

OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL

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

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

PARTIE 2

VOLUME 3

Séance tenue le 13 janvier 2010, 19 h
À l'Office de consultation publique de Montréal
1550, rue Metcalfe, 14^e étage
Montréal

TABLE DES MATIÈRES

SÉANCE DU 13 JANVIER 2010	1
MOT DE LA PRÉSIDENTE	1
PRÉSENTATION DES MÉMOIRES	
ÉCOLE DE TECHNOLOGIE SUPÉRIEURE, M. YVES BEAUCHAMP	3
PROJET MONTRÉAL, Mme SOPHIE THIÉBAUT, M. PIERRE MAINVILLE ET M. ÉTIENNE COUTU.....	8
Mme JUDITH BAUER.....	20
M. DAVID HANNA	25
PAUSE	
TRANSPORT 2000 QUÉBEC, M. JEAN LÉVEILLÉ et M. JACQUES CÔTÉ	33
GRT BÂTIR SON QUARTIER, M. JEAN-FRANÇOIS GILKER.....	39
M. ZAVEN DARAKJIAN.....	45
M. DANIEL CHARTIER	47
CONSEIL RÉGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT M. DANIEL BOUCHARD	54
RECTIFICATION	
SOCIÉTÉ DU HAVRE, M. RÉJEAN DUROCHER.....	58

MOT DE LA PRÉSIDENTE

LA PRÉSIDENTE :

5 Bonsoir! Au nom de l'Office de consultation publique de Montréal, je vous souhaite la bienvenue à cette troisième séance d'audition d'opinions sur l'avant-projet détaillé du réaménagement de l'autoroute Bonaventure, phase 1. Cet avant-projet a été préparé par la Société du Havre de Montréal sur mandat du Conseil d'agglomération.

10 Ladies and Gentlemen, good evening! Welcome to this third public hearing on the draft project of redevelopment of the Bonaventure Highway, phase 1.

15 Cette session va se dérouler essentiellement en français, mais les personnes qui voudraient s'exprimer en anglais pourront s'adresser dans cette langue à la commission. This meeting will be conducted in French, but participants who would prefer to address the Commission in English may do so.

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

25 La commission est appuyée dans ses travaux par son secrétaire, monsieur Michel Agnaïeff, et madame Catherine Vandermeulen, qui est analyste également à l'Office, tous deux étant à ma droite, ici, en avant.

30 Permettez-moi également de vous présenter les personnes ressources qui sont en appui à l'organisation de cette séance : à l'accueil, nous avons monsieur Nhat Tan Le, à la sténotypie, madame Yolande Teasdale, et à la régie du son, Jérémie Gagnon. La coordination générale de l'organisation est assurée par monsieur Louis-Alexandre Casal. Permettez-moi également de signaler, dans la salle, la présence de monsieur Luc Doray, secrétaire général de l'Office et responsable des communications.

35 Le mandat de l'Office, pour procéder à cette consultation publique, vient du Comité exécutif de la Ville. Bien qu'il reçoive des mandats de consultation de la Ville, je tiens à rappeler que l'Office est une entité juridique distincte; il agit donc en toute indépendance et en toute impartialité. La raison d'être principale de l'Office est de véhiculer vos opinions et vos préoccupations auprès des élus municipaux chargés de prendre des décisions sur les grands
40 projets qui engagent notre avenir et celui des générations futures.

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

50 La première partie de cette consultation publique s'est tenue les 24, 26 novembre, ainsi que les 1^{er} et 2 décembre derniers; elle aura permis aux citoyens aussi bien qu'à la commission de se renseigner davantage sur l'avant-projet détaillé soumis par la Société du Havre.

55 La deuxième partie de la consultation, qui a débuté hier soir et qui se poursuit aujourd'hui, a pour objet de permettre aux citoyens d'exprimer leur opinion sur l'avant-projet, d'émettre des commentaires et de suggérer des modifications au projet. Cette deuxième partie de la consultation se poursuivra la semaine prochaine, soit les 18 et 19 janvier.

60 Au cours de cette deuxième partie, les représentants de la Société du Havre n'ont aucun rôle particulier à jouer. Ils sont invités à assister aux présentations des mémoires et à ainsi prendre connaissance en même temps que nous des points de vue exprimés sur l'avant-projet. La Société du Havre est aujourd'hui représentée par monsieur Réjean Durocher, directeur Projet Bonaventure. Comme de coutume en matière de consultation publique, si pour une raison ou une autre des inexactitudes se glissaient dans les propos tenus en cours de séance, ses représentants pourraient user de leur droit de rectification, celui-ci leur étant accordé en fin de séance. Il s'agira, bien entendu, je le rappelle, de rectification et non pas
65 d'émettre un commentaire ou un avis.

70 En termes de déroulement, la commission est là pour vous aider. Si nécessaire, elle vous posera des questions en vue de s'assurer d'une bonne compréhension de votre point de vue, ou encore pour vous demander d'approfondir certains points de votre présentation qui auront attiré plus particulièrement son attention. Nous consacrerons donc 20 minutes par intervenant.

75 Nous vous demandons de résumer votre présentation en 10 minutes. Je rappelle à cet égard que l'ensemble des mémoires ont été lus et analysés et que, à ce titre, on appréciera, bien sûr, que vous ne vous attardiez qu'aux questions ou points majeurs que vous souhaiteriez soulever en assemblée.

80 Au cours des 10 minutes restantes, nous vous poserons donc des questions pour bien comprendre l'ensemble des facettes de votre mémoire.

Nous avons un nombre important de mémoires à étudier, près d'une soixantaine; il est important de bien comprendre vos propos et le cheminement que vous avez suivi dans vos analyses. S'il le faut, on pourra éventuellement prendre un peu plus de temps avec certains

85 intervenants. Je vous demande donc votre indulgence et votre patience si le moment de votre intervention se retrouve quelque peu retardé. Je dirais à cet égard que jusqu'à maintenant — et on se croise les doigts pour la suite —, je félicite chacun des intervenants qui maintient dans les temps, pile chrono, ce qui permet à tous d'être entendus dans les délais impartis.

90 Je demande également à tous les intervenants inscrits de s'en tenir à des propos factuels, d'éviter autant que possible, dans un esprit, pour garder, pour maintenir un climat de respect mutuel, d'éviter, bien sûr, tout propos inutilement blessant; je ne permettrai donc aucune forme de remarques désobligeantes ni d'attitude méprisante.

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

100 Une fois complétées séances de consultation, la commission procède à l'analyse de l'information et soumet au maire de Montréal et aux élus un rapport composé, outre une introduction et une conclusion, de trois parties : essentiellement la description du projet, les préoccupations des citoyens et les enjeux, ainsi qu'en 3, les recommandations.

105 Il est maintenant temps de commencer. Ce soir, nous avons neuf interventions, j'inviterais donc, en premier lieu, monsieur Yves Beauchamp de l'ÉTS. Bonsoir, Monsieur Beauchamp.

M. YVES BEAUCHAMP :

110 Oui, Bonsoir! Vous m'entendez bien? Bien, je voulais dans un premier temps remercier les membres de la commission de me donner l'opportunité de présenter la position de mon institution, l'École de technologie supérieure, au projet de l'autoroute Bonaventure. Le plan de présentation, il est très simple : présentation de l'école, en bref, son campus, sa vision d'un quartier d'innovation beaucoup plus vaste qui inclurait le quartier Bonaventure, et les commentaires sur, spécifiquement sur le projet en question.

115 L'École a pour mission l'enseignement universitaire, la recherche en génie d'application : c'est une mission nationale qui couvre l'ensemble du Québec pour le développement technologique et économique; même si elle est solidement ancrée dans le sud-ouest de Montréal, elle dessert l'ensemble des régions du Québec.

120 Première au Québec en termes de nombre de diplômés annuellement, troisième au Canada, après Toronto et Waterloo, 5 500 étudiants dont 1 200 au cycle supérieur, 300 au doctorat, 1 500 nouveaux à chaque année dans nos 45 programmes aux trois cycles. Un ingénieur sur quatre, actuellement au Québec, diplômé de notre institution; l'an dernier, nous avons diplômé 750 ingénieurs, la plus importante cohorte de l'histoire du Québec en ce qui a trait au nombre d'ingénieurs en une seule année.

125

130 Taux de placement de 100 %, quatre à cinq offres d'emploi par étudiant, même en situation de crise économique. On opère en système coopératif obligatoire; 3 200 offres de stages annuelles, seulement 2 150 stagiaires à placer. Recherche et développement, 20 millions par année, dont la moitié vient de l'industrie — la plus forte proportion au Canada, d'ailleurs, pour une université —, des chaires de recherche, des regroupements, un incubateur, où on a créé déjà 64 entreprises sur le campus.

135 L'ÉTS s'est installée dans le Sud-Ouest en 97, et elle converge de plus en plus vers un campus pleinement intégré au centre-ville de Montréal. Depuis 1997, nous avons acquis un certain nombre de terrains par expropriation, dont l'ancienne brasserie O'Keefe; nous avons investi près de 250 millions depuis les 10 dernières années pour instituer un campus au centre-ville de Montréal.

140 Nous nous sommes interrogés également sur le développement futur d'aires non développées au niveau du campus, essentiellement des terrains qui sont encore vagues, ainsi que l'ancienne brasserie O'Keefe, et les conclusions de notre réflexion nous amènent à départager le campus en deux zones : la partie est pour les partenariats avec l'industrie, ainsi que la partie ouest pour les développements institutionnels.

145 Déjà, nous avons un projet de maison des étudiants qui devrait voir le jour en 2013, où nous souhaitons essentiellement regrouper l'ensemble des services aux étudiants, associations étudiantes, ainsi que des installations sportives tels aréna et, sur le toit, un terrain de soccer, des installations qui serviront également pour les habitants, les citoyens du Sud-Ouest, Ville-Marie, enfin, bref, un projet collectif, incluant aussi bien l'Université que sa communauté.

155 Un projet également de résidences étudiantes, nous avons actuellement 1 000 lits sur le campus, nous voulons en construire encore pour accueillir 250 nouveaux étudiants, ce qui nous amènerait à 1 250 lits sur le campus, d'où la mission nationale qui nous amène à avoir beaucoup d'étudiants de l'extérieur de Montréal qui habitent sur le campus; une résidence qui serait principalement dédiée pour les étudiants étrangers, mais aussi pour des professeurs et chercheurs en courts séjours, en déplacement pour des projets de recherche et développement.

160 Le site de l'ancienne brasserie, pour des projets en relation avec l'industrie, déjà, nous avons obtenu 20 millions, au printemps dernier, pour réhabiliter 100 000 pieds carrés de cette portion de l'ancienne brasserie O'Keefe, qui sera disponible dès le printemps 2011, pour la création d'un centre d'innovation, où nous accueillerons une vingtaine de cellules d'entreprises, des cellules d'innovation — donc, ce n'est pas un incubateur, c'est pour accueillir des cellules d'innovation d'entreprises, moyennes et grandes entreprises, où les ingénieurs et chercheurs de ces entreprises auront accès à nos installations, nos chercheurs, nos étudiants, nos stagiaires, enfin, bref, la synergie nécessaire pour créer de l'innovation,

170 développer et accélérer les projets d'innovation dans les entreprises. Nous avons déjà un incubateur, on n'a pas besoin d'en créer un autre.

175 Si le projet se déroule bien, ce qui est le cas présentement, une deuxième phase de 100 000 pieds carrés sera également à entrevoir et, dans tous les cas, c'est une réhabilitation conforme du bâtiment existant avec une certification LEED pour ce qui est du développement futur du campus.

180 Nous avons également réfléchi sur le campus qui, déjà, est un quartier d'innovation en soi, mais nous voulons étendre ce concept-là à un rayon où il y a plusieurs partenaires et industries qui y sont déjà installés. Et l'analyse de notre positionnement physique universitaire montre que l'ÉTS est un catalyseur de cette vision.

185 Pendant qu'on se développait de manière importante, au cours des dernières années, il s'est créé, dans un voisinage immédiat, une imposante concentration d'entreprises de la nouvelle économie du savoir, des technopôles, notamment, la Cité du multimédia, commerces électroniques, la Cité du commerce électronique, ainsi que Le Nordelec, et ce que vous devez savoir, c'est que ces technopôles-là représentent plus de 300 entreprises et, incluant le l'ÉTS, on parle d'environ 20 000 travailleurs du domaine des technologies de l'information. Et ce qu'on ne sait pas, c'est que c'est la plus forte concentration, présentement, de travailleurs dans le domaine spécialisé des technologies d'information et du multimédia alentour de
190 Montréal – peu de gens le savent.

195 Et ce qu'il y a d'intéressant également, c'est que nous avons fait une première appréciation des besoins de ces entreprises : ils ont des besoins importants de main-d'œuvre qualifiée, de formation continue, de veille technologique pour les nouvelles tendances qui affectent le secteur d'activité, ainsi qu'une qualité de vie accrue pour leurs employés.

200 De même, il y a actuellement un autre constat; c'est que dans un rayon d'environ 1,5 - 2 kilomètres autour de l'école se trouve, au cœur d'un potentiel d'investissements – je parle d'un potentiel, parce qu'il y a des projets qui devront mûrir – de 6 milliards, dans des développements immobiliers et d'infrastructures, que ce soit la Gare Windsor, Planétarium, Bonaventure – ce qui nous amène ici – Griffintown qui est downsizée, mais qui devrait voir certaines étapes se réaliser, ainsi que le bassin du Nouveau Havre. Et l'ampleur, finalement, de ces concentrations-là esquisse le portrait d'un nouveau quartier à proximité du centre-ville actuel. Et afin d'optimiser le pouvoir d'attraction et valoriser l'offre immobilière planifiée, bien,
205 une étude, une attention particulière doit être portée, et surtout une planification particulière, et nous avons fait le benchmark de différentes grandes métropoles innovantes à travers le monde, et le concept de créer un parc scientifique urbain, intégré autour d'une université, avec ses partenaires d'autres universités et collèges, commence à mûrir et à voir le jour.

210 Et nous avons su créer, au fil des ans, un véritable écosystème propice aux
interactions entre l'Université et les industries – c'est la force de l'École – et dans la foulée de
son succès et en raison surtout de son emplacement stratégique, notre institution désire
devenir le promoteur d'une nouvelle vision de développement, où nous pourrions animer
essentiellement les entreprises qui y sont, ainsi que les nouvelles entreprises qui viendraient
215 s'y installer et qui permettraient de créer un écosystème urbain pour permettre aux travailleurs
de ces nouvelles générations-là d'avoir tous les éléments requis pour pouvoir vivre, travailler,
se développer dans un quartier exceptionnel qui est ce quartier présentement.

220 Donc, on voit ici une esquisse de ce que pourrait représenter notre vision de ce
quartier d'innovation, où l'idée de l'École est de mobiliser l'ensemble de ses partenaires
autour de cette vision commune.

225 Nos commentaires spécifiques maintenant sur le projet, bien, plus spécifiquement sur
les éléments que je vais évoquer. Eh bien, il y a la création du lien naturel entre l'est et l'ouest
de l'autoroute Bonaventure, qui permet, en ce qui nous concerne, une synergie entre notre
campus et la Cité du multimédia, Griffintown, Le Quartier international, Vieux-Montréal, et
cetera. Donc, l'autoroute représente, bien sûr, un obstacle à cette circulation, et cette barrière,
une fois enlevée, donnera davantage de cohésion au quartier – c'est une première prémisse.

230 Il y a également la création d'aménagements urbains qui retient notre attention,
trottoirs, signalisations, parcs qui sont de grande qualité et que nous souhaiterions voir
s'étendre à d'autres parties du quartier; la stratégie de développement durable qui est en ligne
avec la stratégie et le développement de l'école – nous avons une politique à cet égard qui
respecte en tous points cette vision; la mise en valeur de l'îlot central entre les rues William et
235 Ottawa qui créera un lien de grande qualité entre le campus actuel et la Cité du multimédia.

240 Il y a aussi, l'ÉTS salut la venue d'une zone d'autobus entre les rues William et
Ottawa, notamment sur la nouvelle rue Dalhousie, à deux pas des résidences, et c'est
important que vous sachiez que 20 % de notre clientèle, 1 200 étudiants viennent de la
couronne sud, donc de la Rive-Sud, et il faut savoir que notre université, au niveau du
baccalauréat, 80 % sont les premiers de leur famille qui poursuivent des études universitaires
en génie. Beaucoup habitent sur le campus, mais un nombre important habitent également et
dépendent, voyagent en autobus, et cetera, et la proposition ici nous intéressait, compte tenu
de la proximité de cette zone d'arrêt par rapport à notre campus.

245 Il y a l'approche innovatrice de modernisation des réseaux souterrains qui ouvre la
voie à un véritable laboratoire vivant pour nos étudiants, chercheurs, ingénieurs en
construction, bien sûr, et innovation urbaine; le concept novateur également de l'éclairage
urbain, ainsi que la stratégie d'art public qui ajoutera une image humaine à une rue plutôt
250 grise et bruyante actuellement.

