

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL

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

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

PREMIÈRE PARTIE

VOLUME 3

Séance tenue le 1^{er} décembre, 19 h
Cathédrale Marie-Reine-du-Monde
1110, rue Mansfield
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 1^{er} DÉCEMBRE 2009.....1
MOT DE LA PRÉSIDENTE.....1

PRÉSENTATION PAR LE PROMOTEUR.....4

PÉRIODE DE QUESTIONS

CAROLE COURNOYER.....17
PHILIPPE CÔTÉ.....23
ÉTIENNE COUTU.....28
FRANÇOIS VINCENT.....41
PIERRE MORRISSETTE.....44
DANIEL BOUCHARD51
ROLAND HAKIM.....55
PIERRE SÉGUIN.....60
PIERRE BRISSET64
JACQUES VINCENT72
JEFF DUNCAN83
CHRISTINE CARON.....90

LE MOT DE LA FIN98

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE:

5 Bonsoir, tout le monde. Au nom de l'Office de consultation publique de Montréal, je vous souhaite la bienvenue à cette séance d'information thématique qui porte sur l'avant-projet détaillé du Réaménagement de l'autoroute Bonaventure, soit la Phase 1.

10 Cet avant-projet a été préparé par la Société du Havre de Montréal sur mandat du Conseil d'agglomération. Ce soir, plus spécifiquement, la présentation porte sur le thème du transport et de la circulation, à savoir une artère à dimension humaine, transfert modal, transferts actif et collectif, sécurité piétonnière, corridor Dalhousie, etc. Vos questions sur ces matières sont donc les bienvenues.

15 Ladies and Gentlemen, good evening. Welcome to this third information session on the draft project of redevelopment of the Bonaventure Highway, Phase 1. This meeting will be conducted in French, but participants who would prefer to address the Commission in English may do so.

20 This third information session is devoted on transportation issues, including the choice of the Dalhousie corridor. Thanks to focus on these matters.

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

30 La commission est appuyée dans ses travaux par son secrétaire, Michel Agnaïeff qui est à ma droite devant et madame Catherine Vandermeulen qui est analyste à l'Office de consultation publique, qui est à ma droite également.

35 Permettez-moi de vous présenter aussi les personnes-ressources qui sont en appui à l'organisation de cette séance. À l'accueil, nous avons Delphine Dusabé et Nath Tan Le ; à la sténotypie, madame Louise Philibert et à la régie du son, Jérémie Gagnon. La coordination générale de l'organisation est assumée par madame Anik Pouliot.

40 Permettez-moi également de vous signaler ce soir la présence dans la salle de madame Louise Roy de l'Office de consultation ainsi que monsieur Luc Doray également de l'Office de consultation.

45 Le mandat de la commission est issu du comité exécutif de la Ville de Montréal. Je rappelle que l'Office est une entité juridique distincte de la Ville qui agit en toute indépendance et en toute impartialité. La raison d'être de l'Office est de véhiculer vos opinions et vos préoccupations auprès des élus municipaux chargés de prendre des décisions sur de grands projets.

50 Les commissaires sont libres de toute attache, que ce soit à l'égard de la Ville ou des promoteurs des projets soumis à la consultation ; ils sont, de plus, régis par un code de déontologie garant de leur impartialité. La mission de l'Office ainsi que ce code de déontologie peuvent être consultés, donc, sur le site web de l'Office.

55 L'objet de la séance de ce soir est de vous donner l'occasion de vous informer sur divers aspects thématiques liés au thème énoncé précédemment, à savoir la question du transport et de la circulation.

60 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 différentes facettes et de poser les questions aux représentants du promoteur, la Société du Havre de Montréal.

65 Je rappelle également 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. Ils auront par la suite l'opportunité de faire valoir leur opinion au moment de la seconde étape qui se déroulera dès janvier 2010.

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 in 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 possible. Il m'arrivera donc, si nécessaire, d'intervenir avec mes collègues commissaires avec des questions complémentaires aux vôtres.

75 J'ai 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, 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, ni des remarques désobligeantes, des propos diffamatoires ou des attitudes méprisantes.

80

Je vous signale que tout ce qui sera dit ce soir ou au cours des séances ultérieures sera transcrit et déposé aux fins de consultation publique sur le site internet de l'Office.

85

Permettez-moi maintenant de vous rappeler les dates-clés en ce qui concerne la deuxième partie de cette consultation. L'audition des mémoires et des avis oraux dès le mardi, 12 janvier 2010, et les jours suivants, habituellement en soirée, dans les locaux de l'Office de consultation publique de Montréal, rue Metcalfe.

90

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 ; ça vous laisse, grosso modo, 26 jours après cette première étape d'information en excluant 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 toujours trois grandes parties outre l'introduction et la conclusion, à savoir la description du projet, l'état des préoccupations des citoyens, en somme, vos préoccupations, et l'analyse de la Commission accompagnée de recommandations.

100

Avant de terminer et de céder la parole à la Société du Havre pour sa présentation, permettez-moi de préciser rapidement le déroulement de la soirée-ci. La présentation par le promoteur sur le thème du transport et de la circulation durera environ 25 minutes. Il y aura ensuite une pause-santé au cours de laquelle vous pourrez vous inscrire à la table d'accueil située à l'arrière de la salle pour la période de questions qui suivra.

105

Comme pour les soirées précédentes, vous avez droit à deux questions précédées, si nécessaire, d'un court préambule qui, espérons-le, n'est pas une opinion puisqu'on est en période d'information publique, la période d'expression des opinions étant en janvier 2010. Le registre d'inscription est ouvert jusqu'à 21 h 30, ce qui permettra à ceux qui le souhaiteront de se réinscrire pour une deuxième série de deux questions.

110

Je vous rappelle enfin qu'on est ici pour vous accompagner dans cette démarche. C'est une procédure qui n'est quand même pas trop formelle, même s'il y a un certain nombre de règles de base ; vous comprendrez aisément que l'objectif de celles-ci est d'assurer un bon fonctionnement dans le respect de tous et de toutes.

115

Les questions sont toujours adressées à la présidente. Toutes les réponses fournies par le promoteur, ou ses experts, doivent aussi m'être adressées. Il n'y a donc aucun échange direct entre la Société du Havre ou ses représentants et le public dans le but, vous le comprendrez également, de canaliser le questionnement et d'éviter qu'il y ait un débat entre les gens de la salle et le promoteur ou ses collaborateurs et partenaires.

120

125 Les personnes-ressources qui sont aux tables, ou encore dans les premières rangées, sont également ici pour vous apporter toute l'information requise. Alors, n'hésitez pas dans la formulation de vos questions à demander si un expert peut contribuer à un complément de réponse ou à une réponse.

130 La Commission sera donc en général en mode écoute, bien qu'on puisse à l'occasion intervenir pour différentes informations supplémentaires ou certaines clarifications. Si une réponse ne peut être donnée au cours de la séance en cours, elle doit l'être à la séance suivante ou encore par écrit dans les meilleurs délais.

135 Toutes les réponses, je le rappelle, sont publiques, elles font partie du dossier de documentation qui est accessible à tous. Encore une fois, toutes les séances sont enregistrées et les transcriptions écrites de tout ce qui est dit seront disponibles habituellement quelques jours après la soirée, le temps d'en faire la transcription et l'intégration sur le site de l'Office.

140 Je vais maintenant demander à monsieur Rainville, monsieur Gaétan Rainville, président-directeur général de la Société du Havre, de présenter son équipe et de procéder ensuite à sa présentation sur le thème de la soirée pour une durée d'environ 25 minutes.

145 Monsieur Rainville, s'il vous plaît.

M. GAÉTAN RAINVILLE:

150 Merci. Madame la Présidente, bonsoir. Messieurs les Commissaires, bonsoir. Alors, je commence par d'abord déposer quelques documents, Madame la Présidente. Le document qui s'intitule *Consultation publique, un milieu de vie*, daté du 26 novembre 2009, c'est la présentation qui vous a été faite de même qu'un document qui porte sur une seule page et qui s'intitule *Un autobus transporte autant de passagers que 50 automobiles et pollue jusqu'à 18 fois moins* et dont la source est la Régie régionale de la Santé et des Services sociaux de Montréal-Centre. Alors, vous retrouverez le tout en 9 copies.

155

LA PRÉSIDENTE:

Je vous remercie. Ce sera déposé sur le site.

160

M. GAÉTAN RAINVILLE:

Alors, je vous présente l'équipe qui m'accompagne ce soir. D'abord, monsieur Réjean Durocher de la Société du Havre ; madame Nancy Dubé, madame Sophie Mayes,

165 monsieur Nicolas Bérubé, monsieur Stephan Kilner, monsieur Gilles Desrochers et madame
Nathalie Blouin.

170 Je suis également accompagné de nombreux collaborateurs et partenaires,
collaborateurs de la ville-centre, des services corporatifs de la ville-centre de Montréal, de
même que des représentants des deux arrondissements de Ville-Marie et du Sud-Ouest, et
de nombreux partenaires aussi provenant de nos consultants, compagnies privées avec qui
nous avons fait affaire et avec qui nous faisons encore affaire, soient Genivar, le groupe
Cardinal Hardy, Daniel Arbour et Associés, de même que... j'en oublie un, de même que
Tecsult. - Et je sais que j'oublie quelqu'un, je vais y revenir tout à l'heure.

175 Je voudrais souligner dans la salle aussi la présence de partenaires importants pour
nous. Monsieur Pascal Rochon qui représente la Société de Transport de Montréal,
monsieur Michel Veilleux qui est vice-président à la planification et innovation à l'Agence
métropolitaine de transport, monsieur Guy Martin qui est directeur de Planification et
Développement au réseau de transport de Longueuil, monsieur Bernard Caron, directeur de
180 la direction de Montréal du ministère des transports du Québec, de même que monsieur Jean
Hallé, directeur immobilier Canadien National. Alors, ces personnes-là seront appelées
ultérieurement à m'aider à formuler des réponses à vos questions.

185 Alors, le projet qui vous est soumis ce soir est un projet sur lequel nous travaillons
déjà depuis des années, plusieurs années, et auquel nous avons mis à contribution ce que
nous croyons être les meilleures expertises de Montréal. On va vous le présenter tout à
l'heure, mais surtout sous son aspect de transport et circulation.

190 La Société du Havre de Montréal, fière de sa façon de faire et fidèle à sa façon de
faire depuis des années en matière de rigueur et de transparence, mais toutefois n'étant pas
tenue à tenir ces consultations publiques à ce stade-ci de développement du projet l'a quand
même fait et a demandé de façon volontaire à la Ville de Montréal de mandater l'Office de
consultation publique de Montréal de tenir la présente consultation. Alors, si au terme de cet
exercice, le projet que nous vous soumettons devait être bonifié, nous l'accueillerons avec
195 plaisir et nous en serons satisfaits et l'exercice se sera avéré profitable.

200 Maintenant, étant donné que c'est la troisième session ce soir, je vois beaucoup de
visages nouveaux, une des façons de bien présenter le projet sous tous ses aspects pour
faire ressortir son ampleur, ses objectifs, sa nature, c'est de vous présenter une animation qui
va durer 5 minutes et, après quoi, vous aurez une présentation un peu plus formelle sur
l'aspect transport et circulation.

Alors, je vous remercie et je vous demande d'écouter.

205 PRÉSENTATION D'UN VIDÉO DE 5 MINUTES

Alors, comme vous l'avez vu avec la dernière image, c'est aussi une sortie de ville ; on veut que ce soit une entrée de ville percutante et saisissante, c'est aussi une sortie de ville qui se veut magistrale. À partir de La Gauchetière, le point de vue sera extraordinaire de part et d'autre jusqu'au fleuve Saint-Laurent.

Maintenant, l'objet de la consultation publique, il est important de dire ici que ce qui vous est soumis ce soir, c'est l'ensemble du rapport d'avant-projet détaillé. qu'on a appelé la synthèse des études qui constitue au-delà d'une cinquantaine d'études qui sont résumées dans ce document qui est disponible sur le site de l'OCPM et qui est aussi disponible sur notre site. Vous avez vu des bâtiments de différents gabarits, différentes hauteurs, différentes marges de recul. Dans le document audio-visuel, ce n'est pas ce sur quoi vous êtes consultés ce soir.

Dans un deuxième temps, lorsque le projet sera rendu à développer des bâtiments, il y aura à nouveau un exercice de consultation publique auquel vous serez conviés et auquel vous aurez à donner votre opinion sur justement le type de bâtiments. Maintenant ce que vous avez vu, ce sont des images, ce sont des concepts et c'est ce dont on rêve.

Alors, maintenant, pour procéder au plan de transport de Montréal et à la suite, je vais demander à monsieur Claude Carette, représentant de la Ville de Montréal de continuer la présentation.

M. CLAUDE CARETTE:

Donc, merci, Monsieur Rainville. Donc, comme vous le savez pour la plupart d'entre vous, Montréal a adopté dès l'été 2008 son premier plan de transport. Avec ce plan de transport, on y propose une vision, une vision qui est ambitieuse, c'est-à-dire d'assurer le besoin de mobilité de l'ensemble de montréalais en faisant de notre agglomération un endroit agréable à vivre, un pôle économique prospère tout en respectant son environnement.

Donc, dans le plan de transport, pour ce faire, pour atteindre cette vision-là, on souhaite se défaire graduellement de notre dépendance à l'automobile en favorisant de façon massive, donc, massivement des investissements en transport collectif et en transport actif. Donc, c'est dans ce cadre de planification stratégique dans lequel se retrouve le projet de quartier Bonaventure.

Au niveau du plan de transport, c'est un plan qui propose un virage radical au niveau des transports collectifs et des transports actifs, mais qui propose aussi un virage ambitieux. Donc, notre horizon de planification est sur 20 ans. Donc, nous avons planifié de façon

stratégique l'ensemble des projets sur l'Île de Montréal en transport sur 20 ans, mais de façon plus détaillée sur un horizon de 10 ans ; c'est-à-dire qu'on a proposé sur 10 ans des investissements de l'ordre de 5.1 milliards qui sont regroupés sur un vocable qui est *les chantiers*.

250

Donc, on a 21 chantiers qu'on souhaite déployer sur 10 ans pour un montant de 5 milliards pour le plan de transport. Et justement, un de ces chantiers est le corridor Bonaventure. C'est le chantier numéro 7. C'est-à-dire que dans le plan de transport, dans la vision de transport de la Ville de Montréal, on souhaite installer une plus grande capacité en transport en commun dans le corridor du pont Champlain-Bonaventure et ce, dans le projet de développement de la Société du Havre de Montréal.

255

Qu'est-ce que ça veut dire ? C'est que présentement, on sait que le transport collectif est important dans ce corridor-là et on souhaite encore plus le développer et par ailleurs, on souhaite intégrer encore mieux les transports actifs, c'est-à-dire les piétons et les cyclistes. Ce plan de transport évidemment, il n'y a pas seulement un chantier comme j'ai dit, mais il y a également 21 chantiers, et parmi ces chantiers, il y a des chantiers qui touchent le secteur du quartier Bonaventure.

260

Tout d'abord dans le plan de transport par rapport au chantier numéro 7, on doit s'assurer que le projet métropolitain qui est le projet de système léger sur rail sur le pont Champlain, donc, on s'assure dans le cadre de notre chantier 7 ou encore dans le cadre du quartier Bonaventure de ne pas compromettre la viabilité de ce projet-là à long terme avec notre projet qui se réalise plus à court terme. Donc, on s'assure de la compatibilité du projet Bonaventure avec le projet futur qui est le système léger sur rail à une échelle métropolitaine.

265

270

Au niveau des autres chantiers du plan de transport. Comme vous avez vu dans la bande vidéo précédente, il y a le chantier du tramway qui est le premier chantier du plan de transport. Donc, on doit s'assurer que le quartier Bonaventure permette l'intégration éventuelle d'un tramway dans ce secteur.

275

D'autres chantiers qui ont un impact sur ce quartier Bonaventure en termes de transport, il y a le chantier numéro 2 qui est la navette aéroportuaire. Donc, la desserte des gens de l'aéroport vers le centre-ville dans les quartiers centraux. Il y a également d'autres chantiers, que ce soit les chantiers des pistes cyclables, Montréal dans son chantier numéro 13 souhaite doubler ses réseaux de pistes cyclables et il y a des nouvelles voies cyclables dans le projet Bonaventure. C'est ça qu'on souhaite.

280

Également la piétonisation de certaines zones au centre-ville. Comment s'assurer de l'intégration des piétons ? Au niveau du plan de transport, nous avons adopté une charte des piétons. Cette charte de piétons s'assure de respecter et de s'assurer de l'intégration de

285

l'ensemble des aménagements pour favoriser la marche à pied et on doit appliquer également cette charte de piétons dans le projet Bonaventure.

290 Les autres projets. Évidemment le transport des marchandises, assurer la desserte du transport des marchandises, en particulier au niveau du port, le projet du boulevard Notre-Dame qui est à considérer aussi parce qu'on arrive dans l'entrée de la 720. Donc, un ensemble de projets qui ont été considérés dans les études pour élaborer évidemment le plan de transport, mais élaborer aussi le projet du quartier Bonaventure.

295 La situation actuelle. Donc, je vous parlais du plan de transport, du cadre stratégique dans lequel se retrouve le projet Bonaventure. Actuellement, qu'est-ce qui se passe au niveau de la gestion des déplacements sur ce réseau montréalais ? Actuellement, sur le réseau autoroutier au niveau de l'autoroute Bonaventure, on retrouve de l'ordre de 12 000
300 véhicules.

Dans ces 12 000 véhicules, il peut y avoir 1.2 personne par véhicule. Je m'explique. Sur 6 véhicules, on retrouve un véhicule où il y a 2 personnes. Donc, ça fait de l'ordre de 14 000 déplacements véhiculaires. Mais ce qui est le plus important dans ce corridor-là, c'est
305 des déplacements par autobus ; on retrouve un potentiel de déplacement de l'ordre de 23 700 usagers, donc, de l'ordre de 20 à 23 000 usagers en transport collectif dans ce corridor-là.

Donc, c'est un corridor important en transport collectif. Pour un déplacement en auto, vous retrouvez deux déplacements en transport collectif. C'est une part modale très importante au-dessus de 60%. C'est très important comme corridor, sinon le plus important en part modale.

En pointe du matin, la dynamique au niveau de la circulation, que ce soit des véhicules particuliers, les automobiles, ou encore des autobus, on retrouve des goulots de congestion en amont de ce secteur. Je m'explique. On sait tous que sur le pont Champlain, il y a du trafic, donc, ça retient le trafic en particulier sur le pont Champlain et c'est la même chose au niveau de l'autoroute 15 pour ceux qui proviennent du secteur plus montréalais. Donc, on se retrouve dans une situation où il n'y a pas de saturation, donc, de congestion sur
320 l'autoroute Bonaventure en soi en pointe du matin.

Toutefois, en pointe de l'après-midi, la situation est différente. Évidemment on retrouve sensiblement le même nombre de voitures ou de déplacements auto ou le même nombre de déplacements en transport en commun, les gens souhaitant retourner chez eux évidemment. Sauf qu'en pointe du soir, le trafic, que ce soit pour les autobus ou encore pour les voitures se retrouvent captés au centre-ville.

330 Donc, c'est le centre-ville qui contrôle avec ses rues locales, avec ses artères, la gestion du trafic dans le secteur. Ce qui fait que sur le boulevard Bonaventure ou encore sur l'autoroute Bonaventure, il y a des petites situations de congestion, mais qui s'avèrent très ponctuelles. Que ce soit lorsqu'on approche sur le boulevard University pour approcher dans le secteur, il peut y avoir certaines fluctuations de trafic, mais certaines congestions.

335 La situation est particulièrement problématique pour les autobus. Contrairement aux autos qui sortent pour retourner vers leurs lieux d'origine, c'est-à-dire leurs maisons le soir, les autobus, eux, doivent sortir, mais également revenir pour venir rechercher des gens et repartir, et la situation est particulièrement problématique pour le transport en commun en ces raisons de déplacements d'arrivées et de retours pour aller recueillir des gens.

340 Ce qui fait qu'on se retrouve dans une congestion importante pour les autobus et on le voit particulier sur la rue de l'Inspecteur. Donc, sur la rue de l'Inspecteur et dans ces secteurs, la rue Duke, William, Inspecteur, on a aménagé au début des années 2000 certaines mesures préférentielles pour autobus pour répondre à cette forte demande de transport en commun qui provient par exemple de l'Île des Sœurs ou encore des secteurs de la Rive-sud.

345 Donc, on a déjà aménagé des mesures préférentielles pour autobus, mais qui présentement ne répondent plus à la demande. Donc, on se retrouve avec beaucoup d'autobus sur la rue de l'Inspecteur, évidemment à proximité des secteurs résidentiels qui sont limitrophes à la rue, qui sont présentement présents ou encore en développement.
350 Ça, c'est au niveau de la situation véhiculaire pour les autobus.

355 Pour ce qui est des piétons, les usagers du transport en commun qui prennent l'autobus, on se retrouve avec un fort volume de piétons sur rue dans des conditions qui ne se retrouvent pas totalement idéales pour un tel volume de piétons. Donc, on sait qu'il y a un bon volume d'autobus, un bon volume d'usagers de ces autobus-là, et on doit gérer ces piétons-là, ce qui n'est pas fait de façon idéale actuellement. Il y a certains arrêts qui ont été aménagés à Nazareth-William qui font en sorte qu'on doit s'assurer de répondre à la demande, mais sur la base du réseau actuel.

360 C'est les problèmes actuellement ou la situation actuelle au niveau de la gestion des déplacements et le projet Bonaventure dans le cadre de la planification du plan stratégique de transport de la Ville de Montréal sur les bases des orientations du transport collectif et actif, c'est ça qu'on souhaite voir développer en termes de transport au niveau du quartier Bonaventure.

365 Je vais maintenant céder la parole à monsieur Durocher pour ce qui est de la fonction de transport et circulation qui est développée dans le cadre du projet Bonaventure.

M. RÉJEAN DUROCHER:

370 Merci, Monsieur Carette. Bonsoir à tout le monde. Bonsoir, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE:

375 Bonsoir.

M. RÉJEAN DUROCHER:

380 Ma participation ce soir c'est un peu pour vous expliquer le cheminement qu'on a suivi pour ce qui regarde l'aménagement ou la géométrie des aménagements.

385 Évidemment, présentement, on a entendu parler du plan de transport de la Ville de Montréal, on a entendu parler également de tous les besoins et demandes qui peuvent être reliés au transport en commun. Nous, dans un premier temps, on a tenu évidemment compte des éléments qui nous ont été mentionnés.

390 Donc, dans un premier temps, ce qui est important de tenir compte, c'était vraiment le plan de transport qui privilégiait dans un premier temps la circulation piétonnière, les transports actifs, le transport par la suite collectif et également qu'est-ce qu'on fait avec les véhicules automobiles par la suite.

395 Dans un premier temps, la société et ses partenaires ont eu à travailler avec des objectifs que j'appellerais de transport en commun. On en voit ici une liste qui est de favoriser le transport actif et collectif, optimiser les déplacements dans l'axe, réduire le transit régional vers Ville-Marie, c'est-à-dire l'autoroute, réduire l'utilisation de l'autoroute au centre-ville et également assurer la fonctionnalité et la sécurité du réseau local. Quand je parle réseau local, je parle des rues transversales, je parle des habitudes de marche ou de déplacement des gens qui vivent aux environs.

400 Dans un autre volet aussi, on se rend compte que le projet de transport également, de sécurité et de transport, n'est pas simplement un volet que j'appellerais voirie ; il tient également compte de l'aménagement qu'on a parlé depuis le début, c'est-à-dire qu'on va souscrire ou concevoir une entrée de ville qui soit quand même importante, donc, percutante.

