense, à comprendre mes propos pour les deux questions.

LA PRÉSIDENTE :

2310 On sent le professeur en vous.

M. DAVID HANNA :

2315 Oui. Alors, la première question, en fait, poursuit un peu cette question de nombre de voies carrossables évoqué et je crois effectivement qu'il y a un sérieux problème de compréhension, de transmission d'information quant au nombre de voies existant avant et après le projet du boulevard Bonaventure et j'aimerais qu'on clarifie cette question une fois pour toutes.

2320 C'est pas seulement, comme monsieur Hakim a évoqué, une question de passer de 12 voies, ce qu'on dit, à maintenant 10 et non 8, mais c'est pire que ça. Rappelons que nous sortons d'une autoroute, ici, qui a 3 voies dans chaque sens, donc 6 voies au total, dont on nous dit clairement que 1 voie ou 2 voies, si on veut, une dans chaque sens, réservées aux autobus. Bon.

2325 Nous passons ensuite sur un boulevard urbain qui nous donne, plutôt que 6 voies, 8 voies, dont aucune réservée aux autobus. Alors, j'y vois, je crois, une sérieuse expansion quant à la capacité automobile. Or, la situation antérieure, c'est une autoroute, effectivement, à 6 voies qu'on démolie, juxtée de 2 voies de service ayant chacune 3
2330 voies, dont une de stationnement, du moins du côté de Duke.

Ces voies de service, on ne peut pas vraiment les qualifier de voies de passage pour le trafic provenant de la Rive-Sud parce que ce sont vraiment des voies de service locales. En fait, il y a des discontinuités dans ces voies et elles ne doublent pas la capacité
2335 de l'autoroute, comme on prétend ici en évoquant constamment le 12 voies, justement parce que lorsqu'on arrive au niveau de Notre-Dame, la rue Duke, effectivement, disparaît. Donc, c'est 3 voies qu'on nous évoque constamment comme faisant partie de la réduction, disparaît déjà et le trafic est ensuite amené à même le trafic de l'autoroute, donc dans les 3 voies version nord, qui deviennent 4 voies.

2340 Alors, conclusion, c'est que je ne comprends pas. Et est-ce qu'on pourrait éclairer ma lanterne à savoir comment, si on quitte une autoroute à 6 voies dont 2 pour autobus, on ne peut pas accommoder les autobus dans un boulevard à 8 voies où actuellement il

2345 n'y a pas d'autobus, surtout quand la situation antérieure en est une de voies de service à 3 voies qui mènent, finalement, à un cul-de-sac où ces 3 voies finissent par être ajoutées aux voies de l'autoroute.

LA PRÉSIDENTE :

2350 On va répondre à cette première question, si vous voulez? Monsieur Rainville ou un de vos experts?

M. GAËTAN RAINVILLE :

2355 Oui. Je vais commencer une amorce de réponse et puis demander à madame Francine Leduc de poursuivre avec un complément.

2360 Juste une toute petite correction. Il y a une partie de la rue Duke qui est réservée pour les autobus à partir à peu près du milieu de la sortie Wellington. Vous avez une voie réservée qui débute au centre de la pente et qui se poursuit jusqu'à la rue Ottawa où c'est exclusivement les autobus qui peuvent emprunter cette voie-là. Et ensuite de ça, entre Ottawa et William, ça peut être partagé entre automobiles et autobus parce que ça permet aux deux de s'engager avec un virage vers la gauche sur la rue William.

2365 Maintenant, il est vrai de dire – monsieur Hanna a raison de dire que c'est une autoroute à 6 voies avant que ça devienne plus élargi et que ça soit réparti sur 12 voies. Maintenant – et il est surpris d'entendre qu'ensuite de ça, rendu à la rue St-Jacques ou Notre-Dame, là, ça redevient 6 voies jusqu'à la rue René-Lévesque. Maintenant, il faut dire qu'il y a un partage des automobiles qui se fait et des autobus aussi, tout au long du
2370 parcours sur la rue Duke, entre la sortie, entre la rue Wellington et justement la rue St-Jacques, il y a des automobiles qui vont faire des virages à droite ou à gauche pour se diriger à différents endroits et qui diminuent justement le besoin, de telle sorte que quand on est rendu à 6 à l'intersection de la rue Notre-Dame – et même là, encore, on a très souvent de la congestion le matin.

2375 Maintenant, je vais demander à madame Leduc de venir expliquer en plus de détails qui seront, je l'espère, plus compréhensibles.

LA PRÉSIDENTE :

2380 Vous êtes de la Ville de Montréal?

M. GAËTAN RAINVILLE :

2385 Oui. Madame Leduc travaille avec monsieur Carette qui a quitté tout à l'heure, malheureusement.

Mme FRANCINE LEDUC :

2390 Bonjour, Madame la présidente. Je m'excuse, je ne pensais pas qu'on aborderait les questions transport et circulation aujourd'hui, donc je vais me servir de quelques notes que j'ai avec moi.

LA PRÉSIDENTE :

2395

Bien sûr.

Mme FRANCINE LEDUC :

2400

Donc, effectivement, on a fait les calculs, on a fait les simulations avec le scénario de base suivant le scénario qui avait été présenté en 2007 avec les études précédentes où on avait essayé autant que possible d'intégrer la voie réservée au sein des 4 voies. Donc, les études de simulation où on est un peu plus – comment je pourrais dire – équipé et outillé qu'on ne l'était par le passé, nous ont permis de voir que, finalement, on arrivait avec des réserves, finalement, des pertes de capacité assez importantes sur les voies. On est arrivé, finalement, on est passé d'un débit de 4700 véhicules/heure à 2800 véhicules/heure pour ce qui est du scénario de base, qu'on a appelé le scénario de base, qui est le scénario de référence qu'on avait en 2007.

2405

2410

Quand on a utilisé vraiment le scénario avec Dalhousie, nos études nous ont démontré finalement qu'en pointe du matin, on passe 3300 véhicules/heure qui empruntent l'entrée du centre-ville alors que dans l'après-midi on arrive à 3800. Donc, respectivement, on est dans une meilleure position de 1200 à 1400 véhicules/heure. Ce que ça signifie de façon très importante, c'est que si on est en situation de congestion sur cette section de l'autoroute, c'est que non seulement les voitures sont congestionnées, mais aussi le transport en commun. Donc, la seule façon d'y arriver, puis pour amener les autobus pour tourner à gauche et être en bonne position, c'est vraiment de faire en sorte que les autobus soient dans un axe autre.

2415

2420

LA PRÉSIDENTE :

Ça répond à votre question, Monsieur Hanna?

M. DAVID HANNA :

2425

Bien...

LA PRÉSIDENTE :

2430

Je vous signale qu'on fait exception, là. Parce que la question du transport c'est mardi prochain.

M. DAVID HANNA :

2435 Bien, je ne fais que poursuivre...

Mme FRANCINE LEDUC :

2440 Oui, et aussi, il y a une chose importante aussi que je dois ajouter – merci – c'est que la STM poursuit ses parcours dans l'axe de la rue Duke et Nazareth. Eux, qui proviennent de l'Île-des-Sœurs, vont poursuivre leur circuit sur ces rues-là et possiblement, on est en train de voir, d'aménager certains aménagements, entre autres sur Wellington, ou certains aménagements qui pourraient favoriser des temps de parcours très importants pour eux sur le boulevard.

2445

LA PRÉSIDENTE :

Merci.

2450

M. DAVID HANNA :

En fait, bref, je crois que le point important c'est que j'aimerais qu'on arrête de parler de 12 voies à 8 parce que c'est vraiment de la fausse représentation. J'espère que le message est passé.

2455

LA PRÉSIDENTE :

Je pense que le message a été entendu.

2460

M. DAVID HANNA :

C'est cela.

LA PRÉSIDENTE :

2465

Je vous remercie, Madame Leduc.

M. DAVID HANNA :

2470

Ma deuxième question, elle est tout à fait différente et elle passe sur le corridor Dalhousie, mais est de l'ordre de l'urbanisme strictement. Je n'évoquerai pas le transport outre mesure. Ça concerne un point très spécifique. Suite aux consultations publiques de l'arrondissement Sud-Ouest sur le projet Griffintown, eh bien il en est arrivé, on a conclu sur un PPU, un Plan particulier d'urbanisme, je crois approuvé par la Ville de Montréal en mai 2008. Dans ce PPU, on citait un nombre de bâtiments patrimoniaux dans Griffintown, dont le New City Gas comme étant des propriétés importantes et à citer.

2475

2480 Ceci a été signé par le Service de développement économique et l'Urbanisme et, là, il arrive quelque chose de très curieux. En septembre 2008, donc seulement quelques mois plus tard, nous avons un nouveau document qui circule au même service, signé par Céline Topp et Stéphane Conant qui approuvent le projet du corridor Dalhousie devant le New City Gas. Alors, je vous montre l'endroit. L'édifice en question est celui-là, l'emprise devant est à peine 11 mètres, l'espace entre le viaduc et le New City Gas et le même service approuve alors un corridor dans cet étroit espace.