255 Donc, concernant la stratégie globale de transport proposée, l'ÉTS n'a bien sûr pas toutes les données pour se prononcer. Cependant, une des grandes préoccupations de l'École, et sa vision d'un quartier élargi, a trait à la fluidité des déplacements au cœur et autour du périmètre planifié et, à la suite de plusieurs accidents dont un très grave en décembre dernier qui a touché une employée de l'école, l'ÉTS affiche clairement sa volonté de voir limiter la circulation de véhicules de tous genres au cœur du campus actuel, notamment sur la rue Peel et, essentiellement, on souhaite que des mesures d'apaisement soient implantées le plus rapidement possible; le trafic piétonnier généré par les étudiants, professeurs et personnel y est important et la croissance importante de l'école et de toutes les activités fera que ce trafic sera augmenté au cours des prochaines années. Bien sûr, nous souhaitons davantage valoriser la venue d'un tramway sur l'axe Peel, principalement.

265 Donc, en conclusion, anciennement isolée dans une zone désaffectée, l'ÉTS se retrouve à présent dans un quartier en mutation profonde et en pleine croissance – on parle de 10 000 nouveaux résidants et plus de 6 milliards potentiels d'investissements d'ici 2025. Demain, ce quartier constituera l'un des plus modernes en Amérique du Nord, symbole et vitrine d'une revitalisation urbaine inspirée des valeurs de développement durable et d'innovation sociale, et le projet de revitalisation de l'autoroute est important pour l'École et pour sa vision d'un quartier développé autour d'un thème de l'innovation, car il constitue le lien de fluidité, est-ouest, sur un territoire situé au sud de la rue Notre-Dame, et le quartier constitue un levier pour cette vision, et nous souhaitons y apporter notre support avec enthousiasme.

275 Enfin, de plus, le vrai défi est la capacité d'y attirer des talents et entreprises, afin de faire un succès financier sans équivoque de tous ces aménagements immobiliers. L'ÉTS et ses partenaires sont prêts à relever ce défi et ont la conviction profonde que l'excellence scientifique deviendra un aimant de portée international qui contribuera à accélérer le positionnement de Montréal comme ville de savoir et de créativité. Bougie d'allumage depuis 280 96 de la transformation du sud-ouest de Montréal, l'ÉTS est déterminée à devenir, avec la Société du Havre de Montréal, le moteur d'une vision d'un vaste quartier d'innovation; on pourra ainsi assister à l'émergence d'un quartier pleinement bâti selon les principes de développement durable au confluent du génie et de la culture. Voilà.

285 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, Monsieur Beauchamp, doublement d'être dans les temps. Des questions de mes collègues, Monsieur Chénard?

290 **M. VIATEUR CHÉNARD, membre :**

Dans les trajets possibles du corridor d'autobus, il y en avait un qui passait par la rue Peel; de vos remarques, est-ce que je dois comprendre que ça serait...

295 **M. YVES BEAUCHAMP :**

Non, on ne souhaite pas que ça passe, ça va à l'encontre des mesures d'apaisement que nous souhaitons, et ça aurait pour effet de diviser en deux un campus que nous souhaitons de plus en plus intégré.

300

LA PRÉSIDENTE :

Jean-Claude?

305 **M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, membre :**

Alors, Monsieur Beauchamp, bonsoir!

310

M. YVES BEAUCHAMP :

Bonsoir!

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, membre :

315

Jusqu'à maintenant, on a eu plusieurs présentations qui considèrent que le projet, dans sa forme actuelle, et là, je pense au corridor Dalhousie et je pense aussi à l'enfilade de bâtiments implantés dans les îlots centraux du projet, donc cette forme-là, ils considèrent que c'est plutôt une barrière entre le quartier à l'est et le quartier à l'ouest; vous pensez le contraire, est-ce que vous pourriez détailler votre impression là-dessus?

320

M. YVES BEAUCHAMP :

O.K. Donc, l'aménagement de l'autoroute Bonaventure, avec la Cité du multimédia, permettrait une fluidité, donc il n'y aurait pas la barrière de l'autoroute et, bien sûr, la venue de cette zone d'arrêt, avec les autobus, et cetera, les commerces qui s'y trouveraient, les passages, et cetera, créeraient cette fluidité que nous pensons qui serait propice.

325

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, membre :

330

C'est bien.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Monsieur Beauchamp.

335

M. YVES BEAUCHAMP :

Merci.

340 **LA PRÉSIDENTE :**

J'inviterais madame Sophie Thiébaud et monsieur Étienne Coutu de Projet Montréal, s'il vous plaît.

345 **M. ÉTIENNE COUTU :**

Excusez-moi, ça va être Pierre Mainville.

350 **LA PRÉSIDENTE :**

Pierre Mainville? D'accord. Madame Thiébaud, Monsieur Mainville, bienvenue.

Mme SOPHIE THIÉBAUT :

355 Merci.

M. PIERRE MAINVILLE :

360 Oui, bonsoir! Merci. Je vais lire la première partie. Pierre Mainville, Projet Montréal. Voici la présentation de Projet Montréal. Projet Montréal est un parti municipal qui propose aux Montréalais et Montréalaises de se réunir autour d'un projet de développement urbain durable, équitable et structurant pour l'avenir de la métropole.

365 La place de l'automobile en ville, le développement des transports collectifs font partie des préoccupations majeures du Parti. Le projet Quartier Bonaventure de la Société du Havre de Montréal chevauche deux arrondissements : Ville-Marie et le Sud-Ouest; Projet Montréal compte un élu dans chacun des arrondissements.

Mme SOPHIE THIÉBAUT :

370

On peut peut-être préciser. Oui, excusez-moi. Monsieur Mainville est élu dans Ville-Marie et je suis élue dans l'arrondissement du Sud-Ouest.

Donc, pour vous faire une analyse – c'est beau?

375

LA PRÉSIDENTE :

Allez-y.

380 **Mme SOPHIE THIÉBAUT :**

Je ne crie pas trop fort, là? Je ne sais pas c'est quoi la distance, je ne me rends pas compte de la distance qu'il faut que j'aie avec le micro.

385 **LA PRÉSIDENTE :**

Notre technicien, Jérémi, ajuste, si c'est le cas, dans un emportement.

Mme SOPHIE THIÉBAUT :

390

O.K., je vais éviter. Donc, pour vous faire une analyse rapide des besoins de déplacements donc sur l'autoroute Bonaventure actuelle, il est important de rappeler qu'il s'agit seulement d'un flot de véhicules de 58 000 véhicules par jour, ce n'est pas grand-chose, dans le fond, ça représente à peu près la même chose que ce qui passe sur le boulevard Henri-Bourassa ou sur Pie-IX.

395

Il faut savoir aussi que ces besoins de déplacements, c'est essentiellement des personnes qui résident donc sur la Rive-Sud qui ont besoin de rejoindre le centre-ville, en général pour des fins d'emploi et revenir chez eux, et aussi des personnes qui résident sur l'île des Sœurs, à Verdun.

400

Aussi, il faut savoir que ce qu'on appelle le transfert modal, c'est-à-dire la part des déplacements qui sont passés de l'automobile, souvent solo, au transport collectif, a déjà été effectué, il y a déjà 63 % des besoins de déplacements qui se font en autobus, notamment au niveau de la Rive-Sud.

405

Or, la Société du Havre, dans son projet, nous propose encore des déplacements en autobus – ils en ajoutent, mais c'est toujours des déplacements en autobus. Notre conception, en tant que Projet Montréal, c'est que, à l'heure, en début de ce 21^e siècle, où on parle d'enjeux environnementaux, où on parle d'une hausse importante du coût du pétrole, on considère que le projet de la Société du Havre nous remet toujours dans notre dépendance à l'automobile, malgré le plan de transport, et qu'on est toujours dans les années 60, et c'est pour ça qu'on considère qu'au niveau de la proposition au transport, c'est un piètre projet.

410

415 **M. PIERRE MAINVILLE :**

Le coût du projet de la SHM, la phase 1 du projet de la SHM et de l'AMT nécessitera des investissements publics de 260 millions. La participation de la Ville dans la phase 1 est passée de 90 millions, en 2007, à 141,7 millions en 2009, soit une hausse de 57 %. Cette
420 majoration de 57 % sur les trois phases fait passer le projet de la SHM estimé à 768 millions, en 2007, à 1,2 milliard aujourd'hui.

Uniquement le tunnel sous le viaduc du CN, payé par l'AMT, coûtera de 15 à 20 millions; le projet du corridor sur la rue Dalhousie est passé de 84 à 118 millions – c'est de
425 l'improvisation, figurez-vous.

Le coût du projet SHM et AMT, la totalité du projet SHM, c'est-à-dire la complétion des trois phases projetées représente 1,2 milliard. Le projet, le lien entre SLR, avec la Rive-Sud et de l'AMT est évalué, au bas mot, à 1,3 milliard. On parle donc d'un total de 2,5 milliards pour
430 refaire l'autoroute Bonaventure et ajouter le lien, le SLR.

Mme SOPHIE THIÉBAUT :

En ce qui concerne le projet de la Société du Havre, dans une phase 1, nous
435 considérons qu'il y a des impacts majeurs pour la qualité de vie des résidents montréalais, notamment au niveau du corridor d'autobus projeté sur la rue Dalhousie. J'imagine que vous avez largement entendu des citoyens hier, mais j'aimerais rappeler qu'il y a quand même 1 300 autobus prévus qui passeraient par jour sur cette petite rue de l'arrondissement du Sud-Ouest, alors qu'on se trouve dans une zone résidentielle en plein essor avec notamment la
440 Lowney qui représente 700 logements.

On considère aussi que le patrimoine bâti de l'arrondissement du Sud-Ouest n'est pas respecté, que ce soit la New City Gas ou le bâtiment Rodier, il y a eu des études qui ont été élaborées dans le cadre du projet de la Société du Havre, mais il y a eu une étude faite pour
445 la partie est de l'autoroute Bonaventure, mais il n'y a rien qui a été prévu pour la partie ouest.

En ce qui concerne l'intégration urbanistique du projet, nous, nous sommes de l'avis que ce qui est proposé par la Société du Havre, c'est un développement sur un axe nord-sud, donc, résidentiel, des espaces de bureaux, et cetera, alors qu'on se trouve sur un quartier qui
450 a été largement fracturé sur son axe est-ouest avec la mise en place du viaduc du CN et l'autoroute Bonaventure.

On considère aussi que le projet de la Société du Havre ne respecte pas l'histoire du quartier. Il s'agit du quartier de Griffintown, il ne s'agit pas du Faubourg des Récolets d'un côté
455 et de Griffintown de l'autre; historiquement, c'est l'ensemble de ces territoires qui est le quartier Griffintown. C'est ça.

460 Donc, le projet de la Société du Havre avec ce développement résidentiel, les espaces à bureaux, on considère que ça va d'autant plus couper la trame de cette partie du territoire.

465 Enfin, en ce qui concerne le type de logement, le développement résidentiel qui est proposé par la Société du Havre, nous nous interrogeons sur le type de résidents qui pourrait accepter de vivre entre deux bras d'autoroute, notamment au niveau de l'accueil des familles qui est le type de personnes, de citoyens que nous voulons conserver sur la Ville, sur l'île de Montréal, pour ne pas qu'elles aillent vivre en banlieue. On s'interroge aussi sur toutes les questions de sécurité pour traverser, au bout du compte, une autoroute qui passe d'un statut aérien à une autoroute sur le sol.

470 Donc, la proposition de Projet Montréal : on propose concrètement une alternative à partir d'un principe de base qui se situe sur, qui se base sur une théorie qui s'appelle le Transit Oriented Development – excusez-moi pour mon anglais. Donc, ce qu'on pense, en fait, c'est que le transport collectif, la mise en place de transport collectif doit être l'armature d'un développement; on considère que pour pouvoir développer le transfert modal, toujours dans un contexte d'enjeux environnementaux et du 21^e siècle, il faut permettre, il faut mettre en place un transport collectif de qualité, tout en réduisant les avantages présumés de l'automobile.

480 Donc, pour ce faire, nous proposons trois choses : d'une part, démolir purement et simplement l'autoroute Bonaventure et pas simplement la rabaisser au sol. Ce qu'on propose, on va le voir sur la carte suivante, c'est d'anéantir la possibilité pour les autos, pour les véhicules de passer sur cet axe de la rue University. D'autre part, on propose un tramway sur deux axes, on va le revoir sur la carte par après, et ensuite on s'interroge fortement sur l'approche affairiste de la Ville de Montréal dans ce projet.

485 En ce qui concerne la première proposition que nous faisons, donc vous voyez, en bleu, sur un axe nord-sud, la rue Peel. C'est ici qu'on proposerait la mise en place d'un service de tramway; on a déjà dans le plan de transport de la Ville de Montréal un tramway qui est prévu, notre objectif est de faire circuler un maximum de personnes sur un minimum de rails.

490 D'autre part, nous proposons sur l'axe University un parc de 800 mètres de longueur. Ce parc serait à l'image de la Rambla de Barcelone, donc une expérience qui a déjà été réalisée à l'échelle internationale, et qui permettrait tout un développement, donc de relier les liens est-ouest du quartier Griffintown et de produire tout un développement. Ce qu'on souhaiterait, c'est un milieu de vie autour duquel tout le potentiel résidentiel du quartier pourrait se mettre en place, et nous considérons qu'il est possible de créer jusqu'à 12 000 logements dans ce quartier.

500 Vous pouvez voir aussi au sud, proche du bassin Peel, il y a un espace assez important où est-ce qu'on préconiserait un investissement majeur comme un stade, un musée, en tout cas, il y aurait possibilité de mettre en place, de créer un investissement supplémentaire ici.

505 En ce qui concerne le transport collectif que nous mettons de l'avant, je vais vous montrer la carte également.

LA PRÉSIDENTE :

510 Il vous reste environ trois minutes.

Mme SOPHIE THIÉBAUT :

Je pense que je suis dans les temps encore.

515

LA PRÉSIDENTE :

C'est beau, merci.

520

Mme SOPHIE THIÉBAUT :

525 Donc, en ce qui concerne le transport collectif que nous préconisons, il y a donc la possibilité de créer tout un développement sur la Rive-Sud, de desservir les besoins de mobilité des gens qui résident sur la Rive-Sud, mais aussi de créer tout un potentiel de développement le long de Taschereau, donc c'est le tramway Victoria-Taschereau. D'autre part, il y aurait aussi un service de tramway qui relirait l'Île-des-Sœurs au centre-ville et qui permettrait également de faire, de desservir des milieux de vie, c'est-à-dire qu'au-delà de desservir les besoins de déplacements des personnes qui ont besoin de rejoindre le centre-ville pour travailler, ça pourrait être utilisé par tous les citoyens montréalais, notamment développer l'arrondissement du Sud-Ouest et faire des liens entre Griffintown et Pointe-Saint-Charles.

530

535 J'amène rapidement votre attention sur ce tableau, en bas, à droite. Avec notre proposition, nous pensons que nous sommes capables de passer les déplacements, les besoins de déplacements jusqu'à 81 % des personnes, des déplacements qui pourraient se faire en transport collectif; 63 % actuellement, la Société du Havre nous propose un 72 %, nous pensons que nous pouvons arriver à 81 %.

M. PIERRE MAINVILLE :

540

C'est de renoncer à l'approche affairiste de la Ville au profit d'un projet urbain. Il faut noter qu'un tramway équivaut à sept autobus. Donc, c'est beaucoup moins de trafic à ce moment-là.

545

L'hôtel, reste le marché... En ce qui concerne l'hôtel, c'est un marché qui est saturé déjà. Il n'y a pas de place actuellement, il ne manque pas d'espace. Pour le développement résidentiel, honnêtement, qui voudrait vivre entre deux voies d'autoroute? Ce n'était pas intéressant, ce n'est pas sécuritaire non plus, comme le disait le monsieur... pour la rue Peel.

550

Et pour les espaces de bureaux, actuellement, il y a trop d'espaces de bureaux, le prix du pied carré a baissé sur le marché actuellement. Puis vous pouvez voir tous les projets qui sont... il y a pas loin de 6 milliards de projets actuellement qui ne lèvent pas parce qu'il n'y a pas de demandes actuellement pour le développement. Pour ces huit projets approuvés par la Ville, il y a un potentiel de 6 millions de pieds carrés; il s'agit de 555 25 % d'offres de bureaux de classe A dans le centre-ville.

555

Le coût de l'alternative du Projet Montréal : du métro Peel au terminus Chevrier, entre 500 et 600 millions; la démolition de l'autoroute Bonaventure et créer un parc, 180 à 200 millions de dollars; le tout, total de 800 millions; plus de 1,5 milliard de fonds publics économisés.

560

Mme SOPHIE THIÉBAUT :

565

Ça fait que, en conclusion, ce qu'on dit, c'est : non à un corridor d'autobus; non à une autoroute ramenée au sol; non à un corridor d'autobus rétrograde dans un milieu résidentiel; oui à un tramway comme armature principale de développement dans la ville; oui à un quartier Griffintown est-ouest en reconstruction et, enfin, non à une approche affairiste et mercantile de la Ville. Nous souhaiterions avoir une ville qui s'interroge d'abord sur l'aménagement de son territoire en lien avec la qualité de vie de ses résidents.

570

M. PIERRE MAINVILLE :

Et non à l'improvisation.

575

Mme SOPHIE THIÉBAUT :

Pour rêver, sur la fin?

M. PIERRE MAINVILLE :

580

Ah! Bien, pour rêver, pour la fin, voici : vous pouvez voir à Paris qu'est-ce qu'ils ont fait, ils ont enlevé les autoroutes. Et il y a Paris, il y a aussi Milwaukee, Portland et San Francisco, et vous avez aussi Barcelone et autres villes importantes ou de moindre importance qui ont fait des choses intéressantes pour l'avenir et la durabilité de la qualité de vie.