405 On veut retisser également les rues telles qu'elles étaient dans le secteur au début du siècle ou vers les années 40, la qualité et la sécurité de la circulation piétonnière, on en a parlé abondamment, et également les espaces publics de grande qualité, sécuritaires et conviviaux pour les utilisateurs de tout genre, développement immobilier vigoureux et écologique en lien avec le centre-ville également de la partie.

410 Alors ça, ce sont les objectifs auxquels on a vraiment été confronté pour établir notre plan de match.

415 Donc, voici en réalité le projet de géométrie des aménagements tel qu'il vous a été présenté depuis le début et qui apparaît au niveau de l'avant-projet détaillé. Pour nous, dans un premier temps, on se rend compte qu'on devrait tenir compte de la sortie de l'autoroute Bonaventure, mais également de l'entrée, en fait, au niveau de l'autoroute Ville-Marie en souterrain. Ces éléments-là sont quand même des éléments importants. C'était des contraintes, des critères qu'on nous a donnés de base et on en a tenu compte lors de notre aménagement.

420 Présentement on a en place, comme on l'a déjà dit, une autoroute à 6 voies ; on a trois voies de chaque côté sur les rues Duke et Nazareth qui servent en fait de voies de... pas de transit, mais des voies de service en réalité, mais également aussi, on a un chemin qu'on a déjà parlé abondamment qui est l'utilisation par les autobus, principalement qui viennent en provenance de la Rive-sud et de l'Île des Sœurs qui empruntent en fait la rue William, la rue de l'Inspecteur pour se diriger vers le terminus du centre-ville.

425 Ces éléments-là sont importants parce qu'au départ, maintenant, c'était convenu, on avait l'opportunité de démolir l'autoroute, mais qu'est-ce qu'on fait avec l'autoroute ? On aurait eu à travailler avec les contraintes en aménagement, mais également des contraintes de voies de circulation. Alors, on est arrivé avec plusieurs propositions qui ont été simulées par nos spécialistes à maintes reprises pour savoir quel était l'aménagement qui était le plus favorable pour autant le bien des citoyens résidents que pour trouver un équilibre entre la circulation locale et la circulation en provenance de la Rive-sud.

435 Cette solution, en fait, de 4 voies de chaque côté, qu'on a appelée des îlots centraux, ou encore des pâtés de maison comme on dit en bon français, ont été déterminés à 4 voies, 4 voies, disons, sur la majorité du parcours, mais tombant à 3 voies à la hauteur de l'entrée vers l'autoroute Ville-Marie, comme on le voit un petit peu présentement ; on a quand même des voies qui se réduisent à cet endroit-là.

440 Mais par la suite aussi, on a regardé, j'appellerais, le tissu urbain environnant. C'est là qu'on se rend compte que pour poursuivre dans une continuité du réseau actuel, lorsqu'on va plus au nord au niveau de la rue University, on se rend compte que là, la circulation est également de 4 voies ; 4 voies qui peuvent se rendre jusqu'à, si on regarde les photos qui viennent par la suite. Voici : on a University vers le nord à peu près à la hauteur de la rue Maisonneuve, on a 4 voies ; vous allez dire oui, 2 voies de stationnement, 2 voies de circulation, mais c'est à peu près le même phénomène qu'on veut aussi avoir au niveau de la rue Duke et Nazareth. C'est qu'en dehors des heures de pointe, les 2 voies qui sont de chaque côté vont être utilisées pour du stationnement sauf réserve à des endroits où il y a les

450 parcs ou encore il y a des arrêts d'autobus, mais on se rend compte que ce ne sera pas une
rue à plein temps à 4 voies de circulation à plein débit.

J'ai donné aussi un exemple ici de la rue Notre-Dame vers l'est qui encore une fois
est une rue à la hauteur de la rue McGill où on a 4 voies de circulation et à l'occasion, il y a
455 des stationnements de part et d'autre. Un exemple plus frappant, si vous sortez d'ici, vous
prenez la rue Mansfield, vous allez vous rendre compte que la rue Mansfield est
effectivement à 4 voies avec stationnements sur les deux côtés à l'occasion.

Donc, ce n'est pas un hasard à un moment donné si on a essayé d'avoir une certaine
460 continuité au niveau de la géométrie de la rue que j'appellerais Bonaventure, Nazareth et
Duke. C'est qu'on a regardé ce qu'il y avait dans les environs et on s'aperçoit que pour bien
desservir les environs, à part quelques rues locales, c'est vraiment 4 voies de circulation.
Donc, à un moment donné, on les a simulées et on s'est rendu compte que c'était une des
465 solutions qui apportait le plus de satisfaction autant pour satisfaire nos besoins de réduire la
vitesse, de réduire à un moment donné le débit des véhicules et ainsi essayer de favoriser le
transport en commun.

Comme on l'a dit au début aussi, les aménagements piétonniers étaient très
importants. C'est une des raisons pourquoi lorsqu'on a ramené au sol l'autoroute, on s'est
470 mis en tête de vraiment aménager des corridors piétonniers, des aires piétonnières qui
étaient vraiment conviviales pour les utilisateurs, que ce soit les résidents, que ce soit des
travailleurs, que ce soit des touristes ou peu importe.

Les aménagements de ces trottoirs-là en fait font en sorte que les trottoirs sont très
475 larges, en plus, ils sont éclairés de façon sécuritaire, donc, il n'y a pas de zone noire pour
faciliter les déplacements des gens. Ces trottoirs-là vont être également mis en contribution
avec énormément de mobilier urbain. Il va y avoir également des arbres, des arbustes,
plantation, de telle façon que l'aménagement de ces arbustes-là va aussi aider à la sécurité
des gens qui vont utiliser ces trottoirs pour se déplacer en créant, j'appellerais, comme une
480 barrière entre la chaussée et les trottoirs mêmes.

Par la suite, évidemment, des traverses qui vont être sécurisées, des traverses avec
feux de circulation et également avec des compteurs digitaux pour numériser qui vont
485 permettre aux gens justement de savoir avant de traverser en temps les différentes
intersections.

Comme on a pu le voir ici, ce sont des trottoirs vraiment à grand gabarit qui vont
permettre vraiment aux gens de se promener en toute sécurité. On voit un exemple ici d'un
décompteur numérique et une traverse qui pourrait être aménagée de cette façon-là. On

490 n'est pas arrivé encore au détail, mais ça donne quand même des exemples aux gens
comment on peut aménager des trottoirs.

Actuellement, ceci, ce sont des coupes types, on peut apercevoir quand même que
les trottoirs sont de 9.5 mètres. On peut avoir... ça va varier ici, entre 4.5 et 9.5 mètres
495 dépendant des endroits et sur le côté des quadrilatères ou des îlots centraux, on s'aperçoit
quand même qu'on a ici un trottoir qui est de plus petite dimension, mais comme on
l'expliquait l'autre jour, vu que les bâtiments vont être en retrait, on va gagner près de 2.5
mètres également à ce niveau-là. On va avoir encore une fois des trottoirs qui vont être
suffisamment vastes et larges pour sécuriser les gens.

500 Par la suite évidemment, l'autre volet, c'était les nouveaux cyclables. On ne peut
parler d'aménagement où on veut privilégier les transports actifs sans nécessairement parler
d'aménagement cyclable. Lorsqu'on regarde le plan de transport de la Ville de Montréal, on
se rend compte qu'actuellement à part les rues que j'appellerais McGill, de la Commune, on
505 avait aussi privilégié la rue Notre-Dame.

Après révision, on s'est rendu compte que la rue Notre-Dame n'était pas
nécessairement un lieu sécuritaire pour l'usage des vélos. C'est à ce moment-là avec les
gens de la Ville de Montréal, on a regardé la possibilité de deux nouveaux corridors pour
510 l'aménagement de voies cyclables, et ce sont les rues Ottawa et William qui sont
actuellement sous étude. Ceci n'était pas initialement dans le projet détaillé, mais de plus en
plus, on se rend compte qu'on est capable d'aménager notre projet et ces deux parcours-là
sont vraiment intéressants parce qu'ils sont situés de part et d'autre de la place publique et
également en lien avec la facture embarquement débarcadère, en réalité embarquement
515 pour les autobus dans le corridor Dalhousie, ce qui nous fait un lien vraiment intéressant pour
justement développer davantage le corridor ferroviaire.

On voit ici qu'est-ce que pourrait avoir l'air une piste cyclable - vous en avez vues
autant que moi. Mais également, c'est un endroit qu'on peut trouver intéressant pour pouvoir
520 aussi disposer de *bixi*. C'est un endroit où quand même beaucoup de gens vont le jour
débarquer de l'autobus parce que présentement, il y a beaucoup de circuits qui viennent de
la Rive-Sud qui ne peuvent arrêter à cet endroit-là faute d'espace pour débarquer. Alors, ils
continuent carrément jusqu'au terminus centre-ville. Tandis que si on avait un aménagement
adapté à ces fins-là, on pourrait accueillir davantage de gens au niveau de la place qui est
525 prévue à cet égard.

Le transport collectif maintenant. Comme on a toujours parlé depuis le début, c'est un
élément qui est quand même important puisque près de 66% des gens actuellement utilisent
le transport dans ce corridor. Présentement la capacité de l'autoroute Bonaventure, quand

530 on parle de 6 voies, puis les voies que j'appellerais de part et d'autre, peut accommoder
4 900 véhicules à l'heure.

L'aménagement qu'on propose va en contenir que 3 300. Alors, si on veut vraiment
favoriser l'autobus et, disons, que les gens adoptent davantage ce mode de transport, il y a
535 lieu de trouver un nouvel endroit, un nouveau corridor pour pouvoir leur permettre d'améliorer
leur trajet et ainsi se rendre plus accessible. Et c'est dans ce sens-là que les consultants et
les spécialistes qui ont été mandatés pour le projet ont évalué la possibilité de trouver soit un
corridor qui soit comme on dit, en site propre, c'est-à-dire réservé simplement aux autobus et
en site partagé, c'est-à-dire qu'il y ait d'autres modes de transport qui soient avec eux.

540 En réalité, sept trajets ont été regardés. On va parler de Peel ici, on va parler de Ann,
on va parler du corridor Bonaventure, McGill... excusez, Ann est ici, je vois un petit peu mal,
Dalhousie, l'axe SLR et finalement Prince et Queen. Comme on voit, regardez, on a balayé
autant à l'est qu'à l'ouest du corridor pour voir quel corridor était le plus favorable pour
545 l'implantation d'un tel site.

D'entrée de jeu, on a regardé avec quand même attention quatre solutions qui ont
vraiment fait l'objet de notre attention, mais qui ont été retirées de notre seconde phase
d'analyse parce qu'elles comportaient des désavantages majeurs.

550 Comme on regarde Peel. Peel, dans un premier temps, on s'éloignait énormément
de l'axe direct vers le terminus centre-ville, mais également, on était dans l'axe qui était
réservé aux tramways et on s'entend que le tramway était quand même et est toujours un
élément qui était important dans le développement du transport modal à Montréal. De plus,
555 c'est la rue Peel, c'est également une source de conflit importante avec les résidents, les
entrés, les commerces, etc. Alors, on avait vraiment peu d'intérêt pour ce site comparé avec
les autres sites.

L'axe McGill est à l'opposé également. On se retrouve sur McGill, très très loin du
560 terminus centre-ville, donc également un tracé qui n'était pas intéressant pour multiples
raisons, de parcours, de temps, de conflit.

L'axe Prince et Queen, en fait était à peu près équivalent à McGill et fut également
rejeté dans un premier temps. Et l'axe du SLR, oui, on va dire, l'axe du SLR, enfin, c'est tout
565 le long du corridor ferroviaire, mais sur le côté est qui longeait et les coûts étaient très
importants et les problématiques que j'appellerais, surtout au niveau de la descente afin de
rejoindre le terminus centre-ville se sont avérés des éléments qui ont fait rejeter cette
proposition. Et également il a été défini que si à un moment donné on voulait construire
justement un chemin le SLR, si déjà on avait des autobus à ce niveau-là, on avait déjà un
570 handicap majeur pour le réaliser.

Les trois variantes donc qui ont été retenues dans un premier temps, ce sont la rue Ann, la rue Dalhousie et la rue Bonaventure.

575 La rue Ann, en fait, c'est à peu près le même trajet que l'on voit présentement, sauf qu'au lieu de sortir à William, les véhicules sortiraient à Brennan le plus rapidement possible, tourneraient vers l'ouest, monteraient en fait la rue Ann jusqu'à un petit détour, je crois, je pense que c'est à la hauteur de St-Paul si je ne me trompe pas, et après ça emprunteraient à nouveau la rue de l'Inspecteur et fileraient vers le terminus centre-ville.

580 Alors, encore une fois, cette solution, oui, plus rapprochée, plus en ligne directe, mais on s'entend actuellement, les gens le vivent déjà. Monsieur Carette l'a démontré tantôt, on passe directement en dessous de près de 700 résidences qui sont les gens de la Lowneys. On est vraiment dans une zone de conflit avec la circulation automobile, les commerces, les résidents, des difficultés pour une petite rue comme celle-là. Alors, cette solution aussi
585 également a été rejetée.

La rue Bonaventure, on en a parlé tantôt. Pour y arriver, c'est qu'il y aurait tellement peu de différence avec la solution actuelle que vraiment l'intérêt a été de ne plus retenir cette solution-là puisqu'on gardait les véhicules, en réalité, dans la circulation automobile, donc,
590 sans trop trop d'avantage.

Et c'est là qu'est enfin arrivée la solution Dalhousie. Dalhousie actuellement est en ligne directe, ou presque en ligne directe à part le petit détour ici via la rue Saint-Maurice pour rejoindre le terminus centre-ville. Si on regarde actuellement les photos, on s'aperçoit que le
595 long de cette rue-là, il y a très peu d'entrées charretières, il n'y a pratiquement pas d'usages de part et d'autre. C'est une rue qui est vraiment près du corridor ferroviaire, donc, éventuellement si on veut faire de transport modal avec tout autre niveau, ça devient intéressant. Et on s'éloigne effectivement de la rue de l'Inspecteur, donc, des gens.

600 Et voici à peu près ce que pourrait avoir l'air le corridor Dalhousie. Parce que c'est bien beau dire qu'on veut disons solutionner le problème en mettant des gens dans un corridor unique, mais on peut l'aménager aussi et c'est l'aménagement qui est proposé.

605 On s'aperçoit en réalité que la majorité du tracé, on va retrouver en réalité 2 voies de circulation avec des trottoirs disons un peu plus imposants sur le côté du viaduc ferroviaire, et un trottoir de moindre importance sur le côté ouest, mais toujours quand même bordé d'arbres, éclairé, et surtout ce qu'il faut dire là-dedans, c'est qu'à part les heures de pointe, ces aménagements peuvent servir à d'autres fins.

610 Ici, on voit par contre, le même endroit entre les rues Ottawa et la rue William, l'aménagement, qu'il y aura les 4 voies en réalité, c'est-à-dire 2 voies de circulation et 2 voies pour les débarcadères encore une fois avec le même aménagement.

615 Ici, on voit l'emprise qui sera toujours réservée pour le SLR dans un futur que pour le moment on ne peut pas dire à court terme, mais qui quand même est toujours à proximité. Donc, à proximité de ce transfert qui pourra avoir lieu. Ça pourra devenir une plaque tournante intéressante, et c'est dans ce sens-là en réalité que cette solution s'avérait des plus performantes.

620 Voici la rue, encore une fois, la rue Dalhousie présentement et voici ce qu'elle pourrait avoir l'air une fois aménagée. Merci.

M. GAÉTAN RAINVILLE:

625 Vous avez vu que même si notre projet est avant tout... le premier objectif, c'est de reconstruire un quartier, la dimension de transport est éminemment importante dans ce corridor et les 60 000 personnes qui utilisent ce corridor à tous les jours sont les personnes qui alimentent la vitalité de notre centre-ville. Alors, pour nous, c'était très important.

630 Petit détail, c'est que la gare ou la station d'autobus que vous venez juste de voir sur Dalhousie qui remplacerait éventuellement l'arrêt d'autobus qui est situé sous le tablier de l'autoroute sur la rue William, il y a actuellement 10% des gens qui utilisent ce corridor-là qui descendent à chaque matin à cet endroit-là. Donc, ce sont des gens qui descendraient sur la rue Dalhousie et qui pourraient justement constituer soit de l'achalandage ou de la main-d'œuvre pour l'économie du Sud-Ouest.
635 Merci.

LA PRÉSIDENTE:

640 Merci, Monsieur Rainville. On a dépassé légèrement le temps de présentation, mais c'est un thème multiple facettes, alors on a laissé rouler en conséquence.

On va prendre une pause d'environ 15 minutes qui permettra à ceux qui sont intéressés de s'inscrire. C'est donc dire qu'on revient dans... 8 heures et 5 à peu près.
645 Merci.

PAUSE...REPRISE

LA PRÉSIDENTE:

650 Vous pouvez reprendre vos places, s'il vous plaît ? Il y a quelques places encore de libres dans le milieu de la salle pour les gens qui sont à l'arrière debout.

Au retour de la pause, avant de procéder à la période de questions proprement dite, quelques annonces.

655

Compte tenu de l'intérêt du thème du transport et de la circulation et du grand nombre de citoyens inscrits pour la période de question, la Commission vous propose d'ajouter une séance supplémentaire demain soir, même salle, même heure.

660

Selon le temps disponible, il nous sera possible de revenir sur le second thème qui a été traité jeudi, parce qu'il a dû y avoir ajournement, à savoir le thème du Quartier viable et vivable, le remaillage urbain, la diversité des fonctions et des usages, la mixité sociale, etc. En ajoutant cette supplémentaire, on souhaite évidemment vous donner l'occasion d'approfondir suffisamment les multiples facettes parfois complexes du projet et d'obtenir les réponses les plus satisfaisantes à vos questions.

665

Avant d'inviter les gens qui viennent de s'inscrire à la pause, je rappellerais, si vous le permettez, les cinq personnes que j'ai dû malheureusement remettre à ce soir en date de jeudi dernier sur le thème de jeudi dernier ou encore le thème de ce soir - soyez bien à l'aise de jumeler éventuellement les deux thèmes.

670

Alors, j'appellerais monsieur Jean-Claude Michel s'il est dans la salle. Est-ce que monsieur Michel est dans la salle ? On y reviendra un peu plus tard. Madame Carole Cournoyer ? Madame Cournoyer, bonsoir.

675

MME CAROLE COURNOYER:

Bonsoir. Alors, je suis propriétaire-investisseur du Lowney. Je regardais l'étude des tracés, et ma question est la suivante. On a dit qu'on avait délaissé le tracé de la rue Ann et Inspecteur parce que c'était trop près des unités du Lowney. Je ne comprends pas vraiment puisque le Dalhousie est, je ne sais pas moi, à 20 mètres de la façade des 700 unités du Lowney. Alors, pour moi, ça revient au même, c'est la même chose. Je ne comprends pas la logique. Alors, c'est ma question. Pourquoi délaissé un en faveur de l'autre quand c'est la même chose ?

685

LA PRÉSIDENTE:

Puisque vous avez l'impression que...

MME CAROLE COURNOYER:

690

C'est la même chose.

LA PRÉSIDENTE:

695

...c'est la même chose. Monsieur Rainville, ou un de vos experts, en réponse ?

M. GAÉTAN RAINVILLE:

700

Oui. Bien, voici. Effectivement on a choisi Dalhousie par rapport à de l'Inspecteur parce que c'était plus éloigné du complexe résidentiel de la Lowneys.

LA PRÉSIDENTE:

705

C'est plus loin de combien de mètres, Monsieur Rainville ?

M. GAÉTAN RAINVILLE:

710

Je ne saurais dire le nombre de mètres, mais c'est effectivement plus loin, mais c'est une des raisons qui militent en faveur de Dalhousie par rapport à Ann. La rue Ann avait d'autres inconvénients également, c'est-à-dire qu'il y avait beaucoup d'adresses civiques, de portes de garage, de zones débarcadères sur la rue Ann, ce qui aurait rendu à peu près impossible le fait de pouvoir la rendre exclusivement au transport collectif.

MME CAROLE COURNOYER:

715

D'accord.

LA PRÉSIDENTE:

720

Est-ce que je peux me permettre, Madame Cournoyer ?

MME CAROLE COURNOYER:

725

Oui.

LA PRÉSIDENTE:

Est-ce qu'il y aurait un de vos experts qui pourrait préciser la question de « à combien de mètres de distance » ?

730 **M. GAÉTAN RAINVILLE:**

La distance ? Est-ce que quelqu'un parmi nos collaborateurs connaît la distance ?

735 **LA PRÉSIDENTE:**

Du trajet par rapport à l'autre. Peut-être monsieur Carette ?

M. GAÉTAN RAINVILLE:

740 Veux-tu les commenter, Claude, s'il te plaît, les images ?

LA PRÉSIDENTE:

On va préciser ce point-là si c'est possible.

745

MME CAROLE COURNOYER:

Est-ce que je peux aller à une deuxième question ?

750 **LA PRÉSIDENTE:**

Peut-être pendant qu'on...

MME CAROLE COURNOYER:

755

Oui.

LA PRÉSIDENTE:

760 Oui, oui, bien sûr, allez-y.

MME CAROLE COURNOYER:

765 Le tracé du corridor Dalhousie implique l'expropriation de je pense plus qu'un building, implique un tunnel en dessous du viaduc du CN, la construction d'une nouvelle gare pour faire descendre les gens et, en plus, quand on arrive à la hauteur de Saint-Maurice, ça implique pour 1 500 autobus ou, en tout cas, c'est le chiffre qu'on a décidé, deux tournants à angle droit entre le presbytère, un vieux presbytère, et l'immeuble Le Baron, qui est à caractère patrimonial.

770

775 Quand on se promène sur le corridor Dalhousie, on s'aperçoit que ce trajet est vraiment dans un couloir très restreint ; ce n'est pas un boulevard. Donc, ma question : Est-ce qu'on pense exproprier le vieux presbytère ? Parce que je ne vois pas comment tous ces autobus vont faire deux tournants à angle droit dans un espace très très restreint ?

LA PRÉSIDENTE:

780 Si vous le permettez, on va garder ce bout de question puisqu'on a les images qu'on souhaite. Alors, Monsieur Carette, si vous pouvez apporter quelques précisions, en utilisant le micro ?

M. CLAUDE CARETTE:

785 Lorsque vous voyez au niveau du trajet - je vais prendre ton pointeur, s'il vous plaît - donc, on voit au niveau du trajet, pour voir par rapport à la localisation - peut-être aller sur le prochain acétate, s'il vous plaît - donc, au niveau du trajet de Ann, on arrive ici au niveau de Bonaventure, Brennan, on prend Ann, bifurque sur Inspecteur pour aller vers la direction centre-ville.

790 Donc, ici, vous avez le corridor Dalhousie qui est le second acétate, Dalhousie qui au lieu d'aller sur Ann ici, on va directement sur le corridor Dalhousie pour aller au terminus centre-ville.

MME CAROLE COURNOYER:

795 Oui, mais regardez les deux tournants à angle droit.

M. CLAUDE CARETTE:

800 Madame la Présidente, par rapport à la première question de madame...

LA PRÉSIDENTE:

805 On va d'abord répondre, Madame Cournoyer, à la question de quelle distance.

M. CLAUDE CARETTE:

810 Ce qu'expliquait monsieur Rainville évidemment au niveau de la rue Ann, il y a plusieurs accès en rive qui amènent effectivement un besoin de desserte locale. Donc, on devait s'assurer de la desserte locale en raison des activités riveraines ici. Il y a des activités

évidemment riveraines, les projets de développement qui sont réalisés ou en cours de développement nouveau du promoteur Lowney.