2485 Là, les études du CN nous démontrent que pour permettre ce passage, ça prend une énorme structure de béton armé pour supporter justement le poids des trains dans un virage à 6 voies qui enjamberaient la rue Dalhousie pour s'accoter devant la façade en pierre du New City Gas. Tout le long de la façade au nord et aussi au sud – mais ça nous concerne moins – pour supporter ce viaduc. C'est un gros projet d'ingénierie, c'est du
2490 massif et qu'en plus, il y a eu un changement radical, dirais-je, de prise de position au sein du service à la Ville et je me demande comment c'est arrivé et comment un bâtiment, donc, cité en PPU, quelques mois plus tard devient un bâtiment sur lequel on va plaquer une énorme structure en béton avec des bus dans un étroit corridor de 11 mètres. C'est un problème, je crois.

2495 **LA PRÉSIDENTE :**

On peut peut-être demander à quelqu'un de la Ville...

2500 **M. DAVID HANNA :**

J'aimerais une clarification là-dessus aussi.

LA PRÉSIDENTE :

2505 ... qui peut clarifier quelque chose?

M. GAËTAN RAINVILLE :

2510 Il y a soit monsieur Conant, Stéphane?

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Conant.

2515 **M. GAËTAN RAINVILLE :**

2520 Vous me permettrez de revenir après, parce que je voudrais parler justement de l'ingénierie du passage sous le viaduc.

M. STÉPHANE CONANT :

2525 Bonsoir! Alors, effectivement, le PPU du secteur Peel – Wellington qui a été adopté au printemps 2008 identifiait une série de bâtiments – une correction, cependant, sur l'affirmation de monsieur Hanna, il n'identifiait pas des bâtiments à être cités, il signalait la valeur patrimoniale d'un certain nombre de bâtiments, dont l'ensemble, le complexe de la New City Gas faisait partie. Donc, effectivement, ce bâtiment-là a été identifié par le PPU comme un ensemble de patrimoine industriel présentant une valeur patrimoniale.

2530 Monsieur Hanna fait aussi référence à une intervention – je l'ai sous les yeux ici, en fait – et signale que cette intervention-là témoigne d'un changement radical de vision ou en fait de position par rapport à ce bâtiment-là. Je voudrais peut-être juste corriger – peut-être qu'on pourra verser cette intervention-là au document?

2535 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, merci. J'allais vous le demander.

M. STÉPHANE CONANT :

2540 En fait, ce qu'on avance dans ce document-là, c'est que le prolongement de la... En fait, je ne sais pas si je peux en faire lecture ou si...

LA PRÉSIDENTE :

2545 Oui, oui, partielle, là, selon ce qui...

M. STÉPHANE CONANT :

2550 D'accord. On évoque, en fait, dans cette intervention que le Programme particulier d'urbanisme du secteur Peel – Wellington comprend une portion de l'axe Dalhousie et que cette portion est effectivement visée par le projet d'Accord de développement entre la Ville de Montréal et de Devimco – un Accord de développement qui ne tient plus aujourd'hui, ceci dit.

2555 Ce qu'on signale dans cette intervention-là aussi, c'est que le scénario qui est proposé par la Société du Havre apparaît optimal en regard des opérations de transport collectif, mais qu'il doit cependant afficher le même niveau de performance en matière d'intégration urbaine et de mitigation des impacts potentiels qui seraient liés à la circulation des autobus sur le développement immobilier adjacent, dont celui du projet Griffintown.

2560

2565 Ce qu'on dit aussi c'est que les scénarios de réaménagement et les coupes de
rues qui ont été présentées par la Société du Havre sur la rue Dalhousie pour la rue
Dalhousie, par contre, apparaissent satisfaisants à cet égard. Ces scénarios prévoient
l'implantation de deux voies de circulation réservées aux autobus, des espaces de
promenade pour les piétons, donc en fait ce qu'on avance dans ce document-là c'est que
la préoccupation liée à la conservation du bâtiment de la New City Gas est cohérente par
rapport à la position qui a été prise dans le PPU et on signale donc que toutefois,
2570 l'intégration urbaine des interventions qui seront réalisées devra être optimale en regard
de la conservation du bâtiment.

2575 Monsieur Hanna évoque aussi des études qui ont été réalisées par la Société du
Havre, des études préliminaires sur le type d'ouvrage qui serait requis pour supporter le
percement du viaduc. Je peux peut-être laisser monsieur Rainville poursuivre là-dessus,
mais ces études-là sont préliminaires et ne statuaient pas sur un type d'ouvrage précis
pour la préservation du bâtiment.

LA PRÉSIDENTE :

2580 Oui, merci. C'est très éclairant. Si vous pouvez verser cette pièce-là à l'Office, ce
serait apprécié. Ce sera mis sur le site de la commission. Monsieur Rainville, pour la
suite?

M. GAËTAN RAINVILLE :

2585 Oui. Bien, Stéphane a vraiment mis la table à mon complément de réponse. Je
veux expliquer – et monsieur Hanna a vu évidemment dans mon bureau lors d'une
rencontre de quelques heures qu'on a eue ensemble et où je lui expliquais les grands
enjeux du projet – une structure et que je vais qualifier d'importante, une structure massive
dont le matériau n'était pas déterminé. Est-ce que ça aurait été de l'acier ou du béton?
2590 Personne ne peut le dire, sauf que c'est les gens qui ont fait les dessins pour nous, c'était,
comme le dit monsieur Conant, c'est très préliminaire et on pense qu'avec beaucoup
d'effort d'ingénierie et d'ingéniosité architecturale, on peut arriver à ne pas avoir à mettre
ces étais qui servent à supporter le tunnel, c'est-à-dire les voies ferrées une fois le
2595 passage creusé sous les voies ferrées. Et il y a suffisamment d'espace, à notre avis, en
tout cas de façon très préliminaire, je ne veux pas faire d'affirmation qui pourrait s'avérer
fausse, mais on va continuer les études pour s'assurer justement que ce que vient de dire
monsieur Conant, c'est-à-dire que le tout sera intégré de façon à mettre le bâtiment en
valeur et non pas lui nuire.

M. DAVID HANNA :

2600 Alors, juste un dernier complément, mais qui est tout à fait à propos, très bref. Il
faut alors tout de suite se rappeler que nous sommes dans une courbe de viaduc avec un
2605 poids important à soutenir, nous sommes en face d'une façade en pierre de taille de 1848,

2610 en renouveau grec, qui fait face au viaduc, nous sommes dans un espace de 11 mètres. Je doute que des solutions magiques d'ingénierie puissent y pallier, et j'évoquerai alors la préoccupation de monsieur Bumbaru, à savoir la mise en valeur du patrimoine, c'est pas juste une question technique d'inventer une poutre légère versus... il faut aussi revitaliser et assurer la survie économique d'un bâtiment et son contexte. J'arrête là-dessus. Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

2615 Merci. J'appellerais madame Bev Lev, s'il vous plaît. Bonsoir, Madame Lev!

Mme BEV LEV :

2620 Bonsoir! J'espère que vous allez m'excuser, mais je suis tellement fatiguée maintenant, surtout après tout le discours sur le sujet de New City Gas qui m'inquiète beaucoup. En tout cas.

LA PRÉSIDENTE :

2625 Nous vous écoutons.

Mme BEV LEV :

2630 Je vais essayer d'éviter ce discours-là personnellement pour le moment. Pour moi, ça a l'air que le plan de la SHM a été conçu lorsque le projet Griffintown Devimco était en vue. Et c'est évident dans la maquette que vous avez dans l'autre salle parce que ça, ça a été le projet de Griffintown.

2635 Mais depuis ce temps-là, le monde a changé. On n'a plus le projet de Griffintown. L'expansion du métro sur la Rive-Sud s'en vient, transport SLR en discussion, terminus intermodal Windsor sur la rue Peel, le réaménagement du pont Champlain annoncé il y a quoi, un mois et demi, peut-être? Ça, c'est tout le discours aujourd'hui. Mais le plan proposé par la SHM n'a pas changé en conséquence. Et pour moi, c'est comme si c'est un plan qui a été conçu il y a un an, deux ans, je ne sais pas, trois ans que c'était finalisé, 2640 mais pas changé.

2645 Est-ce qu'on a vraiment besoin d'un corridor dédié au transport avec le projet qui s'en vient? Est-ce que ça fait – excusez-moi. Avec toutes les modalités qui s'en viennent et qui vont, on espère, remplacer les autobus, ça a l'air que le corridor peut être une solution temporaire et pas permanente, et je me demande, j'ai entendu 86 M\$, j'ai entendu 117 M\$, il y a un rapport qui est sorti le 10 novembre concernant les vibrations à côté du New City Gas et, justement, dans ce rapport, ils indiquent que ça serait très délicat, le projet. Il faut informer les messieurs qui vont travailler sur le projet à tous les jours, de

2650 travailler carefully, en tout cas et – où est-ce que je m'en vais avec tout ça – je me demande pourquoi...

LA PRÉSIDENTE :

2655 Votre question : est-ce qu'on a besoin d'un corridor dédié...

Mme BEV LEV :

2660 Est-ce qu'on a besoin d'un corridor dédié aux autobus qui viennent tous de la Rive-Sud concentrés dans une petite rue qui est comme une rue résidentielle ailleurs à Montréal, 2 voies, pas 4 voies, 2 voies à côté du New City Gas, c'est pas plus large que ça. C'est 37 pieds et 2 pieds, si je me trompe pas, de trottoir...