585

LA PRÉSIDENTE :

Merci. En relation avec vos trois propositions, notamment les deux portant sur des actions de réaménagement, à savoir la démolition de l'autoroute, la seconde étant un corridor tramway via le pont Victoria et le boulevard Taschereau, j'aimerais vous entendre sur le séquençage du développement de ces interventions-là, en termes de phases.

590

Mme SOPHIE THIÉBAUT :

595

En termes de phasage, bien, ce qui est sûr, c'est qu'il faut commencer à mettre en place du transport collectif pour que les gens puissent avoir un autre mode de transport, tu sais, on va commencer comme ça.

600

Il faudrait voir avec des arrimages avec le plan de transport de Montréal, si je pense notamment, comme je vous l'expliquais tantôt, l'idée, c'est de déplacer des personnes sur un minimum de rails; on a, dans le plan de transport, le projet de mettre en place le tramway sur la rue Peel. Donc, quand on sera en mesure de dire : enfin, quand est-ce qu'on avance sur ce projet-là? On sera en mesure d'avancer aussi sur ce genre de projet.

605

LA PRÉSIDENTE :

Mais est-ce que votre échéancier – mais je comprends que vous n'avez pas fait toutes les études, j'en conviens, là, mais est-ce que votre échéancier pourrait être plus court, par exemple, que celui qui est perçu à l'horizon avec l'AMT et tout, là? Dans l'avant-projet qu'on a étudié, est-ce que votre solution ou vos recommandations rendraient faisable un échéancier plus court?

610

M. PIERRE MAINVILLE :

615

Bien, ça devrait être plus court parce qu'avec l'AMT, il faut, en phases, il faut démolir une partie, faire la circulation, prévoir de la circulation pour ne pas déranger les gens. Tandis que nous, avec qu'est-ce qui est proposé, c'est en faisant le tramway, tout ce qui est autoroute n'est plus nécessaire à ce moment-là.

620

LA PRÉSIDENTE :

Donc, ça pourrait, de façon réaliste, être un échéancier relativement plus court.

625

Mme SOPHIE THIÉBAUT :

Oui. Ce qu'on me souffle aussi, c'est que c'est toujours plus rapide qu'un hypothétique train léger, depuis le temps que l'AMT a dans ses cartons la mise en place d'un train léger. Créer un tramway, ça coûte moins cher, puis c'est plus rapide à faire qu'un train léger, qui est quand même un projet vers lequel on est censé aller, puis en attendant, on fait des corridors d'autobus, là.

630

LA PRÉSIDENTE :

Mes collègues, Monsieur Boisvert?

635

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, membre :

Oui, j'aurais une question qui concerne la forme principalement de votre proposition. Vous mettez l'accent sur le lien nord-sud, du fleuve vers le centre-ville par le parc linéaire, l'espace vert linéaire; vous mettez en évidence aussi les liens est-ouest, parce que cette épine dorsale là, finalement, permet aussi d'établir des liens est-ouest. Cependant, vous donnez une forme particulière à la rue Wellington du côté de Griffintown, qui prend plutôt l'allure d'un boulevard.

640

645

Mme SOPHIE THIÉBAUT :

Oui.

650

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, membre :

Est-ce que je lis bien d'abord votre illustration, et quelle est l'intention qu'il y a derrière cette...?

655

Mme SOPHIE THIÉBAUT :

Bien, comme je le disais tout en début, là, le besoin de déplacements, il vient de la Rive-Sud, d'une part, puis aussi de l'Île-des-Sœurs, Verdun. Donc, le fait de pouvoir mettre en place la ligne de tramway...

660

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, membre :

Non, excusez-moi. Non, ma question ne porte pas là-dessus.

665

Mme SOPHIE THIÉBAUT :

O.K. Excusez.

670 **M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, membre :**

Elle porte sur votre proposition même, et je vous pose la question à l'effet pourquoi la forme que vous donnez ici à la rue Wellington? Quelle est l'intention qu'il y a derrière l'affirmation de l'axe de Wellington dans Griffintown vers l'est?

675

Mme SOPHIE THIÉBAUT :

Oui, c'est ça que je comprends, là. Ce qu'on me souffle, c'est que la rue Wellington est élargie.

680

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, membre :

Oui. Mais quelle est l'intention qu'il y a derrière?

685 **Mme SOPHIE THIÉBAUT :**

Bien, il y a un tramway sur Wellington également. Dans la vision de Projet Montréal, le réseau de tramways n'est pas seulement dans le centre-ville. Dans la vision que nous portons en tant que Parti, là, des tramways, il y en a sur une échelle beaucoup plus importante de la Ville. Donc, il y en a un aussi sur Wellington, dans la vision qu'on porte.

690

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, membre :

Ah, bon!

695

Mme SOPHIE THIÉBAUT :

Mais de toute manière, en général, ce qu'on souhaite, c'est qu'on se déplace tous. Là, on est en train de parler des besoins de déplacements de la Rive-Sud, si on essaie de démanteler l'autoroute Bonaventure, là, c'est ça qu'on vous propose. Mais en règle générale, ce qu'on souhaite, c'est que les déplacements, à Montréal, se fassent de plus en plus en transport collectif. Donc, pour ça, on met en place un réseau de tramways. Est-ce que ça répond à votre... Ça ne répond pas à votre question?

700

705

M. ÉTIENNE COUTU :

Vous permettez?

710 **M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, membre :**

Oui, allez-y.

715 **LA PRÉSIDENTE :**

Brièvement, s'il vous plaît.

M. ÉTIENNE COUTU :

720 Oui, je sais qu'il ne reste pas beaucoup de temps. Bien, en fait, le but, en fait, c'est
une fois que le trafic est assuré par le tramway, en majorité, à 81 %, il reste quand même
des voitures qui vont devoir trouver leur chemin de part et d'autre. Donc, à ce moment-là,
Wellington devient assez importante, comme un lien pour lier le Vieux-Montréal avec les
autres quartiers, avec le Sud-Ouest, la Pointe-Sainte-Charles. Donc, ce qui était l'entrée
725 de ville qui était l'arrivée par Bonaventure, ce qu'il en reste, si on veut, du côté routier
arriverait essentiellement par la rue Wellington.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, membre :

730 Par le Sud-Ouest.

M. ÉTIENNE COUTU :

735 Donc, c'est pour ça qu'il y a un investissement à faire d'élargissement et d'une
nouvelle entrée.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, membre :

740 Très bien, merci.

M. ÉTIENNE COUTU :

Merci.

745 **M. VIATEUR CHÉNARD, membre :**

750 Une petite question à laquelle vous n'aurez peut-être pas réponse : est-ce que les
entreprises qui s'installeraient dans ce secteur-là, compte tenu de ces aménagements
importants là, pourraient avoir des avantages en crédit de carbone ou d'autres... est-ce
qu'il y a un bénéfice possible?

Mme SOPHIE THIÉBAUT :

On n'a pas étudié ce type de questions là à date.

755

M. VIATEUR CHÉNARD, membre :

Non? C'est beau, c'est beau.

760

M. PIERRE MAINVILLE :

Mais la qualité de vie serait nettement supérieure, par exemple, que de vivre à côté d'une autoroute.

765

M. VIATEUR CHÉNARD, membre :

C'est ça. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

770

Madame Thiébaud, Monsieur Mainville, merci.

Mme SOPHIE THIÉBAUT :

775

Merci à vous.

M. PIERRE MAINVILLE :

Il y aurait moins de carbone à respirer.

780

M. VIATEUR CHÉNARD, membre :

C'est le crédit.

785

M. PIERRE MAINVILLE :

C'est le crédit. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

790

Merci à vous. J'inviterais madame Judith Bauer, s'il vous plaît. Bonsoir!

Mme JUDITH BAUER :

795 Bonsoir! Bonsoir, Madame la Présidente. Depuis 2004, je demeure et travaille dans le quartier, un quartier que j'ai choisi pour sa localisation superbe, sa riche histoire et son caractère unique.

800 Je suis membre du Comité pour le sain redéveloppement de Griffintown et de la Chambre immobilière griffinoise. Je suis sur le Conseil de la fondation du Horse Palace de Griffintown et coordinatrice du Corridor culturel de Griffintown.

805 La manière dont ce secteur est réaménagé me préoccupe non seulement parce que Griffintown est mon quartier, mais aussi parce que Montréal est ma ville. Rares sont les moments dans l'histoire d'une ville où s'offre la possibilité de revoir ses valeurs et de redessiner son visage avec force et d'une manière publique. C'est un tel moment que nous sommes en train de vivre.

810 Les projets de redéveloppement de Griffintown, des bassins du Nouveau Havre, du Vieux-Port et du quartier Bonaventure, juste au sud-ouest et au cœur de Montréal, nous fournissent une occasion unique de faire l'inventaire de ce qui peut et doit être sauvé du passé historique de Montréal, et à quelles fins; de voir comment nous pouvons le mieux nous servir de notre héritage, afin de façonner le caractère de notre ville et de lui préparer un bel avenir.

815 Le corridor d'autobus proposé par la SHM se trouve à cinq minutes à pied de la station de métro Bonaventure et de la rue McGill, dans le Vieux-Montréal, et à 10 minutes de marche jusqu'à l'angle des rues Peel et Ste-Catherine. Il est évident pour moi que ce que ce quartier devient affectera non seulement ceux, comme moi, qui travaillent et vivent ici, mais chaque Montréalais qui vit ou travaille dans les quartiers avoisinants.

825 I don't believe it's possible to reconfigure our city in a sustainable and economically viable way by giving the green light to megaprojects that are developed in isolation. Why are these proposals presented without the context of neighbouring projects that have been approved or proposed? Why is there no coherent plan between them all? Why are we, the citizens who live and work here, not consulted about our needs and wishes for our community and our city prior to the long and costly development of such megaproposals?

830 We're here everyday, we see the advantages and disadvantages of the area; we experience firsthand what works and what doesn't; we have an insiders' view of how the various neighbourhoods integrate and could be further integrated to improve quality of life and economic health for all concerned. Why not ask us first?

835 Of course, the developers in the municipality have their experts and may believe they know better, but if I hire an expert to assist with remodelling my home, I first would

expect them to ask me what I want, what is important to me, and second, to offer proposals and solutions.

840 Why was the community not asked about what they want for this area prior to being presented with a project that has, on several occasions, been described by monsieur Rainville as “canné”? Why was Isabelle Hudon, President of the Conseil d’administration de la SHM, quoted in a September 17th press release saying:

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

850 If the project the HSM has presented to us is already in the bag and new input only to be used for refining what has already been decided, what is the true value of these public consultations to the citizens and organizations participating?

855 Je suis en faveur de l’abaissement de l’autoroute Bonaventure et l’amélioration des transports publics, mais il y a des aspects de l’avant-projet de la SHM qui soulèvent des sérieuses inquiétudes. Mes préoccupations centrales sont le corridor d’autobus Dalhousie et le plan de réaménagement des terrains libérés par la construction d’une rangée de tours à haute densité entre les nouveaux boulevards.

860 Regarding the bus corridor and the cost, many others have provided cost analyses in their memoirs and compared them with alternative transport solutions. So I’ll suffice by saying that my feelings about the cost are simple: all the estimates I’ve heard for the proposed bus lane are exorbitant and it galls me to see taxpayer money wasted on a temporary solution when other less costly alternatives exist.

865 Among the many alternatives mentioned here and in the Press are Peel Street, a tramway on the Victoria bridge, tramways elsewhere, bus lanes on the new boulevards themselves, SLRs, or ideally, a combination of solutions. I have to question the wisdom of spending between 86 and 119 million dollars on a temporary fix rather than investing it in a durable long-term solution.

870 Given that one of the aims of the SHM, the Ville de Montréal and the local community is to revitalize this area, it would seem that choosing a different transport solution and diverting the money saved into economic and cultural development, in and around the area, would be a more promising approach.

875 You’ll find much about the detrimental effects of increased pollution in other memoirs, so I’ll say only that this issue of air quality must be addressed, if the area is to become a desirable home to the many thousands of new residents expected to move here when all the projects under construction and being planned are realized.

880

885 Barriers. The SHM has had much to say about the barrier between East and West. It's true that the elevated highway creates a visual barrier, but so does the CN viaduct and there are no plans to remove that. Not only that, but if the SHM is serious in saying they wish to eliminate a perceived barrier between the areas East and West of the highway? They should re-examine the effect that this designated bus corridor with over 1,400 busses a day will have on the mobility and safety of pedestrians and vehicles wishing to cross from one area to the other.

890 Furthermore, the addition between the new boulevards of high density buildings, with heights exceeding those of the surroundings, threatens to create an additional visual barrier that will exacerbate the separation of the two areas, rather than reunite them.

895 In Griffintown, many of us are also interested in reducing the division the Bonaventure expressway created between Griffintown and Vieux-Montréal, and we have been speaking about a different kind of corridor for the neighbourhood, a corridor to strengthen the historical and geographical links between the adjacent neighbourhoods, an arts and heritage corridor or a cultural corridor.

900 Il y a un autre corridor à Griffintown. Nous voulons une destination récréotouristique pour notre quartier et nous proposons l'établissement d'un corridor culturel s'étendant le long d'un axe est-ouest dans ce secteur sud-ouest de notre ville. Il a pour objet d'adapter et de mettre en valeur les sites d'intérêt architecturaux et historiques existants, aux fins les plus diverses : événements culturels, communautaires, galeries privées, écoles de musique, cafés artistiques, restaurants, écoles d'arts, studios d'artistes et plus.

910 These two corridors don't seem compatible to me, and so I recommend that the SHM return to the drawing board. I recommend that the proposal for levelling the Bonaventure expressway be redrawn to take into consideration the criticisms expressed in my memorandum, regarding health and safety, preservation of heritage and a renewal of the link between the areas to the East and West of the existing highway. I would like to see the issues raised by my fellow citizens and concerned organizations likewise addressed in a revamped proposal.

915 I am also aware that many of the citizens and organizations submitting memoranda are proposing alternative transport solutions and proposals for redeveloping this district into a liveable, sustainable and vibrant community.

920 I would like to see these alternatives and proposals given serious consideration and, if they are dismissed, I would like to see studies supporting that decision. More than that, I would like to see the developers in the Ville de Montréal actively solicit the opinions and recommendations of the community prior to re-tabling this project or presenting any other. In other words, I'd like to see the citizens and community treated as partners in the redevelopment of our neighbourhood rather than as opponents. I want a sustainable

925 pedestrian-friendly, mixed-use neighbourhood that is economically strong and redeveloped
with a mind to long-term solutions rather than temporary fixes.

I believe the way to achieve this is through collaboration, a genuine and on-going
consultation process or pre-consultation if you will. We live here and our experiences,
930 opinions and ideas can be useful in developing successful plans for the area that do not
engender vociferous opposition as has happened here and with the previous Projet
Griffintown.

In closing, I would like to invite you all to an event the community is organizing. The
935 event called Griffintown Developing Culture will be held on February 27th, 2010, at the New
City Gas Complex, in the own inspiring setting of early industrial architecture.

En conclusion, je vous invite à un événement qui aura lieu le 27 février 2010, chez
New City Gas, à côté de la rue Dalhousie. C'est une opportunité pour découvrir les
940 curiosités locales, des lieux culturels et nos visions du quartier pour le présent, le passé et
l'avenir. Venez et profitez des présentations et discussions sur ce corridor culturel et ses
points d'intérêt, ainsi que d'une exposition d'arts et d'autres prestations, performances,
musique live, danse, films, poésies, sans oublier les chevaux.

This is an opportunity to discover local landmarks and cultural venues, visions of
945 Griffintown's present, past and future, and to enjoy a diverse offering of live music, dance,
film, art, poetry, as well as lectures and presentations on the corridor and its points of
cultural interest.

It is also an opportunity to come and see Dalhousie: a narrow dead-end,
950 cobblestone street that is 37 meters wide from sidewalk to sidewalk, including the
sidewalks. Dalhousie is adjacent to the New City Gas Complex, formerly Montreal Light,
Heat & Power, with its historically and architecturally significant buildings dating to the mid-
1800s. A number of organizations and individuals have previously expressed concern
955 about the future of these buildings, and I am certain that in the course of these
consultations, you will hear from many others who are concerned about the future of these
patrimonial treasures. Please come see for yourselves.

Merci à tous. Thank you and I hope to see you on February 27th. J'ai hâte de vous
960 rencontrer le 27 février. Information about the event can be found at the web site
www.griffintown.org, and there will be a schedule published eventually. Thank you.

LA PRÉSIDENTE :

965 Merci, Madame Bauer. In reference of your memoir page 8, quote, unquote :

« *I would like to see the citizens and community treated as partners in the redevelopment of our neighbourhood, rather than as opponents.* »

970

I would like to hear you about what could be the process to achieve such a partnership?

Mme JUDITH BAUER:

975

Perhaps regular meetings in neighbourhoods where development is certain, such as ours; no one disputes the need to redevelop it. In the community, we've been holding regular meetings ourselves, once a week, lately about this and now about the cultural corridor. Something similar organized at a municipal level in such sensitive areas would provide an opportunity for citizens to speak, and for those doing the planning, to hear what we think and what our experiences of the neighbourhood are.