815 Donc, ici, on se retrouve sur Dalhousie tandis que sur Ann, avec le trajet Ann, on prenait Ann, par la suite Inspecteur, on se retrouvait dans l'obligation de prendre cet axe-là qui est dans le milieu bâti plus... dans le fond plus important au niveau bâti.

MME CAROLE COURNOYER:

820 Mais je veux savoir la distance entre l'Inspecteur et Dalhousie.

M. CLAUDE CARETTE:

825 Donc, vous voyez, ça, je n'ai pas la réponse avec moi, mais on pourrait fournir la réponse évidemment.

MME CAROLE COURNOYER:

830 Oui, mais je demeure là, moi ; je peux vous dire que ce n'est pas en kilomètres.

M. CLAUDE CARETTE:

Effectivement, ce n'est pas, Madame la Présidente, à un kilomètre.

835 **MME CAROLE COURNOYER:**

25 mètres.

LA PRÉSIDENTE:

840 Donc, ça répond à la première question. Est-ce qu'on peut revenir à votre deuxième question de l'angle droit concernant...

MME CAROLE COURNOYER:

845 Saint-Maurice.

LA PRÉSIDENTE:

850 ...Saint-Maurice ?

MME CAROLE COURNOYER:

Au niveau de Saint-Maurice.

855

LA PRÉSIDENTE:

Avec la présence d'un presbytère et de l'immeuble Le Baron ; c'est ça ?

860

MME CAROLE COURNOYER:

Oui.

M. RÉJEAN DUROCHER:

865

Donc, ici, nous, c'est à proximité de Notre-Dame/Saint-Maurice. Effectivement, au niveau géométrique, on a travaillé avec le promoteur au niveau de la géométrie au niveau de l'étude d'avant-projet et les mouvements de virage ici ou encore vous parlez des mouvements de virage ici qui pourraient, Madame la Présidente, être conflictuels effectivement, c'est des géométries qu'on doit travailler de façon plus fine et qui ont été travaillées de façon plus fine afin de s'assurer que le mouvement des autobus fonctionnent. Et on parle ici de l'ingénierie au niveau du routier.

870

LA PRÉSIDENTE:

875

Ça, j'imagine, mais la question de madame, je pense, c'était : Est-ce que ça implique une intervention sur le presbytère ou l'édifice Le Baron ou ce n'est pas en conflit à ce moment-ci ? Ce n'est pas en conflit ?

880

M. RÉJEAN DUROCHER:

Non.

LA PRÉSIDENTE:

885

D'aucune façon.

MME CAROLE COURNOYER:

890

Ce n'est pas en conflit ?

M. RÉJEAN DUROCHER:

Avec le presbytère, Madame la Présidente, non.

895 **LA PRÉSIDENTE:**

Ni l'édifice du Baron, qui abrite actuellement Le Baron. Ça répond à vos deux questions ?

900 **MME CAROLE COURNOYER:**

Oui, merci.

LA PRÉSIDENTE:

905

Merci à vous. Est-ce que monsieur Jean-Claude Michel est dans la salle ? Monsieur Philippe Côté, s'il vous plaît. Bonsoir.

M. PHILIPPE CÔTÉ:

910

Bonsoir. Philippe Côté, arrondissement Ville-Marie. Est-ce qu'il me serait possible d'avoir cette image-là pour ma première question ?

LA PRÉSIDENTE:

915

L'image du dépliant ?

M. PHILIPPE CÔTÉ:

920

Oui. Enfin, l'image de prestige.

LA PRÉSIDENTE:

925

On va demander à notre grand chef de nous trouver ça. Vous pouvez... un préambule avant qu'on trouve...

M. PHILIPPE CÔTÉ:

930

Oui, c'est ça. Le préambule, je suis heureux que... enfin de compte depuis 2004, c'est la première consultation formelle sur le projet de la Société du Havre qui impliquait le grand havre qui allait grosso modo de la rue Iberville jusqu'au pont Champlain, qui a fait

l'objet évidemment d'une grande mission de donner l'accès au fleuve, mais qu'on retrouve maintenant difficilement à l'est de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal. Enfin...

935 Bref, ma première question c'est sur un des panneaux à l'entrée. Il est spécifié que le projet actuel en consultation concerne 82% de la structure de l'autoroute Bonaventure. Donc, j'aimerais comprendre si le 18% manquant, c'est le pont au-dessus du bassin Peel et que la propriété de la Ville de Montréal pour la structure de l'autoroute se rend jusqu'à la rue Mills ?

940 **LA PRÉSIDENTE:**

 On peut répondre à cette première question, Monsieur Rainville ?

945 **M. RÉJEAN DUROCHER:**

 Si je comprends bien...

950 **M. PHILIPPE CÔTÉ:**

 Je peux la reformuler.

955 **M. RÉJEAN DUROCHER:**

 Non, j'ai très bien saisi. La seule affaire que je comprends c'est que la Ville de Montréal est propriétaire de la rue Saint-Jacques aller jusqu'à environ la moitié du bassin Peel. Donc, probablement, effectivement si on regarde la partie que nous allons réaménager, ça représente à peu près 80%, mais là je vous le dis sous toutes réserves, mais l'autoroute Bonaventure est beaucoup plus longue que ça. Mais c'est la partie qui appartiendrait à la Ville de Montréal.

960

960 **LA PRÉSIDENTE:**

 Qui serait les 80 quelque pourcent ?

965 **M. RÉJEAN DUROCHER:**

 C'est ça, c'est ce que je peux en déduire.

970 **LA PRÉSIDENTE:**

 Qui serait... Monsieur Côté ?

M. PHILIPPE CÔTÉ:

975 Ça ne se rend pas jusqu'à la rue Mills comme des rapports antérieurs ont déjà...
comme le rapport sur le casino désignait la propriété de la Ville de Montréal jusqu'à la rue
Mills, donc, la structure au-dessus du bassin appartenait à Montréal. Est-ce qu'on peut avoir
une réponse précise ?

980 **M. GAÉTAN RAINVILLE:**

 La réponse précise est que la propriété de la Ville de Montréal quant à la structure va
jusqu'au milieu du bassin Peel. Et si vous observez lorsque vous traversez l'autoroute
Bonaventure, au milieu du bassin Peel, vous avez déjà une indication de la Société des ponts
985 Jacques-Cartier et Champlain qui devient propriétaire avec Transport Canada de
l'infrastructure.

M. PHILIPPE CÔTÉ:

990 Bon. Concernant, comment dire... c'est sur l'horizon-temps, peut-être que ça
concerne plus la phase 3, mais c'est l'affranchissement du canal Lachine. Parce que la
proposition actuelle est une solution temporaire sur talus qui ne permettra pas, je dirais une
grande qualité d'intégration urbaine de la greffe entre le boulevard urbain proposé et le pont
sur le canal Lachine.

995

 Je me demandais, dans les différentes hypothèses de traversement du canal
Lachine, qui n'est pas détaillé ici vu que tout semble temporaire dans l'avenir, enfin... savoir
si l'hypothèse d'un petit pont comme il y a actuellement dans l'axe de la rue Mills qui franchit
déjà le canal Lachine, un petit pont qui serait dans l'axe de Duke ou Nazareth a été étudié ?
1000 Donc, un petit pont qui coûterait à peu près une quinzaine de millions et qui serait donc
réalisable à court terme ?

LA PRÉSIDENTE:

1005 On peut poser la question, mais on est déjà... on est à l'extérieur de notre phase 1.

M. GAÉTAN RAINVILLE:

1010 Oui, oui. De toute évidence, nous, notre mandat se limite à la phase 1 du
réaménagement de l'autoroute Bonaventure. Ce dont vous parlez, c'est dans la phase 3 :
Passera-t-on sous le bassin Peel avec un tunnel ou encore au-dessus avec un pont ? On
n'en est vraiment pas là, puis il n'y a aucune hypothèse de travail actuellement à l'étude.

1015 Alors, votre affirmation à l'effet que ce sont des travaux temporaires, elle n'est pas justifiée tout à fait parce que s'il s'agissait d'un petit pont comme celui que vous mentionnez sur la rue Mills qui engendre le canal à la rue Mills, les talus qui vont servir actuellement pourraient servir à nouveau dans l'ouvrage final.

LA PRÉSIDENTE:

1020 Ça fait le tour de vos deux questions ?

M. PHILIPPE CÔTÉ:

1025 Blen, la première était surtout une question d'éclaircissement, sinon ce serait une question pour l'AMT. Ce serait surtout ça sur l'optimisation de l'ensemble du corridor entre le pont Champlain et la nouvelle gare d'autobus. Concernant... Enfin, c'est une question.

LA PRÉSIDENTE:

1030 Allez-y le plus précisément possible.

M. PHILIPPE CÔTÉ:

1035 C'est ça. Donc, en phase 2, il est indiqué qu'il n'y a aucune modification pour le corridor d'autobus, la voie réservée qui sort du pont Champlain et qui se rend jusqu'à l'échangeur abandonné devant Pointe-Saint-Charles qui a un feu de circulation qui amène les autobus sur Marc-Cantin et qui reviennent à ce moment-là sur l'autoroute Bonaventure.

1040 Donc, ce segment-là qui ne fait l'objet d'aucune optimisation à court terme, mais qui n'est pas par exemple dans le réfection du rond-point de l'île-des-Sœurs, qui est pourtant une perte de temps, où il y a aurait un gain de temps de 8 minutes qui serait possible à avoir pour une intervention très peu chère par rapport à ce qu'on nous propose actuellement ici pour l'AMT.

1045 J'aimerais donc savoir en quoi l'AMT n'a pas retenu une optimisation de ce secteur-là, du corridor d'autobus ? Parce que le but recherché pour l'AMT est toujours de faire des gains de temps et par conséquent, pourquoi il n'y a pas eu d'intervention sur le pont Clément à 4 voies qui alimente toute la structure de Bonaventure y compris le boulevard urbain à 8 voies
1050 promis avec les 2 voies de plus, donc, un 10 voies total pour la proposition actuelle ?

LA PRÉSIDENTE:

Est-ce qu'on peut demander à monsieur de l'AMT ?

1055 **M. GAÉTAN RAINVILLE:**

Oui, monsieur Veilleux est disposé à répondre.

1060 **LA PRÉSIDENTE:**

Oui, il y a monsieur Veilleux puisqu'il est à la table.

M. MICHEL VEILLEUX:

1065 Nous sommes justement en train de l'étudier. On a donné un mandat à une firme pour regarder ça. C'est un sujet qui nous intéresse déjà depuis longtemps.

M. PHILIPPE CÔTÉ:

1070 Est-ce qu'il serait possible d'avoir la carte que vous présentiez l'heure de pointe du matin où on voit très bien la ligne bleue versus la ligne rouge ? Est-ce qu'il serait possible...

M. MICHEL VEILLEUX:

1075 Habituellement les voitures ont un lieu plus direct vers le pont Champlain que le transport collectif et c'est une situation qui a... il y a certaines solutions qui sont potentielles à regarder et nous sommes justement en train de faire cet examen-là. Il est prématuré de vous répondre, mais il y a différentes solutions qui vont être sur la table qu'on va pouvoir déposer, pas à l'intérieur de ce cadre-ci, mais sur lesquelles l'AMT est à travailler. Alors, c'est une
1080 préoccupation qu'on a actuellement.

LA PRÉSIDENTE:

Merci, Monsieur Veilleux.

1085

M. PHILIPPE CÔTÉ:

Mais mon questionnement, c'était sur la ligne bleue qui fait une *loop* devant Pointe-Saint-Charles.

1090

M. MICHEL VEILLEUX:

Oui, c'est ça. C'est ça. Actuellement les autobus font une forme de détour alors que les autos ont un lien plus direct, puis il y a peut-être différentes solutions qui pourraient nous
1095 permettre d'améliorer ça et aller chercher des gains de temps en effet.

M. PHILIPPE CÔTÉ:

Et surtout ne pas venir sur le pont Clément qui est à 4 voies qui alimente entièrement la Bonaventure et le projet de boulevard qui...

1100

LA PRÉSIDENTE:

Je vous remercie. Je vais vous demander de vous réinscrire s'il y avait d'autres questions.

1105

M. PHILIPPE CÔTÉ:

Certainement, on en a d'autres.

1110

LA PRÉSIDENTE:

Merci. Monsieur Étienne Coutu, s'il vous plaît. Monsieur Coutu.

M. ÉTIENNE COUTU:

1115

Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE:

1120

Bonsoir.

M. ÉTIENNE COUTU:

1125

J'aimerais premièrement déposer un document. C'est un extrait, pages 68 à 71, d'un document qui s'appelle *L'étude de la forme urbaine, caractérisation du secteur centre*, qui a été produit par le groupe Cardinal/Hardy en 2003. C'était sur un mandat de la Ville en vue de la préparation du plan d'urbanisme.

1130

Donc, au cours de cette réflexion à laquelle j'ai eu le plaisir de contribuer... Je vais me présenter. Étienne Coutu, je suis architecte et conseiller en design urbain et je suis ici à titre personnel.

1135

Donc, lors de cette réflexion à laquelle j'ai contribué, nous devons étudier plus en détail la question des entrées de ville dont celle de la rue University. Nous avons alors développé l'idée d'un boulevard permettant de nouveaux développements avec une solution

de transport en commun moderne pour desservir la Rive-sud et remplacer les autobus. On parlait déjà à l'époque d'un projet de SLR.

1140 Afin d'y créer un véritable milieu de vie, nous avons aussi proposé le déplacement des bretelles d'entrée et de sortie de l'autoroute Ville-Marie au sud de la rue Wellington et l'érection d'un fond bâti de 8 à 12 étages correspondant à une typologie d'un bâti résidentiel qui est de plus en plus présente dans la cité du multimédia et dans Griffintown. Donc, le projet que vous nous présentez semble accepter la position des bretelles d'autoroute et comprend aussi une solution pour les autobus.

1145

Donc, ma première question porte sur la viabilité du projet de quartier sans le déplacement des bretelles. Je ne sais pas si c'est possible de mettre le plan proposé à l'écran ?

1150

LA PRÉSIDENTE:

Est-ce qu'on peut trouver ça ?

1155

M. ÉTIENNE COUTU:

Le plan d'implantation.

1160

LA PRÉSIDENTE:

Plan d'implantation. Donc, votre question, première question ?

1165

M. ÉTIENNE COUTU:

Ma question porte sur, en fait, l'îlot qui se trouve entre deux bretelles d'entrée et de sortie de l'autoroute Ville-Marie. Il semble que le projet, il y a à peu près 25% de la capacité de développement qui se trouve à cet endroit-là, donc, dans un îlot qui est coincé entre deux bretelles d'autoroute. Donc, ma question, c'est : Pensez-vous sérieusement trouver quelqu'un qui serait prêt à développer un îlot situé entre deux bretelles d'autoroute ?

1170

LA PRÉSIDENTE:

Est-ce qu'on peut demander à la salle de retenir ses émotions ? Monsieur Rainville va nous faire part de ses impressions.

M. GAÉTAN RAINVILLE:

1175

Oui. J'ai commencé un début de réponse à plusieurs de vos questions ou plusieurs de vos remarques, puis je vais demander ensuite à monsieur Aurèle Cardinal de compléter puisqu'il était avec la firme qui a produit l'étude à laquelle vous faites référence.

1180

Je reviens juste lorsque vous disiez qu'il avait été étudié ou, en tout cas, évoqué...

M. ÉTIENNE COUTU:

1185

Je peux vous remettre le document.

M. GAÉTAN RAINVILLE:

...la possibilité...

1190

LA PRÉSIDENTE:

Je vais vous demander de laisser monsieur Rainville répondre.

M. GAÉTAN RAINVILLE:

1195

...de mettre la sortie et l'entrée du tunnel Ville-Marie au sud de la rue Wellington. Nous avons fait faire cette analyse par un avis technique que nous avons reçu et qui a conclu à son impossibilité en raison des infrastructures souterraines très abondantes dont un important collecteur sous la rue William qui nous aurait forcé à aller énormément profond et avec une pente accentuée impossible à construire pour après ça aller passer au-dessus du canal de Lachine. Ça, c'est la première question.

1200

Est-ce qu'on pense que le développement est viable pour cet îlot qui est situé entre les bretelles ? Je vous avoue, c'est une excellente question parce qu'on a eu cette réflexion-là et c'est certain que la présence des bretelles constitue un élément qu'il va falloir surmonter, puis qu'il va falloir contourner d'une quelconque façon. Ça ne va pas être aussi facile que les autres îlots, ça va de soi. C'est un défi. Et on l'a considéré, puis c'est un défi à surmonter et on va sur la planète Mars actuellement, donc, on surmonte de gros défis, mais on va surmonter ce défi-là aussi si on a à maintenir les bretelles indéfiniment.

1205

1210

LA PRÉSIDENTE:

Voulez-vous, Monsieur Coutu, poser votre deuxième question si vous en avez une deuxième ou entendre ce que peut-être... vous suggérez Aurèle Cardinal pour...

1215 **M. ÉTIENNE COUTU:**

Bien, je peux poser peut-être ma deuxième question. Si monsieur Cardinal veut intervenir, il est bienvenu. Donc, en fait ma deuxième question porte essentiellement sur le corridor Dalhousie qui fait partie du projet.

1220

Donc, on parle d'un investissement majeur pour une solution de transport en commun qui me semble, et c'est pas juste pour moi, qui semble un peu une solution de transport du passé. Admettons que, dans un premier temps, il faut considérer que c'est le transport qui est utilisé actuellement et qu'un projet alternatif de SLR ou quelque chose qui soit moins gros, ça peut être un projet de tramway, arrive plus tard, je veux juste vous faire noter qu'il y a déjà un accès à travers le bâtiment-pont par la rue Ann.

1225

Dans votre projet pour rejoindre la rue Dalhousie immédiatement, il faut, si je ne me trompe pas, vous me corrigerez, il faut creuser à travers le bâtiment-pont un accès pour accéder à la rue Dalhousie ; n'est-ce pas ?

1230

M. GAÉTAN RAINVILLE:

Vous avez raison.

1235

M. ÉTIENNE COUTU:

Oui. Donc, est-ce qu'on ne peut pas penser qu'avant de faire un investissement majeur pour creuser à travers un bâtiment existant, on ne pourrait pas utiliser dans un premier temps l'accès qui est déjà existant par la rue Brennan et prendre le tunnel si on veut de la rue Ann ?

1240

LA PRÉSIDENTE:

On peut répondre à cette question.

1245

M. ÉTIENNE COUTU:

Autrement dit, ma question, c'est : pourquoi investir autant pour des autobus ? Pourquoi est-ce qu'on n'investit pas et est-ce qu'on ne considère pas tout de suite à cette phase-ci du projet la phase 2 qui sera une solution de transport en commun plus durable ?

1250

LA PRÉSIDENTE:

1255 Est-ce qu'on peut répondre tout de suite à la question de la comparaison des deux tracés puisque ça existait sur la rue Ann ou sur Dalhousie, voir les avantages et les inconvénients, pour éclairer ?

M. GAÉTAN RAINVILLE:

1260 C'est ça. Tout à l'heure, monsieur Durocher a démontré les raisons pour lesquelles la rue Ann n'avait pas été retenue par rapport à la rue Dalhousie. Alors, ces mêmes raisons-là subsistent toujours lorsque vous posez votre question maintenant. Même en invoquant des moyens de transport alternatifs du futur, ces éléments de contrainte existent toujours quand même. Réjean ?

1265

M. RÉJEAN DUROCHER:

1270 Je voudrais ajouter un complément d'information, Madame la Présidente. C'est qu'il ne faut pas regarder juste les coûts de construction, mais également les coûts d'opération. Dans le cas qu'on a étudié présentement, les coûts d'opération sont très importants et quand on regarde juste le réseau de transport de Longueuil, lorsqu'on augmente de 3 minutes les parcours, c'est plus de 2 millions par année qu'on vient augmenter le coût d'opération.

1275 Alors, dans un cas comme celui-là, si on regarde à long terme, effectivement on va rembourser les coûts d'immobilisation et en plus, c'est qu'on réduit les coûts de pollution parce qu'il y a un trajet qui est moins long, etc., etc.

1280 Alors, c'est dans ce sens-là qu'on a considéré cette solution comme étant dans un premier temps la solution la plus viable.

LA PRÉSIDENTE:

1285 Est-ce que je comprends bien que les coûts d'exploitation pour le corridor de la rue Ann étaient vraiment inacceptables ou tellement lourds que ça devenait une contrainte majeure ?

M. RÉJEAN DUROCHER:

Disons plus élevés.

1290 **LA PRÉSIDENTE:**

Plus élevés.

1295 **M. RÉJEAN DUROCHER:**

Plus élevés et ajoutés à d'autres contraintes, comme on a dit tantôt, des interférences avec le milieu bâti, le trajet plus long, etc., donc, ça faisait en sorte que Dalhousie était plus intéressant même avec les coûts de construction.

1300 **LA PRÉSIDENTE:**

Ça répond à votre question ?

1305 **M. ÉTIENNE COUTU:**

Oui. J'aimerais en fait...

1310 **LA PRÉSIDENTE:**

On a déjà...

1315 **M. ÉTIENNE COUTU:**

Ce n'est pas une question. J'aimerais répondre à la question précédente qui était la distance qu'on déplace, ce que les documents...

1320 **LA PRÉSIDENTE:**

Pour l'instant, les questions sont plus ici...

1325 **M. ÉTIENNE COUTU:**

Oui, je sais. Non, mais c'est parce que le temps que la question a été posée, j'ai pris le temps d'aller derrière, et les documents de Cardinal-Hardy ont toujours la bonne idée d'être à l'échelle et qu'on puisse donner la réponse rapidement. La distance, la largeur de l'îlot où se trouve le poste de police est de 35 mètres. Donc, de centre de rue à centre de rue, on est plutôt entre 40 et 45 mètres, pour répondre à la question de tout à l'heure.

LA PRÉSIDENTE:

1330 Je vous remercie. Est-ce qu'il y a... ne partez pas tout de suite, Monsieur Coutu, est-ce qu'il y a un complément, Monsieur Rainville ? Souhaitez-vous qu'il y ait un complément de réponse par monsieur Cardinal ?

M. GAÉTAN RAINVILLE:

1335 Aurèle, est-ce que tu aurais à rajouter ?

LA PRÉSIDENTE:

1340 Quant à la faisabilité de la construction des îlots.

M. AURÈLE CARDINAL:

1345 Bonsoir. J'avais fait aussi un petit calcul sur la largeur du déplacement, la distance déplacement. J'entendais des chuchotements dans la salle qui étaient à 25 mètres, on est plutôt dans l'ordre de 46 à 47 mètres, 45 mètres et quelque, de probable.

1350 Au niveau de la forme urbaine par rapport à l'étude qui a été faite précédemment, oui, ç'a été des options qui ont été regardées, ç'a été même un premier dessin qui a été fait pour la Société du Havre de mettre des bâtiments plutôt de l'ordre de 10 étages dans le projet avec les îlots que l'on voit actuellement.

1355 Personnellement, je pense que dans un milieu comme celui-là, de construire des plus petits bâtiments pour respecter un programme de développement qui nous avait été donné par le client plutôt que d'être de faible hauteur et de s'inscrire dans le cadre d'un quartier, c'est plus intéressant d'avoir des bâtiments plus effilés qui sont un peu plus en hauteur.

1360 C'est l'entrée vers le centre-ville. Pour moi, ça devrait être en termes de forme urbaine quelque chose qui est un peu une amorce du centre-ville qui permet de lier deux quartiers plutôt que de continuer uniquement le gabarit du quartier. C'est aussi une forme qui tient mieux compte, je pense, de la contrainte de l'étroitesse de l'îlot, parce qu'on ne peut pas se cacher que c'est un îlot qui est étroit. On ne peut pas se cacher que c'est dans un milieu qui aura une bonne quantité de circulation, donc, de mettre un peu plus d'espace en hauteur dans des plus petits bâtiments, ça me semble personnellement une solution plus
1365 avantageuse dans ce contexte-là que de rester de hauteur moyenne.