LA PRÉSIDENTE :

2665 Oui. On peut peut-être demander à monsieur Rainville de répondre à cette première question?

Mme BEV LEV :

2670 Oui, oui, oui.

LA PRÉSIDENTE :

2675 Est-ce qu'on a besoin d'un corridor de transport de la Rive-Sud dans le contexte comme vous l'avez ici?

Mme BEV LEV :

2680 Et est-ce que ça devrait être concentré comme ça? Il y a aucune autre place ici à Montréal, et j'imagine que c'est pas fait souvent dans les grandes villes, des petites rues de 2 voies, 1300, 1400, 1500, 1600 autobus.

LA PRÉSIDENTE :

2685 C'est peut-être une autre question pour l'AMT, là?

Mme BEV LEV :

2690 Il y a d'autres solutions.

M. GAËTAN RAINVILLE :

2695 Bien, c'est dommage que cette question-là arrive maintenant parce que si elle était arrivée mardi soir prochain, elle aurait été précédée d'une présentation qui aurait sans doute donné déjà des réponses.

LA PRÉSIDENTE :

2700 Je vous inviterai à revenir mardi soir prochain pour cette question-là.

Mme BEV LEV :

Je vais revenir mardi, mais est-ce qu'il faut que je repose la question?

2705 **LA PRÉSIDENTE :**

2710 Non, écoutez, on va tout de même y répondre brièvement à ce moment-ci, parce que je rappelle d'ailleurs à l'assistance que c'est la question de la viabilité et de la « vivabilité » du quartier, donc les questions sociales, environnementales et tout. Mais si vous souhaitez qu'on réponde à votre question...

Mme BEV LEV :

2715 Mais le corridor, ça, c'est impliqué là-dedans.

LA PRÉSIDENTE :

2720 Je ne minimise pas l'importance du corridor, c'est simplement qu'on a choisi de faire des soirées thématiques pour pouvoir être certains d'approfondir l'ensemble des questions. Donc, on ne voudrait pas qu'une prenne tout le plancher et que les autres questions essentielles tout de même ne soient pas adressées. Par contre, on peut prendre, à votre question, est-ce qu'on a besoin d'un corridor, surtout dans le contexte où il y a d'autres moyens de transport qui s'en viennent? On peut demander à l'AMT de répondre en termes de planification générale.

2725 **Mme BEV LEV :**

2730 O.K. Je vais laisser ça pour mardi parce que c'est une question aussi d'urbanisme, je trouve. Mais en tout cas...

LA PRÉSIDENTE :

2735 Bien, Monsieur Veilleux, à ce moment-là, on va vous dispenser de répondre à ce moment-ci, parce que vous serez certainement sollicité mardi prochain. Alors, oui?

Mme BEV LEV :

Est-ce que je peux aller à la prochaine question?

2740 **LA PRÉSIDENTE :**

Bien sûr. Bien sûr.

Mme BEV LEV :

2745

La revitalisation des vieux quartiers devrait contribuer à la qualité de vie de tous les résidents des quartiers affectés et tous les citoyens de la ville. L'intention est bonne. Mais il est moralement injuste d'évaluer ce projet sans considération des dommages collatéraux. L'autre soir, il est devenu évident que les études d'urbanisme de qualité de vie, air, trafic, bruit, et cetera, et cetera, étaient faites sur le corridor Bonaventure entre les tracks et la rue Duke, le véritable No Man's Land et non sur le quartier à l'ouest des tracks où il y a du vrai monde, des résidents réels.

2750

Dans cette proposition, Griffintown est le véritable l'autre côté des tracks où on pitch les vidanges. On est les pauvres, de l'autre côté. Ça a l'air que le quartier inexistant, le quartier Bonaventure, qui s'en vient je ne sais pas quand parce que des fois j'ai lu d'ici 20 ans, est plus important que le quartier existant et ceci n'est pas juste.

2755

Tantôt, monsieur Rainville a mentionné consultation avec les propriétaires, principalement au Faubourg des Récollets, Devimco n'est pas le propriétaire du côté Griffintown, malgré la maquette, est-ce qu'on peut insister que ce qui est bon pour le quartier Bonaventure est aussi bon pour le côté Griffintown, un véritable milieu de vie qui devrait être agréable des deux côtés et vivable des deux côtés?

2760

LA PRÉSIDENTE :

2765

C'est une suggestion, si je comprends bien.

Mme BEV LEV :

2770

Non, c'est une question. Est-ce qu'on peut insister? Je me demande, c'est une consultation publique, est-ce qu'on peut insister que c'est bien étudié comme il faut.

LA PRÉSIDENTE :

2775

Oui. Bien, à ce moment-là, on va adresser la question à monsieur Rainville.

Mme BEV LEV :

2780 Si c'est juste le couloir de Bonaventure, de track, ou Duke qui a été évalué, il faut regarder le collateral damage.

LA PRÉSIDENTE :

2785 À ce moment-là, l'intégration – ça rejoint la question de monsieur Bumbaru un peu plus tôt – l'intégration et l'harmonisation du projet par rapport aux quartiers avoisinants.

Mme BEV LEV :

2790 C'est ça.

LA PRÉSIDENTE :

2795 Est-ce qu'on pourrait peut-être la formuler en demandant à monsieur Rainville, par quel moyen ces objectifs-là d'intégration harmonieuse du quartier par rapport à Griffintown d'un côté et de l'autre...

Mme BEV LEV :

2800 Moi, j'ai l'impression que beaucoup de l'objection, ça touche le fait qu'un côté serait mieux servi que l'autre.

LA PRÉSIDENTE :

2805 On va demander à monsieur Rainville par quel moyen concret on souhaite...

M. GAËTAN RAINVILLE :

2810 Oui. Bien, je vais demander à mes collègues, messieurs Bouffard et Conant, aussi, et éventuellement à monsieur Delcourt, qui est de l'arrondissement de Ville-Marie, de compléter.

2815 Le mandat que la Société du Havre a reçu touchait uniquement le corridor Bonaventure. Alors, nous avons fait des études sur la qualité de l'air, qualité... sur les effets de bruit, qualité sonore et les effets débordant du projet. Maintenant, il y a peut-être des précisions à apporter à ces études-là parce qu'en les regardant à nouveau, elles datent déjà d'un an puis il y a peut-être des choses à faire, à aller plus loin là-dessus, mais on n'en a pas fait plus dans le Faubourg des Récollets qu'on en a fait dans Griffintown.

2820 **Mme BEV LEV :**

Vous venez tantôt de mentionner que vous avez parlé avec les propriétaires de ce côté. C'est juste pour ça que j'ai mentionné ça, parce que le côté ouest, on n'a pas été consulté comme ça.

2825

M. GAËTAN RAINVILLE :

Madame la présidente, j'ai dit tout à l'heure que nous avons parlé à de multiples propriétaires de terrains dans le Faubourg des Récollets et ils sont presque tous venus nous voir de leur propre chef et puis on les a rencontrés, on les a informés, on les a même rencontrés à plusieurs reprises et je dois dire que j'ai rencontré aussi monsieur Lev, au moins à trois reprises, propriétaire du New City Gas, au moins deux fois à nos bureaux pour lui faire une présentation complète, lui faire une présentation sur l'étude des vibrations qu'on avait commandée pour répondre à ses préoccupations. Nous avons

2830 nous voir de leur propre chef et puis on les a rencontrés, on les a informés, on les a même rencontrés à plusieurs reprises et je dois dire que j'ai rencontré aussi monsieur Lev, au moins à trois reprises, propriétaire du New City Gas, au moins deux fois à nos bureaux pour lui faire une présentation complète, lui faire une présentation sur l'étude des vibrations qu'on avait commandée pour répondre à ses préoccupations. Nous avons

2835 rencontré également, à de nombreuses reprises – de nombreuses, je ne veux pas exagérer sur le nombre, là – mais les présidents des syndicats des copropriétaires de l'édifice de la Lowney's, à leur demande, et ils sont...

2835

UNE VOIX DANS LA SALLE :

2840

Deux rencontres sollicitées.

M. GAËTAN RAINVILLE :

2845

Pardon?

UNE VOIX DANS LA SALLE :

2850

Deux rencontres sollicitées par les propriétaires. Ce n'est pas des rencontres de consultation.

M. GAËTAN RAINVILLE :

2855

Je n'ai pas mentionné le mot consultation...

LA PRÉSIDENTE :

Je demanderais peut-être à la salle de... C'est parce qu'on diverge un peu, là, puis je ne voudrais pas que...

2860

Mme BEV LEV :

Qu'on tombe dans un débat.

2865 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, le débat, ce sera à l'extérieur de cette salle-ci parce qu'il y a encore beaucoup de monde, on doit s'en tenir à des questions. Alors, là, on a canalisé votre question en demandant : par quel moyen va-t-on harmoniser l'intégration du projet Bonaventure avec les deux quartiers, Griffintown d'un côté... Donc, peut-être que c'est quelqu'un de la Ville qui serait monsieur Conant, pour apporter quelques éléments, j'imagine, pour vous rassurer à ce niveau-là.