980

LA PRÉSIDENTE :

985

Are you thinking about citizens at large or representatives from committees or table de concertation or group?

Mme JUDITH BAUER:

990

I'm thinking of as many people who want to speak as possible. I think the process should be open to anyone with an opinion; it's our city, it's our neighbourhood. Maybe not all opinions will be useful, but if everyone is given an opportunity to speak, we increase our pool of ideas and our pool of experience to draw upon.

995

LA PRÉSIDENTE :

Okay. But on a regular basis all over the development of the project, is that right?

Mme JUDITH BAUER:

1000

Absolutely.

LA PRÉSIDENTE :

1005

Thank you. Merci, Madame Bauer.

Mme JUDITH BAUER :

1010

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

J'inviterais monsieur David Hanna, s'il vous plaît.

1015 **M. DAVID HANNA :**

Bon. Alors, permettez-moi de me présenter rapidement : David Hanna, je suis professeur, au départ, d'études urbaines et touristiques à l'UQAM; ancien président d'Héritage Montréal; ancien président de la Fondation du patrimoine religieux, table de
1020 Montréal; ancien membre du Conseil de patrimoine pendant 10 ans et, j'espère, expert en patrimoine et en transport. Alors, c'est surtout sur ça que le mémoire va porter, et j'aurais pu évidemment et voulu le faire sur beaucoup de choses, mais considérant qu'il y avait beaucoup d'autres mémoires sur les différents aspects du projet, j'ai décidé de me concentrer effectivement sur le transport et le patrimoine.

1025 Premier point : le concept général du boulevard urbain – et à ce titre, vous avez une photo de la situation donc actuelle. Et l'idée de démolir une autoroute sur pilotis, en zone périph centrale, tout en la remplaçant par un boulevard urbain, avec de nouveaux îlots au centre, cadre bien avec les nouvelles idées sur la revitalisation urbaine, sur
1030 l'apaisement du trafic automobile et le retissage de tissus urbains rompus. Là-dessus, je suis d'accord avec le projet.

J'ai toute une partie qui porte sur, ensuite, la question de la compétitivité de Montréal versus d'autres villes nord-américaines, et j'en passe ici pour les fins de
1035 raccourcir un petit peu, mais c'est important, il faut retenir que le développement est nécessaire. Je pense que c'est un point fondamental à retenir par rapport au projet et donc, dans ce sens-là, je suis d'accord.

La question des retombées économiques du projet est aussi une partie importante.
1040 On se rappelle du Big Dig à Boston qui était formidable, mais a coûté très, très cher; et ici, on a un véhicule pour quand même promouvoir du développement immobilier qui permettrait effectivement d'élargir les horizons du centre-ville. Le centre-ville ne peut pas être confiné; il doit quand même s'agrandir, et je suis d'accord qu'il s'agrandisse vers le sud, compte tenu que les horizons ailleurs sont limités.

1045 Mais il faut insister toutefois sur une expression de long terme, en termes des investissements et de leurs retours sur l'investissement, car le rythme du développement immobilier du centre-ville de Montréal est quand même lent comparé à, disons, New York, Boston ou San Francisco, et il ne faudrait pas avoir de la poudre aux yeux, il faut être
1050 réaliste que ces îlots ne se rempliraient pas du jour au lendemain. Moi, je crois qu'un horizon plus réaliste, c'est 25 ans, et pas cinq ou six ans. Donc, il faut quand même être réaliste sur ces retombées économiques.

1055 Deuxième point : l'enjeu de diminution de la circulation routière en privilégiant le
transport collectif. Je vais résumer très brièvement ici, parce que j'ai déjà fait le point
1060 devant vous lors de la séance des questions. Juste rapidement, on part d'une autoroute de
6 voies, avec quelques bretelles d'autoroute, on part vers un boulevard à 8 voies, plus 2
voies d'autobus, c'est donc passé de 6 à 10 et non de 12 à 8. Alors, il faut être clair que
c'est un projet, et vous lirez mon texte, un projet d'accroissement de l'accès automobile à
Montréal et non l'inverse. C'est très important, ça, à comprendre.

J'attire votre attention surtout – et là, je vais m'attarder sur le transport – sur deux
alternatives de transport collectif proposées, et c'est dans les études de TecSult,
notamment, dont on a peu entendu parler. Et ces études TecSult, notamment, il y en a une
1065 qui porte sur la question d'un train de banlieue empruntant le viaduc du CN, le pont
Victoria, à partir de la Gare centrale, et passant donc juste à côté des stationnements,
terminus Chevrier et même La Prairie.

Alors, c'est donc le circuit – celui-ci en jaune, c'est le tramway –, mais le circuit
1070 semblable de trains qui partiraient vers la jonction ici, St-Hubert, qui donc traverseraient
St-Hubert, qui prendraient une deuxième jonction, qui passeraient ici vers Brossard, au
terminus Chevrier, la voie ferrée passe juste à côté et continue jusqu'à La Prairie.

Alors, cette voie ferrée est utilisée actuellement par le train Amtrak de New York,
1075 quotidiennement. L'emprise est très, très large, je crois qu'une approche plus sensée au
développement, ce serait non de miser sur des bus sur un corridor, mais davantage de
mettre tout de suite un train de banlieue en place, rapidement; la voie ferrée est là,
quelques aménagements suffiraient. Rappelons le succès de l'AMT dans le passé,
1080 lorsqu'il s'agissait d'aménagements autoroutiers, mettre un train de banlieue dit temporaire
à Boisbriand, par exemple, à Delson, et qui sont devenus permanents. Ça, je pense que
c'est un premier geste important à faire tout de suite.

Deuxième point, et là je m'adresse aussi à l'AMT. Une deuxième étude, celle-là
1085 commandée par l'AMT, en 2007, la même firme, TecSult, avait proposé, lors d'une étude
sur le SLR vers la Rive-Sud, que seule l'estacade du pont Champlain était capable de
porter un SLR, ou tramway moderne, vers la Rive-Sud. Cette étude avait spécifiquement
exclu le pont Victoria du jeu, sous prétexte que les autobus étant bannis des porte-à-faux,
donc des routes de côté du pont Victoria, c'était donc évident qu'un SLR ne pouvait pas y
aller non plus.

1090 Or, sous questionnement dans les bureaux de l'AMT par Pierre Brisset et moi-
même, on leur a demandé : est-ce qu'ils étaient conscients qu'il y avait eu des tramways
sur le pont Victoria, sur les porte-à-faux, jusqu'en 1955? Les consultants étaient bouche
bée. Ça, c'est l'étude qui a coûté plus d'un million de dollars. Alors, c'est là qu'il faut
1095 arrêter de faire des études qui mènent à rien.

1100 Regardez ces porte-à-faux effectivement en dessous du pont, et là, je me base sur l'expertise de Pierre Brisset pour vous montrer que ces porte-à-faux sont extrêmement solides, et si je prends mon pointeur, on peut voir qu'effectivement un bus qui navigue n'importe où sur le porte-à-faux, effectivement, pourrait poser problème ici. Mais un SLR, lui, serait orienté sur la partie la plus solide, donc braqué sur les piliers et la partie solide des porte-à-faux. Il n'y a pas de danger. Ces porte-à-faux sont tout à fait capables, comme au passé, aujourd'hui, de prendre un SLR.

1105 Alors, c'est donc revenir à la suggestion qu'ont fait plusieurs, Pierre Brisset, moi-même et Projet Montréal, qu'un tramway partant sur la rue Peel, prenant la rue Bridge, traversant le pont Victoria, comme avant, et s'engageant, bon, on va dire soit sur Victoria, soit sur Taschereau, pourrait facilement rejoindre à la fois le terminus Panama et le terminus Chevrier, tout en traversant la zone la plus dense de la Rive-Sud, et ça, je crois
1110 que c'est une solution à moyen terme au problème donc de corridor d'autobus et de trafic automobile.

1115 Alors, les faiblesses justement du corridor d'autobus, c'est simplement que, outre le transport, il y a du patrimoine en masse, chose que la SHM n'a pas voulu étudier. Ici, vous avez le New City Gas, en fait, c'est ce bâtiment-là et celui-là, le complexe à trois, et vous avez ensuite l'édifice Rodier, qui sont les majeurs, pour ne citer que ces deux-là, dans le contexte de ce milieu patrimonial.

1120 Or, je vais m'attarder un petit peu sur le New City Gas parce que c'est d'une importance majeure : c'est un bâtiment qui est à l'aube de la révolution industrielle. Si on veut comprendre Montréal et même la révolution industrielle de toute ville, il faut comprendre le gaz. Le gaz, c'est lorsqu'on est passé de l'équivalent de 5 watts, en incandescence, avec de l'huile de baleine, à 100 watts, à l'éclairage de jets de gaz : c'est un saut exponentiel en termes d'éclairage et c'est l'usine New City Gas qui l'a permis. On
1125 brûle le charbon par un procédé très compliqué, on sort le gaz, on l'épure, on l'envoie dans les rues de Montréal en dessous d'un tuyau, on le fait monter dans les usines, les bureaux, les commerces, les entrepôts, et même dans les luminaires de rues et on éclaire seulement la ville en 1848. C'est majeur. C'est ça qui permet à Montréal de faire le saut important vers une économie moderne et c'est ça, cette usine, qui a permis donc ce saut
1130 important.

1135 L'annexe que je vous ai distribuée en avant est une annexe qui porte effectivement sur les complexes à gaz existants au monde – la liste n'est pas complète encore, mais elle est quand même assez fouillée – et vous allez voir qu'effectivement, en Grande-Bretagne, il reste un seul complexe, 1839; comme l'Écosse, un seul complexe encore; Irlande, deux; au Canada, il reste juste la New City Gas et puis le New Westminster en Colombie-Britannique, très petit d'ailleurs; vous avez Troy, New York... bon. Il n'y en a pas beaucoup. Les complexes à gaz sont rares maintenant, et partout dans le monde, on les met en valeur tout de suite, sauf Buffalo, mais j'espère qu'on ne va pas se comparer à
1140 Buffalo.

Alors, c'est donc un patrimoine fondamental majeur et il faut compter ce bâtiment et l'autre bâtiment, l'immense gazomètre de 1859 à côté, les deux dessinés par John Astle, un des architectes les plus connus de Montréal.

1145 Rappelons par contre que la SHM prépare un tunnel, évidemment, et les plans du tunnel, vous les voyez ici, il passerait juste devant la façade du New City Gas, devant la façade néogrecque de ce bâtiment, en pierre de taille. Des immenses poutres et pieux, nécessaires à supporter le poids d'un viaduc avec six voies ferrées, devront donc cacher la façade au complet; les pieux sont plantés à peu près à 8 centimètres de la façade du
1150 bâtiment, et il n'y a pas d'autres moyens, selon les ingénieurs – et je les crois – de faire passer un tunnel à cet endroit-là, dans une courbe.

Donc, la façade est foutue, le complexe est foutu, sans parler évidemment de ce que feraient donc les travaux et les autobus à la structure du bâtiment. Donc, c'est cette
1155 façade-là qui disparaîtrait, et voilà d'ailleurs la rue qui est là.

Deuxièmement – et là, je vais juste laisser parler les photos pour simplifier – l'édifice Rodier qui date de 1875, en fonte, était l'entrée principale, signature à Montréal, on voit clairement cet espace-là, le bâtiment à gauche a malheureusement disparu, et à ce
1160 même titre, il n'est pas mis en valeur, malheureusement, il serait moins mis en valeur, il y a des bus qui le contournent d'ailleurs. Et par contre, dans d'autres villes, ces bâtiments triangulaires, on les met en valeur; l'édifice Gooderham sur Front Street à Toronto a été reconnu longtemps et mis en valeur et fait partie de l'architecture imposante de cette entrée de ville traditionnelle de Toronto. Qu'est-ce qu'on attend?

1165 Évidemment, le Lowney qui est un enjeu important, patrimonial aussi, et d'implantation du résidentiel. Alors, voici une photo actuelle de la situation lorsqu'on n'a que 350 autobus par jour sur le corridor, du moins la partie Inspecteur. On voit la Lowney à gauche, en construction, puis au fond, le Rodier. Imaginez ce corridor, pas 350 bus à
1170 l'heure de pointe, maintenant, 1 600 bus à l'heure de pointe, c'est inimaginable. Rappelons que le corridor fait 37 pieds, pas mètres, pieds de largeur. Ce n'est pas large.

LA PRÉSIDENTE :

1175 Je vais vous demander de nous amener à votre conclusion.

M. DAVID HANNA :

Oui. Alors, dernier petit point, c'est que je n'ai pas beaucoup confiance non plus en
1180 la SHM pour ses préoccupations patrimoniales parce que l'horizon fait des études, notamment de l'autre côté, ils avaient justement la Forge Cadieux et cette maison ancienne, la dernière maison du Faubourg des Récolets, le vrai faubourg. Malheureusement, ils l'ont démolie juste cet été, cette vieille maison de 1842, qui était
1185 quand même, on voit bien, en assez bon état.

1190 Donc, les conclusions, c'est que selon les logiques de développement durable, il faudrait d'abord reconnaître que ni le CN ni Via Rail ni même peut-être l'AMT vont tolérer l'interruption des trains sur le viaduc. Donc, les travaux devront se faire sous un tunnel, durant la nuit entre 1 h du matin et 5 h du matin. Vous devinez que les coûts, estimés à 119 M\$, sont probablement sous-estimés; des grues qui attendent la journée, là, c'est très coûteux.

1195 Il faut donc, pour que ce corridor de bus marche, il faudrait proposer simplement qu'elle revienne au modèle antérieur qu'on a utilisé, de revenir sur le boulevard, mais sur une emprise donc dédiée, mais accompagnée évidemment du train de banlieue que j'ai proposé qui devrait être mis en place maintenant, à très faibles coûts, et ensuite, à moyen terme, le tramway proposé sur le pont Victoria.

1200 Deuxième solution, c'est qu'il va y avoir un terminus Gare Windsor, éventuellement, on l'annonce déjà, et la rue Peel, forcément, deviendra un axe important, destiné à ce terminus secondaire, et c'est sûr qu'un tramway, un SLR provenant du pont Victoria devrait aboutir là. Je pense qu'on pourrait oublier la boucle Peel - de la Commune - Berri pour l'instant, ce n'est pas un trafic qui est très fort, la demande n'est pas forte.

1205 Finalement, le corridor d'autobus Dalhousie, aussi coûteux et destructif qu'il soit, n'est tout simplement pas nécessaire ni aujourd'hui ni demain. Il faut rejeter dès maintenant toute idée de construire ce corridor inutile, coûteux et néfaste. Comme pour l'échangeur Turcot, je propose que la SHM refasse ses devoirs tout en respectant ses propres objectifs, soit le transfert modal ainsi que ceux du gouvernement du Québec sur la réduction des GES.

1215 Donc, je propose aussi que la SHM et la Ville de Montréal fassent meilleure preuve d'adhésion au principe de développement durable en s'occupant de notre patrimoine fondamental, ainsi que des réalités concrètes de la population urbaine comme le projet Lowney. Toute démolition inutile, prévue, les dommages collatéraux au développement de Griffintown rendent le projet inacceptable : cet avant-projet, suite à mon analyse, est un projet, finalement, de capacité d'automobiles, point à la ligne, et il est même défectueux et dangereux. Merci beaucoup.

1220 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, Monsieur Hanna. Des questions de mes collègues, Jean-Claude?

1225 **M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, membre :**

Oui. Monsieur Hanna?

M. DAVID HANNA :

1230 Oui.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, membre :

1235 En ce qui concerne l'option dont vous nous avez parlé du SLR sur le pont Victoria, vous faites, vous proposez à la SHM, disons, d'en faire, d'en pousser l'étude, et à l'aide de données engendrées par la firme Pabeco, qui aurait présenté son étude à Transport Canada, est-ce que vous pouvez nous en parler un peu de cette étude-là?

M. DAVID HANNA :

1240 Oui, rapidement. C'est que suite à l'étude Tecslut, où on a remarqué qu'ils avaient complètement occulté de l'analyse la capacité du pont Victoria à porter un SLR, compte tenu de la fausse analyse des porte-à-faux, la firme Pabeco a monté une analyse subséquente, présentée devant Transport Canada en 2007, démontrant la capacité du pont Victoria à porter un SLR moderne et démontrant aussi la logique d'un tel axe qui arriverait à la Rive-Sud plus rapidement, parce que le circuit est plus court, nettement plus court que de passer par le pont Champlain, d'autant plus qu'il irait dans la zone la plus dense et rejoindrait pareil le stationnement incitatif Chevrier, facilement, tout en structurant donc un axe SLR à la Rive-Sud.

1250 L'autre avantage, c'est que sur presque toute la longueur du circuit, vous passez dans des zones habitées, contrairement au circuit pont Champlain, où vous passez dans les champs. Donc, moins coûteux, plus de clientèle; un pont qui est capable de soutenir le SLR et qui a des bretelles autour de l'écluse, donc un trafic non interrompu, tous les avantages sont là. Donc, ça, cette étude existe déjà, 2007, elle a été présentée à Transport Canada.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, membre :

1260 Et je présume qu'on peut se la procurer chez Transport?

M. DAVID HANNA :

1265 Oui. D'ailleurs, monsieur Bourque, qui a présenté hier, est justement de la firme Pabeco, il pourrait vous la transmettre.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, membre :

1270 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Chénard?