M. ÉTIENNE COUTU:

Merci.

1370 **LA PRÉSIDENTE:**

Ça répond à votre question ?

M. ÉTIENNE COUTU:

1375

Oui.

LA PRÉSIDENTE:

1380

Merci, Monsieur Cardinal. Je vais rappeler pour... oui, ce sera déposé. Merci. Monsieur Jean-Claude Michel est-il dans la salle ? Absent. Alors, on peut donc amorcer la liste qui a été inscrite ce soir. Peut-être... est-ce que mes commissaires avant auraient une question ? Monsieur Chénard. Si la salle permet, on a des questions sur le thème.

1385

M. VIATEUR CHÉNARD:

1390

Ce ne sera pas long. Juste un petit complément dans vos présentations. Le SLR et le tramway, quel est l'horizon temporel où ça pourrait se réaliser, où c'est prévu ? Et deuxièmement, une fois que le SLR sera en place, quelle sera l'incidence sur l'usage du corridor Dalhousie ? Est-ce que vous l'éliminez complètement ? Enfin, qu'est-ce qui va arriver ?

M. GAÉTAN RAINVILLE:

1395

Je vais demander à monsieur Veilleux de nous parler du délai probable pour un éventuel SLR et à monsieur Carette pour le tramway. Monsieur Veilleux ?

M. MICHEL VEILLEUX:

1400

Monsieur le Commissaire, à propos du SLR, vous savez qu'en mai dernier, le gouvernement fédéral, les gouvernements fédéral et provincial ont annoncé des études concernant la vocation future du pont Champlain. En même temps, ils ont annoncé pour près de 10 ans de travaux de rénovation pour le pont Champlain.

1405

Comme c'est les gouvernements fédéral et provincial qui étaient ciblés pour financer ce projet de plus d'un milliard qui est celui du SLR vers la Rive-sud, il est tout à fait

1410 fondamental de considérer l'opportunité qu'amène la possible rénovation du pont Champlain dans le choix de l'insertion pour la traversée de la voie maritime parce que vous savez, dans le projet du SLR, on utilisait l'estacade et ensuite, un pont qui était construit pour traverser la voie maritime qui était juste à l'ouest du pont actuel du pont Champlain. Alors, c'était un élément qui générait des coûts assez importants.

1415 Alors, devant cette situation-là, devant le questionnement qui est amené et les opportunités qui peuvent en susciter, dans l'étude qui va être faite par le gouvernement fédéral, il va y avoir évidemment toute la question de l'insertion du SLR proprement dit, il va y avoir une panoplie de solutions qui vont être regardées pour le transport collectif. Le transport collectif va avoir une place importante dans cette solution-là.

1420 Ce qui nous a rassuré du côté de l'Agence métropolitaine de transport parce qu'on a investi beaucoup d'argent dans le développement de ce projet-là pour Montréal. Par contre, ça nous a donné une indication ; c'est que dans un horizon d'une quinzaine d'années, alors, les travaux de rénovation, l'implantation d'un SLR au sein d'un éventuel projet de pont fait en sorte que dans un horizon d'une quinzaine d'années, il nous apparaît peu probable qu'on puisse envisager cette infrastructure tout de suite.

1425 Alors, nous, à l'AMT, on a un besoin criant dans cet axe-là. Comme j'ai dit lors de la dernière rencontre, actuellement toute la croissance de l'achalandage qui se fait dans l'axe du pont Champlain, on est obligé de mettre les quais à l'extérieur de notre terminus centre-ville actuel, on a un besoin d'espace, on a un besoin d'assurer cette demande-là qui est en croissance.

1430 L'intérêt du transport collectif est très important, on a un support de nos élus, on a un support gouvernemental, le ministère des transports est de retour dans le financement de l'exploitation du transport en commun et ça fait en sorte qu'il y a une pression énorme sur les réseaux. L'axe du pont Champlain en est un. Alors, nous, on doit avoir une solution d'entrée de jeu pour répondre à la demande et c'est ce qui explique notre collaboration à ce projet-là, l'importance que l'AMT y accorde depuis le début.

1440 Nous travaillons avec la Société du Havre de Montréal et la Ville de Montréal à garder une place importante au transport collectif. On a demandé d'entrée de jeu qu'il y ait un axe dédié pour le transport collectif, on parle de 20 000 déplacements en pointe du matin, c'est très important. C'est une demande importante, plus importante que la demande automobile, alors, il ne faut pas la mettre de côté.

1445 On a ici un projet où est-ce que... je ne veux pas comparer à d'autres projets dans la région métropolitaine, mais d'un point de vue de l'Agence métropolitaine de transport qui a une vision métropolitaine du développement des transports, on a un projet ici où est-ce qu'on

1450 est prêt à dédier un axe au transport en commun, on est prêt à le dédier, on prévoit l'évolution de cet axe-là vers un éventuel SLR, c'est prévu à l'intérieur du projet, et on diminue le nombre de voies de circulation.

1455 Sur le nombre, je ne voudrais pas tomber dans l'évaluation du nombre, mais d'un point de vue de l'Agence métropolitaine de transport qui défend le rôle du transport collectif dans la région de Montréal, on a un projet ici qui a une dominante transport collectif très importante et qui va favoriser le transfert modal. Alors, voilà pourquoi j'en profite pour répondre un peu plus large que la question, Monsieur le Commissaire, mais je me doutais bien que la question allait venir de toute façon. Alors, voilà. Merci.

1460 **M. VIATEUR CHÉNARD:**

Supposons qu'on aurait le SLR dans un horizon de 15 ans à peu près, qu'est-ce qui arriverait avec le corridor Dalhousie à ce moment-là ?

1465 **M. MICHEL VEILLEUX:**

1470 Écoutez, tout d'abord durant la construction du SLR, de toute évidence, si on regarde les projets de système léger sur rail qui ont lieu dans le monde, ça va prendre des solutions temporaires, ça va prendre des voies pour recevoir tout l'achalandage du transport en commun qui va être utilisé et à maturité d'ici à ce que le SLR soit implanté, je vois les annonces qu'on a eues à Copenhague la semaine dernière, on a un gouvernement provincial très... comment dire, très proactif en matière des gaz à effet de serre, il va continuer à avoir une pression importante pour développer les transports collectifs.

1475 Moi, contrairement à ce que j'ai entendu il y a quelques semaines, je ne pense pas que le mode autobus soit désuet et plus d'actualité ; je pense qu'il va y avoir de la place, mais je ne peux pas vous dire dans quelle mesure exactement. Est-ce que ça va prendre un corridor dédié ? Est-ce que ce corridor-là va pouvoir être partagé avec d'autres modes ? On pourrait penser à du covoiturage, on pourrait penser à d'autres modes qui pourraient être intégrés dans cet axe-là, mais je suis loin de croire que la voie réservée pour autobus ne serait plus intéressante dans le corridor de Dalhousie et pourrait être complémentaire pour d'autres dessertes, parce qu'il faut se rappeler que le pont Champlain dessert une région qui est très vaste, qui part de Saint-Lambert jusqu'à Laprairie.

1480

1485 On a des visions d'agrandir encore ce champ d'action et il y a des dessertes autobus directes qui vont pouvoir être développées dans l'axe sans compter tous les besoins de Montréal qui... là, je ne voudrais pas me prononcer pour mes collègues de Montréal, la STM ici, mais qui vont sûrement trouver différentes solutions pour utiliser un axe qui nous mène en

plein centre-ville aux heures de pointe avec une fluidité, une linéarité comme celle qui est proposée ici. Je leur fais confiance.

1490

M. VIATEUR CHÉNARD:

Une petite question. Je ne sais pas si c'est vous, mais pour le tramway, est-ce qu'il a un horizon connu ?

1495

M. MICHEL VEILLEUX:

Ça, je vais laisser ça à mes collègues de la Ville de Montréal.

1500

M. VIATEUR CHÉNARD:

Monsieur Carette ?

M. CLAUDE CARETTE:

1505

Donc, au niveau du tramway. Donc, le tramway, dans le fond le chantier numéro 1 du plan de transport comme vous le savez, c'est une priorité de Montréal, c'est une des pierres angulaires du plan de transport de Montréal.

1510

Dans ce sens-là, dès 2008, nous avons amorcé les études d'opportunité. Les études d'opportunité ont été réalisées dans les budgets et dans les échéanciers. Nous avons pu diffuser de façon publique les résultats dès cet été, dès l'été 2009, au niveau de l'opportunité de réaliser un tramway.

1515

Dans le plan de transport, nous avons proposé trois lignes de tramway de façon prioritaire qui était le premier réseau de tramway sur la base des informations qui étaient disponibles au niveau de l'ensemble des données de transport, au niveau des expériences extérieures, autrement dit étrangères et on avait proposé trois lignes, Côte-des-Neiges, Parc et la boucle de desserte du centre-ville.

1520

Suite aux études d'opportunité sur la base de l'achalandage et les possibilités en termes de préfaisabilité, donc, en termes de réalisation, on a retenu et diffusé de façon publique la première ligne du tramway qui serait déployée. C'est la ligne qui serait Côte-des-Neiges et une ligne sur le boulevard René-Lévesque, Berri, Commune, Brennan et on est présentement en étude de faisabilité et ça va valider l'axe, et par la suite, Peel. Donc, la première étude de probabilité a permis d'identifier ce qu'on appelle dans notre jargon *le lacet*, le premier lacet au niveau du tramway.

1525

1530 Pour ce qui est de la deuxième phase d'étude qui est en cours présentement, c'est l'étude de faisabilité. Donc, nous avons été mandaté par les autorités municipales au niveau de la direction des transports pour réaliser cette seconde phase d'étude qui est l'étude de faisabilité qui permet de mieux circonscrire le projet.

1535 Dans ce sens-là, c'est circonscrire l'intégration urbaine, les technologies utilisées, le choix plus fin du parcours, les concepts, les développements urbains qui sont reliés parce qu'on comprend que le tramway, c'est non seulement un outil de développement au niveau du transport, mais aussi un outil au niveau du développement urbain et ça, sur la base d'expériences étrangères dans l'étude d'opportunité, on l'a démontré.

1540 Donc, cette étude qui est amorcée nous permet de définir de façon plus précise à la fin l'échéancier et les coûts.

1545 Dans le plan de transport, pour répondre à votre question, Madame la Présidente, au niveau du plan de transport, nous avons un échéancier en termes de financement. Donc, vous allez voir dans les projets, dans les dernières pages du plan de transport, qu'il est inscrit dans un horizon 0-5 ans en termes de financement. Donc, on doit faire des scénarios financiers pour savoir comment financer nos projets évidemment au niveau du transport. Donc, c'est un 0-5 ans, mais c'est présentement l'étude de faisabilité qui va me permettre vraiment de voir et de percevoir et de comprendre l'ensemble des contraintes techniques qui nous permet de faire plus fine dans le fond l'échéancier.

1550 Donc, je ne peux pas vous répondre sur l'échéancier exact présentement.

M. VIATEUR CHÉNARD:

1555 Non, non, mais quand même... Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE:

1560 Merci, Monsieur Carette.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT:

1565 Une question de précision. Je m'adresse à monsieur Durocher. Dans votre présentation, vous avez parlé de la capacité actuelle de l'autoroute Bonaventure qui est de 4 900 déplacements et qui serait réduite à 3 300 ; est-ce qu'il s'agit seulement de mouvements d'automobiles ou ça inclut aussi les autobus ?

M. RÉJEAN DUROCHER:

1570 C'était la somme, Monsieur le Commissaire, des déplacements des véhicules-heure. Donc, c'est la capacité véhicule-heure qu'on considère, de toutes natures. Et si on considère qu'il y a à peu près 200 ou 250 à l'heure présentement qui pourraient être détournés, on reste quand même avec un volume important.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT:

1575

Donc, dans la situation actuelle, ça comprend les mouvements d'autobus ?

M. RÉJEAN DUROCHER:

1580

Effectivement.

LA PRÉSIDENTE:

1585

Mais dans le futur ?

M. RÉJEAN DUROCHER:

1590

1595

Est-ce que dans le futur, ça pourrait les comprendre aussi ? Les mouvements d'autobus, est-ce que... Quand on regarde, c'est qu'actuellement on réduit en fait la capacité à 3 300. Donc, on passe de 4 900 à 3 300. Si on laisse l'ensemble des véhicules, que ce soit autobus, camions dans le circuit, c'est qu'on ne peut que favoriser le transport en commun puisqu'ils vont aller à la même vitesse que la circulation automobile. Donc, il n'y a pas de gain de temps, donc, on s'entend, l'usage du transport collectif est généralement... un des atouts le plus important, c'est la différence de temps pour se rendre à ta destination et il n'y en a pas présentement. C'est pour ça qu'on a cherché à trouver un autre corridor.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT:

1600

Je vous remercie.

M. RÉJEAN DUROCHER:

Bienvenu.

LA PRÉSIDENTE:

1605

Merci, Monsieur Durocher. J'appellerais maintenant monsieur François Vincent, s'il vous plaît. Bonsoir, Monsieur.

M. FRANÇOIS VINCENT:

1610

Bonsoir, Madame la Présidente. François Vincent, propriétaire investisseur du projet Lowney. Compte tenu de la présence ce soir d'un représentant de la division immobilière du Canadien National, ma question s'adresse à cette personne.

1615

Il va y avoir des travaux majeurs qui vont devoir être faits sur l'infrastructure ferroviaire. Est-ce que le Canadien National a déjà donné son approbation sur les dépenses qui devront être encourues pour ces travaux ?

LA PRÉSIDENTE:

1620

On va tenter de répondre à cette première question-là. Est-ce qu'on a un spécialiste du CN ?

M. GAÉTAN RAINVILLE:

1625

Oui, monsieur Jean Hallé, ici, qui est directeur des services immobiliers du Canadien National.

LA PRÉSIDENTE:

1630

Je peux demander à monsieur Hallé de nous faire le point sur l'état de la situation quant au projet qu'on étudie en consultation.

M. JEAN HALLÉ:

1635

Il y a eu une étude faite l'an dernier. c'était une préféabilité technique et, non, il n'y a pas eu de somme approuvée à ce stade-ci. On travaille quand même avec la Société du Havre dans l'avant-projet.

1640

LA PRÉSIDENTE:

Ça répond à votre question ?

M. FRANÇOIS VINCENT:

1645 Oui. Deuxième question. Advenant l'implantation de la nouvelle gare Dalhousie, est-ce qu'il est prévu d'avoir un tunnel souterrain qui permettra de relier cette gare au réseau, c'est-à-dire le circuit de tunnel souterrain de la Ville de Montréal directement à partir de la gare ?

1650 **LA PRÉSIDENTE:**

Vous parlez du débarcadère prévu sur Dalhousie, puis s'il est prévu un raccordement au réseau souterrain, au réseau piétonnier souterrain ?

1655 **M. FRANÇOIS VINCENT:**

C'est ça, oui.

M. GAÉTAN RAINVILLE:

1660 Ça, c'est une excellente question. Non, ce n'est pas prévu à ce stade-ci. Mais ça, c'est une belle suggestion à faire pour qu'on puisse l'analyser et voir les avantages que ça pourrait représenter parce que de l'autre côté de cette station d'autobus qu'on a abondamment illustrée se trouve la place publique et, sous cette place publique, un stationnement public.

1665 Donc, déjà, il y a des infrastructures souterraines qui sont prévues là. Il serait possible d'avoir un passage qui va de cette station d'autobus sur Dalhousie au milieu peut-être de la structure ou de part ou d'autre, et qui...

1670 **M. FRANÇOIS VINCENT:**

Et de là un lien avec la Place Victoria et tout...

1675 **M. GAÉTAN RAINVILLE:**

Parce que du terrain de stationnement, il y aura des liens souterrains jusqu'au réseau souterrain par le biais de Square Victoria.

M. FRANÇOIS VINCENT:

1680

Je pense que ce serait pratique d'inclure cette petite idée-là afin de permettre aux gens qui débarquent de l'autobus d'avoir un accès direct et de ne pas avoir à traverser les rues et tout.

1685

LA PRÉSIDENTE:

Ça répond à vos questions ?

M. FRANÇOIS VINCENT:

1690

Ça répond. Merci.

LA PRÉSIDENTE:

1695

Je vous remercie. Quels seraient les arguments, Monsieur Rainville, pour convaincre les principaux intéressés de ce corridor souterrain ?

M. GAÉTAN RAINVILLE:

1700

Bien, je pense que ce serait la convivialité de ça, puis le sens pratique pour aider les gens qui descendent là et qui montent à cet arrêt-là d'avoir accès justement en souterrain, surtout en période hivernale, à d'autres endroits situés à proximité.

1705

Maintenant, je pense que monsieur Hallé l'a dit, on collabore déjà depuis quelques temps avec le Canadien National. Il s'agit tout simplement qu'on ajoute ça à notre liste de collaborations et d'échanges, c'est tout.

LA PRÉSIDENTE:

1710

S'il vous plaît.

M. GAÉTAN RAINVILLE:

Je crois comprendre qu'on va avoir des recommandations.

1715

LA PRÉSIDENTE:

Je vais demander à monsieur Pierre Morrissette, s'il vous plaît. Bonsoir.

1720 **M. PIERRE MORRISSETTE:**

Bonsoir, Madame la Présidente. Alors, je suis ici ce soir à titre de résident concerné du Sud-Ouest et je suis aussi directeur général du Regroupement Économique et Social du Sud-Ouest, communément appelé le RESO.

1725

Tout d'abord, on voudrait remercier la Société du Havre d'avoir accepté de soumettre son projet à la consultation publique et je souhaite très sincèrement que cet exercice va permettre d'améliorer le projet à la satisfaction de tous. Mes questions, ça va porter sur le scénario d'intégration du transport en commun dans le projet.

1730

Je comprends avec toute la présentation qu'on nous a faite ce soir qu'on a évalué différents scénarios toujours par contre en maintenant l'accès et la sortie du tunnel de l'autoroute Ville-Marie. La semaine dernière, à une question semblable, monsieur Rainville nous a dit que le ministère des Transports voulait maintenir l'accès et la sortie du tunnel pour ne pas surcharger les autres accès. Pourtant, à moins de 200 mètres, je ne veux pas rentrer dans les détails, mais ça me semble assez évident, à moins de 200 mètres, il y a un accès au tunnel Ville-Marie par la rue Peel et il y a une sortie qui mène à la rue Saint-Jacques entre Montfort et Nazareth ; donc, à proximité des deux entrées, c'est-à-dire de l'entrée et de la sortie qui sont sur Nazareth et Duke.

1735

1740

Donc, ma question, la première en tout cas, j'espère que je pourrai en poser une deuxième, est-ce qu'il y a eu une évaluation du scénario de fermeture de cet accès du tunnel autoroute Ville-Marie et de l'intégration à ce moment-là des autobus dans le corridor Bonaventure ?

1745

LA PRÉSIDENTE:

Merci. Monsieur Rainville ou un de vos experts ?

1750

M. GAÉTAN RAINVILLE:

Oui, je vais demander si c'est possible à monsieur Bernard Caron du ministère des Transports du Québec s'il voudrait bien nous faire part de ses éclairages là-dessus, surtout sur l'étude qui aurait été ou qui n'a pas été faite sur les différents scénarios.

1755

M. BERNARD CARON:

Bonjour.

LA PRÉSIDENTE:

1760

Bonsoir.

M. BERNARD CARON:

1765

Bonsoir plutôt, effectivement. D'office, il a été décidé de maintenir le service de l'entrée et de la sortie du tunnel Ville-Marie. Donc, il n'y a pas eu vraiment d'étude à savoir : Est-ce qu'on doit fermer ? Quelle serait la répartition des véhicules qui n'utiliseraient pas cette entrée et cette sortie-là ?

1770

Donc, on a décidé de maintenir le service et de se donner les moyens pour rendre ces sorties-là sécuritaires, donc, en ajoutant des caméras, en mettant des services intelligents de transport. Donc, c'est la voie que l'on a prise avec la Société du Havre. Donc, en réponse à monsieur, effectivement il n'y a pas eu d'étude de faite concernant la fermeture et son implication.

1775

LA PRÉSIDENTE:

Oui, c'est ça, son impact en fait si on fermait.

1780

M. BERNARD CARON:

Et ses implications.

LA PRÉSIDENTE:

1785

Ça répond à votre première question ?

M. PIERRE MORRISSETTE:

1790

Ça répond, oui, effectivement. Il me semble, en tout cas, que compte tenu de tous les inconvénients que cet accès-là pose et du fait qu'on transforme une autoroute en boulevard urbain, on peut à tout le moins se questionner sur la pertinence de maintenir cette connexion entre deux autoroutes.

1795

Ma deuxième question, c'est : Est-ce qu'on pourrait demander au ministère des Transports en collaboration avec la Société du Havre de faire cette évaluation et de nous démontrer que cet accès à l'autoroute Ville-Marie est absolument essentiel et qu'il n'y aurait pas moyen finalement de s'en passer pour faire en sorte que le projet d'intégration urbaine

1800 qui est derrière la transformation de l'autoroute puisse se faire de façon plus intégrée finalement dans le centre-ville ?

LA PRÉSIDENTE:

1805 J'imagine avant de passer la parole, j'aimerais simplement rappeler, j'imagine, qu'une telle étude pourrait être faite, mais le calendrier de l'exercice de consultation étant déterminé, il est difficile par exemple de vous dire oui, oui, dans les trois prochains jours, cette étude-là sera faite et déposée en documentation.

1810 Mais, par contre, ce que je vous suggère, et j'en profite pour le dire à la salle en même temps, si vous pensez que toute étude ou complément d'étude ou précision sur une étude déposée pourrait être utile, je vous demanderais d'en faire part dans les mémoires ou les avis que vous ferez en deuxième période de telle sorte que la Commission puisse évaluer ces demandes-là et éventuellement en faire des recommandations pour le bénéfice du projet.

1815 Donc, ce serait peut-être le cas, mais là, je demande si monsieur Rainville a un complément de réponse ?

M. GAÉTAN RAINVILLE:

1820 Je vais demander à monsieur Carette. Parce que, comme vous le disiez dans votre question, au ministère, en collaboration avec la Société du Havre, à tout le moins la Ville de Montréal parce que s'il y avait... quelle que soit l'issue d'une telle étude, s'il y avait fermeture effectivement suite aux conclusions, il y a des effets évidemment au réseau supérieur du ministère et il y a des effets aussi au niveau de la Ville. Monsieur Carette ?

1825

M. CLAUDE CARETTE:

1830 Effectivement comme le disait monsieur Rainville, Madame la Présidente, c'est dans ce sens-là. Évidemment une étude technique comme ça peut se réaliser, ne se réalise évidemment dans les délais prescrits au niveau de la démarche ici, mais c'est des études qui sont possibles de faire. Et comme dit monsieur Rainville, c'est de considérer les impacts que ça a sur le réseau artériel de la Ville de Montréal et les impacts que ça a également au niveau du réseau supérieur du ministère des Transports sans oublier les impacts que ça pourrait avoir aussi au niveau des débordements locaux.

1835

Il faut comprendre qu'ici c'est un accès à des autoroutes qui permettent de canaliser sur le réseau supérieur ou sur le réseau artériel les mouvements de transit d'entrées et de sorties au centre-ville. Donc, il faut évaluer surtout pour notre considération au niveau local,

1840 la Ville de Montréal, quels seraient les impacts de fermer de telles bretelles sur la circulation dans les secteurs que ce soit résidentiels, mais de nature plus locale, des rues locales.