2875 **M. STÉPHANE CONANT :**

Oui, je vais revenir encore sur la notion du secteur de planification détaillée de Griffintown. Ce que j'évoquais tout à l'heure c'est que ce secteur-là était déjà identifié par le Plan d'urbanisme. On a eu l'occasion longuement de discuter avec la population de Griffintown dans le cadre du projet Griffintown, durant l'année 2007-2008, il y a eu des consultations publiques menées par l'Arrondissement qui ont porté sur ce dossier, donc beaucoup des préoccupations des résidents de Griffintown ont été exprimées dans le cadre de cette consultation-là, donc en termes de planification, d'enjeux de planification, la Ville est très au fait des demandes, en fait des préoccupations des résidents du quartier Griffintown.

2885 Cette opération-là portait toutefois sur une portion du secteur de planification détaillée de Griffintown. C'est un secteur qui se limitait à la rue Ottawa, donc il reste à compléter tout le travail de planification détaillée pour le secteur élargi de Griffintown, donc qui couvre de la rue Ottawa à la rue Notre-Dame et également vers l'ouest jusqu'à la rue Georges-Vanier. Cette opération-là est présentement menée par le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine en collaboration avec l'arrondissement Sud-Ouest.

2895 Au courant de l'année 2010, cet exercice de planification-là va être complété et va aussi comprendre un processus de concertation et de consultation publique. Donc, on aura l'occasion de revenir avec les gens de Griffintown sur la planification plus élargie de ce secteur-là.

LA PRÉSIDENTE :

2900 Bon. Oui, ça vous rassure?

Mme BEV LEV :

2905 Ça me rassure, mais j'espère que c'est pas trop tard.

LA PRÉSIDENTE :

2910 Non, ce sera à compléter, monsieur Conant vient de dire, en 2010. Merci. J'aurais une question en complémentaire suite à la question de madame Lev, de monsieur Chénard.

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

2915 Oui, je m'excuse. J'ai regardé les études sur le bruit et sur la pollution de l'air et, enfin, à moins que j'aie mal compris, ça se limite vraiment au corridor sous étude, là, c'est-à-dire de la rue Dalhousie jusqu'à la rue Duke, est-ce que dans les experts qui sont ici, ils pourraient nous donner un peu une fourchette des nuisances, disons, un petit peu en débordant? Je ne sais pas si c'est possible, là, comme ça à pied levé ou peut-être un peu plus tard?

2920 **M. RÉJEAN DUROCHER :**

2925 J'ai fait à peu près le même exercice que vous avez fait et j'en suis venu aux mêmes conclusions, effectivement, et même, je souhaiterais – et on va le faire, je pense que c'est important que l'on fasse le complément d'information parce qu'effectivement, on ne tient pas compte de la situation actuelle, des autobus qui passent actuellement sur la rue de l'Inspecteur et qui vont changer, d'après moi, énormément les résultats de l'étude, d'entre l'actuel puis ce qui était en 2025.

2930 Parce qu'en 2025, on démontre que les autobus passent dans Dalhousie et qu'on affecte quand même d'une façon importante les conditions sur de l'Inspecteur. Et si, par contre, on viendrait intégrer les conditions actuelles de l'Inspecteur au niveau bruit et même pollution de l'air, on verrait peut-être une différence. Alors, c'est pour ça, pour nous autres, je crois que oui, c'était dans notre intention de vous le suggérer, c'est d'aller de 2935 l'avant et de faire un complément. Et, là, vous allez me demander : est-ce que je peux faire ça rapidement? Disons qu'on s'entend, là, c'est pas en deux jours que je peux réaliser une telle étude, mais elle est souhaitable pour tout le monde et ça viendrait probablement aider les gens du secteur ouest à mieux apprécier le projet par la suite.

2940 **M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :**

Est-ce que les experts pourraient donner une indication générale? Je ne sais pas, là, peut-être, des fois, une approximation...

2945 **M. RÉJEAN DUROCHER :**

Bien, c'est parce qu'il y a des facteurs à l'intérieur...

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

2950

... pour chacune des nuisances?

M. RÉJEAN DUROCHER :

2955

Bien, c'est parce qu'il faut regarder le nombre de véhicules, regarder l'impact dans un corridor bâti ou pas bâti, la réverbération... on ne peut pas faire ça. C'est vraiment... et pour ça, ils ont essayé de l'isoler pour voir l'importance du corridor Bonaventure, mais il faut vraiment regarder les deux effets et il va y avoir une synergie à un moment donné entre les deux qui fait en sorte que peut-être qu'on va retrouver un élément qui va permettre possiblement de bonifier Dalhousie.

2960

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

Je comprends.

2965

M. RÉJEAN DUROCHER :

Mais pour le moment, regardez, si je regarde blanc et noir, ce n'est pas avantageux.

2970

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

C'est impossible, là.

2975

M. RÉJEAN DUROCHER :

C'est ça.

M. VIATEUR CHÉNARD, commissaire :

2980

O.K., merci.

LA PRÉSIDENTE :

2985

Je vais demander – écoutez, il est bientôt 22 h, il reste encore beaucoup de monde, je vais vous demander de vous autodiscipliner de manière à ne pas avoir à le répéter à chaque fois, c'est assez désagréable, de vous en tenir aux questions de la thématique de ce soir et de réserver vos questions concernant le transport pour la séance du 1er décembre. Seule exception, si quelqu'un ne peut absolument pas être ici pour le 1er décembre, on va accepter l'exception. Mais je vous demanderais de vous autodiscipliner pour permettre à tous de poser l'ensemble des questions.

2990

2995 Notre préoccupation de commission, c'est que toutes les questions puissent être posées, alors de ne pas monopoliser trop de temps avec des commentaires, mais vous en tenir à des questions.

J'appellerais monsieur Robert Hajaly, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur Hajaly!

3000 **M. ROBERT HAJALY :**

Good evening. Any chance I can ask four quick questions?

LA PRÉSIDENTE :

3005 Four?

M. ROBERT HAJALY :

Yes, because I've been waiting for two hours and I can't come another time.

3010 **LA PRÉSIDENTE :**

Well, could you...

3015 **M. ROBERT HAJALY :**

Very quick.

LA PRÉSIDENTE :

3020 Could you have two questions? Two questions...

M. ROBERT HAJALY :

3025 Okay, let's start with two. Let's see how that goes. Okay, the first question has to do with the residents who are west of the Dalhousie corridor. I'm just wondering why the buses can't be routed onto Duke and Nazareth. I mean, you're going to squeeze them all onto an expressway that is only 6-lane wide anyhow, why can't you do that? That's my first question. Related to that...

3030 **LA PRÉSIDENTE :**

Do you want an answer for your first question now?

3035 **M. ROBERT HAJALY :**

I just want to give a very related question. One of the features of the Dalhousie corridor, you've got a bus station between Ottawa and William – who is going to get off there rather than between de la Gauchetière and St. Antoine? I don't see that.

3040

M. GAËTAN RAINVILLE :

Could you repeat your question, I just want to make sure I understood.

3045 **M. ROBERT HAJALY :**

Sure. Obviously, people are complaining about the noise and pollution, who live west of the railway. My question is simple: in order to please these people, why can't you route the buses on Duke and Nazareth? I mean, you're going to squeeze everything onto 6 lanes of expressway below Brennan, so what is the problem?

3050

M. GAËTAN RAINVILLE :

Well, the problem is mainly at rush hour at night, because if we leave the buses there on those lanes, at the rush hours at night, we'll just make a mess of the whole downtown; of the city core. Because it goes in two directions; the problem is in one direction in the morning and in the other direction at night. And at night, it's much worst because there would be inter blocking at many intersections.

3055

3060 **M. ROBERT HAJALY :**

Listen: on the expressway, you've got 3 lanes either way. You can't alter that according to which part of the rush hour it is, so you're going to be squeezing everything onto 3 lanes going either north or south. I don't really see it, I'm sorry. The logic isn't there.

3065

M. GAËTAN RAINVILLE :

Well, but the simulations that we have conducted showed us these results and our recommendations are based on those results.

3070

LA PRÉSIDENTE :

So there are studies on that, but your second question?

3075 **M. ROBERT HAJALY :**

Okay. My second question is one of the features of this, one of the virtue of this is to make it transparent between the two parts, Griffintown and the Faubourg. But I notice St. Maurice and St. Paul appear to be cut off, in fact.

3080

M. GAËTAN RAINVILLE :

They are already.

3085 **M. ROBERT HAJALY :**

But you're not doing anything about it. You're not... you just said that one of the advantage of this is to make kind of a good connection between the two parts, but you haven't made a throughway through St. Maurice and St. Paul as far as I can tell. They are blocked off.

3090

The second thing just related to that, in your drawings you sort of show this railway corridor as being sort of transparent, and right now it's opaque, right? There is concrete there, basically. I'm wondering if C.N. is going to go along with that. Have you actually got them to agree to that?

3095

M. GAËTAN RAINVILLE :

Well, I'll take them in order. Yes, we have had discussions with C.N. and they are wide open to further discussions, we're not right up to a decision, but it's coming well.

3100

M. ROBERT HAJALY :

Okay. St. Maurice and St. Paul?