1275 **M. VIATEUR CHÉNARD, membre :**

Non, c'est beau.

LA PRÉSIDENTE :

1280

Moi, j'aimerais vous entendre un peu plus longuement sur le patrimoine, puisque vous êtes un spécialiste de la chose et un passionné, visiblement. Devant votre scepticisme et vos inquiétudes face aux études patrimoniales qui ont été faites dans le cadre de l'avant-projet, quels seraient, selon vous, les grands paramètres d'une étude patrimoniale qu'on pourrait considérer adéquate pour le secteur d'analyse de l'avant-projet présentement?

1285

M. DAVID HANNA :

1290

Je pense que le plus simple, c'est de se fier à l'étude patrimoniale que j'ai faite moi-même, en 2007, pour la Ville de Montréal, lors du projet Devimco. J'ai eu un mandat de faire une étude patrimoniale, elle est très grande, très longue. Elle a été mise sur le site Web de l'arrondissement Sud-Ouest, elle est disponible, même aujourd'hui, on peut toujours la consulter, et la SHM n'a jamais pris le temps de la regarder ni de la lire. Ils auraient toute l'information qu'ils désireraient en regardant cette analyse-là.

1295

Par contre, Devimco l'a lue, et c'est ce qui a porté Devimco à changer son attitude vis-à-vis du New City Gas, en disant : plutôt que de la démolir, ce qu'ils proposaient faire, on va transformer l'usine de 1848 en un marché public pour des résidents futurs, on va mettre un square public devant, au coin d'Ottawa, et ensuite, le gazomètre, l'immense gazomètre en forme de cathédrale, sans clocher, on va le transformer en centre culturel d'exposition d'arts. Ça, c'est ce que j'appelle une attitude éclairée.

1300

LA PRÉSIDENTE :

1305

O.k. Dites-moi, au bénéfice de l'assemblée et celui de la commission, bien sûr, quels ont été, par exemple, dans le cadre de cette étude-là, les grands paramètres méthodologiques? C'est-à-dire qu'est-ce que vous considérez en présence d'un terrain, d'un secteur — pardon — en réaménagement, comportant des infrastructures lourdes, et cetera, et cetera, votre dynamique de pensée, ce serait quoi les éléments clés au plan méthodologique, les grandes composantes?

1310

M. DAVID HANNA :

1315 D'accord. Il faut passer d'abord par une analyse historique du quartier, rappelant
que Griffintown est parmi les plus anciens quartiers de Montréal, 1806, qui remonte la
trame de rues, et tout ça, il faut passer par une longue analyse historique pour
comprendre toutes les démarches de trame de rues, et ensuite l'habitation, les phases
successives de développement, et finalement, les bâtiments restants qu'il faut identifier à
1320 différentes phases de développement. Donc, ça, c'est la première partie de l'étude, c'est
tout cela.

Une fois qu'on identifie donc le cheminement du quartier, du milieu, et qu'on
identifie les restes, si on veut, les survivants, là, il faut ensuite les calibrer ou les évaluer
1325 selon leur importance. Donc, c'est là où, compte tenu du rôle vraiment majeur que la New
City Gas a joué, qu'on lui donne une cote vraiment A, A+ même. Le poste de police, par
exemple, sur Young, étant le plus ancien de Montréal, qu'on lui donne une cote B+ ou A-,
et cetera, puis jusqu'à des choses très banales. Des maisons qui ont subi beaucoup de
transformations, elles sont presque sans connaissance, ou des usines, on leur donne une
1330 cote plus faible, comme dans les C-. Et une fois qu'on arrive à ce genre de calibrage et
d'évaluation, là, on arrive alors à la phase recommandation pour dire : bien, ça, c'est un
must, on ne peut pas y toucher, il faut absolument les conserver; ça, ça peut être sacrifié,
ça, on peut... Bon, bref, on arrive à des conclusions sur comment arrimer le patrimoine au
développement qui arrive.

1335 Chose importante, par contre, c'est qu'il faut comprendre la valeur symbolique de
ces bâtiments patrimoniaux. Parce que tout nouveau projet a l'odieux d'être nouveau – je
dis l'odieux dans le sens que tout est, disons, pareil. Alors, le patrimoine, c'est ce qui
nuance un projet, ce qui permet de donner une symbolique, ça donne une valeur plus, une
1340 valeur ajoutée. Donc, on recommande alors au promoteur de saisir ces éléments
patrimoniaux et de les intégrer sagement et habilement dans une perspective
d'aménagement paysagiste et autre pour les valoriser, quitte à leur donner une nouvelle,
évidemment, utilisation. Et la finalité, c'est ça.

1345 **LA PRÉSIDENTE :**

Ça répond à ma question, je vous remercie, Monsieur Hanna.

M. DAVID HANNA :

1350 Merci beaucoup.

LA PRÉSIDENTE :

1355 Nous allons faire une courte pause d'une quinzaine de minutes pour reprendre à 20 h 45 pile poil. Merci de votre assiduité.

SUSPENSION DE L'AUDIENCE

1360 * * * * *

REPRISE DE L'AUDIENCE

1365 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci de reprendre place. Nous accueillons maintenant monsieur Jean Léveillé et monsieur Jacques Côté de Transport 2000 Québec. La parole est à vous.

1370 **M. JEAN LÉVEILLÉ :**

Alors, effectivement, je suis Jean Léveillé, je suis le président du Conseil d'administration de l'organisme Transport 2000, et monsieur Côté est un administrateur.

1375 Alors, afin de nous présenter, c'est que Transport 2000 Québec est une association nationale, sans but lucratif, qui a pour mission de défendre les droits et les intérêts des usagers du transport en commun, ainsi que de promouvoir les transports collectifs et l'intégration des moyens de transport, c'est-à-dire « l'intermodalité » depuis 1977.

1380

(L'INTERVENANT FAIT LECTURE DE SON MÉMOIRE)

Je vous remercie.

1385 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Des questions, Monsieur Boisvert?

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, membre :

1390

Oui. Bonsoir, Messieurs!

M. JEAN LÉVEILLÉ :

1395

Bonsoir!

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, membre :

1400 On a eu plusieurs, jusqu'à maintenant, plusieurs présentations qui – et plusieurs intervenants – qui préconisent des modes de transport collectif tels que le tramway, tels que le SLR, tels que le tram-train; on a parlé aussi de métro léger, c'est ça; on sait que déjà plusieurs grandes villes canadiennes et américaines et même européennes recourent davantage à ces modes de transport plutôt qu'à l'autobus. Pourriez-vous nous expliquer pourquoi vous ne parlez pas de ces modes de transport?

1405

M. JACQUES CÔTÉ :

1410 Écoutez, nous sommes entièrement d'accord avec les propositions d'améliorer, au fur et à mesure où l'achalandage va le justifier, les modes de transport allant jusqu'au SLR.

1415 D'un autre côté, il faut comprendre que le SLR, c'est un projet qui, aux dernières études, était à plus que 1 GM, et il faut regarder ça dans le contexte des capacités des gouvernements à supporter les projets de transport en commun, et lorsqu'on regarde les priorités, actuellement, à Montréal, bon, on a le train de l'est, on a la navette de Dorval, on a la voie réservée pour autobus sur la rue Pie-IX, et on a le terminus proposé, intégré autobus-trains de la Gare Windsor.

1420 Donc, il y a tous ces projets-là qui prennent énormément de temps à se réaliser. Et donc, nous, on veut s'assurer que les usagers du transport en commun de la Rive-Sud ne seront pas laissés pour compte en attendant. Donc, on n'est pas contre ces projets-là, on est d'accord qu'on devrait travailler sur ces projets-là, mais on réalise très bien que ces projets-là ne se réaliseront probablement pas dans les 5 à 10 prochaines années, quand on regarde le nombre de projets à Montréal et la limitation des fonds.

1425

1430 Donc, on se dit : à partir de ça, il faut protéger, on dit protéger, nos acquis actuels, les acquis des usagers actuels. Donc, il faut s'assurer que les usagers soient en mesure de continuer d'avoir un service de qualité, et on est d'avis également que ce n'est pas en gardant les usagers, le corridor d'autobus sur la rue Wellington telle qu'elle est actuellement, et compte tenu de la diminution – et moi, j'insiste sur le fait qu'il y a diminution, contrairement à ce qu'on a dit tantôt, on a compté tantôt les voies dans l'autoroute, mais on n'a pas compté les 3 voies de la rue Wellington et les 3 voies de la rue Nazareth. Donc, si vous comptez, 6 ou 8 voies sur l'autoroute, plus 6 voies sur... 3 voies sur Nazareth et 3 voies sur Wellington, là, on est à 12 et plus.

1435

1440 Donc, nous, on pense que, effectivement, en implantant le projet dont on parle, même si on ramenait, gardait les autobus sur la rue Wellington, il y a un problème, c'est que pourquoi les autobus ne vont-ils, ne continuent-ils par sur la rue Wellington présentement pour aller tourner à Notre-Dame ou pour aller tourner à St-Jacques? Parce que ce serait impossible, là. Ces autobus-là couperaient tout le trafic nord-sud, si je veux,

et donc c'est impossible d'aller plus loin. Donc, même si on regarde les autobus sur Wellington, les autobus vont venir tourner à William, vont continuer ici et vont continuer sur de l'Inspecteur, à la porte de la Lowney.

1445 Donc nous, quand on regarde ça, on dit : effectivement, ce que propose la Société du Havre de les amener, de les coller sur la voie ferrée, au moins, ça crée une zone tampon ici, qui, comme l'a dit mon président tantôt, est déjà construite. Donc, ce n'est pas seulement un stationnement. Lorsque les autobus vont passer ici, l'image qui était utilisée tantôt, la photo avec la ligne d'autobus qui étaient tous ici, bon, cette ligne-là serait ici
1450 maintenant. Donc, au moins, si je suis résidant de la Lowney, j'ai cette protection.

 Nous, notre crainte, c'est que ce soit la première étape pour essayer d'éliminer complètement le corridor d'autobus venant de la Rive-Sud, et pour nous, c'est tout à fait inacceptable. On ne peut pas, tant et aussi longtemps qu'il n'y aura pas un mode alternatif
1455 qui est opéré, ce sera impossible, là, parce que sans ça on pénalise fortement les usagers de la Rive-Sud.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, membre :

1460 C'est bien. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

 En complément, j'aimerais vous indiquer que plusieurs interlocuteurs ont tout de même un malaise à voir s'implanter un équipement d'échelle régionale dans une trame
1465 extrêmement locale, c'est-à-dire résidentielle, de quartier. Comment vous réconciliez ces deux gabarits, au fond, ces deux échelles d'intervention?

M. JACQUES CÔTÉ :

1470 Vous parlez au niveau transport?

LA PRÉSIDENTE :

1475 Du corridor Dalhousie précisément.

M. JACQUES CÔTÉ :

 O.K., parce que je ne voulais pas me prononcer sur la hauteur des bâtiments, là.
1480 Mais au niveau, effectivement, c'est toujours un problème, que ce soit de la Rive-Sud, que ce soit de la Rive-Nord ou d'ailleurs, lorsque les gens qui viennent travailler à Montréal doivent arriver en ville, nous, évidemment, on dit : il faut que ce soit en transport en commun. Ultimement, on dit : on est d'accord, lorsqu'on sera rendu au niveau de 1 400 autobus, on aura assez d'usagers pour dire on va justifier le SLR puis on va le faire, mais

1485 là on est au niveau de 350 autobus. Donc, on s'adresse à 350. Ça ne pourra pas
augmenter à 1 400 parce qu'à 350 autobus, le terminus Centre-Ville, il est déjà à capacité.

Donc, ce qu'a annoncé l'AMT l'automne dernier, c'est que leur prochaine étape, ce
serait d'aménager un terminus conjoint pour les trains de l'ouest de l'île et la croissance
1490 des autobus du sud au coin de Peel et de St-Jacques. Donc, à ce moment-là,
effectivement, ici, on cherche à protéger ce qui est déjà là.

LA PRÉSIDENTE :

1495 Ma question était plutôt sur la cohabitation des gabarits, c'est-à-dire en équipement
régional, donc lourd, dans une trame résidentielle plutôt fragile parce que d'échelle locale
et résidentielle, c'est plutôt au niveau de la cohabitation.

M. JACQUES CÔTÉ :

1500 Écoutez, dans un sens, on ne peut pas l'éviter. On a déjà le mode le plus lourd
possible, c'est le train; le train est plus lourd que l'autobus. Il est déjà là.

Nous, ce qu'on a essayé de faire, c'est de prendre — pas nous, mais la SHM et ce
1505 qu'on appuie —, c'est qu'on a essayé de prendre l'autre mode qui était ici et de le ramener
et de le coller sur la voie élevée du chemin de fer, de façon à minimiser cet impact-là. On
ne peut pas y échapper, mais on peut essayer de le minimiser.

M. JEAN LÉVEILLÉ :

1510 C'est la ligne verte.

M. JACQUES CÔTÉ :

1515 Oui. Et, en fait, ce que mon président dit, c'est que le corridor, c'est la ligne verte,
ici, proposée, et le corridor actuel, et qui sera là même si on va sur Wellington pour s'en
venir, si on ne change rien d'autre, sera là aussi. Donc, nous, on dit : on ne peut pas
l'éliminer, mais on peut le minimiser, et on pense que la proposition de la Société du Havre
fait justement cela.

1520 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Monsieur Chénard?

1525 **M. VIATEUR CHÉNARD, membre :**

Dans les commentaires qu'on a reçus, plusieurs personnes questionnent le fait que le nombre de véhicules qui vont traverser le boulevard urbain va diminuer en conservant une configuration à 8 voies, 4 dans chaque direction. Je comprends de votre mémoire que vous pensez que cette configuration proposée là va permettre de réduire le nombre de véhicules; pourriez-vous vous exprimer un petit peu là-dessus?

1530 **M. JACQUES CÔTÉ :**

1535 Vous parlez du nombre de véhicules sur le nouveau boulevard Bonaventure?

M. VIATEUR CHÉNARD, membre :

Le nouveau boulevard Bonaventure, exact.

1540

M. JACQUES CÔTÉ :

Bien, effectivement, ce qui existe aujourd'hui, c'est que le boulevard, pas le boulevard Bonaventure, bien, en fait, l'autoroute Bonaventure, Wellington...

1545

M. VIATEUR CHÉNARD, membre :

Le boulevard urbain, là.

1550 **M. JACQUES CÔTÉ :**

... a une surcapacité, une assez forte surcapacité, ce qui permet de réduire le nombre de voies sans créer trop de congestion, mais ça nécessite néanmoins qu'on gère ce volume-là parce qu'il passe par un goulot plus petit qu'avant.

1555

Nous, un des espoirs qu'on a, c'est qu'effectivement, en ayant le corridor Dalhousie qui passe ici, tandis que les autos vont faire face à des... moi, je pense, en tout cas, à des retards, à des goulots, parce qu'il y aura... on introduit trois feux de circulation où c'est maintenant une autoroute, donc il y aura des retards au niveau de la circulation, ici. Et si on maintient et améliore le service des autobus, là, on rend les autobus, on rend le transport en commun plus compétitif qu'il ne l'est à l'heure actuelle.

1560

M. VIATEUR CHÉNARD, membre :

1565 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie. Peut-être un complément de question rapide.

1570

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, membre :

Oui. Notre compréhension, en fait, en ce qui concerne le système de transport en commun, est que, éventuellement, c'est difficile d'en établir le temps, mais il y aura le SLR, en tout cas, et vous en parlez vous-même, vous dites qu'il y a un intérêt à avoir la station d'autobus où elle est située puisque ce sera possible de l'intégrer à la nouvelle station SLR de la Cité du multimédia.

1575

M. JACQUES CÔTÉ :

1580

Oui, une excellente question. Parce que si vous consultez la dernière étude qui a été faite par, je crois, l'AMT sur le SLR, on proposait une station Cité multimédia, je crois.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, membre :

1585

Oui, oui.

M. JACQUES CÔTÉ :

1590

Et la station Cité multimédia, elle était exactement entre les rues Ottawa et les rues William, où la SHM propose d'avoir ses débarcadères d'autobus. Ça fait que ce sera le même... D'ailleurs, il y a une image, si je retourne... vous voyez, ici, sur l'image, les autobus, les débarcadères proposés et vous voyez en haut les trains, et c'est là que, c'est exactement à cet endroit-là que l'AMT propose d'avoir une éventuelle station du SLR.

1595

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, membre :

Mais la compréhension que nous avons, ici, là, actuellement, c'est qu'au moment où le SLR arrivera, le système d'autobus ne serait plus nécessaire. Alors, quelle est l'utilité d'intégrer les deux stations?

1600

M. JACQUES CÔTÉ :

Bien, je ne suis pas d'accord avec cette conclusion-là, on réduira énormément la demande pour les autobus, mais il sera encore nécessaire d'avoir des autobus selon les points d'origine-destination des gens, il sera nécessaire encore d'avoir un système d'autobus de la Rive-Sud qui se rend au centre-ville de Montréal. Donc, ce ne sera pas tous les autobus, mais au lieu d'aller à 14 000, on va peut-être rester à 350, là.

1605

1610 **M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, membre :**

Ce que vous dites, c'est qu'il y aura une transition, finalement.