LA PRÉSIDENTE:

1845 Merci, Monsieur Carette. Ça répond à vos deux questions ?

M. PIERRE MORRISSETTE:

1850 Oui, mais il me semble qu'avant de conclure, parce que je sens comme un début de conclusion dans les réponses de monsieur Carette, je pense que ça vaudrait vraiment la peine d'évaluer ce scénario-là parce qu'il y a beaucoup d'impacts au scénario qui est proposé, puis je pense qu'il ne faudrait pas que ça mette en péril un projet qui est aussi intéressant pour l'entrée de Montréal.

LA PRÉSIDENTE:

1855 Je vous inviterais à le détailler si vous avez l'intention de le faire.

M. PIERRE MORRISSETTE:

1860 Tout à fait.

LA PRÉSIDENTE:

1865 Je vous remercie, Monsieur Morrissette. Puisqu'on a parlé du viaduc et du CN, puisqu'on a un représentant, mon collègue, monsieur Chénard, aurait une question pour le représentant du CN.

M. VIATEUR CHÉNARD:

1870 Oui, si c'était possible. Monsieur Hallé, est-ce que le viaduc ferroviaire, le deuxième étage, est-ce que physiquement ça pourrait faire un lien par le deuxième étage en continu jusqu'à la Place Bonaventure ou est-ce qu'il y a des obstacles physiques ?

M. JEAN HALLÉ:

1875 On parle ici d'une structure qui est en fin de compte un viaduc. Je ne pourrais peut-être pas m'avancer parce que ce n'est pas mon expertise.

M. VIATEUR CHÉNARD:

1880 Je comprends.

M. JEAN HALLÉ:

1885 Par contre, s'il y a une question vraiment au point de vue technique d'un tracé, vous pouvez nous le soumettre, puis on regardera comment ce lien pourrait être possible.

M. VIATEUR CHÉNARD:

1890 Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE:

Merci, c'est noté. Monsieur Daniel Bouchard, s'il vous plaît ?

1895 **M. GAÉTAN RAINVILLE:**

Avant l'arrivée de monsieur Bouchard, est-ce qu'on peut faire un petit complément de réponse à la réponse de monsieur Hallé ?

1900 **LA PRÉSIDENTE:**

Oui, allez-y.

M. GAÉTAN RAINVILLE:

1905 C'est parce qu'on a étudié beaucoup la structure de ce bâtiment parce qu'on regardait éventuellement ce bâtiment-là comme étant un huitième tracé pour les autobus en pensant qu'ils pourraient passer, même au rez-de-chaussée, et évidemment, c'est une structure qui soutient des véhicules lourds comme les locomotives et les trains, donc, il y a des espaces entre les colonnes qui ne permettent pas de passage au niveau du rez-de-chaussée et ces colonnes se poursuivent jusqu'à la surface sous les voies ferrées elles-mêmes.

1915 Il y a également des infrastructures majeures qui longent cette infrastructure au niveau du deuxième étage, si on peut appeler ça un étage, qui sont les conduites de vapeur d'eau chaude et d'eau froide qui sont produites par la centrale de chauffage et de climatisation de Montréal qui se situe le long de la rue Nazareth.

1920

Il y a aussi, et j'entendais récemment, tout un réseau de fibre optique et de communication pour toute la centrale du Canadien National. Alors, ce sont des contraintes jusqu'à quel niveau ? Monsieur Hallé a raison, il faudrait aller plus loin sur le plan technique pour déterminer s'il reste suffisamment de place pour faire passer quelque chose, mais il y a beaucoup de machineries là-dedans.

M. RÉJEAN DUROCHER:

1925

Madame la Présidente, peut-être en complément, si on regarde les traverses de rue, si on veut arriver à faire passer des autobus sous le bâtiment qui traverseraient disons chacune des rues transversales, les structures sont encore plus imposantes lorsqu'on traverse les rues et il y a très peu de dégagement pour justement aménager des traverses pour des véhicules et le dégagement et la visibilité, on parlait des triangles de visibilité, c'est encore plus vrai à l'intérieur, on n'a pas de marge de manœuvre pour assurer la sécurité et la visibilité.

1930

LA PRÉSIDENTE:

1935

Merci. Si monsieur Bouchard le permet, mon collègue, Jean-Claude Boisvert, aurait une question concernant l'autoroute Ville-Marie.

M. DANIEL BOUCHARD:

1940

Non. (rire)

LA PRÉSIDENTE:

1945

Si vous ne voulez pas, on va attendre. Merci.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT:

1950

Je dirais qu'à ce moment-ci, peu importe qu'on conserve ou pas les bretelles de l'autoroute dans le projet, vous avez exprimé quand même l'intention de rediriger la circulation de l'autoroute Ville-Marie plus à l'ouest, notamment vers Turcot. Il s'agit d'une intention ; où en sont les études actuellement à ce sujet-là ?

M. GAÉTAN RAINVILLE:

1955

Quand vous dites que c'est une intention, ça va sans doute être une conséquence d'un bris de lien autoroute à autoroute. Les gens en provenance de l'est sur l'autoroute Ville-Marie et qui se dirigent vers le sud en voulant emprunter l'autoroute Bonaventure,

1960

présentement ils passent d'une autoroute, ils empruntent une bretelle et puis, ils sont à nouveau sur une autoroute.

1965

Là, lorsqu'ils sortiront du tunnel Ville-Marie, ils arrivent avec cinq feux de circulation. Alors, on vient de briser le *pattern* de circulation de plusieurs personnes qui choisiront un tracé alternatif et ils choisiront de transiter par l'échangeur Turcot, dépendamment évidemment de la direction vers laquelle ils se dirigent.

Alors, ce n'est pas un souhait, c'est plus une conséquence qui va arriver.

1970

LA PRÉSIDENTE:

Pas d'autres questions ?

1975

M. GAÉTAN RAINVILLE:

Monsieur Carette voudrait ajouter quelque chose.

1980

M. CLAUDE CARETTE:

Justement par rapport à l'impact sur le trafic véhicule, sur le trafic routier, comme vous le dites, on a 4 900 véhicules à l'heure et on passerait à 3 300 véhicules à l'heure. Il faut comprendre là-dedans, c'est qu'il y a deux choses. Effectivement, il y a un réalignement au niveau des itinéraires au niveau véhiculaire, dans le fond, au niveau des conducteurs, des automobilistes, mais surtout ce qu'on favorise dans ce corridor-là, c'est un transfert modal.

1985

Dans cette part, on souhaite que des automobilistes laissent leur auto, donc, prennent le transport collectif et c'est une portion importante qu'on veut aller chercher à ce niveau-là. Lorsqu'on parle de ce projet au niveau du transport collectif, c'est justement ça, c'est qu'il y a une contrainte au niveau de la capacité routière, donc du véhiculaire, et une bonification du service au niveau du transport en commun afin de s'assurer du transfert vers l'autre mode.

1990

Et effectivement, il va rester certains véhicules qui soit vont partir un petit peu plus tôt ou arriver un petit peu plus tard ou réaligner leur trajet vers l'autoroute 15 pour prendre les sorties subséquentes jusqu'à... de façon très marginale au niveau de Turcot.

1995

LA PRÉSIDENTE:

Merci, Monsieur Carette. Monsieur Bouchard, c'est à vous.

M. DANIEL BOUCHARD:

2000 Bonjour. Daniel Bouchard, je suis du Conseil régional de l'environnement de Montréal. Comme préambule, j'aimerais juste dire une petite phrase. C'est que c'est vraiment très très très agréable et ça fait vraiment changement de travailler sur un projet qui part avec des bonnes prémisses. Je travaille en transport à Montréal depuis deux ans et je veux dire que ça fait vraiment différent de ce que j'ai pu voir par le passé.

2005 J'aimerais poser vraiment deux questions assez pointues sur des détails précis. J'ai eu... on investit quand même d'une façon substantielle pour le transport collectif avec le corridor Dalhousie et j'aurais aimé savoir sur le temps de déplacement, quel est le gain de temps en déplacement pour les autobus dans ce corridor-là ?

2010 **LA PRÉSIDENTE:**

Par rapport à ? Les temps de déplacement ?

2015 **M. DANIEL BOUCHARD:**

Actuels.

2020 **LA PRÉSIDENTE:**

O.K.

M. DANIEL BOUCHARD:

2025 Est-ce qu'il y a un gain de temps ? Parce que quand on investit, on espère être capable de faciliter la fluidité des autobus.

LA PRÉSIDENTE:

2030 Par rapport à la situation actuelle.

M. GAÉTAN RAINVILLE:

2035 Oui, je vais laisser monsieur Carette répondre parce que les simulations ont effectivement démontré qu'il y avait un gain de temps. Heureusement, sinon effectivement l'investissement aurait été peine perdue.

M. CLAUDE CARETTE:

2040 Donc, au niveau des temps de déplacement, présentement au niveau de l'automobile, si on compare, c'est sur la base de nos simulations. Dans le fond, avec nos modèles de simulation, on nous permet d'évaluer que ce soit évidemment les volumes actuels de circulation, mais les volumes futurs tout comme les temps de déplacement actuel et les temps de déplacement futur.

2045 Il faut comprendre que ça se fait sur la base de modèles qui sont réputés évidemment dans le domaine, mais c'est sur la base de modèles de simulation.

2050 Au niveau de l'automobile, il y a un temps de déplacement qui est allongé, mais c'est la baisse de capacité qui amène ça ; on passe de l'ordre de 2 minutes 20 secondes à 6 minutes au niveau du temps de déplacement dans le tronçon étudié. Je comprends que c'est un tronçon qui... c'est le tronçon urbain, c'est pas l'ensemble du déplacement à partir du pont Champlain, mais ça vous donne l'impact au niveau automobile.

2055 Au niveau de l'autobus, présentement c'est de l'ordre de 6 minutes les temps de déplacement et on réduit ça à 5 minutes 30. Mais ce que ça permet surtout de gagner, c'est la régularité. Au niveau des clients de transport en commun, ce qui est important, certes il y a le temps de déplacement. Présentement dans ce corridor-là, lorsqu'on part par exemple du stationnement Chevrier, o.k., qui est un service qui est offert par l'Agence métropolitaine de transport, on part du stationnement Chevrier jusqu'au centre-ville, ça prend de l'ordre de 20 à 2060 22 minutes, mais de façon régulière, mais en raison des conditions de congestion de pointe du soir, ça peut être perturbé.

2065 Dans ce cas-ci, lorsqu'on préserve un corridor réservé aux autobus, ce que ça permet, c'est d'assurer la régularité aux clients. Ça, c'est un des aspects du transport en commun qui fait en sorte que le client du transport en commun non seulement reste, mais vient vers le transport en commun en fonction de la régularité.

2070 Donc, il y a la baisse du temps de déplacement qui permet d'attirer du monde, la hausse du temps de déplacement au niveau des autos, la baisse au niveau du transport en commun, mais surtout la régularité.

LA PRÉSIDENTE:

2075 Là, vous nous donnez, j'aimerais juste en complément, vous nous donnez les simulations pour Dalhousie ?

M. CLAUDE CARETTE:

Exactement, oui.

2080 **LA PRÉSIDENTE:**

Mais est-ce que vous avez, je suis curieuse puisque vous avez encore votre feuille dans les mains, pour les trois solutions retenues avant la finale ? Vous aviez Dalhousie, Ann et Bonaventure ; est-ce que vous avez ces mêmes résultats-là ?

2085

M. CLAUDE CARETTE:

Non, pas au niveau... Dans le fond, avec nos modèles de simulation et la comparaison des scénarios, on a fait certaines de ces simulations au niveau des variantes, mais de façon plus fine ce qu'on a comparé, c'est vraiment l'actuel par rapport à Dalhousie avec le modèle évidemment qu'on avait.

2090

LA PRÉSIDENTE:

Ce sont les seules simulations suffisamment précises pour parler de fraction de minute ?

2095

M. CLAUDE CARETTE:

Pour parler surtout de temps de déplacement, exactement.

2100

LA PRÉSIDENTE:

O.K.

2105

M. DANIEL BOUCHARD:

Puis ma deuxième question, puisque vous m'avez quand même voler de la bouche celle que je pensais poser, c'est par rapport à la gare Windsor. On a entendu que l'AMT souhaitait avoir un terminus à la gare Windsor. Est-ce que si ce terminus se réalise, et on mentionnait dans les médias que ce serait la gare d'autobus pour les autobus de la Rive-sud, est-ce que ça modifie le tracé pour le corridor Dalhousie ? Est-ce que ça modifie aussi les temps de déplacement ?

2110

M. GAÉTAN RAINVILLE:

2115

Monsieur Veilleux ?

LA PRÉSIDENTE:

2120

Monsieur Veilleux.

M. MICHEL VEILLEUX:

2125

Il faut comprendre que le projet de la gare Windsor, c'est un terminus complémentaire : il s'ajoute au terminus actuel. Il n'est pas question qu'on diminue notre capacité. On a besoin d'espace d'autobus supplémentaires, alors, le projet de la gare Windsor, c'est un projet de pôle intermodal qui serait situé au sud du centre Bell. Il n'a pas fait l'objet d'annonce officielle encore, c'est en étude très préliminaire de développement.

2130

On est associé à un partenaire privé très important qui a de grande ambition pour ce secteur-là et qui veut utiliser le transport en commun comme un élément d'ancrage à un projet de développement immobilier très important.

2135

Alors, le projet de la gare intermodale, du pôle intermodal de la gare Windsor comme on l'appelle, ce serait un terminus complémentaire d'autobus qui nous servirait à recevoir le trop-plein et l'accroissement de la capacité qui est actuellement dans l'axe de l'autoroute 15 qui nous vient de la Rive-sud, mais aussi de Montréal, et il pourrait aussi recevoir des services qui pourraient venir de l'est, par exemple de l'axe Notre-Dame via les infrastructures et les mesures préférentielles qui sont prévues dans cet axe-là, mais aussi de l'ouest depuis les travaux aussi prévus dans le projet de Turcot.

2140

2145

Alors, ce n'est pas seulement pour la Rive-sud ; c'est un projet qui est plus global que ça. C'est prématuré de vous dire par quelle rue on peut le rejoindre, mais c'est pas en contradiction du tout avec l'axe Dalhousie. Il y a différentes options pour l'utiliser, puis comme je vous dis, c'est une partie de la fréquentation de ce site-là qui va provenir de la Rive-Sud, une partie importante, mais une partie seulement.

LA PRÉSIDENTE:

2150

Merci, Monsieur Veilleux. Ça répond à vos questions ?

M. DANIEL BOUCHARD:

Oui, ça répond très bien à mes questions.

2155 **LA PRÉSIDENTE:**

Merci, Monsieur Bouchard. Monsieur Rolland Hakim, s'il vous plaît ? Monsieur Hakim, bonsoir.

2160 **M. ROLLAND HAKIM:**

2165 Bonsoir, Madame Laperrière. Bonsoir tout le monde. Pour faire changement aujourd'hui, j'aimerais dire merci aux fonctionnaires . J'aimerais dire merci aux fonctionnaires d'être là. Ce n'est pas en faisant du tapage médiatique, ni en tapant sur les tables que la Société du Havre fera de ce corridor des horreurs un bon projet.

2170 Il faudrait que la Société du Havre se rende à l'évidence que si les hauts fonctionnaires ne veulent pas de ce projet, c'est probablement que ce n'est pas un bon projet. Il faudra admettre que les fonctionnaires de la Ville ne sont pas des empêcheurs de tourner en rond, ils sont des vrais professionnels et à un moment donné, on sait bien qu'ils ont plus de compétence que certains ne veulent l'admettre.

Mesdames et Messieurs les fonctionnaires, merci.

2175 **LA PRÉSIDENTE:**

C'était votre préambule.

2180 **M. ROLLAND HAKIM:**

C'était l'avant-préambule. Si vous permettez, je vais passer à mon préambule qui touche à la transparence et à la gouvernance de la SHM.

2185 **LA PRÉSIDENTE:**

Je vous demanderais de faire extrêmement vite, il est déjà 9 heures 20 et...

2190 **M. ROLLAND HAKIM:**

La semaine passée, il y a une question qui est venue du public à savoir à qui la SHM était redevable et la réponse était qu'elle est redevable à son conseil d'administration qui est formé de 11 personnes parmi lesquelles il y en avait 10 qui étaient du domaine privé.

2195 J'ai regardé aujourd'hui dans l'internet et l'information n'est pas tout à fait là, on parle de 8 personnes seulement sur l'internet, probablement que les 3 n'ont pas été inscrites

encore, mais la vraie question, c'était lorsque ces plans ont été préparés, tous ces plans qu'on voit, ces jolies choses, le frigidaire au milieu des autoroutes, je veux savoir qui était le conseil d'administration. Est-ce que c'était 11 personnes ou 8 ? Et combien de ces personnes-là étaient du domaine privé ? Et à qui, donc, finalement, à qui, donc pendant ces études, la Société du Havre était attribuable ?

2200

LA PRÉSIDENTE:

Maintenant, n'allez pas trop vite parce que vous avez beaucoup de sous-questions dans votre...

2205

M. ROLLAND HAKIM:

Non, j'ai une seule question. J'ai une seule question à savoir...

2210

LA PRÉSIDENTE:

Est-ce que vous parlez de l'ensemble des études qui ont dû être réalisées...

2215

M. ROLLAND HAKIM:

Les dernières études pendant les trois dernières années, pendant les trois dernières années jusqu'à il y a trois mois.

2220

LA PRÉSIDENTE:

Donc, les études des dernières années. Monsieur Rainville, sur la composition du conseil d'administration au moment où ces études ont été réalisées pour arriver à l'avant-projet qu'on a devant nous ce soir ?

2225

M. ROLLAND HAKIM:

Exactement.

2230

M. GAÉTAN RAINVILLE:

Bien, par souci de transparence, parce que je pense qu'on sort beaucoup de la notion de transport et circulation, mais par souci de transparence, j'invite monsieur Hakim à consulter le rapport d'avant-projet détaillé. Dans les premières pages, vous avez là même les photographies des membres du conseil d'administration en date de mars 2009 lorsque ce fut produit et vous l'avez... justement madame Dubé le montre maintenant, vous avez six

2235

2240 membres qui constituaient le conseil d'administration. Ça, c'était en mars et ç'a été publié en juin et ça n'avait pas changé au moment de son dépôt à la Ville de Montréal. Les changements plus récents se sont faits après ce dépôt, et vous avez raison, Monsieur Hakim, de dire que tous les changements ne sont pas encore indiqués sur notre site internet.

LA PRÉSIDENTE:

2245 Si on revient...

M. ROLLAND HAKIM:

Je comprends donc...

2250 **LA PRÉSIDENTE:**

...à la seconde question sur les transports...

M. ROLLAND HAKIM:

2255 ...qu'il y avait 6 personnes. Non, non, ma question était combien de personnes et combien étaient du domaine privé. S'il y en a 6, peut-être qu'on peut les compter et voir combien étaient des fonctionnaires de la Ville et combien étaient du domaine privé.

2260 **M. GAÉTAN RAINVILLE:**

2265 Au moment du dépôt de ce rapport, le 18 juin, il y avait deux fonctionnaires, plus le maire de Montréal et les autres personnes étaient du privé ; depuis le dépôt du rapport, une des personnes du privé a joint la Ville de Montréal à titre de fonctionnaire directeur d'un service. Voilà.

M. ROLLAND HAKIM:

2270 Est-ce que je peux conclure que la majorité des gens à qui on se rapporte pendant ces études étaient des gens qu'on contrôle à distance ou qui contrôlaient la Société du Havre à longueur de bras ?

LA PRÉSIDENTE:

2275 Je vais vous demander, Monsieur Hakim, de revenir au thème du transport et de la circulation.

M. ROLLAND HAKIM:

2280 Vous savez, c'est important parce que la semaine passée, j'ai parlé des 45 millions
qui ont été votés au conseil exécutive de la Ville. Comme il se doit, je n'ai pas trouvé ces 45
millions dans les rapports financiers que la Société du Havre a mis sur internet hier, et je
reste encore dubitatif, et je me questionne où sont allés ces 45 millions qui ont été votés par
le conseil et que je vais déposer à votre bienveillante attention en 9 copies, mais je veux
2285 savoir où sont allés ces 45 millions.

Est-ce qu'ils ont été votés et n'ont pas été transférés ? Mais ce que je vois dans les
données financières, c'est que la Société du Havre a des revenus de l'ordre du million ou 2
ou 3 millions par année et c'est pas possible qu'avec ces 2, 3 millions, ils arrivent à réaliser
2290 50 études de cette grandeur-là.

Donc, je vais, si vous voulez bien, déposer ça.

LA PRÉSIDENTE:

2295 Oui, s'il vous plaît. Je vais vous demander de déposer ça, oui, s'il vous plaît, et peut-
être d'adresser votre question à la Société du Havre par écrit.

M. ROLLAND HAKIM:

2300 Je vais le faire avec plaisir, mais il y a...

LA PRÉSIDENTE:

2305 Et si vous avez maintenant une question en transport et circulation, Monsieur Hakim ?

M. ROLLAND HAKIM:

2310 Une étude en circulation et transport qui a été commandée ou bien qui a été autorisée
le 2 juillet 2008 au prix de 73 369 \$ qui s'intitule *Services professionnels requis pour réaliser
les études de déplacement et de circulation pour le projet Griffintown.*

Alors, cette étude-là qui nous a coûté collectivement, Montréalais et Montréalaises,
73 000 \$, elle est dans cet extrait que je vais déposer aussi...

2315

LA PRÉSIDENTE:

C'est un document que vous déposez également ?

M. ROLLAND HAKIM:

2320

Oui. C'est une séance ordinaire du comité exécutif du mercredi, 2 juillet 2008 et dans laquelle on autorise la Société du Havre à faire cette dépense-là et donc, j'aimerais avoir une copie de cette étude ; est-ce que c'est possible ?

2325

LA PRÉSIDENTE:

Déposez le document et on verra.

M. ROLLAND HAKIM:

2330

Est-ce que je peux avoir une réponse à la question. Est-ce que c'est possible d'avoir...

LA PRÉSIDENTE:

2335

Bien, il faudrait avoir le titre de l'étude.

M. GAÉTAN RAINVILLE:

2340

Cette étude-là portait effectivement sur une étude de circulation à la demande de la Ville de Montréal, qu'on voulait beaucoup plus élargie que juste dans le corridor Bonaventure et qui allait couvrir d'importantes, et à cause de l'importance de gros projets de développement dans le Sud-Ouest, notamment les bassins du Nouveau Havre, le Nordelec, et j'en oublie d'autres, alors, la Ville de Montréal nous a demandé de produire cette étude-là parce qu'on allait en faire une.

2345

Alors, ils ont demandé pouvez-vous ajouter ces éléments-là de telle sorte qu'on aura une étude beaucoup plus globale, et nous avons effectivement fait cette étude-là. Nous avons retiré de ça un des éléments qui était un lien nord/sud au-dessus du canal de Lachine devant les bassins du Nouveau Havre, ce qui a fait diminuer à 60 000 \$ le 73 000 \$ du contrat. C'est-à-dire que ç'a été fait après coup, c'est-à-dire qu'on n'a pas payé les 73 000 \$ et la Ville de Montréal a remboursé la Société pour une partie de l'étude pour laquelle elle nous avait mandaté de le faire en vertu d'autres projets que le nôtre. Voilà.

2350

2355

LA PRÉSIDENTE:

Je vous remercie, Monsieur Hakim.

M. ROLLAND HAKIM:

2360 Je ne sais pas si on pourra avoir accès encore à cette étude-là parce que c'est la seule qui touche Griffintown et nous considérons que Griffintown est affecté par le corridor Dalhousie et pour une fois qu'on a une étude qui touche Griffintown, elle est spécifiquement mentionnée...

2365 **LA PRÉSIDENTE:**

Je comprends de la réponse de monsieur Rainville que cette étude précise peut être déposée...

2370 **M. GAÉTAN RAINVILLE:**

Aucun problème. Bien sûr.