3105

M. GAËTAN RAINVILLE :

St. Maurice and St. Paul, they are already blocked by the entrance and the exit of the Ville-Marie expressway.

3110

M. ROBERT HAJALY :

How is that?

3115

M. GAËTAN RAINVILLE :

How is that? If you could see here from the Duke Street going north, this is the entrance to the Ville-Marie expressway. So this lane here is going right down to the

3120 expressway direction east. And as well, you could come off from the Ville-Marie
expressway and going south from this exit here, so you see the St. Paul Street is over
here, it has already been blocked since 1965 and St. Maurice as well, since that same
period.

M. ROBERT HAJALY :

3125 Because it's leading to the Ville-Marie, is that what you're saying?

M. GAËTAN RAINVILLE :

3130 Yes.

M. ROBERT HAJALY :

3135 Oh, I see. Okay.

M. GAËTAN RAINVILLE :

It's the only reason.

3140 **M. ROBERT HAJALY :**

And there's nothing you can do about that?

M. GAËTAN RAINVILLE :

3145 Not right now, unless we eliminate the exit and access to Ville-Marie expressway in
a further time.

LA PRÉSIDENTE :

3150 Merci.

M. ROBERT HAJALY :

3155 Can I get two more questions very quick?

LA PRÉSIDENTE :

3160 No, I'm sorry. I just can't allow it right now.

M. ROBERT HAJALY :

Okay, it's all right.

3165 **LA PRÉSIDENTE :**

So far, it's on transportation.

3170 **M. ROBERT HAJALY :**

Okay, thanks.

LA PRÉSIDENTE :

3175 Monsieur Joseph Baker, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur Baker!

M. JOSEPH BAKER :

Bonsoir, Madame la Présidente!

3180

LA PRÉSIDENTE :

Deux questions sur le thème de la soirée, s'il vous plaît.

3185 **M. JOSEPH BAKER :**

Oui. J'ai deux préoccupations : une, c'est une certaine affinité pour Griffintown et sa population depuis des années. Et donc lorsqu'il y a quelque chose qui touche ce secteur, je me sens touché aussi.

3190

Aussi, j'ai une préoccupation avec la démolition. La démolition partout. Montréal est caractérisée par la démolition. On a vécu des années, lorsque tous les secteurs étaient endommagés par la spéculation et par la connivence de la Ville dans la démolition d'une grande partie de son territoire. Et ces trous existent aujourd'hui. Ils attendent le développement.

3195

Donc, je peux le mettre dans la forme d'une question.

LA PRÉSIDENTE :

3200

S'il vous plaît.

M. JOSEPH BAKER :

3205 Pourquoi on encourage la destruction encore, la démolition d'un morceau de la
Ville, qui est l'autoroute Bonaventure? Et je me rappelle cette belle photo qui était sur
l'écran tantôt, qui montre cette structure massive et extraordinaire. Pourquoi on accepte la
démolition encore et est-ce qu'il n'y a pas une politique dans la Ville pour donner certaines
3210 des promoteurs pour faire l'organisation de notre ville? Est-ce qu'il y a quelqu'un, comme
on dit en bon anglais, is anybody minding the shop? Est-ce qu'il y a quelqu'un, est-ce qu'il
y a un département dans la Ville qui s'occupe du développement total de la ville, qui voit
qu'il y a tous ces trous dans la ville qui ont besoin de développement, de construction,
mais qui restent des terrains vagues, une insulte à la population, une insulte à la ville
3215 pendant des années?

Mais on saute sur un autre projet, maintenant, de faire d'autres démolitions et de
faire d'autres propositions de développement qui risquent de terminer comme le projet de
Griffintown, terminer dans le basket de papiers.

3220

LA PRÉSIDENTE :

J'ai peur que votre première question, si je la comprends bien, déborde pas mal le
cadre de ce...

3225

M. JOSEPH BAKER :

Je comprends. Mais ça reste dans mon coeur.

3230

LA PRÉSIDENTE :

Oui, je comprends.

M. JOSEPH BAKER :

3235

Alors, je peux le mettre dans... rendre l'affaire plus claire. Je suis persuadé que la
démolition de ce morceau de la ville, l'autoroute, devrait pas procéder comme tel parce
que tu n'es pas justifié, certainement pas par la présentation de monsieur Rainville l'autre
soir, qui était supposé d'éclairer la situation. On a donné certains chiffres et sur ces
3240 chiffres, on était supposé d'être convaincu que ce soit essentiel de démolir cette autoroute
et de créer un autre terrain possiblement vague où il y aura pas nécessairement de la
construction parce qu'on n'a pas de garantie. On n'avait pas de garantie à Griffintown et
on n'aura pas de garantie ici.

3245 Alors, on a montré certains chiffres qui démontrent que c'est préférable de démolir ces structures parce que ça a besoin de réparations, mais encore c'est toujours l'argument contre la restauration.

LA PRÉSIDENTE :

3250 Je vais vous inviter, parce que là vous êtes dans une opinion et j'imagine qu'on vous entendra à ce sujet-là en janvier, mais est-ce que vous avez une question précise à formuler à monsieur Rainville?

3255 **M. JOSEPH BAKER :**

 Surtout sur la question de la démolition, j'aimerais être convaincu, persuadé que vos chiffres ne sont pas seulement vos chiffres, mais sont les chiffres qui sont examinés par les experts de la Ville, que la Ville est satisfaite que c'est préférable de démolir le bâtiment plutôt que de le réparer et d'assurer sa continuité pendant un certain nombre d'années. C'est pas parce que je suis fanatique, amateur des autoroutes, mais je suis contre la démolition.

LA PRÉSIDENTE :

3265 On va demander à monsieur Rainville de répondre sur le coût. Vous avez cité des chiffres quant au coût de réparation et de reconstruction dans 20 ans, là. Je pense que monsieur Baker voudrait entendre... vous entendre là-dessus.

3270 **M. GAËTAN RAINVILLE :**

 Oui. Effectivement, les chiffres que j'ai avancés avant-hier et encore ce soir de 45 M\$ qui seraient nécessaires pour remettre cet ouvrage-là dans un état satisfaisant, c'est dans un horizon entre 2014 et 2017. C'est 45 M\$. Ça, c'est pour maintenir le statu quo et acheter une durée de vie utile de 20 autres années.

 Au-delà de cette période-là, c'est un autre 100 M\$ qu'il faudrait investir parce qu'à ce moment-là, l'ouvrage aura été complètement, pas ruiné, mais au bout de sa vie utile complètement puis des réparations partielles ne seront plus possibles. Donc, on parle de 145 M\$, sans compter évidemment l'entretien pendant cette période-là.

 Et c'est face à ça que lorsque la Ville de Montréal a reçu notre rapport, pas le dernier, mais le rapport de faisabilité où on avait chiffré à un certain montant notre projet, là, il y a eu une équation qui s'est faite en disant, purement sur... pas purement, mais surtout sur un plan économique, en disant : on doit investir 145 M\$ puis ça va être le statu quo. Ces terrains-là vont être encore dans l'état qu'on voit avec la cour de voirie, avec le stationnement, avec du matériel en vrac, avec un véritable No Man's Land, avec des gens qui descendent des autobus sur la rue William en dessous de l'autoroute, c'est vraiment

3290 pas agréable. C'est ça qu'on va avoir encore pour les 20 prochaines années et davantage.
Alors, face à ça, la décision a été prise d'aller de l'avant avec l'étude qui vous est soumise
ce soir, avec toutes les études, pour aller un cran plus loin.

3295 Ces chiffres-là ont été validés par les spécialistes de la Ville de Montréal,
effectivement, les spécialistes en fiscalité, en retombées économiques et financières. Et
même, les 45 M\$ et 100 M\$, ça a été validé par les gens des infrastructures de la Ville de
Montréal. Alors, ce n'est pas des chiffres que la Société a avancés, c'est des chiffres que
la Ville de Montréal a développés. Voilà.

LA PRÉSIDENTE :

3300

Monsieur Baker, vraiment, l'heure avance terriblement, est-ce que vous avez une
autre question très précise à demander à monsieur Rainville ou si ça fait le tour de vos
préoccupations sur le thème de ce soir, je vous rappelle, quartier viable et vivable.

3305 **M. JOSEPH BAKER :**

3310 Je peux mettre encore une question parce que je regarde ces photos maintenant et
l'autre photo. C'est une situation désastreuse, n'est-ce pas? Horrible. Mais comme
architecte, je vous ferais des dessins qui montrent cette même situation améliorée,
agréable, aménagée, mais ils nous montrent ça avec toute la boue et toute la destruction
qui est là, c'est affreux. Je suis d'accord. Mais est-ce qu'on devrait accepter quelque
chose dans cette condition ou est-ce qu'on ne peut pas travailler avec ce que nous avons
et améliorer cette situation? Faire le passage de l'autre côté pour rejoindre le fleuve, et
cetera, mais à travers ces grandes arches qui existent. En faisant de ça, quelque chose
3315 qui est architectural et qui est...

LA PRÉSIDENTE :

3320 Monsieur Baker, je pense que je vais être obligé de vous... je vais être obligé de
vous interrompre et de vous dire que c'est du domaine de l'opinion. Si vous avez une
question d'information à monsieur Rainville, on vous écoute. Pour l'opinion, on va vous
entendre en janvier.