1615 **M. JACQUES CÔTÉ :**

Oui, oui.

1620 **M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, membre :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1625 Merci, Messieurs Léveillé et Côté. En faisant la transition technologique, j'inviterais monsieur Jean-François Gilker, s'il vous plaît, pour le GRT Bâtir son quartier.

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

Je suis resté à l'ère du papier.

1630

LA PRÉSIDENTE :

Bonsoir!

1635 **M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :**

1640 Bonsoir! Merci de votre accueil. Alors, rapidement, le Groupe de ressources techniques Bâtir son quartier est un organisme communautaire qui œuvre depuis une trentaine d'années dans le développement de logement communautaire à Montréal; on a réalisé, au fil des années, environ 350 projets d'habitation communautaire, qui totalisent, grosso modo, 8 000 unités de logement à Montréal.

1645 Dans un premier temps, puis en introduction, je dirais que le Groupe de ressources techniques comprend que le développement de ce secteur-là — le développement d'un nouveau secteur, ce n'est jamais simple, d'autant plus quand on intègre, dans ce secteur-là, des aspects aussi complexes que celui du transport urbain à Montréal, au cœur du centre-ville.

1650 Alors, on tient à souligner l'initiative de la Société du Havre de Montréal d'avoir mis en place un processus de préconsultation sur son projet pour permettre à toutes sortes d'acteurs d'intervenir et, souhaitons-le, de bonifier et améliorer le projet.

1655 On voit évidemment que le projet qui a été présenté suscite et soulève plusieurs questionnements. Pour le Groupe de ressources techniques, je dirais que nos questionnements sont plutôt au niveau des impacts de ce projet-là sur la création du nouveau milieu de vie qui devrait se développer, je dirais, sur le segment qui est regardé actuellement par la Société du Havre.

1660 Alors, notre intervention, à cette étape-ci du projet, est surtout un survol de nos principales préoccupations qui se situent principalement au niveau de l'habitation et de la création d'un milieu de vie, d'un nouveau milieu de vie que l'on souhaite sécuritaire, attrayant, dynamique, vivant.

1665 Considérant notre orientation sur l'habitation, alors une de nos premières préoccupations, je dirais, se situe au niveau de l'inclusion du logement communautaire dans ce projet-là et dans cet ensemble qui se développe. Alors, la question de l'inclusion du logement communautaire, depuis fort longtemps, la démonstration a été faite que, à Montréal, il y a de nombreux ménages, notamment à faible ou à modeste revenu, qui ont de grands besoins de se loger et il y a donc une demande fort importante.

1670 Par ailleurs, depuis quelques années, la Ville de Montréal s'est dotée d'une stratégie d'inclusion qui vise à permettre à ces ménages de pouvoir trouver place dans des projets immobiliers de grande ampleur, et justement, le projet du développement du quartier Bonaventure, tel qu'il est présenté, bien, prévoit justement l'intégration d'un grand nombre de logements. Alors, dans ce contexte-là, on a été content de constater, effectivement, que la Société du Havre de Montréal prévoyait faire sienne l'atteinte des objectifs de la stratégie d'inclusion.

1680 Par ailleurs, évidemment, inclure du logement communautaire dans ce site aux caractéristiques urbaines fort marquées présente un défi, présente un enjeu. Alors, c'est à ce niveau-là, effectivement, qu'on remarque que le site en question, qui est une longue bande prise entre, je dirais, des voies de circulation où on va avoir un flux véhiculaire fort important, qui se situe à la sortie d'une autoroute et qui accueillera des bâtiments de haute densité et de hauteur importante, représente un défi.

1685 Dans ce contexte-là, on croit nécessaire et on souhaite que les promoteurs de ces projets associent les intervenants du milieu communautaire à tout le processus de conception et de développement des projets d'habitation, en amont du processus, pour trouver ensemble des chemins qui vont nous permettre effectivement de trouver une façon de créer du logement communautaire dans ce secteur et dans le voisinage.

1695 Parlant du voisinage, c'est notre deuxième préoccupation : de quelle façon ce projet va pouvoir s'ancrer correctement dans son ensemble, dans son voisinage immédiat, le secteur du Griffintown à l'ouest et le secteur du Récolet à l'est. Alors, je dirais que ça, c'est une seconde préoccupation que nous portons.

On voit qu'à travers la création des liens piétonniers, il y a quand même une volonté, dans le projet de la Société du Havre de Montréal, de créer une fluidité et de créer, de recréer les liens entre les quartiers de Griffintown et du Sault au Récolet.

1700

Par ailleurs, on souhaite qu'une attention particulière soit portée, et là, pas strictement par la Société du Havre, mais par les planificateurs montréalais, pour s'assurer que l'intégration de ce projet-là tienne compte des potentiels et des contraintes de développement qui existent de part et d'autre de cette emprise actuelle. Ce serait un peu triste que ce projet-là ne soit pas considéré dans un ensemble un peu plus vaste et qu'on n'intègre pas l'ensemble des secteurs périphériques à une réflexion sur le développement de cette infrastructure et le réaménagement de cet espace.

1705

Finalement, dernière préoccupation, évidemment, c'est une préoccupation par rapport à l'aménagement proposé sur l'axe Dalhousie pour le transport collectif.

1710

Alors, le Groupe de ressources techniques Bâtir son quartier n'est pas insensible, je dirais, à l'ensemble des commentaires qui ont été exprimés par les résidents riverains, les résidents en place; on est toujours préoccupé par la qualité des milieux de vie qui sont créés, on souhaite toujours que les projets qui se réalisent puissent, à tout le moins, au moins maintenir, sinon améliorer les milieux de vie dans lesquels les gens se sont investis. Alors, on a une préoccupation à entendre les commentaires des résidents, et ce que l'on souhaite, c'est que la Société du Havre de Montréal, dans la mesure où c'est possible et envisageable, puisse effectivement regarder l'opportunité de réviser son option d'aménagement quant au corridor Dalhousie.

1715

1720

Alors, en conclusion, donc on voudrait juste rappeler notre intérêt à ce que la stratégie d'inclusion puisse s'appliquer, notre intérêt à pouvoir travailler d'emblée, rapidement et en amont, avec les responsables et les développeurs de ce secteur-là, pour s'assurer de la création d'un milieu de vie intéressant qui va pouvoir accueillir nos projets de logement communautaire.

1725

On invite la Ville de Montréal, notamment, à tenir, à prendre en considération les éléments qui vont permettre l'ancrage de ce projet-là dans le milieu avoisinant et dans son voisinage, et on invite évidemment la Société du Havre à étudier la possibilité de relocaliser le corridor de transport en commun sur un site alternatif, et on tient à remercier l'Office et la Société de nous avoir prêté la parole.

1730

LA PRÉSIDENTE :

1735

Merci, Monsieur Gilker. Des questions, mes collègues, Jean-Claude?

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, membre :

1740 Alors, Monsieur Gilker, à partir de maintenant, là où en est le projet, comment voyez-vous votre implication ou comment verriez-vous votre implication dans le cadre du présent projet, en tant que Groupe de ressources techniques?

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

1745 Ce que l'on souhaiterait, c'est toujours pouvoir être associé, dès la phase de conception. Alors, on arrive, je dirais, ce que l'on comprend, c'est qu'on était dans un préprojet, donc premiers éléments qui ont été présentés. Le présent projet, quand on le regarde, présente de grands défis pour l'inclusion du logement communautaire, on souhaite ou on nous le souhaite, à tout le moins, que la Société puisse faire évoluer son projet et qu'effectivement, dès les prochaines étapes, mais vraiment au moment de la conception, ne pas attendre la période de consultation pour nous associer, je dirais de façon assez près à la réalisation, au développement du projet.

1750

1755 On l'a fait à plusieurs reprises, s'associer à des comités de travail en amont des processus de consultation, pour évaluer et trouver les solutions pour permettre l'inclusion de nos projets qui sont hautement paramétrés. C'est des projets qui sont subventionnés par le gouvernement du Québec, notamment, c'est des projets architecturaux hautement paramétrés, et de faire, d'ajuster les paramètres de ces programmes-là aux contraintes de développement d'un site et d'un promoteur, c'est un travail qui demande un certain temps, et donc si on veut être capable, parce qu'on sait que dans le développement, souvent, le temps est un facteur déterminant. Alors, plus vite on peut s'asseoir, plus on travaille à construire ensemble un projet qui est réaliste et qui est faisable. Quand on s'assoit plus tard dans le processus, malheureusement, souvent, ce qui arrive, le promoteur nous dit : si on l'avait su, on aurait pu le dessiner en conséquence, là, il est trop tard, il faudrait tout refaire, et on ne peut plus reculer. Alors, à ce moment-là, on est obligé de faire des compromis qui sont très importants, et qui n'auraient pas été requis si on avait pu s'asseoir plus rapidement ensemble.

1760

1765

1770 **M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, membre :**

 Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1775 Monsieur Chénard?

M. VIATEUR CHÉNARD, membre :

1780 En ce qui concerne la densité, la hauteur des constructions prévues sur les îlots, vous avez, vous voyez ça comme un défi, est-ce que vous pourriez vous exprimer davantage à ce sujet-là, s'il vous plaît?

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

1785 Bon. En fait, à prime abord, il nous apparaissait que les hauteurs et les densités qu'on voyait illustrées sur les images étaient assez typiques d'un développement urbain, montréalais, relativement dense. Peut-être un peu haut, mais là, après ça, il y a toutes sortes de contraintes que nous ne connaissons pas et qui peuvent être associées, dans le
1790 fond, aux contraintes de développement du promoteur immobilier.

 À l'intérieur, quand on réalise des projets de logement communautaire, on essaie d'abord et avant tout de créer des milieux de vie, puis ce ne sont pas des lieux de transition. Les gens qui habitent dans nos projets de logement, de façon générale, à part
1795 une minorité, sont des gens qui s'installent à demeure et pour longtemps et qui ne sont pas là en pleine transition.

 Quand on regarde le projet tel qu'il a été présenté par la Société du Havre, ça ne nous apparaît pas nécessairement évident, à prime abord, que les habitations qui vont
1800 être là ne seraient pas, d'abord et avant tout, destinées, je dirais, à une clientèle plus mobile que la clientèle qu'on retrouve généralement dans nos projets de logement communautaire.

 De quelle façon on est capable de trouver, dans l'aménagement éventuel de ces
1805 habitations qui pourraient prendre forme sur le site, des solutions qui rendraient le lieu de résidence permanent plus intéressant? Je dirais que c'est un défi, je veux dire, on n'a pas nécessairement la solution aujourd'hui, mais généralement, quand on s'assoit et qu'on regarde et qu'on réfléchit ensemble, on finit par trouver des solutions qui sont intéressantes et qui sont adaptées aux besoins des gens qui vont y habiter et aux
1810 contraintes de développement qui sont spécifiques à un site.

M. VIATEUR CHÉNARD, membre :

 Merci.

1815

LA PRÉSIDENTE :

 Avant de vous laisser aller, Monsieur Gilker, j'aimerais faire écho à une de vos préoccupations, en page 6 de votre mémoire, sur l'entrée de ville, et je vous cite :

1820

« L'accent est mis fortement sur le thème « d'entrée de ville » – entre guillemets – qui se veut distinctive, prestigieuse. Il nous semble qu'outre l'entrée à proprement parler, il importe de s'assurer d'ouvrir cet axe sur les quartiers avoisinants. »

1825

Donc, est-ouest. Quand on dit entrée de ville, on dit gabarit important, boulevards; est-ce que vous avez en tête un axe majeur, est-ouest? En intégrant l'axe est-ouest dans l'entrée de ville, est-ce que vous aviez en tête un axe majeur est-ouest qui s'ajouterait à l'axe nord-sud?

1830

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

Non. Et le commentaire qui apparaît ici, en fait, s'interpréterait plutôt de la façon suivante : le projet tel que présenté se veut une entrée de ville majestueuse et imposante. Notre questionnement, par rapport aux entrées de ville, celle-ci particulièrement, mais bon, à Montréal, il y a d'autres entrées de ville, c'est dans le traitement d'une entrée de ville. Au niveau de son traitement, je dirais qu'on souhaiterait pouvoir peut-être documenter davantage ce qu'est une entrée de ville; quelles sont les différents types d'aménagements qui sont intéressants. Et la première qui nous, en fait, qui nous passait à l'esprit, c'est le réaménagement de l'échangeur du Parc - des Pins, évidemment. On a passé là régulièrement, et je me souviens la première fois où je suis arrivé sur l'avenue du Parc, après le réaménagement, j'ai redécouvert...

1835

1840

LA PRÉSIDENTE :

1845

C'est émouvant.

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

1850

C'est très émouvant. Alors, un peu de la même façon, on se pose la question : est-ce que l'aménagement qui est proposé maintenant est l'aménagement optimal? Est-ce que c'est l'aménagement le plus intéressant?

1855

1860

Par ailleurs, on réfléchissait un petit peu, en se posant la question, considérant l'étroitesse de la bande à redévelopper, 70 mètres, quelque chose dans le genre, on se demandait comment il y a moyen d'animer cet espace-là, de le rendre vivant, sécuritaire, dynamique, attrayant, et on réfléchissait, dire : si on reprend l'exemple des parcs, on a le parc Viger, à Montréal, ce n'est pas nécessairement un exemple de réussite, en tout cas, de dynamisme et de vie comme aménagement de milieu, le prolongement, là, du complexe. Alors, nos questions étaient à ce niveau-là : de quelle façon on peut s'assurer qu'une entrée de ville est une entrée intéressante et, notamment, dans ce cas-ci où on a vraiment deux secteurs, le Saut au Récolet et Griffintown, qui sont des secteurs en effervescence, qui ont un fort potentiel de redéveloppement, comment on peut s'assurer

1865 que le réaménagement de cette bande-là vienne ajouter au potentiel et devienne un élément de développement intéressant plutôt qu'un facteur qui bloquerait...?

LA PRÉSIDENTE :

1870 Qu'on puisse sentir la présence des deux quartiers est-ouest dans le concept même d'entrée de ville.

M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :

1875 Exactement.

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie, Monsieur Gilker.

1880 **M. JEAN-FRANÇOIS GILKER :**

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

1885 J'inviterais monsieur Zaven Darakjian, s'il vous plaît. Bonsoir!

M. ZAVEN DARAKJIAN :

1890 Bonsoir, Madame la Présidente, les Commissaires! Pardonnez-moi. Je suis... I'm going to say it in English, because I know I'm not going to get it through, so...

I'm a businessman, a resident and a proprietor in Griffintown for the last 39 years; I live there with my wife and my two children.

1895 My memoirs are based on three point format: pollution in the environment; the restrictions that have been imposed around Griffintown and our neighbourhood; and third, letting the democratic process work for constructive development.

1900 My first point is pollution in the environment. Considering the long-term damages and effects of pollution to the population of the City of Montreal, the environmental consequences that the future generations will suffer, the burdens of uncleanable and irreparable mistakes of their forefathers. The children only have one childhood, let us tread with caution. I don't think anybody wants to claim that disresponsible responsibility of what we are going to leave behind.

1905

1910 I want you to conjure up and remember the last time you were driving, walking or bicycling behind a bus, what did it smell like? What did it feel like to smell that rotten exhaust fumes of diesel exhaust? That stuff is cancerous. And this has been proven and it's recorded in the British Journal of Medicine in 1974, and I'm a sufferer of this because I'm in my 5th year remission of leukemia from this kind of smells and things, because I'm in that business. And I cost the medical field of Quebec Medicare more than \$200,000 to cure me.

1915 Where is the sense of urgency, I ask? Imagine just 45 years ago, in the capital of the City of Lebanon where I was born, Beirut, all diesel cars, busses and trucks were banned from the city core for the same health hazard reasons I mentioned above. And what are we doing in Montreal? We are adding more busses. What will we be leaving to the next generations? What will be our legacy?

1920 My second point is regarding Griffintown and our immediate neighbourhood. We have been and it has been literally under siege for more than two decades by not providing licenses or permits for development, by us, the present propriety owners of Griffintown.

1925 19 years ago, I presented plans to the City to improve and develop my own property. Three or four weeks later, I received a written answer as: We do not provide any permits whatsoever, because we have other major plans for the area. It's going to be 20 years soon, and we are still waiting.

1930 Plans, plans and more plans. These intellectual restrictions imposed by passed administrations on its citizens by unjust reserves, and freezes on our properties, limitations on different organizations, utility companies and financial institutions, to build, improve or provide loans for projects that they refuse to do that. For example: Bell Telephone will not put a new terminal there; Internet companies don't want to come there, and personally, Videotron, I talked to them so many times, they don't want to put another inch of cable in that area, because it's restricted for other plans. In the block bordered by the streets of Peel, Wellington, Shannon and Ottawa streets, nothing can be added.

1940 This is nothing than a form of terrorism, so that the area will deteriorate, become vacant and abandoned. That area, I believe, is red line, meaning it's been...You cannot do nothing in that area, as it is customary stratagem, and has happened in other similar situations in other metropolitan cities in North America, this has happened over and over again.

1945 My third point: I say let the democratic process work. I request that a public referendum should be exercised so that the people have their input on a sustainable, cost effective, constructive and a sensible development in this, our beloved City of Montreal. Democracy is not dead; let the people have their say.

1950 And in closing, I will read to you what I talked to you. First, I covered three points: pollution in the environment, the restrictions that have been imposed around Griffintown and the neighbourhood and letting the democratic process work for constructive developments.