LA PRÉSIDENTE:

2375 ...à la documentation sur le site de l'Office.

M. ROLLAND HAKIM:

2380 Je vous remercie, Madame Laperrière.

LA PRÉSIDENTE:

2385 Ce sera fait dès que possible. Merci, Monsieur Hakim. Monsieur Pierre Séguin, s'il vous plaît ? Bonsoir, Monsieur Séguin.

M. PIERRE SÉGUIN:

2390 Bonsoir, Madame la Présidente. Est-ce que vous m'entendez bien ?

LA PRÉSIDENTE:

Très bien.

2395 **M. PIERRE SÉGUIN:**

Je suis résident de Pointe-Saint-Charles depuis au-delà de 66 ans. Mon intervention, je la fais dans une perspective globale. Comme citoyen de quartier de Montréal, on veut tout

2400 avoir pour nous, puis les autres à côté. Mais moi, quand je dis dans une vision globale, pour moi la vision globale, ça comprend les deux premières couronnes de l'Île de Montréal qui est la rive-nord et la rive-sud. Et la rive-nord et la rive-sud, vous savez que ça touche un bassin de près d'un million de personnes et je dis que tous ces développements, il faut que ce soit fait de concert parce que j'ai une certaine crainte actuellement.

2405 Vous savez, les vieux quartiers de Montréal ont perdu beaucoup d'entreprises et d'emplois et beaucoup se sont installés peut-être plus sur la rive-sud que la rive-nord ou à l'extrémité, l'est et l'ouest. Donc, dans mon quartier actuellement, il manque un peu d'entreprises et d'emplois. Alors, tout ça pour vous dire qu'à première vue, je trouve le projet intéressant. Je ne suis pas expert, loin de là.

2410 L'autre chose, on pensait... on veut diminuer la circulation d'automobiles. Là, je mets un bémol sur ça. Je constate actuellement qu'il y a un mouvement, un acharnement contre l'automobiliste et ça, ça me paraît un peu négatif parce que la mobilité, c'est essentiel aujourd'hui. C'est plus comme autrefois. Donc, on parle de réduire le volume. Je ne dis pas
2415 que c'est pas bien ; ça peut être bien à long terme. Est-ce qu'on a prévu une période de transition ? De sorte qu'il y ait, comment on appelle ça, une cordialité entre... surtout la rive-sud parce que je fais partie du sud-ouest de Montréal et même la rive-nord...

LA PRÉSIDENTE:

2420 Souhaitez-vous qu'on adresse cette première question à monsieur Rainville ou un expert ?

M. PIERRE SÉGUIN:

2425 Oui.

LA PRÉSIDENTE:

2430 Est-ce qu'on a prévu une période de transition ?

M. GAÉTAN RAINVILLE:

2435 Monsieur Carette ?

LA PRÉSIDENTE:

Monsieur Carette.

2440 **M. PIERRE SÉGUIN:**

Parce que vous parlez de 4 900 à 3 300. C'est-tu sur une période qui, mettons, qui pourrait être réalisable d'une façon... comment je pourrais dire ça, de façon progressive ou une façon... J'ai peur de l'arbitrage.

2445

LA PRÉSIDENTE:

On interpelle aussi la question du transfert modal.

2450

M. CLAUDE CARETTE:

Si je comprends, Madame la Présidente, la question au niveau de l'intégration régionale des services de transport, donc, la vue d'ensemble au niveau régional et également voir si on a pensé à une transition dans le cadre de ce projet-là.

2455

Au niveau régional évidemment, nous, la Ville de Montréal, en l'occurrence aussi l'agglomération de Montréal, comme je le disais dans la présentation, nous avons adopté un plan de transport. Dans le cadre de ce plan de transport, effectivement, l'ensemble des projets qui touchaient l'agglomération de Montréal, c'est-à-dire l'Île de Montréal, ont été considérés.

2460

Donc, ce plan de transport a été réalisé sur un horizon de 4 ans qui a impliqué trois processus de consultations publiques dont le dernier où il y avait des dépôts de mémoires de consultations publiques via les commissions d'agglomération et municipales de la Ville de Montréal.

2465

Donc, ce projet du plan de transport a été réalisé en constatation avec l'ensemble des parties prenantes dont le citoyen et la vue régionale est expliquée également. C'est la position de Montréal évidemment, c'est la position de l'agglomération de Montréal au niveau du développement des transports. Et ça fait par la suite, une fois l'adoption de ce plan-là, on doit s'assurer de sa mise en œuvre et les discussions ont été poursuivies avec nos partenaires, que ce soit les partenaires de la rRive-sud, en l'occurrence la ville de Longueuil par exemple, ou encore nos partenaires de la rive-nord qui est Laval.

2470

2475

Et à titre d'exemple, par exemple, récemment ces discussions ont débouché sur des ententes. Par exemple, l'entente sur le prolongement du métro. Donc, 3 lignes que les 3 grandes villes souhaitent voir de façon prioritaire. Ça vous donne une position locale dans un concept régional du transport.

2480 Effectivement, il y a d'autres compétences dans la région autres que l'agglomération
de Montréal, que ce soit au niveau de l'Agence métropolitaine de transport qui ont ces
compétences au niveau de la planification du transport collectif métropolitain, que ce soit la
Communauté métropolitaine dans le fond qui a une compétence aussi au niveau de la
2485 régional évidemment, c'est ce type d'exercices qui peuvent être faits aussi au niveau de la
région qui sont déjà entamés.

Pour ce qui est de la transition, tout d'abord, ici, on parle d'un projet où est-ce qu'on
souhaite un transfert modal, o.k., et un transfert modal effectivement graduel. L'échéancier
2490 de réalisation du projet s'étend sur quelques années qui va permettre d'assurer une transition
qui est vivable, o.k., et il faut s'assurer de disposer de l'offre de transport collectif dans ce
corridor.

Donc, l'échéancier de réalisation va permettre une certaine transition et certes, il y
2495 aura des impacts durant les travaux, des impacts qui vont être atténués par des mesures de
mitigation qui vont permettre d'assurer un certain équilibre à ce niveau-là, puis un équilibre
qui est transitoire.

LA PRÉSIDENTE:

2500 Merci, Monsieur Carette. Est-ce que ça répond à votre première question ?

M. PIERRE SÉGUIN:

2505 Oui. Ma deuxième question est sous-jacente. Vous savez que le revenu moyen des
gens de la rive-sud et de la rive-nord est supérieur aux vieux quartiers de Montréal, puis ça,
là, pour corriger cette chose-là, il faut tout faire pour que ce grand Montréal que j'appelle, la
couronne sud et nord s'associent à nous. À ce moment-là, je pense que ça ajouterait une
valeur de plus. Puis j'espère que mettons que mes préoccupations sociales, je suis un
2510 retraité du Mouvement Desjardins, j'ai toujours eu une bonne valeur coopérative, puis la
valeur coopérative est pas juste dans l'argent, elle est dans le service et dans la
préoccupation sociale, etc. Merci.

LA PRÉSIDENTE:

2515 Je vous remercie, Monsieur Séguin. Monsieur Pierre Brisset, s'il vous plaît ?
Bonsoir, Monsieur Brisset.

M. PIERRE BRISSET:

2520 Bonsoir, Madame la Présidente. Est-ce qu'on pourrait voir l'image de la coupe typique que vous aviez montrée à grande échelle où on voyait les piétons, les largeurs de trottoir, etc. ?

LA PRÉSIDENTE:

2525 La coupe de rue ?

M. PIERRE BRISSET:

2530 Oui, la coupe de rue.

LA PRÉSIDENTE:

2535 Celle-ci ?

M. PIERRE BRISSET:

2540 Celle-là, oui. J'ose croire que c'est une coupe typique qu'on illustre là. Je veux vous faire une démonstration que ce n'est pas une coupe typique parce que ça, ça s'applique seulement sur un quart du projet, entre la rue Wellington jusqu'à la rue Notre-Dame.

LA PRÉSIDENTE:

2545 Je vous rappelle, Monsieur Brisset, qu'il faut que ça prenne la forme de question.

M. PIERRE BRISSET:

2550 Oui, oui. Une question. Ça revient tout à la question des bretelles de Ville-Marie et toute la question qui en relève. Comment on peut desservir les bâtiments qui se trouvent à gauche sur l'image quand on est en zone bretelle autoroutier ?

2555 Parce que là, toutes les bonnes gens que vous voyez là, qui sont des piétons, n'ont pas accès à la rue. Alors, ça revient à la question que pour que le projet marche, à quelque part, il faut faire quelque chose d'autre, parce qu'on peut imaginer toutes sortes de choses, que les gens pourront peut-être voler en 2020, mais effectivement la façon de rentrer dans un bâtiment, c'est tel qu'illustré sur la coupe. Alors, si sur $\frac{3}{4}$ du parcours, cette condition ne s'applique pas, comment est-ce qu'on prévoit aménager des tours à gauche si on ne peut pas le faire à cause des bretelles existantes ?

LA PRÉSIDENTE:

2560

Répondons donc à cette première question, géométrie routière.

M. GAÉTAN RAINVILLE:

2565

Oui. Je vais demander à monsieur Durocher de réponse, Madame la Présidente.

LA PRÉSIDENTE:

2570

S'il vous plaît.

M. RÉJEAN DUROCHER:

2575

Dans un premier temps, les trottoirs qui sont montrés là, comme je l'avais expliqué, variaient de 4.5 mètres à 9 mètres.

M. PIERRE BRISSET:

2580

Ça, ce n'est pas la question.

M. RÉJEAN DUROCHER:

2585

C'est correct. Les accès que vous voulez dire aux futurs bâtiments, effectivement on ne va pas les voir sur les rues Duke ou Nazareth. Ils vont être privilégiés sur les rues transversales. Comme on l'a dit aussi, oui, ce sont des contraintes à la construction, mais c'est réalisable.

2590

Également, on a parlé d'un stationnement majeur souterrain qui sera réalisé sous la place publique et ce sera un stationnement souterrain comme certaines gens l'ont mentionné. Il va y avoir des liens avec les bâtiments aux alentours et ils pourront servir également d'entrée et sortie pour tout ça, mais on n'est pas rendu à ce détail que j'appellerais de conception ou d'aménagement des bâtiments, mais oui, il y a une difficulté au niveau de conception, mais c'est faisable.

LA PRÉSIDENTE:

2595

Mais je comprends que la préoccupation d'accès aux bâtiments a été adressée nommément ?

M. RÉJEAN DUROCHER:

2600 Elle a été adressée et par les rues transversales et par le stationnement souterrain.

LA PRÉSIDENTE:

2605 Ça répond à votre première question, Monsieur Brisset ?

M. PIERRE BRISSET:

2610 Hé bien, c'est malheureux qu'on n'avait pas superposé la carte parce qu'effectivement la carte dit le contraire, que l'accès aux bâtiments se fait par les rues Duke et Nazareth et non les rues transversales. Regardez votre carte, votre image...

LA PRÉSIDENTE:

2615 Vous parlez du plan du dépliant ?

M. PIERRE BRISSET:

Oui, c'est ça.

2620 **LA PRÉSIDENTE:**

C'est bien ça ?

M. PIERRE BRISSET:

2625 Oui, c'est bien ça.

LA PRÉSIDENTE:

2630 Est-ce qu'on peut avoir le plan d'implantation dans votre présentation, s'il vous plaît ?

M. PIERRE BRISSET:

2635 Alors, bon, ça, c'est une image. Je parle des trois bâtiments qui se trouvent à droite. Ces bâtiments-là ne sont pas accessibles de la rue Duke et Nazareth, ils sont seulement accessibles par la rue Notre-Dame et par la rue William. Et puis les gens ne volent pas encore que je sache ; peut-être dans 10 ans, ça va changer, mais... Si vous connaissez un cours pour apprendre à voler, peut-être vous pouvez me le dire.

M. CLAUDE CARETTE:

2640

Un petit complément de réponse. Lorsqu'on parle d'accès, pour être sûr, c'est au niveau de l'accès véhiculaire que monsieur Brisset souhaite...

M. PIERRE BRISSET:

2645

Non, non, je parle piétonnier. Des piétons ne peuvent pas à partir... soit d'une auto qui ne peut pas arrêter là, ne peut pas arrêter dans cette bande-là devant les trois bâtiments en question et les piétons, il faut qu'ils arrivent... je vois une traverse hachurée sur votre plan à la rue... l'autre rue à côté de William qui est... attendez, je n'ai pas le nom de la rue, la rue Saint-Paul, il y a une traverse piétonnière là, mais c'est-à-dire que ce n'est pas convivial avec accès piétonnier parce que vous êtes dans une entrée, une zone d'entrée d'autoroute et sortie.

2650

Et donc, effectivement, les façades qui font face à la rue Duke ou Nazareth n'ont pas accès aux bâtiments. En tout cas, bref, vous dites qu'il y a une solution technique à quelque part, mais j'ai fait de l'architecture 40 ans, puis normalement, on rentre par le rez-de-chaussée.

2655

LA PRÉSIDENTE:

2660

On va demander à monsieur Rainville pour un complément de réponse.

M. GAÉTAN RAINVILLE:

2665

Oui. Il y a peut-être confusion à la lecture du plan du dépliant qui est notre plan. C'est que ce que vous voyez entre les bâtiments, vous voyez des espaces verts ; n'est-ce pas ?

M. PIERRE BRISSET:

2670

Oui.

M. GAÉTAN RAINVILLE:

2675

Ce n'est pas le sol, ce sont des toits verts, de telle sorte que sous ces rez-de-chaussée, il peut y avoir des accès même véhiculaires pour arrêter des piétons, pour laisser descendre des piétons. La lecture que je fais de ce plan, c'est que tous les bâtiments sont accessibles par les rues transversales ou par ces espaces-là entre les bâtiments. Même là où il y a les bretelles d'accès d'autoroute.

2680 **LA PRÉSIDENTE:**

Maintenant, Monsieur Brisset, si vous n'êtes pas en parfait accord avec cette réponse-là, je vous invite à formuler un commentaire en deuxième...

2685 **M. PIERRE BRISSET:**

Oui, ça, je comprends très bien le formulaire et puis je ne veux pas entamer de débat non plus, donc, je vais à ma deuxième question.

2690 **LA PRÉSIDENTE:**

Oui, votre deuxième question, s'il vous plaît.

M. PIERRE BRISSET:

2695

On a parlé beaucoup d'économie de temps, Dalhousie, 2 minutes, 1½ minute, ¾ de minute. Mon collègue avant moi avait parlé de l'horreur du grand détour pour accéder au pont Champlain. On a dépensé, on parle de circulation d'autobus qui viennent de la Rive-sud pour venir au centre-ville. C'est un circuit complet, c'est pas juste le petit bout à Dalhousie, il faut comprendre que les autobus doivent être efficaces sur toute la longueur.

2700

Ma question relève dans la considération d'améliorer le service d'autobus à partir du pont Champlain vers le centre-ville, j'ai déjà déposé il y a longtemps, il y a 2, 3 ans des alternatives, des configurations permettant à accélérer les autobus pour accéder dans la bande médiane où était l'ancien poste de péage du pont Champlain qui est beaucoup plus large et peut accepter une rampe en surélévation pour arriver en plein centre entre les 2 voies et donc, sauvegarder, récupérer au moins 10 minutes sur les circuits d'autobus dans son ensemble. 10 minutes sur 22 minutes, c'est quand même une bonne économie de temps.

2705

2710

Ma question à savoir, c'est que dans vos études, vos analyses, est-ce que vous avez pris en considération les différents documents que j'ai déposés antérieurement sur la performance des réseaux d'autobus avant d'arriver à l'intersection incluant la possibilité de mettre la voie d'autobus dans la bande médiane de l'autoroute Bonaventure jusque là et que les autobus marchent, la bande médiane soit réversible pour le flot de trafic des autobus, le matin, ils rentrent et le soir, ils ressortent, pour optimiser ce lien-là dans son ensemble de parcours ?

2715

LA PRÉSIDENTE:

2720 Dans la documentation consultée en cours d'étude, est-ce qu'on a pris connaissance de cette étude que monsieur Brisset aurait faite, qui s'intitulait..?

M. PIERRE BRISSET:

2725 Bien là, j'oublie le nom. Je pense que c'était...

LA PRÉSIDENTE:

2730 Pouvez-vous nous dire en quelle année précisément ?

M. PIERRE BRISSET:

2735 C'était déposé lors de... avec monsieur Pierre Malo. L'année, je pense que c'était 2006, 2007. Disons que j'en fais tellement d'études que j'en perds mon latin.

LA PRÉSIDENTE:

2740 Mais j'entends bien pour aider nos interlocuteurs à se repérer dans la somme des études.

M. PIERRE BRISSET:

2745 Ce que je vais faire, c'est que je vais vous le resoumettre.

LA PRÉSIDENTE:

J'allais vous le demander si c'est possible de le déposer à l'Office pour que ce soit mis en information.

M. PIERRE BRISSET:

Oui, c'est ça, je vais le redéposer, oui.

LA PRÉSIDENTE:

2755 Est-ce que vous avez un complément de réponse, Monsieur Rainville ?

M. GAÉTAN RAINVILLE:

2760 Oui, parce qu'à ma connaissance, Monsieur Brisset, moi, je ne l'ai jamais vue, cette étude-là, mais on va faire la recherche.

LA PRÉSIDENTE:

2765 Bien, monsieur Brisset va nous la transmettre.

M. PIERRE BRISSET:

Je vais vous la retransmettre.

2770 **M. GAÉTAN RAINVILLE:**

Maintenant, je pense que monsieur Veilleux peut répondre à votre préoccupation concernant le pont Champlain.

2775 **M. MICHEL VEILLEUX:**

2780 Comme je vous disais tout à l'heure, on a actuellement un mandat qui regarde ça ; on est tout le temps en train de regarder ça. Toute l'optimisation du parcours entre Chevrier, Panama, les deux stationnements d'incitation, l'accès au pont Champlain, on vient de réaménager Taschereau, on a mis un tunnel. On travaille sur chacun des segments un à la suite de l'autre.

2785 Chaque seconde qu'on gagne, c'est beaucoup d'argent pour tous les transporteurs, il y en a une dizaine qui utilisent l'axe du pont Champlain, puis c'est du temps aussi pour la clientèle qui gagne en régularité, qui gagne en gain de temps. Alors, on a actuellement un mandat avec une firme montréalaise pour regarder les configurations de différents segments. On a regardé il n'y a pas très longtemps, l'an dernier si ma mémoire est bonne, on a regardé le fameux tunnel de l'ancien poste de péage pour essayer de voir comment on pourrait relier le nouveau... je suis un peu hors sujet, mais le nouveau...

2790

LA PRÉSIDENTE:

Je vais vous interrompre si...

M. MICHEL VEILLEUX:

2795

...le nouveau campus de Bell Canada. Alors, on est en train de regarder ça. On a regardé la possibilité de réaménager ce tunnel-là, faire des liens plus rapides, éviter que nos autobus ressortent, faire des meilleurs contacts avec les autobus de la STM qui sont là. On est...

2800

M. PIERRE BRISSET:

Je vais vous envoyer les documents.

2805

M. MICHEL VEILLEUX:

On a plusieurs mandats pour ça. Du côté AMT.

LA PRÉSIDENTE:

2810

Ce que je comprends, c'est que vous êtes toujours en mode étude de toute façon.

M. MICHEL VEILLEUX:

2815

Sur ce volet-là, écoutez, on a beaucoup d'aide de nos partenaires de la Rive-sud qui nous rappellent continuellement que...

LA PRÉSIDENTE:

2820

Qu'ils arrivent en vue.

M. MICHEL VEILLEUX:

2825

C'est ça, qu'ils ont des problèmes d'irrégularité, qu'ils veulent accroître leur achalandage, alors, ils se font un devoir de nous rappeler ces choses-là, puis ils...

M. PIERRE BRISSET:

Il y a des médicaments pour ça, l'irrégularité.

2830

LA PRÉSIDENTE:

Merci, Monsieur Brisset. Monsieur Jacques Vincent, s'il vous plaît ? Bonsoir, Monsieur Vincent.

2835 **M. JACQUES VINCENT:**

Bonsoir. Je suis le développeur de Lowney. Vous pouvez vous imaginer que j'ai eu beaucoup d'interventions pour nous dire vous ne saviez pas tout ça, vous autres, quand vous nous avez fait la proposition de faire un projet ?

2840

Au fond, le projet Lowney actuellement, c'est 745 unités, c'est 1 000 citoyens et le coin qui est à l'entrée où tournent les autobus, c'est l'entrée pour 345 unités, donc, de 500 citoyens.

2845

Nous, on nous demande lorsqu'on fait un projet de faire des études d'ensoleillement, des études de circulation, des études de vent, et j'en passe. Au fond, ma question : Est-ce qu'on a vraiment fait une étude de l'impact que peut avoir 1 500 autobus le matin et 1 500 autobus le soir au moment où les gens entrent et sortent de chez eux ? La vie de quartier se passe là.

2850

Est-ce qu'on a fait des études sur l'impact sur la qualité de vie que ça impose, sur l'agrément de se promener dans cet environnement-là, sur la pollution que ça crée à ces gens-là qui résident là, qui restent là, que ça va leur procurer ? Sur la sécurité piétonnière que ça implique ? Parce que si on regardait ce plan-là, je ne sais pas si c'est possible de l'amener au tableau, c'est un plan qui rend vraiment l'entrée absolument désagréable de sorte que ma question est à savoir est-ce qu'il y a une étude qui a été faite là-dessus ?

2855

LA PRÉSIDENTE:

2860

Est-ce qu'on peut résumer peut-être le type d'études qui a été fait et la portée des études ?

M. GAÉTAN RAINVILLE:

2865

À partir du moment où déjà depuis 2004 les autobus empruntent la rue de l'Inspecteur quotidiennement, je vais vous avouer que le cheminement qu'on a fait chez nous, c'est de dire on améliore la situation en le déplaçant... on améliore la situation en déplaçant le corridor plus à l'est. On apprenait tout à l'heure par monsieur Cardinal qu'il s'agit d'à peu près 46 mètres. Et ce qu'on s'est dit également, c'est que le poste de quartier numéro 21 qui actuellement est entre les deux, entre de l'Inspecteur et de l'éventuel Dalhousie qui serait prolongé dans le stationnement du poste de quartier de police, ce poste-là va déménager éventuellement ; c'était déjà prévu dans les cahiers de la Ville et c'est quelque chose qui va être accéléré.

2870

2875 Donc, on se dit qu'il y aura place pour un autre projet qui constituera là un tampon entre justement le complexe résidentiel de la Lowney et le nouveau corridor Dalhousie. De telle sorte qu'en toute bonne foi ce qu'on a dit, actuellement on améliore la situation, on ne la détériore pas.

2880 Donc, au niveau de la qualité de l'air, au niveau de la sécurité, au niveau de la sécurité notamment, tout ce dont on parlait tout à l'heure, le virage que l'on devra faire pour contourner l'édifice du Baron Sport, tout a été validé et contre validé et je dois même dire qu'il y a des nouveaux scénarios qui ont été élaborés très récemment par la Direction des transports de la Ville justement pour protéger les piétons à cette intersection parce qu'on
2885 avait craint que les piétons n'obéissent pas nécessairement à 100% au feu rouge. Alors, on s'est dit, on va faire en sorte qu'on va améliorer le cheminement piéton pour les protéger.

 C'est vraiment des soucis qu'on a toujours dans ça. Pour répondre à la question :
2890 Est-ce qu'il y a eu des études ? Honnêtement, il n'y a pas eu d'étude, mais je compte beaucoup sur le service de santé local qui va démontrer, parce qu'on en a déjà discuté avec eux, que les gaz justement polluants sont moins pires d'abord par les autobus que par les automobiles et ensuite de ça se dispersent et ce n'est pas la proximité qui crée le danger.

 Alors voilà, c'est la réponse.