3325 **M. JOSEPH BAKER :**

On aura la possibilité de soumettre un document.

LA PRÉSIDENTE :

3330 Bien sûr. Bien sûr.

M. JOSEPH BAKER :

Merci.

3335

LA PRÉSIDENTE :

Merci à vous, Monsieur Baker. J'inviterais monsieur Sami Hakim, s'il vous plaît.
Bonsoir!

3340

M. SAMI HAKIM :

Bonsoir, Madame la Présidente! Comment ça va? J'aimerais demander d'abord que le PTI 2010-2012 de l'AMT soit mis sur le site de l'OCPM pour qu'on ait une meilleure idée de comment réajuster le budget à présent.

3345

LA PRÉSIDENTE :

C'est déjà sur le site de l'AMT.

3350

M. SAMI HAKIM :

Oui, j'en suis conscient. Est-ce que ça peut être sur le site de l'OCPM aussi?

3355

LA PRÉSIDENTE :

Il n'y a pas de problème avec vous, Monsieur Veilleux, ce sera mis...

3360

M. SAMI HAKIM :

Un autre petit détail à propos des consultations. Votre pause santé, là, elle n'est pas seulement santé, elle est aussi sans café! Est-ce qu'on peut faire quelque chose pour la prochaine fois?

3365

LA PRÉSIDENTE :

On en souffre. On en souffre aussi.

3370

M. SAMI HAKIM :

Je suis quasiment fatigué.

LA PRÉSIDENTE :

3375 Il semble que ça va avec la location de la salle, mais peut-être qu'on peut se cotiser la prochaine fois et s'en louer une.

M. SAMI HAKIM :

3380 O.K., je compte sur vous. J'aimerais parler de qualité de l'air, si vous permettez. À part le fait qu'on n'a jamais été consulté par la SHM et on n'a jamais participé à un exercice de concertation avec la SHM, les Griffinois sont offensés au plus haut degré par le manque de considération de la SHM à leur égard. À la page 51 de leur rapport avant-projet daté de mars 2009, sous la section Qualité de l'air, la SHM déclare et je cite :

3385 *La structure des voies ferrées du CN ainsi que les futurs bâtiments prévus dans l'îlot central serviraient d'écran partiel à la diffusion latérale des polluants émis par la voie réservée aux autobus.*

3390 Autrement dit, Madame la Présidente, la SHM souhaite 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 et les îlots bâtis. Page 51.

3395 Madame la Présidente, pourquoi la SHM souhaite-t-elle que le Sud-Ouest, un arrondissement déjà asphyxié, déjà enclavé par les autoroutes hérite de tous les problèmes de santé que causerait leur projet?

LA PRÉSIDENTE :

3400 On va commencer par cette question-là à monsieur Rainville, si vous le voulez bien, sur l'étendue des études ou ce qui vient d'être cité par monsieur Hakim. On a monsieur...?

3405 **M. GAËTAN RAINVILLE :**

Monsieur Lagarde. Benoît Lagarde.

LA PRÉSIDENTE :

3410 Monsieur Lagarde, merci, de Genivar.

M. BENOÎT LAGARDE :

3415 Madame la Présidente, j'ai étudié le rapport et effectivement, dans des simulations qui ont été faites, on voit que les patrons de dispersion vont affecter, en s'en allant plus du côté sud-ouest, là, à cause de l'îlot des autobus, effectivement.

3420 Maintenant, ce qui est amené par les autobus correspond à une augmentation d'à peu près 8 ppm de la concentration des particules dans l'air qui est le principal contaminant qui est amené par les autobus. La limite est à 30, mais le bruit de fond actuel est à 29. Donc, 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
3425 cette contamination-là vient surtout des feux de bois. Donc, la contribution qui vient du transport est quand même passablement minime et j'ai l'impression que dans un horizon qui va vers 2026, cette problématique-là devrait être déjà réglée et abaissée en-dessous des concentrations qui pourraient être considérées comme désagréables pour la condition de vie.

3430 **LA PRÉSIDENTE :**

Vous parlez, bien, il y a un moratoire, je pense, sur l'installation des...

M. BENOÎT LAGARDE :

3435 Qui s'en vient, exactement, qui devrait régler une grosse partie des problèmes.

LA PRÉSIDENTE :

3440 O.K. Est-ce que ça répond à votre question, Monsieur Hakim?

M. SAMI HAKIM :

3445 Oui, oui. Mais si on croit que les autobus vont rouler au Griffintown en 2025, je pense qu'on a la mauvaise vision ici.

LA PRÉSIDENTE :

3450 Je n'ai pas compris ça. J'ai simplement compris que la situation générale s'améliorerait parce qu'il y a des mesures notamment sur...

M. SAMI HAKIM :

3455 On parlait d'une augmentation de 8 ppm, est-ce qu'on parle des matières particulaires fines?

M. BENOÎT LAGARDE :

Exactement.

3460

M. SAMI HAKIM :

Dont la limite pancanadienne est à 30 microgrammes?

3465

M. BENOÎT LAGARDE :

C'est exact.

M. SAMI HAKIM :

3470

Donc, on est présentement à 29 microgrammes, on augmente de 8 ppm, c'est-à-dire de 8 microgrammes...

M. BENOÎT LAGARDE :

3475

Directement au-dessus du secteur des autobus, effectivement.

M. SAMI HAKIM :

3480

Exactement. Donc, on peut conclure que ce sont les autobus et non les foyers de bois, les poêles à bois qui causent cette augmentation?

M. BENOÎT LAGARDE :

3485

Non. Ce qu'on conclut c'est que la majeure partie qui va du zéro à 29 ne vient pas d'un problème qui est relié au transport et que cette problématique-là devrait être réglée dans un horizon plus ou moins court.

3490

Maintenant, l'autre point que je veux amener, c'est que le fait que la pollution fine, des particules fines, en ramenant la circulation au niveau du sol et non pas sur une voie surélevée va faire que la dispersion va être plus locale et beaucoup moins à grande échelle qu'elle ne l'est en ce moment avec un projet, avec l'autoroute qui est surélevée, ce qui fait que les mesures de mitigation qui vont être prévues vont avoir un effet qui est beaucoup plus important que ce que c'est qu'on pourrait faire sur une structure surélevée.

3495

Donc, il est fort probable que ces niveaux-là seraient maintenus à plus bas que le 8 ppm qui est prévu par les modèles de simulation.

M. SAMI HAKIM :

3500 Les modèles de simulation ne prennent pas en compte non plus l'effet d'écran qu'auront les îlots. On parle de refaire les simulations en prenant en compte cet effet d'écran pour faire en sorte que la garderie sur Duke et William soit moins affectée par les ppm, est-ce que c'est ça?

3505 **M. BENOÎT LAGARDE :**

Je vais vous répondre en deux temps, rapidement, et sans entrer trop dans le technique.

3510 **M. SAMI HAKIM :**

Oui, s'il vous plaît.

M. BENOÎT LAGARDE :

3515 C'est que le modèle qui a été utilisé pour faire la modélisation est le modèle qu'on appelle Canline, qui est un modèle qui est fait pour de la circulation donc sur des parcours avec une dispersion mobile. Les modèles qui nous permettent de prendre en compte des édifices est un modèle qui est similaire à ceux qu'on appelle Air mode, qui tiennent compte
3520 des effets – excusez l'anglicisme – building downwash effect. Ceux-là n'ont pas été faits, et j'imagine qu'éventuellement ils seront faits lorsqu'on connaîtra la...

LA PRÉSIDENTE :

3525 Le gabarit des immeubles.

M. BENOÎT LAGARDE :

Le gabarit des buildings, exact, oui. Exactement.

3530

M. SAMI HAKIM :

3535 Très bien. Merci beaucoup, Monsieur Lagarde. Je ne veux pas trop prendre de votre temps, Madame, mais je pense que je dois souligner pour ma deuxième question qu'à mon avis, pour que cette consultation puisse porter fruit, il faut qu'on soit capable de se mettre d'accord ou de trouver au moins une base de consensus et ma question va dans ce sens-là.

3540 La SHM dit que nous avons devant nous une opportunité, une opportunité qui ne peut pas être ratée et que nous devons saisir ensemble. Sur ça, l'ensemble des Griffinois est d'accord. Il a compris qu'il faut absolument démolir cette autoroute, mais il n'a pas

encore compris que cette autoroute a été construite en urgence pour l'Expo '67 et que cette urgence, elle n'existe plus. La preuve en est que la plupart des usagers, c'est-à-dire les deux tiers, l'empruntent en utilisant le transport en commun venant de et allant à la Rive-Sud et que la Rive-Sud ainsi que le RTL, le Réseau de transport de Longueuil militent depuis au moins 10 ans pour la venue du SLR, du système léger sur rail. Et cette preuve met en évidence la nouvelle urgence à laquelle nous faisons face aujourd'hui et sur laquelle nous devons agir, c'est-à-dire le SLR.

Quand le SLR sera implanté, l'autoroute, elle ne sera empruntée que par 10 000 voitures sinon moins et monsieur Rainville le souhaite plus que n'importe qui. Autant que n'importe qui, au moins.