1955 I thank you in advance to take charge and do what we were mandated to do; it is the right thing to do, so that you do the right thing.

LA PRÉSIDENTE :

1960 We have no questions at this point, but maybe just information about the public referendum. We're still studying a draft project, so there is no bylaw on the table at this point. So it's a little bit early to go to a public referendum. We need a bylaw project. So I suppose that it's going to be later on. So just to explain to you that it's a little bit too early to go into a referendum at this point, because we're in a draft project. Thank you.

1965 J'inviterais monsieur Daniel Chartier, s'il vous plaît. Nous vous écoutons.

M. DANIEL CHARTIER :

1970 Bonjour! Je m'appelle Daniel Chartier, je suis architecte paysagiste, amateur de marches dans le corridor des rues Duke et University, un promeneur qui apprécie au plus haut point les qualités paysagères exceptionnelles de ce corridor surdimensionné.

1975 J'ai été membre du Comité exécutif de l'Association le Vieux-Port, un organisme jadis mandaté par le gouvernement du Canada pour connaître l'opinion des Montréalais sur l'aménagement de ce territoire singulier.

1980 Mon mémoire s'intitule « Tirer parti de l'image de marque de Montréal ». Le présent mémoire souligne l'importance de la démarche générale poursuivie par la Société du Havre, mais demande de réévaluer en profondeur sa stratégie touchant le secteur soumis à la consultation.

1985 L'objectif d'une telle révision serait de mieux tirer parti des spécificités du lieu et de sa relation avec l'image de marque de Montréal. Cette stratégie permettrait de maximiser à long terme l'apport de ce projet à l'économie de la région métropolitaine. Trois grands axes d'intervention s'imposent pour ce faire : premièrement, passer outre à certains principes qui ont été érigés en dogme par de nombreux groupes de pression au cours des dernières décennies, à savoir qu'il faut transformer systématiquement les lieux dotés de caractéristiques exceptionnelles en lieux plus ou moins semblables à la trame urbaine environnante.

1990

1995 Deuxièmement, tabler sur la mise en valeur des singularités du Havre de Montréal, et particulièrement sur celles du secteur soumis à la consultation. Tabler aussi sur un véritable changement de paradigme, en oubliant la vision du tout-à-l'automobile, et en optant plutôt pour une stratégie intégrée, alliant transport collectif, transport automobile et transport actif dans un environnement de qualité exceptionnelle.

2000 Troisièmement, mettre en scène de façon novatrice certaines caractéristiques du territoire, afin de consolider ce corridor autant comme axe cérémonial d'accès à Montréal que comme en un éventuel lieu de prestige, véritable jonction d'abord entre le centre-ville et le Vieux-Port, puis amorce d'une esplanade menant un jour à notre majestueux fleuve.

2005 Parlons maintenant des enjeux régionaux : images de Montréal, transport collectif. La vue de Montréal offerte depuis le pont Champlain est une image fort appréciée des Montréalais; il s'agit même de l'une de leurs préférées. À preuve, une enquête menée en 2006 par l'émission Desautels de Radio-Canada faisait de cette vue la septième merveille de Montréal devant le Biodôme, la Biosphère, et le Parc des îles.

2010 Le corridor véhiculaire menant au centre-ville depuis le pont Champlain renforce cette impression, en prolongeant la découverte progressive jusqu'au pied des gratte-ciel marquants de Montréal. D'un autre côté, ce corridor autoroutier présente plusieurs déficiences majeures qui doivent être transformées radicalement, comme le prévoit la Société du Havre. Les intentions du projet sont louables.

2015 Ceci dit, il faut non seulement créer le boulevard de prestige tant évoqué, mais il faut aussi veiller à intégrer de façon optimale le réseau de transport collectif. L'actuel système de voies réservées pour autobus a atteint sa capacité limite. Les autobus arrivant de la Rive-Sud roulent sur de longues distances dans leur pèlerinage vers le 1000, La Gauchetière. Plus encore, ce réseau est très fragile, interrompu régulièrement par des incidents. La fiabilité du réseau devient chaque jour plus aléatoire. Il faudra tôt ou tard augmenter et sécuriser ce volet primordial du réseau collectif régional en le remplaçant par un système sur rails.

2025 Au sud de la zone à l'étude, le remplacement de l'autoroute Bonaventure, qui occupe les berges du St-Laurent, par un boulevard situé à une centaine de mètres du fleuve permettra de mettre en valeur ce joyau. Il faut rêver d'une intervention d'une aussi grande qualité que celle du boulevard Champlain à Québec. Un tel geste induirait enfin la réhabilitation du stationnement construit pour desservir Expo 67. Cette zone, en attente de réhabilitation depuis des décennies, est à des dizaines et des dizaines de fois plus grande que le secteur soumis à la consultation. C'est dire que la mise en valeur adéquate du potentiel de cet ancien stationnement et de certaines voies ferrées adjacentes pourrait générer un développement économique de très grande envergure.

2035 Le réseau de transport actif – piétons, cyclistes – serait aussi fortement dynamisé
par la revitalisation du bord du fleuve. À preuve, l'aménagement du boulevard Champlain à
Québec a plus que décuplé la fréquentation de ce secteur. Tous ces réseaux et
aménagements futurs en bordure du fleuve St-Laurent devront être connectés
adéquatement au secteur d'étude, et trouver un aboutissement digne du centre-ville, du
2040 Vieux-Montréal et du Vieux-Port. Le secteur d'étude offre une expérience singulière, à
nous d'en tirer parti pleinement.

2045 Les propositions présentées par la Cité du Havre entre le canal Lachine et la rue
St-Jacques sont extrêmement bien présentées. L'architecture des différents bâtiments
illustrés est remarquable, particulièrement ceux situés aux abords du canal Lachine et la
rue Wellington.

2050 Ceci dit, la proposition mise de l'avant recrée la trame ordinaire des rues du centre-
ville. Lors de la période de questions, certains groupes de citoyens, puis encore lors de la
période d'opinions, certains groupes de citoyens réclamaient encore plus de normalisation;
ils voulaient plus de logements sociaux. On peut supposer que dans quelques années, les
futurs résidents exigeront des aires de jeux pour les petits ainsi que des mesures
d'apaisement de circulation pour compléter la banalisation du secteur. Il s'agit pourtant
d'un lieu unique offrant des opportunités hors du commun à la jonction de quartiers en
plein essor.

2055 Le quartier Bonaventure, objet de consultation, offre des vues saisissantes sur
plusieurs des éléments architecturaux remarquables de Montréal : Place Ville-Marie, Tour
de la Bourse, Hôtel Delta, Place Bonaventure, Édifice IBM, Cathédrale Marie-Reine-du-
Monde, Édifice Sun Life et, entre deux bâtiments, une petite tranche de Mont-Royal.

2060 D'ailleurs, plusieurs cartes postales d'hier et d'aujourd'hui – j'ai ici une partie de ma
collection de cartes postales –, on voit des cartes postales datant des années 76 et
maintenant qui montrent ce territoire et – bon, ce n'est pas nécessairement pour
l'autoroute, dans certains cas, c'était pour l'autoroute, mais dans d'autres, c'est vraiment
2065 pour montrer les bâtiments, l'importance de ces bâtiments-là.

2070 Les bâtiments et l'aménagement projetés dans le secteur ne doivent pas occulter
systématiquement ces bâtiments remarquables. Le nouveau corridor doit plutôt créer une
mise en scène qui dialogue de façon créative, avec les éléments clés de l'image de
marque de Montréal. Les vues vers le centre-ville de Montréal, depuis les structures
surélevées que sont l'autoroute Bonaventure et le corridor ferroviaire, sont véritablement
exceptionnelles. Même les vues depuis les trottoirs des rues Duke, University et Nazareth
se distinguent des vues coincées, dans les quartiers adjacents, à travers l'enfilade de rues
étroites.

2075

2080 Le corridor à l'étude se distingue non seulement par l'ampleur des dégagements, mais aussi par le contraste saisissant entre les très longues structures horizontales de transport et la verticalité du centre-ville. Actuellement, ce corridor est essentiellement occupé par des infrastructures dédiées à l'automobile et au transport ferroviaire. La place laissée aux piétons est résiduelle. L'expérience d'une promenade sur la rue Nazareth peut s'avérer traumatisante pour le piéton, parce que rien n'incite l'automobiliste à percevoir sa présence ou à la respecter. La promenade sur la rue Duke, au contraire, est déjà fort agréable. À preuve, l'incroyable flot de marcheurs qui convergent, matin et soir, vers la Gare Centrale ou le 1000, de la Gauchetière.

2085 Il faut féliciter l'équipe du Quartier international de Montréal pour la très grande qualité des aménagements réalisés sur la rue Université, avec ses trottoirs surdimensionnés et sa signature distinctive. Ce geste majeur doit non seulement se poursuivre, il doit prendre une nouvelle dimension adaptée à la démesure du corridor étudié.

2090 Utiliser pleinement les effets structurant du transport collectif. Dans une ou deux décennies, pour divers impératifs fonctionnels et économiques, dont la nécessité de ralentir les changements climatiques, les trains de banlieue, les trains longue distance (Québec, Boston, New York, Ottawa, Toronto), seront beaucoup plus fréquents et plus utilisés. La Gare Centrale de Montréal ne suffira probablement plus. Comme l'invoquait l'AMT, il faudrait créer une gare au sud de la rue St-Jacques – ils prévoyaient une voie, peut-être que c'est plus –, dans le quartier à l'étude. Ce jour-là, un nouvel édifice enveloppant le bâtiment longiligne d'un kilomètre sur lesquels les trains roulent. Ce bâtiment élancé, novateur pourrait participer de façon significative à la dramatisation des vues décrites précédemment. On peut penser aux élégants voiles créés par l'architecte britannique Foster.

2100 La Ville de Montréal a manifesté son souhait de voir la desserte des utilisateurs de transport en commun arrivant de la Rive-Sud se faire grâce aux tramways. Le secteur d'études et la rue University offrent un corridor naturel pour accueillir une solution efficace de transport collectif.

2105 En conséquence, les aménagements en cours de planification devront créer non seulement une emprise réservée pour ce type de transport, mais profiter de l'occasion pour générer un environnement de prestige favorable à la revitalisation urbaine d'envergure. C'est la stratégie gagnante que les villes françaises suivent systématiquement et qui maximise les retombées économiques de ces investissements majeurs. Le geste posé doit non seulement diminué l'emprise automobile, il doit marquer l'imaginaire par la qualité des aménagements dévolus au transport collectif et aux piétons. C'est la meilleure façon d'inciter les automobilistes à un transfert modal massif.

2120 Lors des périodes de questions sur le projet à l'étude, les opposants se sont manifestés en grand nombre et souvent de façon hargneuse contre le corridor d'autobus Dalhousie. Ceci dit, le quartier, le projet Quartier Bonaventure ne doit pas simplement minimiser les impacts négatifs sur le quartier Griffintown, il doit créer une nouvelle dynamique à l'échelle métropolitaine en conjonction avec la réappropriation des berges du fleuve.

2125 Finalement, il faut poser un geste audacieux, créer un axe cérémonial menant au fleuve et aux ponts. Entre 1975 et les années 80, le gouvernement du Canada a investi des millions de dollars pour insérer condominiums, bureaux et Cité du cinéma sur le territoire du Vieux-Port. Les Montréalais ont systématiquement refusé cette approche. Ils ont opté pour la protection et la mise en valeur des spécificités de ce territoire hors norme, avec ses quais et ses entrepôts délabrés. Plutôt que maximiser les retombées économiques intrinsèques, le réaménagement du Vieux-Port a favorisé la revitalisation du Vieux-Montréal et a consolidé la rue de la Commune dans son rôle de front de mer, l'un des plus beaux d'Amérique.

2135 La requalification de ce site et, en parallèle, celle du domaine public du Vieux-Montréal, menées tous deux avec brio – félicitations à monsieur Cardinal et à d'autres – ont créé un ensemble qui est devenu la principale destination touristique de Montréal, générant des retombées économiques exceptionnelles. Des milliards de dollars d'argent privé ont été investis au cours de la dernière décennie dans le Vieux-Montréal et dans son pourtour. L'argent investi dans le Vieux-Port, un lieu jadis rébarbatif, a donc été profitable non seulement pour Montréal, il a aussi rejailli sur le Québec tout entier.

2145 Il y a un siècle et demi, Paris a été l'objet d'une opération d'urbanisme majeure menée par des visionnaires. La création des promenades de Paris, ensemble de grands boulevards et de grands parcs, a donné à Paris un lustre unique. D'ailleurs, aujourd'hui, c'est la première destination touristique mondiale. Les Champs-Élysées, un boulevard créé auparavant, mais amplifié par le génie de ses visionnaires, est devenu l'icône suprême de ce type d'interventions. D'autres promenades offrent non seulement un transport automobile et des voies piétonnes de qualité, mais en plus, elles ont facilité l'insertion du transport collectif.

2155 Ici, à Montréal, il y a 20 ans, on a choisi de ne pas développer certains terrains pour créer une avenue McGill prestigieuse, McGill College prestigieuse. Aujourd'hui, ce boulevard fait la fierté des Montréalais.

2160 Plus récemment, à Paris, à New York et dans de nombreuses autres villes, les infrastructures de transport ferroviaire ou autoroutière ont été transformées en promenades, certaines surélevées, d'autres au niveau du sol. Comme à Paris, au Vieux-Port, sur McGill College, il faut refuser tout compromis qui banaliserait ce secteur exceptionnel. Il faut tirer parti des spécificités du secteur et des installations existantes pour créer un ensemble unique et développer un projet d'envergure qui participe pleinement à la mise en valeur de

l'image de marque de Montréal. Ce corridor doit intégrer les enjeux de transport collectif, de transport actif et transport automobile. Pour ce faire, il faut regarder le site et les structures existantes avec un œil neuf, en fonction d'une priorité différente des usages. Il faut faire preuve de créativité et d'audace non seulement au niveau architectural mais au niveau urbanistique.

En conclusion, Montréal se glorifie avec raison de son titre de Ville UNESCO de création. De plus, elle veut rayonner pour son leadership, en Amérique du Nord, dans le domaine du transport collectif. Le site à l'étude offre une occasion unique pour Montréal de se démarquer et de mettre en valeur les spécificités d'un secteur crucial dans le cadre d'une révision globale de l'offre en transports. À moyen terme, devrait résulter la mise en valeur d'un immense territoire en bordure du fleuve et de son élégant arrimage au centre-ville. Il faut souhaiter là un geste d'envergure métropolitaine, sinon nationale, comme celle que la réhabilitation du Vieux-Port a permise, avec les immenses retombées économiques que l'on peut observer aujourd'hui. Merci beaucoup d'avoir prêté attention à cette présentation personnelle.

LA PRÉSIDENTE :

Merci, Monsieur Chartier. Concernant les vues, l'idée de conserver les vues intéressantes, vous avez utilisé le terme de « vues saisissantes », j'aimerais vous entendre sur la modulation des gabarits prévus dans les îlots centraux; est-ce que ça vous gêne, ça, ou est-ce que c'est... comment vous réagissez?

M. DANIEL CHARTIER :

Ce n'est pas une question de gabarit, c'est une question d'organisation de l'espace. La découverte progressive qui mène du pont Champlain, en passant par là où est le fleuve, et en arrivant par-dessus le pont... voyons, ce qui est au-dessus du bassin Peel, vis-à-vis le bassin Peel s'offre une expérience unique, tant quand on est en dessous qu'au-dessus, et c'est à partir de là que doit se moduler cette espèce de découverte, de mise en scène, comme je dis, du centre-ville. Il ne s'agit pas nécessairement de voir toujours, tout le temps, les bâtiments, mais si on crée un long canyon, finalement, on crée un nouveau... le risque, c'est qu'on crée un nouveau centre-ville devant le centre-ville existant, et donc qu'on occulte le centre-ville, les éléments patrimoniaux du centre-ville de Montréal.

J'ai un ami architecte qui est de St-Louis, un professeur d'architecture, et quand il venait, j'essayais de lui faire visiter Montréal, puis je voulais lui montrer les bâtiments qu'on venait de... des bâtiments d'architecture récente — non, non, lui, ce qu'il cherchait, c'était les éléments, les bâtiments qui avaient été construits dans les années 60, 70, et ceux plus anciens, et justement, à cet endroit-là, il y a toute une galerie, les bâtiments que j'ai nommés, sauf IBM, qui est plus récent, qui marquent vraiment une période où l'architecture a été de très grande qualité.

2210 Je ne dis pas qu'aujourd'hui l'architecture est de moins grande qualité, mais il y a eu des gestes majeurs posés par des traits Ming Pei, Pelli et autres. Donc, en quelque part, il y a eu des très grands gestes d'architecture qui ont été posés, et ce qui... l'aménagement doit mettre en scène cela.

2215 Et là, l'obsession est vers les tours où on fait de la banalisation du bâtiment ordinaire. C'est pour ça que je parlais de Foster, et ses grands voiles. Il y a d'autres architectes qui ont fait des grands, des espèces de voiles, là, je pense à... bon, à la gare à Canary Wharf ou Paris, Charles-de-Gaule, là, il y a comme des grands voiles. En quelque part, tu sais, à un moment donné, c'est ce contraste, le contraste des architectures qui permet de faire ressortir le silence par rapport au bruit. Dans la musique, les silences sont importants; en ville, les silences aussi ou les contrastes sont importants.