2895

M. JACQUES VINCENT:

 Au fond, peut-être quand vous dites... actuellement, il en passe 400, on parle quand même de 1 500. Moi, c'est sur le fait de tourner qui est quand même à la porte d'entrée des
2900 citoyens qui est une préoccupation dont on s'est fait parler.

 Ma deuxième question découle de ça. Est-ce qu'on a vraiment mis le citoyen au cœur de cette problématique ? Et la problématique, c'est vraiment... il faut comprendre, moi je reviens, on peut arriver avec des statistiques sur pollution, sur... mais lorsqu'on parle de
2905 qualité de vie, est-ce qu'il y a moyen de penser à trouver un autre endroit que ce coin ?

 Moi, ça m'apparaît vraiment parce qu'on regarde simplement où les 400 autobus passent au coin de William et l'Inspecteur, il en passe que 400 et moi, j'y circule à l'occasion le matin et c'est très désagréable. Je peux vous le dire. Donc, j'imagine qu'à 1 500, ça
2910 n'améliorera pas, puis je le répète, c'est le jour où les gens entrent et sortent de chez eux.

 Est-ce qu'on n'a pas regardé une autre solution à ce point-là ? Et si on avait le tableau, on pourrait peut-être sans mettre ça dans la cour de quelqu'un d'autre, je pourrais peut-être mieux expliquer ma question.

2915

LA PRÉSIDENTE:

Vous parlez des 7 tracés possibles ?

2920 **M. JACQUES VINCENT:**

Un tracé, celui de Dalhousie.

LA PRÉSIDENTE:

2925

O.K.

M. JACQUES VINCENT:

2930

Parce que le coin...

LA PRÉSIDENTE:

2935

Vous pouvez utiliser le pointeur si vous voulez. Je pense qu'on peut vous prêter un pointeur.

M. JACQUES VINCENT:

2940

On comprend que le point dont on parle, c'est ce coin-ci. Et là, je ne veux pas embarquer sur le terrain d'autres personnes, mais ce coin-là m'apparaît très très problématique. Est-ce que de poursuivre ici, c'est quelque chose... bon, là, je sais qu'il y en a d'autres qui vont se lever pour dire le Baron Sport, puis tout ça, mais de mettre le citoyen au centre plutôt que le bâti, et puis en termes de coût lorsqu'on fait la percée dans le tunnel ferroviaire du CN, je pense que ça coûterait peut-être moins cher de poursuivre ça ici. Puis ça fonctionnerait beaucoup mieux.

2945

Est-ce que c'est quelque chose qu'on a déjà analysé ?

LA PRÉSIDENTE:

2950

Est-ce qu'on a regardé cette alternative ?

M. GAÉTAN RAINVILLE:

2955

Vous voulez dire passer à travers le bâtiment du Baron Sport ?

M. JACQUES VINCENT:

Une partie au bout comme...

2960

LA PRÉSIDENTE:

Monsieur Carette, s'il vous plaît, pour le bénéfice...

2965

M. CLAUDE CARETTE:

Donc, au niveau du tracé, la question de monsieur, si je comprends bien, Madame la Présidente, c'est au niveau de l'impact en particulier très fin, très pointu, au niveau de ce secteur-ci, au niveau du quadrilatère ici qui peut toucher le projet de développement Lowney.

2970

Donc, ici, la proposition de monsieur, ce que je comprends, pourrait être comme le disait monsieur Rainville, présentement les autobus font ça ici, o.k., tournent ici, vont là et s'en vont au terminus centre-ville. Ça, c'est le trajet actuel. Ce qui est proposé ici, c'est de prendre les autobus qui sont présentement sur l'Inspecteur et de les déplacer dans le corridor Dalhousie. Donc, de s'éloigner évidemment des milieux bâtis.

2975

Il reste un impact ici. La proposition de monsieur, c'est de partir ici, traverser, puis se rendre directement disons au terminus centre-ville. Il faut comprendre ici qu'il y a des dessertes au niveau de Bonaventure qui existent et au niveau du bâti, il y a le bâtiment du Baron Sport dans ce secteur-là. Donc, ça implique la démolition.

2980

Donc, si on veut considérer une telle solution, il y a des impacts majeurs au niveau du bâti, des impacts majeurs aussi au niveau de la desserte ou des rampes pour accéder au complexe Bonaventure et par la suite, il faut comprendre une chose aussi, au niveau de la capacité portante, il faut évaluer la capacité portante de ce secteur-là parce qu'on se retrouve au-dessus de l'autoroute, donc, au niveau des infrastructures du ministère des Transports du Québec. Il peut y avoir certaines difficultés au niveau de la capacité portante dans ce secteur-là également.

2985

2990

LA PRÉSIDENTE:

Ça répond à votre deuxième question ?

M. JACQUES VINCENT:

2995

Ça répond. Peut-être en complément...

M. CLAUDE CARETTE:

3000 Je vais juste rajouter un élément de réponse si vous permettez, Madame la
Présidente ?

LA PRÉSIDENTE:

3005 Oui, bien sûr.

M. CLAUDE CARETTE:

3010 Ici, comme le disait monsieur Rainville, ici, ça a fait l'objet de beaucoup de
discussions parce que c'était effectivement une complexité technique en termes de géométrie
routière pour répondre à ça ici et nous récemment, nous avons réussi au niveau du projet
d'éloigner au niveau plus fin le mouvement de circulation des autobus par rapport au secteur
de proximité au niveau du quadrilatère.

3015 Donc, on cherche à éloigner et les plans et devis vont nous permettre de raffiner ce
concept-là le plus loin possible le mouvement des autobus au niveau du quadrilatère, donc,
plus proche de Notre-Dame, voire même jusqu'à déplacer un petit peu Notre-Dame.

M. JACQUES VINCENT:

3020 En courte conclusion, ce qu'on vous demande, nous, c'est pas une question, c'est
simplement, je dirais dans la poursuite de ça, c'est de mettre le citoyen au cœur de ça. Nous,
les gens, nous, on y a cru au quartier, on a été des pionniers pour relancer le quartier
Griffintown, on était dans les premiers. Les gens qui ont acheté chez nous, ils ont cru en
3025 nous, ils ont cru en la Ville.

3030 Ce qu'on vous demande, c'est de mettre le citoyen au cœur de ça et peut-être de
réanalyser... Tantôt on disait, j'avoue ne pas être au fait de tout, moi, il m'apparaîtrait
beaucoup plus logique d'investir dans le corridor Bonaventure, il y a sûrement d'autres
contraintes, tout ça (applaudissement dans la salle), mais moi, je pense que dans la poursuite
de ça, parce qu'aujourd'hui, moi, je peux vous dire qu'on est impliqué à Montréal et on y croit
au chose Bonaventure, puis je ne suis pas ici pour le critiquer, on veut faire court, on passe
directement à nos questions, mais on y croit. Je vous demande juste d'essayer peut-être de
réanalyser de laisser les autobus dans le corridor Bonaventure.

3035 **LA PRÉSIDENTE:**

Si vous croyez bon de préciser certaines analyses complémentaires qui pourraient être faites, je vous invite à le faire.

3040 Monsieur Carette, dans la foulée de ça, restez là, partez pas tout de suite, j'aimerais ça que vous reveniez sur les arguments justement (applaudissement dans la salle) l'abandon du corridor Bonaventure par rapport à Dalhousie.

3045 J'ai entendu que c'était sensiblement la même situation qu'actuellement, donc, il n'y avait pas un avantage comparatif, mais... ou qu'il y aurait des conflits entre les automobiles et les autobus, mais on pourrait parler de voie réservée.

J'aimerais ça que vous reveniez un petit peu sur les arguments qui ont justifié l'abandon du corridor Bonaventure.

3050

M. CLAUDE CARETTE:

O.K. Donc, monsieur Durocher a fait une bonne présentation par rapport au corridor Bonaventure précédemment.

3055

LA PRÉSIDENTE:

Si on peut revenir, excusez-moi, sur la carte du corridor Bonaventure.

3060 **M. CLAUDE CARETTE:**

Oui, si vous voulez mettre, s'il vous plaît, la carte Bonaventure.

LA PRÉSIDENTE:

3065

Merci.

M. CLAUDE CARETTE:

3070 Donc, au niveau du tracé de Bonaventure qui a été étudié, c'est que les autobus effectuaient sensiblement le même trajet parce qu'il faut comprendre en fonction de la localisation du terminus centre-ville, il faut se rendre au terminus centre-ville.

LA PRÉSIDENTE:

3075 Mais est-ce qu'on ne pourrait pas penser à un trajet rectiligne par exemple jusqu'à Saint-Jacques à peu près ?

M. CLAUDE CARETTE:

3080 Oui, je m'en viens. Je m'en venais justement par rapport à ça. Donc, avant les aménagements, les mesures préférentielles pour autobus, présentement on a les mesures préférentielles pour autobus, la situation actuelle qui fait qu'on sort sur une rampe, une rampe de sortie, qui fait qu'on rentre sur la rue Duke avec une voie réservée qui est à gauche sur la rue Duke et par la suite, on prend la rue William pour se diriger vers Inspecteur et par la suite
3085 au terminus centre-ville.

C'est le trajet actuel et c'est les meilleures conditions qu'on a pu livrer comme Ville de Montréal pour les citoyens qui ce soit de l'Île des Sœurs ou de la Rive-sud pour permettre la meilleure régularité dans les conditions actuelles de circulation. Pour le retour
3090 essentiellement, ça se fait au niveau de la rue Nazareth.

Pour le scénario Bonaventure, donc, j'expliquais la situation actuelle. Pour le scénario Bonaventure, c'est la même chose. Il faut réussir à se rendre au terminus centre-ville. Avant les mesures préférentielles qu'on a présentement, les autobus tournaient, University/Saint-
3095 Antoine. Donc, au niveau d'University/Saint-Antoine et University aussi Saint-Jacques, pardon, c'est plus University/Saint-Jacques...

LA PRÉSIDENTE:

3100 C'est Saint-Jacques.

M. CLAUDE CARETTE:

Excusez-moi, University/Saint-Jacques. C'est au niveau d'University/Saint-Jacques, les autobus tournaient là avant d'aménager, dans les années 2000-2001, les situations
3105 actuelles. Et présentement, la Ville de Montréal n'était plus dans la mesure à titre de gestionnaire routier d'offrir la capacité suffisante pour les autobus, en particulier de la Rive-sud dans ce cas-ci, pour tourner à gauche. Tout simplement.

3110 C'est qu'on n'avait plus de capacité suffisante pour prendre tous les autobus, les rendre à la rue Saint-Jacques, tourner à gauche et par la suite aller à Mansfield. Autrement dit, il y avait des temps d'attente qui étaient très importants en particulier dans les tempêtes, etc., pour les autobus, mais surtout une perte en termes de régularité.

3115 C'est pour ça que les mesures actuelles que l'on retrouve sur le terrain ont été implantées. Si, par rapport à votre question, on souhaite faire la même chose au niveau de Bonaventure avec un scénario Bonaventure et on se rend par exemple jusqu'à Saint-Jacques puisque c'est là qu'on peut se rendre, on va se retrouver dans la situation de 2001. Donc, on ne sera pas capable de répondre à la demande.

3120 **LA PRÉSIDENTE:**

Même si on avait des voies réservées et un aménagement en conséquence ?

3125 **M. CLAUDE CARETTE:**

Exactement parce que c'est la capacité de virage à gauche. C'est la capacité de virage à gauche qui est limitée. Qu'est-ce qui arrive, c'est par rapport à la situation Bonaventure, il faut comprendre aussi qu'au niveau de la situation de Bonaventure, la principale difficulté, et je vais tomber technique et si je vais trop en détail, vous m'arrêtez évidemment, c'est la difficulté de prendre l'autobus sur Bonaventure, de le faire tourner à gauche pour aller au terminus centre-ville.

3130 Et ça, c'est la difficulté de base pour nous, gestionnaires du réseau routier montréalais. Quand on tourne à gauche, vous le savez, quand vous, vous tournez à gauche, vous attendez. C'est-à-dire qu'il n'y a pas de capacité, donc, une plus faible capacité qu'aller tout droit ou tourner à droite. Donc, c'est notre difficulté. Et lorsqu'on arrive dans le cas du scénario Bonaventure, on se retrouve avec... présentement, il y a 4 900 véhicules à l'heure, le scénario Dalhousie nous permet d'en passer 3 300 et avec Bonaventure, on en passe que 2 800. Donc, encore moins.

3140 Et qu'est-ce qui arrive, c'est qu'en amont, il y a une congestion tellement importante que l'autobus se retrouve en congestion avec l'ensemble des autos et se retrouve aussi en congestion pour tourner à gauche pour aller dans le futur terminus. Dans ce cas-ci, on faisait à gauche sur la rue William.

3145 Donc, le scénario...

LA PRÉSIDENTE:

3150 Le problème au fond, c'est le virage à gauche.

M. CLAUDE CARETTE:

3155 C'est ça. Et le scénario Bonaventure pour conclure facilement, c'est qu'au niveau de Bonaventure, on se retrouvait non seulement avec une détérioration pour l'automobile, donc, du service automobile, qui est pire que Dalhousie, mais ça dans le contexte d'orientation stratégique qu'on a présentement pour favoriser le transport collectif et actif, la situation automobile pouvait se vivre. Ce qui ne pouvait pas se vivre, c'est la situation autobus qui se retrouvait avec des conditions de congestion trop importantes, pire que la situation actuelle et encore, et de loin, moins bonne que Dalhousie.

3160 Dans un objectif de favoriser le transport collectif selon les orientations de la Ville, c'est pour ça qu'on favorise Dalhousie.

LA PRÉSIDENTE:

3165 Non, ça, j'entends bien les intentions nobles. Est-ce que monsieur... partez pas tout de suite, Monsieur Chénard ?

M. VIATEUR CHÉNARD:

3170 La difficulté de tourner à gauche, vous l'avez aussi à Brennan dans le projet retenu, mais vous avez une voie réservée. Est-ce que par rapport à Brennan, tourner à gauche ou tourner à Saint-Jacques, quelle est la nuance ? Qu'est-ce qui fait que c'est plus facile à Brennan ?

3175 **M. CLAUDE CARETTE:**

3180 C'est au niveau de la congestion. Vous comprenez que lorsqu'on sort du milieu autoroutier, là il y a des injections de nouveaux trafics, des virages à droite des rues secondaires qui s'ajoutent au trafic directionnel en direction du centre-ville, qui vient ajouter à la congestion et ce qui fait que c'est congestionné sur ce tronçon-là, il y a un impact sur le tronçon en amont. Donc, c'était dysfonctionnel à ce niveau-là.

3185 En ayant un virage à gauche sur Brennan et moins d'autobus sur le corridor évidemment Bonaventure, ça nous permet de libérer de la capacité au niveau de Brennan, de virage à gauche, et répondre à une demande qui peut aller jusqu'à 25% additionnel au niveau du nombre d'autobus présentement.

M. VIATEUR CHÉNARD:

3190 Puis ce serait vrai même avec une voie réservée exclusive jusqu'à Saint-Jacques?

M. CLAUDE CARETTE:

3195 Ça se fait avec une voie réservée qui se retrouve à gauche en amont. Autrement dit, les autobus doivent être déjà à gauche, donc, avec une voie réservée à gauche en amont pour pouvoir se positionner pour tourner à gauche et bénéficier de la capacité qui est là.

LA PRÉSIDENTE:

3200 C'est ce qu'on voit sur le plan d'implantation sur Duke. C'est une voie vraiment réservée qui est en amont. Il y a des simulations qui ont été faites pour ça.

M. CLAUDE CARETTE:

3205 Oui. Il faut comprendre qu'ici, bon, ça peut paraître simpliste ce que j'explique, mais c'est une dynamique de simulations qui a été faite avec les modèles.

LA PRÉSIDENTE:

3210 Je ne trouve pas ça simple, moi.

M. CLAUDE CARETTE:

3215 O.K.

LA PRÉSIDENTE:

Je vous écoute attentivement. Continuez, continuez.

3220 **M. CLAUDE CARETTE:**

3225 Donc, avec nos modèles qui nous permettent de simuler l'ensemble des feux de circulation et la dynamique. Par rapport à ça par exemple, on peut avoir un vidéo si c'est souhaité, c'est nos modèles de simulation qui nous permettent de visualiser tout ça si on dispose du temps dans ce sens-là évidemment.

M. GAÉTAN RAINVILLE:

Ça dure quelques minutes.

3230 **LA PRÉSIDENTE:**

Non, mais c'est surtout parce que là, vous venez de mettre en lumière la question du virage à gauche dépendamment s'il est en amont ou en aval, etc. etc. Ça permet... c'est pour ça qu'on vous pose ces questions. Je vous remercie.

3235

Monsieur Marc Sylvain, s'il vous plaît ? Est-ce que monsieur Sylvain...

UNE PERSONNE DANS LA SALLE:

3240

Il a quitté.

LA PRÉSIDENTE:

Est-ce qu'il y avait un complément de réponse ici que vous souhaiteriez...

3245

M. CLAUDE CARETTE:

Si vous le souhaitez, on dispose d'un vidéo qui illustre la dynamique, mais dans le fond...

3250

LA PRÉSIDENTE:

Ce pourrait être intéressant si vous l'avez, qu'il soit déposé officiellement à la Commission.

3255

M. CLAUDE CARETTE:

Oui.

3260

LA PRÉSIDENTE:

Qui s'intitule comment, pour le bénéfice de l'assemblée ?

M. CLAUDE CARETTE:

3265

Le modèle de simulation réussit à modéliser les flots de circulation et ça peut être déposé ici pour illustrer quelle serait la capacité au niveau du corridor Dalhousie. En particulier, ça permet d'illustrer le cheminement des autobus, le virage à gauche, qu'est-ce que ça représente en dynamique de circulation.

3270

LA PRÉSIDENTE:

Ce sera apprécié. Il est déjà disponible ? O.K.

3275 **PERSONNE NON IDENTIFIÉE:**

On peut le visionner tout de suite si vous voulez.

LA PRÉSIDENTE:

3280

Écoutez, disons qu'on va se garder une petite gêne jusqu'à demain et si à la demande générale, on va faire... O.K. Monsieur Marc Sylvain a quitté à ce qu'on me dit. Monsieur Jeff Duncan, s'il vous plaît ?

3285 **M. JEFF DUNCAN:**

Bonsoir, Madame.

LA PRÉSIDENTE:

3290

Bonsoir, Monsieur Duncan.

M. JEFF DUNCAN:

3295

Bon, je vais continuer un petit peu dans la ligne des Lowney, puis un petit peu aussi avec la circulation. Alors, dans le plan du projet, si on peut peut-être avoir le plan du projet, la direction de la rue Saint-Paul et Montfort à l'ouest de la rue de l'Inspecteur change de direction par rapport à ce qui est actuellement. Pour l'instant, ça va vers le sud et vers l'est, puis dans le plan, ça va l'ouest et le nord. Les entrées et les sorties des garages et de toutes les phases Lowney, c'est-à-dire les 745 unités dont monsieur Vincent a parlé, donnent sur ces tronçons de rue, ils sont sur Saint-Paul et Montfort.

3300

Si vous faites l'exercice, o.k., il devient impossible d'accéder aux garages sans traverser le corridor Bonaventure, le corridor au complet. Si vous faites l'exercice, peu importe d'où vous arrivez, il est impossible d'accéder aux garages sans au moins traverser l'autoroute, faire le corridor Dalhousie et tout.

3305

En plus, je vais ajouter, s'il devient impossible de tourner à gauche de Montfort sur Notre-Dame, ce qui sera probablement le cas parce qu'il y a effectivement un corridor d'autobus qui est juste là, puis déjà, c'est assez dangereux, ça fait que pour sortir du garage, peu importe votre destination, il sera impossible de vous rendre nulle part sans au moins

3310

traverser le corridor une fois, c'est-à-dire le corridor Dalhousie, et d'emprunter le Bonaventure, ce qui à une capacité réduite et évidemment si on a fait nos études à la Ville, et tout, on veut évidemment réduire le trafic là-dessus qui n'est pas nécessaire.

3315

LA PRÉSIDENTE:

Monsieur Duncan, est-ce que je peux vous demander... je ne suis pas sûre que je suis vos possibilités. Avec peut-être le pointeur, si vous pouviez nous montrer ça.

3320

M. JEFF DUNCAN:

C'est bon, j'ai déjà été prof. Nous autres, on habite ici.

3325

LA PRÉSIDENTE:

Ici.

M. JEFF DUNCAN:

3330

Il y a un garage qui est ici...

LA PRÉSIDENTE:

3335

Il faudrait utiliser le micro. J'ai oublié de vous demander. - Il se décroche.

M. JEFF DUNCAN:

Ce n'est pas assez fort ?

3340

LA PRÉSIDENTE:

Non, c'est pour fins d'enregistrement et de transcription, s'il vous plaît.

3345

M. JEFF DUNCAN:

Merci. Bon, les Lowney, ils sont tous ici, puis il y a un garage, entrée de garage ici, puis il y a une entrée de garage qui se construit présentement ici. Présentement, c'est un sens unique qui descend de même, puis de l'Inspecteur, ça va dans les deux sens partout.

3350

Ce qui change maintenant, c'est que dans leur plan, cette rue-là, elle devient sens unique de ce sens-là et aussi de l'Inspecteur maintenant, ça devient sens unique ici avec

3355 accès de même. Ça fait que peu importe, vous pouvez choisir un point, on peut faire l'exercice si vous voulez, il est impossible de se rendre ici au garage sans traverser le corridor ou tout ça. Il y en a qui sont vraiment horrible si je peux juste faire un exemple.

3360 D'ici, actuellement ce qu'on fait, on descend, on prend Dalhousie, on se rend chez nous, pas de problème. Mais là, on ne peut plus emprunter Dalhousie parce que c'est pour les autobus. Là, il faut traverser le corridor d'autobus, feux de circulation, ce viaduc. Ah, il faut traverser les 4 voies, ah, il faut traverser ici, ah, intersection, revenir, ah, il faut tout retraverser encore une fois, ah, faire le virage et là, on est là. (applaudissement dans la salle)

3365 Et ensuite, si on veut sortir, on se rend ici, je l'ai déjà fait plein de fois en vélo, c'était illégal, je sais, mais faire le virage à gauche là, ce serait probablement impossible parce que là, on a un corridor d'autobus qui est ici. Alors, je ne prévois pas qu'on pourra faire la virage à gauche ou sinon, ça va être vraiment compliqué.

3370 Alors, de toutes les façons quand ils partent quand il y a de quoi, ils vont devoir tourner à droite ici. Ils ne peuvent pas prendre de l'Inspecteur, non, il faut traverser ça ; il faut pas aller ici ; non, on n'a pas le droit ; ah, il faut se rendre jusqu'ici et ensuite faire de quoi.

LA PRÉSIDENTE:

3375 Est-ce qu'on peut demander en complément de votre explication, je vous remercie, c'est plus clair, est-ce qu'il y a eu des simulations de faites précisément à cet égard-là ou pas ?

M. GAÉTAN RAINVILLE:

3380 Claude, s'il te plaît, c'est tes rues ?

LA PRÉSIDENTE:

3385 Monsieur Carette encore une fois.

M. CLAUDE CARETTE:

3390 Au niveau du sens de circulation, effectivement ça pourrait être une rue à double sens pour donner accès plus fin à ce secteur-là. Donc, ça va être regardé.

LA PRÉSIDENTE:

Est-ce que je comprends qu'en avant-projet, on a encore la marge d'étudier ?

M. CLAUDE CARETTE:

3395

Oui, oui.

LA PRÉSIDENTE:

3400

C'est noté donc.

M. CLAUDE CARETTE:

3405

Exactement.