LA PRÉSIDENTE :

Autant que l'AMT aussi, certainement.

M. SAMI HAKIM :

Certainement. Madame la Présidente, est-ce que la SHM comprend 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, si elle veut le faire 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, surtout, surtout pas la reconstruire.

Madame la Présidente, des solutions moins chères et plus durables existent. La SHM, autant que nous, les riverains, et la Rive-Sud devons saisir ensemble cette opportunité. Pouvons-nous saisir cette opportunité ensemble?

LA PRÉSIDENTE :

Je ne sais pas si monsieur Rainville a un élément de réponse, j'aurai par la suite une question complémentaire à la vôtre. Monsieur Chénard ici.

M. GAËTAN RAINVILLE :

Oui, bien sûr. J'abonde dans le sens de ce que vous venez de dire pour la grande majorité de ce que vous avez dit. Maintenant, je comprends mal quand vous parlez de reconstruire l'autoroute, ce n'est pas ce qui est prévu. Maintenant, écoutez, oui, le consensus que vous recherchez, puis vous avez dit : On recherche un consensus, je ne sais pas qu'est-ce qu'il peut être, Madame la Présidente.

3585 **LA PRÉSIDENTE :**

Bien, moi, j'aimerais simplement rappeler qu'on est en avant-projet, donc on est déjà à une étape où il est possible de modifier, d'améliorer, de discuter et j'aimerais également rappeler que la Société du Havre a demandé à la Ville de Montréal, a suggéré, en fait, plutôt, à la Ville de Montréal de tenir une consultation à cette étape-ci. Il y en aura d'autres aussi par la suite, là. Mais à l'étape d'avant-projet. Donc je pense que le consensus dont vous parlez, on le souhaite tous. La commission est précisément là, non pas pour établir un consensus, mais pour...

3595 **M. SAMI HAKIM :**

Oui. La raison pour laquelle je le dis, Madame la Présidente, c'est parce que je ne veux pas surtout qu'on soit bloqué en consultation pendant les 10 prochaines années. Je pense qu'il faut se mettre, qu'il faut établir cette base de consensus pour que ça porte fruit.

3600

LA PRÉSIDENTE :

Tout à fait. Je le souhaite personnellement. Merci.

3605 **M. SAMI HAKIM :**

C'est moi qui vous remercie.

LA PRÉSIDENTE :

3610

On a encore le temps de prendre une question, mais on devra ajourner visiblement. Madame Christine Caron, s'il vous plaît. Elle est partie. Monsieur Jeff Dungen. Bonsoir, Monsieur Dungen!

3615 **M. JEFF DUNGEN :**

Bonsoir, Madame la Présidente. Bon, j'ai une question qui n'a aucun rapport avec le transit, O.K.? Heureusement, j'espère que ça va être bon pour compléter. J'en ai plein pour mardi, par contre, mais j'essaie de me les garder.

3620

LA PRÉSIDENTE :

Merci de votre sollicitude.

3625 **M. JEFF DUNGEN :**

Bon. J'aimerais parler un petit peu de l'histoire et des parcs.

LA PRÉSIDENTE :

3630

Sous forme de rapide question, s'il vous plaît.

M. JEFF DUNGEN :

3635

Ah, c'est rapide. C'est rapide. Don't worry. Don't worry.

LA PRÉSIDENTE :

3640

Parce que c'est inéquitable pour vos collègues, on est obligé d'ajourner.

M. JEFF DUNGEN :

3645

Oui, oui, je suis d'accord. Mon chien m'attend aussi. La Société du Havre de Montréal, ils ont parlé de mettre en valeur l'histoire du quartier, c'est dans leur mandat, on a parlé aujourd'hui encore, ça, c'est certain. Antérieurement, il y avait l'espace entre William et St-Paul et borné par Inspecteur et Duke, sur le côté qui longe vraiment le projet. C'était un parc qui s'appelle Hay Market Square. C'était un marché de foin pour les chevaux, tout le monde le connaît. Si vous parlez à quelqu'un qui habitait dans le quartier, il l'utilise comme repère et tout. Il y a même la façade du Lowney 1 qui est sur de l'Inspecteur, qui correspond avec la façade de la garderie qui, par contre, j'ai noté là-bas, qui est rendu du potentiel immobilier, que je trouve un peu triste. Bon. Ces deux bâtiments, ils datent de l'époque du parc.

3650

3655

À la consultation de mardi, monsieur Rainville a indiqué qu'il était en consultation avec la police, qu'ils allaient relocaliser la station, le poste de police. Alors, ceci nous présente une opportunité magique parce que là, on aura dégagé la police qui fait la partie ouest de ce parc-là, on aura enlevé l'autoroute pour dégager l'autre partie. Bien sûr qu'il y aura des boulevards urbains, mais il y aura le viaduc qu'on va percer super bien, so ma question c'est : on a une opportunité super pour le faire, mais pourquoi vous avez choisi de mettre votre parc entre Ottawa et William où il y avait antérieurement aucun parc?

3660

LA PRÉSIDENTE :

3665

Monsieur Rainville, sur le choix de la localisation du parc?

M. GAËTAN RAINVILLE :

3670

Oui, puis je pourrai demander à monsieur Dufresne d'intervenir au besoin s'il le veut. Je vais vous dire, ça a fait l'objet, la localisation du parc, de beaucoup de réunions, d'échanges et de recherche. Nous étions très conscients que le marché au foin était un endroit historique à, si possible, mettre en valeur, qui se situe plus au nord que l'endroit qu'on a choisi.

3675 Le problème en était un d'accès. Un parc, il faut que ce soit accessible, il faut que les gens puissent y pénétrer, profiter des aménagements, profiter de ce que ça offre de toute part. Alors, on devait garder les accès Ville-Marie ouverts et lorsque vous regardez ça, malheureusement, ça ne devenait pas aussi accessible. Il aurait été accessible uniquement vers le sud plutôt que de l'ouest, de l'est et du nord.

3680 C'est la raison pour laquelle on a envisagé de le faire à l'endroit le plus central de tout le projet, pour qu'il soit accessible le plus possible à plus possible de monde. C'est la raison pour laquelle c'est comme ça. Peut-être que monsieur Dufresne, vous voulez ajouter? Parce que c'est le mécanisme qui nous a conduit à cette décision-là et c'est une décision qui a été prise de façon logique, étape par étape.

3685

M. JEFF DUNGEN :

3690 Alors, Madame la Présidente, si je comprends bien, on n'est pas capable de faire un parc en longeant comme ça, parce qu'il est impossible de l'accéder parce qu'on a en effet encore un méga corridor de transport. On a des intersections où les piétons ne peuvent même pas traverser, ce qui va complètement contre tout ce qui est dit, qu'on est capable de traverser est-ouest. Si on n'est pas capable de traverser un parc est-ouest, comment est-ce qu'on va traverser tout, tout, tout ça? Je comprends pas. Puis la réponse le dit. Je repose sur ça.

3695

M. GAËTAN RAINVILLE :

3700 Bien, écoutez, on est capable de traverser le parc d'est en ouest parce qu'on l'a localisé à un endroit où il est traversable. Il a tout à fait raison, ça n'a pas de sens d'avoir un parc qui ne peut pas être traversé d'est en ouest à cet endroit-là et c'est la raison, et il me donne raison, monsieur Dungen, en disant : on l'a choisi à l'endroit justement où on peut le traverser de toute part.

LA PRÉSIDENTE :

3705

Vous n'avez pas de deuxième question?

M. JEFF DUNGEN :

3710 Ah oui, si je peux, je vais faire super, super vite, O.K.?

LA PRÉSIDENTE :

3715 Puis vous y avez droit.

M. JEFF DUNGEN :

3720 Moi, j'ai une, c'est deux lignes. Alors, moi, j'habite dans un bâtiment qui date de
plus qu'un siècle. Ça a été construit il y a plus que 100 ans. Je suis certain que quand le
Lowney's a décidé de faire une usine de chocolat, ils envisageaient jamais que du monde
aurait des condos là-dedans, des parkings souterrains, leur voiture avec des airbags et
tout ça. Bon. Je demande, dans ce projet-là, qu'est-ce qui est là-dedans, qu'est-ce qui est
3725 built-in pour assurer que – c'est impossible de l'assurer – mais que 100 ans plus tard, avec
nos voitures volantes, celles qu'on aura ou whatever, on regardera ça puis on dira : ah oui,
en 2009, en 2010, ils ont fait la meilleure job qu'ils pouvaient puis félicitations à eux!

LA PRÉSIDENTE :

3730 Quels sont les éléments qui vont permettre la pérennité du projet?

M. JEFF DUNGEN :

C'est ça, c'est durable. C'est une question de durabilité.

3735 **M. GAËTAN RAINVILLE :**

Mais vous faites référence à la Lowney's ou à son environnement immédiat, là?

LA PRÉSIDENTE :

3740 Est-ce que vous faites référence à l'esthétique d'ensemble qui va être encore
remarquable quand on volera dans des voitures?

M. JEFF DUNGEN :

3745 Ma question plus précise : en 2111, quand on regarde ce projet, quels éléments là-
dedans va-t-on dire : oui, ils l'ont fait comme il faut, comme on peut dire maintenant pour le
bâtiment où j'habite?