2220 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci. Des questions, Jean-Claude?

2225 **M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, membre :**

Alors, Monsieur Chartier, dans votre mémoire, vous insistez beaucoup sur ce que vous appelez l'axe cérémonial, duquel devrait possiblement se dégager une valeur symbolique associée aux principales caractéristiques identitaires de notre ville, de Montréal; cet axe-là, donc, ça, c'est un des défis à relever, dans le projet.

2230 Je dirais que le deuxième défi à relever, puis je dis deuxième, c'est deux défis qui me semblent équivalents, c'est comment insérer cet axe-là dans le territoire, je pense au Vieux-Montréal, je pense au Faubourg des Récolets, je pense à Griffintown; comment voyez-vous l'encrage de cet axe-là dans ce que j'appellerais son territoire d'insertion, finalement? Quand je parle d'encrage, je parle des liens d'est en ouest, pas nécessairement des liens fonctionnels, des liens visuels, parce que ces liens-là existent, qu'on le veuille ou non.

2240 **M. DANIEL CHARTIER :**

2245 J'aimerais répondre par une analogie avec le Vieux-Port. Dans les années 70, quand la Société du Vieux-Port cherchait à construire condos et tours, dans le Vieux-Port, le site était complètement fermé, presque complètement fermé vu de la rue de la Commune, parce qu'il y avait des hangars partout, et une des réactions des citoyens, c'est de dire qu'il faut tout raser. On va tout raser, on va même enlever les quais pour voir le fleuve. Il resterait derrière, par exemple, Habitat 67 et autres, le fleuve est caché en arrière, mais ça, on l'oubliait. Et à quelque part, entre tout démolir, tout garder, il y a des gens qui ont trouvé une solution qui permet à la fois de garder l'essence des lieux, c'est-à-dire les quais, une partie des hangars, de les réhabiliter, et de garder les silos. Donc, à
2250 quelque part, on a gardé l'essence du lieu et, en même temps, on a un certain accès au

fleuve. Moi, j'étais partisan d'une version un peu différente de ce qui a été fini, mais j'étais prêt à enlever un quai, par exemple, mais garder l'essentiel.

2255 Donc, à quelque part, ce n'est pas de tout garder, ce n'est pas de tout enlever, c'est une analyse fine des... Et c'est non seulement au niveau du... Tu sais, l'autoroute en soi ne constitue pas un grand blocage. Le blocage est plus au niveau de la voie ferrée, et ce n'est même pas la structure, c'est souvent l'espèce de remplissage pour mettre de l'entreposage domestique dedans qui est vraiment, qui forme le blocage. Si on veut voir un genre de lieu qui est vraiment unique, magique, pour moi, c'est le lieu, les rues Smith et 2260 Ann, je ne sais pas si vous voyez, il y a toute une série de petites arches — bon, c'est l'endroit privilégié pour les itinérants, mais avec un peu de magie, avec un peu d'habileté, les gens pourraient transformer ce lieu-là, cet endroit-là en lieu magique en relation avec le canal Lachine.

2265 Donc, à quelque part, c'est une question d'imagination. Même si en haut, il y a un voile, en bas, il peut y avoir des liens... C'est parce que c'est des bâtiments, la façon que le train est occupé actuellement... Tout le discours sur le train a été évacué, on n'a jamais parlé du corridor ferroviaire, mais actuellement, c'est ça, c'est juste du hangar, alors que ça pourrait être un lieu vivant, et avec pas nécessairement des si grandes transformations 2270 que ça. Ce lien-là, est-ouest, pourrait vraiment être dynamisé, et l'autoroute, elle n'est pas si dérangeante que ça. Bon, s'ils ont peur qu'elle s'écroule, il y a des étais qui peuvent se mettre, et à quelque part... Enfin, mais elle peut être démolie en tout ou en partie, mais à quelque part, qu'on fasse un effort d'imagination pour trouver des solutions, qu'on exerce 2275 diverses pistes de solutions, puis qu'on en choisisse une, mais là, j'ai l'impression que c'est la solution simple : on banalise le site. La stratégie, pas qui a été choisie par tout le monde, mais à quelque part, la force de la société demande qu'on banalise le site. Comme société, en général, on cherche à banaliser ces sites-là. Comme le Vieux-Port, au début, les gens voulaient le banaliser.

2280 **M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, membre :**

Merci.

2285 **LA PRÉSIDENTE :**

Merci, Monsieur Chartier. J'inviterais maintenant monsieur Daniel Bouchard du Conseil régional de l'environnement. Bonsoir!

2290 **M. DANIEL BOUCHARD :**

Bonsoir! Daniel Bouchard du Conseil régional de l'environnement de Montréal. Bien, merci de m'écouter pour ce soir. Je vais commencer par l'introduction du Conseil régional, c'est qu'on appuie la volonté de la Société du Havre de réaménager l'autoroute

2295 Bonaventure en boulevard urbain, permettant ainsi l'émergence d'un nouveau quartier et la réappropriation de l'espace urbain et riverain du Havre.

2300 L'intégration des normes LEED-ND, les mesures pour prioriser les piétons et les cyclistes, la réduction du nombre de voies de circulation, l'aménagement de places publiques et les efforts consentis pour verdir le secteur démontrent la volonté de la Société du Havre de transformer ce no-man's-land en quartier du 21^e siècle.

2305 Ceci étant dit, le CRE de Montréal souhaite attirer l'attention de l'Office sur trois aspects du projet qui pourraient être bonifiés, soit les espaces verts, le transport collectif et le stationnement.

2310 Je ne l'ai pas dit en introduction, mais on va aussi, tu sais, c'est que d'un point de vue strictement environnemental, on applique... les prémisses du projet, le projet est bien monté, les prémisses sont bonnes, soit de requalifier un espace urbain qui est minéralisé, déminéraliser et augmenter la perméabilité du sol, augmenter les espaces végétalisés, densifier la Ville de Montréal, ainsi de suite, ça fait que, tu sais, les prémisses sont très, très bonnes.

2315 Au niveau du verdissement, le quartier Ville-Marie, l'arrondissement Ville-Marie, c'est un de ceux où l'accessibilité aux parcs locaux est le plus faible avec 5,08 mètres carrés par habitant, quand la moyenne montréalaise est 13,7. Ça fait que c'est un endroit où il faut essayer de faire un effort de verdissement.

2320 On voit que le projet Bonaventure cherche à verdir d'une façon très substantielle, mais il faut s'assurer qu'on ait l'accès à ces espaces verts là publics aux futurs résidents et travailleurs et surtout, un des aspects, c'est qu'on parle d'une couverture végétale sur le site, mais on met une certaine norme à 40 % des espaces sur les basiliaires qui devraient être verdies. On pense que c'est possible d'aller plus haut que 40 %, pour augmenter les espaces verts, puis augmenter aussi la densité de vivant qu'il va y avoir dans le site.

2325 Au niveau du transport collectif, le CRE Montréal, on salue la volonté du Havre de vouloir faire un corridor exclusif au transport collectif. Cependant, on voit que la priorité devrait être le SLR, comme il a été mentionné à plusieurs reprises; ça semble être la voie la plus intéressante. Sauf que si le SLR n'est pas possible, la possibilité de vérifier le tramway sur le pont Victoria ou peu importe le mode de déplacement, la possibilité
2330 d'utiliser le pont Victoria semble une deuxième option beaucoup plus intéressante.

2335 Troisièmement, si on doit conserver une voie réservée aux autobus dans le projet, on a vu que le projet a été fait avec une prémisses où on devait garder les bretelles d'accès sur l'autoroute Ville-Marie. Pour le Conseil régional, on trouve que c'est un aspect un peu étrange du projet, de décider de garder un boulevard urbain entre deux autoroutes, ça va devenir un peu un goulot d'étranglement entre deux secteurs autoroutiers, puis je pense que ce n'est pas souhaitable. Si on enlève les bretelles d'accès à l'autoroute Ville-Marie,

2340 probablement que le gabarit de la rue permettrait de faire le corridor réservé aux autobus, qui est une mesure temporaire, parce qu'on va attendre le SLR ou le tramway qui va venir par la suite. Il semble que le gabarit de l'autoroute Bonaventure semble plus approprié que celui du corridor Dalhousie. Mais c'est qu'on n'a pas les données, parce qu'on a pris, à prime abord, qu'il fallait garder la bretelle d'accès à Ville-Marie, qui empêche probablement la possibilité d'avoir un corridor réservé aux autobus sur Bonaventure.

2345 Un autre aspect qui pourrait être bonifié, c'est que si on garde un corridor réservé aux autobus, on croit que l'intérêt des usagers du transport collectif, les 42 000 usagers du transport collectif, devrait être privilégié sur l'utilisation de la voiture, puis une façon de le privilégier encore plus qu'il ne l'est actuellement, c'est d'utiliser le pont Clément et de le réserver aux autobus; présentement, il est réservé aux autos et les autobus doivent faire
2350 un certain trajet qui allonge le parcours. Donc, une possibilité encore de gagner du temps de déplacement pour les autobus si on faisait un corridor réservé au transport collectif sur le pont Clément.

Et dans la dernière alternative, si la meilleure solution, dans l'intérêt de garder un
2355 corridor réservé au transport collectif reste le corridor Dalhousie, on souhaite minimalement qu'il y ait des mesures d'atténuation qui soient mises, soit essayer d'électrifier les véhicules, essayer de minimiser le bruit, les vibrations et les différents polluants qui sont émis par le carburant qui va être choisi. Donc, il y a plein de techniques pour essayer d'au moins minimiser, si ça doit être le corridor Dalhousie qui reste malgré
2360 les autres solutions qui semblent plus intéressantes.

Puis dernièrement, sur le stationnement. On voit que le scénario retenu nécessite
2365 1 003 cases de stationnement, puis que le ratio qui est utilisé pour l'habitation, c'est 0,8 case par unité d'habitation. Présentement, on a fait travailler l'enquête origine-destination pour vérifier quel était le nombre de stationnements par logis moyen, à Montréal, autour des stations de métro et à différentes distances, et entre 500 et 1 000 mètres, c'est 0,66. Ça fait qu'on propose un nombre de stationnements qui est déjà supérieur à ce qui existe actuellement à proximité des métros, ça fait qu'on pense qu'il y a un effort qui pourrait être fait. Puis étant donné que c'est un projet qui se fait vraiment dans l'axe du TOD, du LEED
2370 Neighbourhood, on pourrait aller encore plus loin, puis aller vers la norme minimale qui est imposée, qui est de 682 places de stationnement.

Ça fait qu'on pense qu'en bonifiant les espaces verts, en gardant un corridor
2375 réservé au transport collectif, mais en analysant peut-être d'autres solutions, ou en bonifiant la solution du corridor Dalhousie, puis en réduisant les places de stationnement, ce serait les trois endroits les plus stratégiques au niveau des gains environnementaux. Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2380 Merci, Monsieur Bouchard. Des questions, Monsieur Chénard?

M. VIATEUR CHÉNARD, membre :

2385 Oui. Advenant que le ministère des Transports se laisse convaincre de fermer les deux bretelles à l'autoroute Ville-Marie, est-ce que, par rapport au chantier Turcot, est-ce qu'il y aurait une mise en garde, une question de phasage, de délai, de faire une séquence particulière pour tenir compte des travaux sur Turcot?

2390 **M. DANIEL BOUCHARD :**

Je ne me sens pas à même de répondre à brûle-pourpoint là-dessus.

M. VIATEUR CHÉNARD, membre :

2395 Rien de spécial là-dessus?

M. DANIEL BOUCHARD :

2400 On laissera les ingénieurs...

M. VIATEUR CHÉNARD, membre :

2405 C'est beau. O.K.

LA PRÉSIDENTE :

Monsieur Boisvert?

2410 **M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, membre :**

Vous ne nous avez pas parlé des bretelles de l'autoroute Ville-Marie et de ses liens avec le boulevard urbain; quel est votre avis là-dessus?

2415 **M. DANIEL BOUCHARD :**

2420 O.K. Bien, tu sais, je suis un biologiste, biotechnologiste de formation, ça fait que je ne suis pas un urbaniste, là, mais à prime abord, quand je regarde les définitions des différentes fonctions des tronçons autoroutiers ou routiers, on voit qu'une autoroute, c'est fait pour faire passer la circulation de transit d'un point A à un point B, qui n'a pas pour origine-destination un endroit. Un boulevard urbain, c'est pour faire un lien entre un... et diffuser la circulation dans un secteur. Ce n'est pas logique de connecter un boulevard urbain sur un réseau autoroutier; tous les boulevards urbains à Montréal ne sont pas connectés sur le réseau autoroutier. Ça fait que moi, j'ai l'impression que ça va donner
2425 juste l'intention aux gens qui utilisent le pont Champlain, de court-circuiter par Bonaventure, pour reprendre le réseau autoroutier qui est Ville-Marie. Mais ça, je pense

que c'est la circulation de transit en milieu résidentiel, ce qu'on ne souhaite pas ou, en tout cas, il va avoir une circulation relativement importante.

2430 Moi, ici, je pense qu'on veut décourager l'utilisation de la voiture, favoriser
l'utilisation du transport collectif, on est bien mieux de dire : si vous voulez aller en voiture
du pont Champlain puis de traverser le centre-ville sans y rester, prenez Turcot, revenez
Ville-Marie ou, de toute façon, prenez la voie de contournement sud, qui va être plus
2435 intéressante. Ça fait qu'il n'y a aucune nécessité, à ma perception, de garder le lien entre
un boulevard urbain et le réseau autoroutier supérieur.

M. JEAN-CLAUDE BOISVERT, membre :

C'est bien, merci.

2440

LA PRÉSIDENTE :

Je vous remercie, Monsieur Bouchard.

2445

M. DANIEL BOUCHARD :

Merci.

LA PRÉSIDENTE :

2450

Monsieur Bouchard étant notre dernier intervenant de la soirée, et comme le veut
la coutume, il pourrait y avoir un droit de rectification par monsieur Durocher, s'il le
souhaite. Étant donné qu'il y a eu plusieurs interventions ce soir en transport et circulation,
sentez-vous bien à l'aise d'interpeller vos experts et partenaires, l'AMT ou autres experts,
2455 pour d'autres questions, le cas échéant. Je vous rappelle qu'il s'agit d'un droit de
rectification et non de réplique.

M. RÉJEAN DUROCHER :

2460

Oui, bonsoir! Disons que ce soir j'aimerais, disons, être bref, il est quand même
tard, mais plutôt vous suggérer que suite aux nouvelles propositions qui ont été mises sur
la table, c'est des propositions qui demandent quand même beaucoup de réflexion – je
reviens surtout sur le pont Victoria. Après avoir parlé quand même avec des partenaires,
qui ne sont pas nécessairement ici, on parle de spécialistes, on parle de structures, de
2465 résistance, et cetera, on parle de pont-levis sur un pont Victoria, quelle est l'interférence,
quoi que ce soit, je vous suggère ceci, parce qu'on a des corrections importantes à
apporter à ces solutions qui ont été avancées, c'est de vous revenir lundi soir prochain
avec les commentaires en question.

2470 Ce soir, je pourrais tout simplement redire aussi que... peut-être faire le point
encore une fois sur les volumes qui ont été émis, là, entre les heures de pointe puis la
quantité par jour. Encore une fois, on parle de 300 véhicules présentement en heure de
2475 sur les rues — premièrement, elles sont peut-être plus élevées que les chiffres qui ont été
donnés, mais elles sont réelles et elles sont mises sur le site. Je pense que c'est ça qui est
important.

LA PRÉSIDENTE :

2480 C'est ça, au bénéfice de l'assistance, pour tous ceux qui voudront consulter ces
données, elles sont sur le site Web.

M. RÉJEAN DUROCHER :

2485 Exactement. Voilà. Moi, je pense que je vais m'en tenir là, et je...

LA PRÉSIDENTE :

2490 Et j'accueille favorablement votre suggestion de reprendre d'une façon très
schématique lundi...

M. RÉJEAN DUROCHER :

2495 Merci, et on est ouvert à ça.

LA PRÉSIDENTE :

2500 ... les précisions que vous voudrez.

M. RÉJEAN DUROCHER :

C'est lundi le 18.

2505 **LA PRÉSIDENTE :**

Le 18, c'est ça.

M. RÉJEAN DUROCHER :

2510 À la fin de la soirée, on va revenir avec des précisions qui vont avoir été validées
par les experts.

LA PRÉSIDENTE :

2515

Excellent. Je vous remercie, Monsieur Durocher.

M. RÉJEAN DUROCHER :

2520

Merci et bonne soirée!

LA PRÉSIDENTE :

2525

J'aimerais remercier, avant de terminer, la séance de ce soir, les représentants de la Société du Havre, collaborateurs et partenaires, toute l'équipe de l'Office qui a assuré le soutien et la logistique. Cette assemblée est maintenant terminée, nous continuerons la semaine prochaine, donc les 18 et 19 janvier, dans cette même salle, pour la suite des séances d'audition des mémoires.

2530

Merci à tous de votre présence, de votre patience, de votre courtoisie, ainsi que de votre participation. Au plaisir!

AJOURNEMENT

2535

2540

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

Et, j'ai signé :

2545

YOLANDE TEASDALE, s.o.