M. JEFF DUNCAN:

3410

Alors là, vous nous dites qu'il n'y a aucune étude qui a été faite, mais quand même sur ce plan-là, on a décidé de le mettre dans ce sens-là et votre réponse maintenant, c'est : Ah ! Non, pas de problème, on peut le mettre à double sens. Sans avoir fait aucune étude dans le quartier ?

3415

Monsieur Hakim a demandé tantôt, il y a une seule étude qui a été faite, celle de 73 000 \$, puis celle-là, est-ce que ça portait sur nous autres qui sont les plus touchés ?

LA PRÉSIDENTE:

3420

Je vais juste rectifier une chose. Je ne pense pas que monsieur Carette a dit qu'il n'y avait pas de problème à le faire. Je pense qu'il n'y avait pas de problème à réaliser une étude ou à l'étudier puisque étant en avant-projet, on n'est pas encore dans les étapes définitives.

M. JEFF DUNCAN:

3425

O.K.

LA PRÉSIDENTE:

3430

Je tiens à clarifier ça. D'accord ?

M. JEFF DUNCAN:

Merci pour la réponse.

3435 **LA PRÉSIDENTE:**

Merci.

3440 **M. JEFF DUNCAN:**

3440

O.K. Pour une deuxième question. Là, je vais faire appel à l'étude TecSult qui a été ajoutée au site web récemment ; je l'ai lue ce matin. Dans cette étude-là, on retrouve le passage suivant : *La rue Dalhousie comporte l'inconvénient majeur de ne pas déboucher sur l'axe Wellington (...) d'aménager une percée vers Wellington à cause des voies ferrées surélevées et les emprises des bâtiments de la New City Gas situées dans l'axe de Dalhousie entre les rues Ottawa et Wellington.*

3445

Par contre, dans l'étude suivante, qui a remplacé cette étude-là qui porte sur les 7 tracés qu'on a vus tantôt, effectuée par le groupe Dessau, on accorde que 20% de la pondération pour éviter des interventions majeures, complexes, longues et coûteuses. Juste 20% du poids là-dessus. En plus, dans la catégorie de minimiser les impacts de l'insertion sur le milieu local, l'option Dalhousie obtient un score 5/5, qui est le meilleur, par rapport à Ann et Bonaventure qui ont beaucoup moins. Là, si vous vous rappelez des consultations de jeudi, je trouve ça un peu difficile à croire.

3450

3455

Finalement, dans les 7 tracés qu'ils ont faits, je trouve que c'est vraiment curieux aussi, la rue Dalhousie s'étend jusqu'à Saint-Maurice, ce qui n'est pas le cas actuel. C'est complètement faux et ça n'a jamais été le cas.

3460 **LA PRÉSIDENTE:**

Ce qui nous amène à votre deuxième question.

3465 **M. JEFF DUNCAN:**

3465

Exactement. Comment est-ce qu'on peut se fier sur les conclusions de l'étude de Dessau qui est le seul à promouvoir Dalhousie effectivement ?

3470 **LA PRÉSIDENTE:**

3470

Par rapport à l'étude TecSult 2007 qui a été déposée.

M. JEFF DUNCAN:

3475 Môme pas par rapport, c'est juste comment est-ce qu'on peut se fier sur ces résultats-
là étant donné tous les trous que je viens de mentionner ?

LA PRÉSIDENTE:

3480 Monsieur Rainville ?

M. GAÉTAN RAINVILLE:

3485 Est-ce que Claude, tu es assez familier avec les conclusions de Dessau ? Ou
Francine ?

LA PRÉSIDENTE:

Monsieur Carette à nouveau.

3490 **M. CLAUDE CARETTE:**

3495 Donc, ce que je comprends, la question de monsieur est double. Elle amène
l'argumentaire au niveau de l'investissement, puis l'argumentaire aussi au niveau technique,
au niveau de la circulation.

3500 Donc, au niveau de la circulation évidemment, au niveau du transport, ce qui
concerne notre direction, nous, suite à cette étude Tecslut qui a amené des conclusions au
niveau de l'incapacité du corridor au niveau de Bonaventure de prendre le volume, puis de
regarder un autre corridor qui implique des investissements majeurs au niveau du CN, donc,
au niveau des études de circulation, ce qu'on a fait par la suite, effectivement, nous avons fait
des études de circulation avec les modèles Dynamic, ViSim qui existent sur la base des
données qui existent dans le domaine au niveau du transport.

3505 Et nous, on est venu simuler les grands impacts majeurs qui se font au niveau de la
circulation et avec tout l'ensemble argumentaire qu'on a présenté ce soir au niveau du
corridor Dalhousie par rapport aux autres corridors, en termes stricts au niveau du transport
en commun, il y a un avantage d'utiliser le corridor de transport en commun Dalhousie et les
impacts qui ont été étudiés par la SHM dans l'étude Dessau ont permis de pondérer chacun
sur la base d'une analyse multicritère pour comparer les scénarios.

3510

Donc, c'est ça qui a été réalisé comme étude. Donc, oui, le corridor Dalhousie présente des avantages au niveau des systèmes de transport en commun dans l'ensemble de la conjecture au niveau du transport dans ce secteur-là, de la congestion qui peut exister.

3515 **LA PRÉSIDENTE:**

Ça répond à votre question ?

3520 **M. JEFF DUNCAN:**

Oui. J'invite tout le monde à regarder le tableau 5.3.1 du document qui compare les trois axes. Ce que je trouve le plus intéressant, c'est que pour minimiser les impacts de l'insertion sur le milieu local entre Dalhousie et Ann, Dalhousie a 5/5, c'est super magnifique, puis Ann qui est juste à côté, mais qui n'a pas besoin d'expropriation, de démolition, de tunnel, il y a le pire score, il a 1. Selon moi, il y a des vrais problèmes dans cette étude-là, puis je vais les présenter dans mon mémoire.

3525

LA PRÉSIDENTE:

3530 Je vous invite à le faire, Monsieur Duncan. Merci. Monsieur Rainville pour un complément de réponse ?

M. GAÉTAN RAINVILLE:

3535 Juste un petit complément rapide. C'est que la pondération, je pense, reflète l'ampleur justement des impacts créés sur Ann. On a dit que Ann était un milieu bâti où il y a déjà des résidences, il y a déjà des portes, des adresses civiques, des portes de garage et l'impact est beaucoup plus fort que Dalhousie où on ne retrouve au moment où on se parle, à ma connaissance, une seule adresse civique qui n'est pas utilisée depuis des décennies.

3540

Alors, le poids qu'on a mis reflète ce genre de changement.

M. JEFF DUNCAN:

3545 Rapidement, complément ?

LA PRÉSIDENTE:

Écoutez, en principe, c'est non.

3550 **M. JEFF DUNCAN:**

Juste pour faire la démarche de Dalhousie, on vire à gauche, on vire à droite, on démolit et exproprie un bâtiment ; on construit un tunnel après avoir traversé Wellington, on met en péril le New City Gas. Après ça, le tronçon de rue de Dalhousie dont on parle, pas de problème, il n'y a personne qui habite, Isabelle Hudon a raison. Ensuite, ah ! on déplace la police, ah ! o.k., on exproprie, ah ! le cellulaire, ah ! on ne sait pas si on peut se mettre là, le Baron, il y a beaucoup d'options, peut-être que quelque chose là va disparaître, puis là, on part par les Lowney, il n'y a pas d'impact sur le milieu urbain. (applaudissement de la salle)

3560 **LA PRÉSIDENTE:**

J'appellerais madame Christine Caron, s'il vous plaît ?

MME CHRISTINE CARON:

3565

Bonsoir.

LA PRÉSIDENTE:

3570

Bonsoir, Madame Caron.

MME CHRISTINE CARON:

Madame la Présidente, j'aurais une première question sur l'arrimage entre le projet d'infrastructure et le développement immobilier. Au niveau des objectifs qu'on nous a donnés, l'effet d'entraînement du projet sur le développement immobilier, comme d'ailleurs l'entrée de prestige qu'on souhaite, seront étroitement liés à la capacité de développer les îlots, bien enfin, tout le secteur central, les îlots centraux rapidement.

3580

Si on regarde les études, que ce soit le document synthèse ou l'étude de marché de la compagnie Langlais, ce qu'on prévoit, c'est plutôt un délai de 20 à 25 ans si tout va bien et possiblement 30 ans si les conditions du marché sont pas favorables.

3585

Si on regarde aussi le rythme de construction qui est prévu, puis ça, c'est dans le rapport synthèse, c'est très clair, on parle de 100 à 170, puis on parle du résidentiel ici, 100 à 170 unités par année, et on nous a dit la semaine dernière que dans l'îlot central, on prévoyait entre 800 et 1 000. Alors, ça nous donne une fourchette de 5 à 10 ans. C'est quand même assez long comme rythme de développement.

3590 Le projet d'infrastructure, c'est complexe, mais ça se planifie. On peut dire dans deux ans, ça va être fait. Le développement immobilier, c'est un petit peu moins facile à prévoir. L'étude Langlais est quand même assez pessimiste ou en tout cas assez...

LA PRÉSIDENTE:

3595

Assez prudente.

MME CHRISTINE CARON:

3600

Prudente, c'est le terme. Je ne suis pas certaine si on veut avoir pendant 5 à 10 ans après avoir subi des travaux pendant quelques années, à préciser, si on veut prendre le risque d'avoir une partie de frange urbaine. On en a déjà une à droite avec des terrains qui sont occupés par des stationnements, on en aurait entre les deux voies.

3605

Ma question finalement est quels sont les éléments de la stratégie de développement immobilier qu'on veut se donner pour faire en sorte que les îlots centraux soient développés suffisamment rapidement et qu'on ne crée pas une frange urbaine qu'on ne souhaite pas ? Et est-ce qu'on a un échéancier ?

3610

LA PRÉSIDENTE:

Même si votre question s'éloigne un peu du thème de ce soir, comme c'était le thème de la seconde soirée où on a dû ajourner...

3615

MME CHRISTINE CARON:

J'ai voulu, mais...

LA PRÉSIDENTE:

3620

C'est ça, on a dû ajourner. Ça me fait grand plaisir de demander à monsieur Rainville de répondre en termes de stratégie et peut-être éventuellement d'aménagement intérimaire s'il y en a de prévu ou...

3625

M. GAÉTAN RAINVILLE:

3630

Premièrement, oui, il y a des aménagements intérimaires, temporaires qui vont être faits. C'est à l'étude actuellement quel genre d'aménagement sera fait. C'est important, sa nature, de telle sorte que lorsqu'un jour on développera, il faudra que les gens comprennent à ce moment-là que c'était temporaire même si ça devra avoir duré quelques années peut-être.

3635 Vous avez raison, Madame Caron, il se peut qu'il y ait un délai. Vous avez raison quand vous dites que l'immobilier, on ne peut pas prévoir aussi facilement que le développement des infrastructures. On contrôle l'échéancier, on sait qu'au printemps 2013 si l'échéancier est poursuivi et respecté, on devrait avoir démoli la structure d'autoroute et avoir aménagé les rues Duke et de Nazareth sur de nouvelles infrastructures souterraines.

3640 Pour ce qui est de l'immobilier, le développement des îlots centraux, vous avez tout à fait raison, ça prend une stratégie agressive de développement pour attirer des investissements, des investisseurs qui vont prendre intérêt à ça. Il y a des démarches qui ont déjà été entreprises. À mon avis, c'est trop timide. Il faut que ce soit plus agressif que ça.

3645 Maintenant, rappelons-nous une chose, c'est que ces terrains-là appartiennent à la Ville de Montréal. Nous, au moment où on se parle, on a eu le mandat justement d'aller de l'avant pour développer les plans et devis définitifs des infrastructures qui sont à la démolition de l'autoroute et qu'est-ce qu'on va faire des nouvelles artères, de la géométrie, des trottoirs, aménagement et tout ça. On n'a pas encore le mandat d'aller plus loin, c'est-à-dire en termes d'établissement d'une stratégie de développement immobilier.

3650 C'est crucial. Parce que c'est maintenant qu'il faut commencer si on veut avoir des résultats dans 3 ans, 4 ans, 5 ans. Vous avez tout à fait raison là-dessus.

LA PRÉSIDENTE:

3655 Madame Caron, si vous me permettez avant votre deuxième question, vous me donnez tellement le goût de poser la question suivante. À l'inverse de la question de madame Caron, avez-vous envisagé dans vos scénarios de ne pas construire ces îlots centraux ?

M. GAÉTAN RAINVILLE:

3660 Non.

LA PRÉSIDENTE:

3665 Est-ce qu'on peut en connaître les raisons ou les motifs ?

M. GAÉTAN RAINVILLE:

3670 Premièrement, le concept qui a été développé depuis plusieurs années implique la mise en valeur des îlots centraux. Ça, c'est le concept de base. Deuxième raison qui quand même a son importance, c'est le financement de ce projet-là.

3675 C'est un projet qui s'autofinance grâce au développement des îlots centraux et sinon... on parle de 141 M\$ pour le corridor Bonaventure, on parle de 86 M\$, on a évidemment des chiffres différents avec l'AMT parce qu'ils ont des méthodes de calcul différentes, des méthodes d'évaluation budgétaire différentes.

LA PRÉSIDENTE:

3680 Si je peux vous interrompre, Monsieur Rainville, ma question était plutôt sur la réflexion sur ce qu'est ou devrait être une entrée de ville parce que j'aimerais rappeler que ce projet est un peu un projet-école pour beaucoup d'autres entrées de ville sur l'Île de Montréal qui devront au cours des 40 ou 50 prochaines années être revisitées.

3685 Donc, ma question était plutôt sur la réflexion sur ce qu'est ou devrait être une entrée de ville pour Montréal. Est-ce que l'exercice a été fait ? Donc, ce qui suggérerait de construire dans une certaine hypothèse ou ne pas construire dans une autre hypothèse.

M. GAÉTAN RAINVILLE:

3690 Oui, mais...

LA PRÉSIDENTE:

3695 Dans ce cas-ci, on a décidé de prendre le parti préalable qui était la construction du maximum de pieds carrés.

M. GAÉTAN RAINVILLE:

3700 Tout à fait. Écoutez, lorsque la Ville de Montréal qui est propriétaire des infrastructures et des terrains a décidé de donner le mandat d'aller de l'avant suite à l'étude d'opportunité, pré faisabilité, faisabilité, qui démontraient toutes que c'était faisable moyennant évidemment le développement immobilier, c'est sur la base du retour sur l'investissement que la décision fut prise d'aller de l'avant avec l'avant-projet détaillé. Et je doute que cette
3705 décision aurait été prise s'il n'y avait pas eu un retour sur investissement positif et un délai de récupération raisonnable.

LA PRÉSIDENTE:

3710 Je vous remercie. Et je m'excuse d'avoir pris votre temps de question 1. Votre question 2 ?

MME CHRISTINE CARON:

3715 Ma question 2 va porter sur le transport. Je suis résidente du Vieux-Montréal, je fais partie de l'Association des résidents du Vieux-Montréal et on a une grande préoccupation en ce qui a trait aux effets du projet sur la circulation dans le quartier.

3720 Déjà, on a une problématique de transit. 20% de la circulation dans le quartier est une circulation de transit, c'est-à-dire qui ne s'arrête pas ou qui n'origine pas dans le Vieux-Montréal, mais qui tout simplement passe à travers pour aller soit à l'est ou soit au nord. Il y a une partie de cette circulation qui vient du pont Victoria via le pont de la rue Mills et ça se promène sur de la Commune, sur Notre-Dame, sur Saint-Laurent et considérant le gabarit des rues dans le Vieux-Montréal, c'est assez important.

3725 C'est un de nos objectifs et on travaille avec la Ville de Montréal, enfin, la Ville de Montréal est en train de réviser le plan de gestion des déplacements du secteur et c'est un des objectifs du plan de réduire, de contrôler la circulation de transit.

3730 Nos préoccupations par rapport au projet ici, c'est les effets que ça pourrait avoir en termes de transfert de circulation et d'augmentation du transit dans le Vieux-Montréal tant pendant la construction par les mesures de mitigation qu'après en période d'exploitation. Puis il y a un certain nombre d'éléments qu'on trouve dans différents rapports qui nous sécurisent pas par rapport à ça.

3735 Si on prend sur le long terme, bon, on a parlé tout à l'heure de faire de Saint-Paul une voie réservée... pas une voie réservée, pardon, mais un sens unique, de changer la direction de Saint-Paul, de faire de Saint-Paul un sens unique vers l'est, ce qui donnerait une autre entrée vers le Vieux-Montréal.

3740 L'autre risque aussi, c'est qu'on nous a parlé la semaine dernière à 2 ou 3 reprises de la congestion qui serait générée dans le corridor bien que monsieur Carette était moins clair là-dessus ce soir. On semblait dire qu'il y avait un gain de temps pour les automobilistes, mais en tout cas, s'il y a un risque de congestion dans ce tronçon-là, il y a aussi un risque que la circulation non seulement dévie via la 15 et qu'il y ait davantage de circulation qui utilise le pont Victoria et donc, encore une fois ces gens-là se retrouvent sur Mills.

3745

LA PRÉSIDENTE:

Qu'il y ait débordement dans le Vieux-Montréal.

MME CHRISTINE CARON:

3750

Il y a des mesures de mitigation. Ben, je vais terminer là-dessus, je vais ramasser ma question.

LA PRÉSIDENTE:

3755

Est-ce qu'il y a une question précise, s'il vous plaît ?

MME CHRISTINE CARON:

3760

Oui, il y a une question précise. Dans les mesures de mitigation, il y a des éléments qui sont aussi inquiétants par rapport à ça. On préconise entre autres un itinéraire alternatif pour accéder au centre-ville qui est justement via le pont Mills, le pont de la rue Mills, alors, je ne vois pas pourquoi là, on n'a pas plutôt préconisé Wellington et Peel qui donnent aussi accès à une entrée de la 520.

3765

Alors, si vous voulez que je vous ramasse une question là-dessus. Quel est le volume de circulation qui va être transféré de Bonaventure vers le Vieux-Montréal et quelles sont les mesures de gestion de la circulation qui vont être mises en application dans le corridor et un petit peu en amont pour faire en sorte qu'on n'aura pas ce transfert ?

3770

LA PRÉSIDENTE:

Ce débordement.

3775

MME CHRISTINE CARON:

Ce débordement.

LA PRÉSIDENTE:

3780

Est-ce qu'on demande à monsieur Carette directement ?

M. GAÉTAN RAINVILLE:

3785

Oui, on va certainement demander à notre spécialiste, monsieur Carette, étant donné qu'il a étudié beaucoup le plan de gestion des déplacements du Vieux-Montréal et il y travaille encore. Je dois dire que c'est une question complexe, intéressante, mais complexe.

M. CLAUDE CARETTE:

3790 Donc, pour répondre à la question de madame Caron, c'est quelles sont les mesures qui seront prises pour s'assurer qu'il n'y a pas de circulation qui va percoler dans le Vieux-Montréal.

LA PRÉSIDENTE:

3795 C'est-à-dire préalable, est-ce qu'on sait... ou est-ce que dans vos simulations ou études, on a remarqué un effet de débordement ?

M. CLAUDE CARETTE:

3800 Présentement dans le niveau d'études qu'on a faites, puis ces études vont se poursuivre au niveau des plans et devis, on n'a pas observé ce transfert modal...

LA PRÉSIDENTE:

3805 D'impact négatif.

M. CLAUDE CARETTE:

3810 D'impact négatif à ce niveau-là.

LA PRÉSIDENTE:

3815 O.K.

M. CLAUDE CARETTE:

3820 Mais certes, ici, le projet de quartier Bonaventure est un projet de coller deux tissus urbains qui existent et de s'assurer qu'il y a un transfert au niveau du piéton, du vélo, de l'automobile évidemment qui puissent circuler entre les deux quartiers.

3825 Présentement, les gens qui ont à se destiner effectivement au niveau du Vieux-Montréal vont utiliser certains chemins de transit et la Ville de Montréal en collaboration avec le milieu, que ce soit l'Association des citoyens ou encore des partenaires tel que le Vieux-Port, on est à élaborer un plan de gestion de déplacement du Vieux-Montréal qui était identifié comme un plan particulier à développer dans le cadre du plan de transport.

3830 On a commencé à déployer certaines mesures en 2008 et en 2009 et effectivement, actuellement, il y a un important transit qui se fait via le Vieux-Montréal et on souhaite apaiser ce trafic-là. Et c'est plus avec les mesures dans le plan de gestion de déplacement du Vieux-Montréal sur la situation actuelle qu'on veut s'assurer d'une certaine, si vous me permettez l'expression, étanchéité du milieu pour s'assurer qu'il y a un contrôle d'un certain transit et ce plan de gestion avec ses mesures qui vont se déployer jusqu'en 2013 va nous permettre de contrôler le transit.

3835 Ça, c'est en amont. Et par la suite, dans le projet ici, nous, on n'a pas observé à ce jour un nouveau transit via la Vieux-Montréal à ce niveau-là.

LA PRÉSIDENTE:

3840 La question de madame Caron au fond, s'il n'y a pas d'impact négatif à ce moment-ci, assurez-vous en cours de développement de projet, puisqu'on est encore à l'étape d'avant-projet, qu'il n'y en ait pas.

M. CLAUDE CARETTE:

3845 Exactement. Et préalable à ça, nous, on a un exercice au niveau du Vieux-Montréal qui est très particulier qui nous permet de circonscrire ce secteur-là.

LA PRÉSIDENTE:

3850 Est-ce que ça répond à votre question, Madame Caron ?

MME CHRISTINE CARON:

3855 Bien, pas tout à fait.

LA PRÉSIDENTE:

3860 Sur quels aspects ?

MME CHRISTINE CARON:

3865 Effectivement on va demander que ce soit analysé de façon plus précise, mais sur le fait qu'on puisse capter et empêcher le transit en utilisant des mesures dans le Vieux-Montréal, probablement, mais il y a sûrement des limites. Ce qu'on a déjà commencé à regarder, puis surtout à partir des gens qui arrivent sur le pont de la rue Mills, c'est que ces gens-là prennent de toute façon... enfin, on ne peut pas les renvoyer dans le corridor

3870 Bonaventure, ce qui serait l'idéal, et ces gens-là vont prendre de la Commune pour ensuite prendre McGill.

3875 Or, McGill n'a pas de capacité. Ça ne débouche pas sur le centre-ville et tout ce que ça peut faire, c'est justement diriger les automobilistes vers les axes est/ouest, notamment Notre-Dame qui a encore moins la capacité d'absorber ça. Alors donc, je termine là-dessus en espérant...

LA PRÉSIDENTE:

3880 Je vous invite à ce moment-là de formuler, de placer une petite étoile.

MME CHRISTINE CARON:

Oui, certainement. Merci.

3885 **LA PRÉSIDENTE:**

3890 Merci à vous, Madame Caron. Il est 10 heures 30. J'ai épuisé exactement la moitié de la liste des intervenants. Je vous suggérerais de fermer cette session-ci en reprenant demain soir et en vous rappelant que demain soir, on n'aura pas de présentation. Donc, l'audition des questions sera faite directement. Ça implique également que nos experts seront encore à pied d'œuvre demain soir.

3895 J'aimerais avant de terminer tout à fait la séance remercier l'ensemble des représentants de la Société du Havre, de collaborateurs et partenaires pour leur présentation, réponses et explications, l'Office pour ses bons soins et son soutien à la logistique.

3900 Nous continuons donc demain soir avec dès 19 heures dans cette même salle avec l'audition des questions et je rappelle pour terminer que le thème de la seconde soirée, Quartier viable et vivable, pourrait être entendu demain en complément de questions inscrites ce soir sur le transport.

Je vous remercie tous pour votre présence, votre participation et votre courtoisie à l'égard de la salle. Je vous remercie.

3905 *****

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

3910

ET J'AI SIGNÉ:

LOUISE PHILIBERT, s.o.