3750 **LA PRÉSIDENTE :**

On est loin de la question factuelle, là, mais si vous voulez l'interpréter à votre
façon?

3755 **M. GAËTAN RAINVILLE :**

Bien, écoutez, moi, j'ai souvent dit aux gens qui m'entourent dans ce projet-là : on
travaille pour les 100 prochaines années, puis on n'a pas le droit à l'erreur. Il faut vraiment
mettre le paquet pour que ce soit la qualité qui prime, la qualité de vie, la qualité des

3760 matériaux, la qualité des choix qu'on va faire et des décisions qu'on va prendre. J'entends beaucoup de préoccupations de toute part. Écoutez, s'il y a des gens ici qui ont le miracle, qui peuvent nous donner des solutions miraculeuses, on les attend. Ceci dit, oui, on aimerait bien que dans 100 ans on puisse dire de tout le projet et de tous ses éléments : ça, ça a été fait de façon extraordinaire parce que, voyez-vous, ça dure encore.

3765 J'étais dans une conférence à Québec il y a un mois puis je disais : « Moi, lorsque mes ancêtres sont arrivés à Beauport il y a 350 ans, ils bâtissaient des maisons avec les matériaux du temps puis les techniques du temps, mais elles durent encore ces maisons-là. Elles sont encore debout, à moins que le feu ne les ait détruites. »

3770 C'est ça qu'on veut. Maintenant, est-ce qu'il y a des éléments dont, justement, la technique et la méthodologie – vous avez parlé des autos volantes que vous aurez probablement dans une cinquantaine d'années – il y a des techniques qui vont changer, c'est certain.

3775 **LA PRÉSIDENTE :**

Oui, qui atterriront sur les toits verts.

3780 **M. JEFF DUNGEN :**

Superbe! Merci.

LA PRÉSIDENTE :

3785 Je vous remercie, Monsieur Dungen. Je vais être obligée d'ajourner ici et je dirai aux gens qui sont inscrits, qu'ils sont religieusement inscrits à la liste pour mardi soir prochain.

3790 **Mme NATACHA ALEXANDROFF :**

Je ne pourrai pas être là, moi, mardi prochain.

LA PRÉSIDENTE :

3795 Bon. Alors, on va vous écouter, vous êtes madame Alexandroff. Est-ce qu'on peut vous demander d'être extrêmement brève, de vous en tenir à deux questions sur le thème de la soirée, s'il vous plaît?

3800 **Mme NATACHA ALEXANDROFF :**

Oui, je vous remercie beaucoup. Le vendredi 3 avril, j'ai assisté à une journée qui s'appelait « Les autoroutes urbaines d'aujourd'hui et demain ». C'était des architectes et des urbanistes...

3805

LA PRÉSIDENTE :

Oui, j'y étais, oui.

3810 **Mme NATACHA ALEXANDROFF :**

... américains, anglais qui étaient là et qui nous ont expliqué qu'il ne fallait plus que les autoroutes rentrent en ville. Et moi, je pensais à votre projet puis je disais : c'est vrai qu'on va démolir une autoroute puis j'étais bien fière de ça. Par contre, quand on a fait, on a été à des réunions concernant votre projet il y a quelques années à Pointe-Saint-Charles, on vous a demandé pourquoi est-ce que vous reconstruisiez, pourquoi est-ce que vous gardiez l'autoroute puisqu'elle a été faite pour l'exposition 67 et qu'elle était faite en attendant que l'entrée par l'autoroute Ville-Marie puisse être terminée.

3815

3820

Donc, cette autoroute ne devrait plus exister. Vous allez la transformer en boulevard qu'on appelle urbain. Et les gens qui étaient là cette journée-là nous ont dit : « Faites attention. Quand quelqu'un vous parle de boulevard urbain, arrangez-vous pour être sûrs que ce n'est pas une autoroute cachée. » C'est-à-dire que c'est vraiment des voies normales de boulevard et non pas d'autoroute.

3825

Ensuite, quand vous dites...

LA PRÉSIDENTE :

3830

Je vous invite à formuler votre question s'il vous plaît.

Mme NATACHA ALEXANDROFF :

3835

Oui. Je voudrais savoir, quand vous dites que c'est l'entrée à Montréal, que je sache, Pointe-Saint-Charles, c'est Montréal. Alors, j'ai peur, moi, là. Parce que vous, vous arrangez l'entrée là, mais qui dit pas que bientôt on va faire l'autoroute avec des bâtiments plus grands encore plus bas?

LA PRÉSIDENTE :

3840

Votre question, Madame Alexandroff s'il vous plaît.

Mme NATACHA ALEXANDROFF :

3845 Oui. Je voudrais savoir jusqu'où l'entrée de Montréal va se retrouver et comment
ça va... on disait tout à l'heure qu'il y avait des buildings plus grands, qui avaient été
construits pas loin d'ici, et cetera, moi, je trouve que c'est pas justifiable. Qu'on fasse... on
a parlé tout à l'heure de buildings de 10 étages, je trouve ça très bien, mais ce que je vois,
moi, dans les images ici, on ne respecte pas le tissu urbain actuel.

3850

LA PRÉSIDENTE :

Votre question? Pour la dernière fois parce que sinon je vais être obligée de vous
interrompre.

3855

Mme NATACHA ALEXANDROFF :

Oui. Je voudrais savoir si vous allez vous arranger, dans les prochaines
consultations puis avec les prochaines personnes qui vont venir se proposer pour
3860 construire, vous arranger pour que le tissu urbain ressemble bien à ce qui est aux
alentours actuellement, c'est-à-dire pas plus que 10 étages.

M. GAËTAN RAINVILLE :

3865 Bien, de toute façon, on n'est pas rendu, et on l'a dit en tout début de séance,
qu'on n'était pas rendu à discuter ni des volumes, des hauteurs, des densités et surtout
pas du nombre d'étages. Ce que vous avez, ce sont des illustrations, c'est un point de
départ pour justement en parler puis avoir des réactions comme la vôtre.

3870

LA PRÉSIDENTE :

Ce que je retiens, c'est que votre intervention rejoint celles d'autres dont les
préoccupations sont autour de l'intégration et l'harmonisation du projet avec les quartiers
périphériques.

3875

Mme NATACHA ALEXANDROFF :

Oui. Oui, oui.

3880

LA PRÉSIDENTE :

C'est noté.

Mme NATACHA ALEXANDROFF :

3885

Du point de vue... comment on appelle ça. On parle de déficit climat, de développement durable, on parlait de LEED. Moi, je ne comprends pas qu'actuellement on puisse encore construire des bâtiments où on ne fait pas la récupération des eaux grises, où il n'y a pas de panneau solaire pour chauffer l'eau, réchauffer l'eau chaude, où il n'y a pas de panneau solaire pour fournir de l'électricité supplémentaire pour certaines choses. C'est pour le futur qu'on parle et ça, je trouve que c'est même pas... je ne comprends pas qu'on dise : bien, on n'est pas sûr que les gens vont vouloir le faire, il faudrait que ce soit obligatoire. Et je voudrais que vous soyez moins timides et que... il va y avoir des logements extrêmement chers là-dedans aussi et puis je ne vois pas pourquoi on ne ferait pas ce qu'il faut comme il faut.

3890

3895

LA PRÉSIDENTE :

Votre question à propos du développement durable?

3900

Mme NATACHA ALEXANDROFF :

Bien, je voudrais que moi, la récupération, c'est pas juste de l'eau de pluie, là. Les eaux grises qu'on peut réutiliser pour utiliser dans les toilettes, qu'on peut réutiliser pour...

3905

LA PRÉSIDENTE :

Oui, mais est-ce que vous avez une question à adresser?

3910

Mme NATACHA ALEXANDROFF :

Oui. Moi, je voudrais savoir s'ils vont être plus stricts et dire : on va accepter des projets qui ne seront uniquement, qui comprendront toutes ces choses-là.

3915

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Rainville?

3920

M. GAËTAN RAINVILLE :

Bien, c'est le sens des recommandations qu'on va faire à la Ville de Montréal. Maintenant, ce sera à la Ville de Montréal d'en disposer dans la façon de faire ses obligations ou ses mesures incitatives.

3925

LA PRÉSIDENTE :

Notamment, dans un éventuel accord de développement.

M. GAËTAN RAINVILLE :

3930

Tout à fait. Lorsque, justement, les promoteurs voudront prendre possession.

Mme NATACHA ALEXANDROFF :

3935

Bien, je vous remercie beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

3940

Je vous remercie, Madame Alexandroff. Je vais donc surseoir, il y a cinq personnes qui seront donc inscrites en tout premier le 1er décembre, qui seront prioritaires.

3945

J'aimerais remercier, avant de terminer la séance, les représentants de la Société du Havre, ses collaborateurs et partenaires. Merci à tous pour leur présentation et leurs réponses. Un gros merci à l'équipe de l'Office également pour le soutien logistique. On a maintenant terminé pour ce soir, on continue mardi prochain le 1er décembre dans cette même salle.

3950

Merci à tous de votre participation.

3955

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

3960

Et, j'ai signé :

YOLANDE TEASDALE, s.o.