

Projet Bonaventure Phase 1
de la
Société du havre de Montréal

Audiences de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM)

Mémoire de John Burcombe

Introduction

Bien que le projet est présenté dans la perspective de remplacement d'autoroutes urbaines par des boulevards, il est évident que la vraie raison d'être du projet est de libérer de terrain pour la construction immobilière en vue de produire des taxes foncières pour la Ville de Montréal. Sans cet incitatif, le projet n'avancerait pas.

Forme d'aménagement

Lors de la présentation du projet, il était pris pour acquis qu'il prendrait la forme d'un îlot d'immeubles bordé d'artères suivant les axes des rues actuelles Duke, en direction nord, et Nazareth en direction sud. Le raisonnement pour justifier cette forme par rapport à la forme conceptuelle originale, fondée sur un seul artère pour les deux sens de circulation, n'était pas abordé et une question à cet égard reste en suspens¹.

La variante du projet sans liens avec l'autoroute Ville-Marie n'était pas examinée comme il faut du fait que le Ministère des Transports (MTQ) a indiqué qu'il n'accepterait pas la fermeture des deux bretelles. Le promoteur devrait néanmoins analyser cette variante en détail puisque, en sus de son effet sur la circulation, elle enlèverait des contraintes importantes sur les formes d'aménagement possibles.

De plus, il serait opportun de considérer les effets du choix de la forme de la Phase 1 sur les autres phases du projet Bonaventure.

Projets accessoires

La Phase 1 est assortie de deux projets accessoires, soit celui de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), appelé le corridor Dalhousie et celui de Stationnement Montréal visant la construction d'un stationnement public souterrain.

a) Corridor Dalhousie

L'AMT veut créer sur la rue Dalhousie, à l'est du chemin de fer, un arrêt d'autobus et corridor dédié aux autobus de la rive sud qui utilisent le terminus centre-ville, situé à 1000 la Gauchetière.

¹ Voir à l'Annexe la question adressée à l'Office le 12 décembre 2009

Pour réaliser le projet, un tunnel, au coût estimé de 20 M\$², sous le chemin de fer serait nécessaire. À mon avis, en attendant un lien tram-train avec la rive sud, il serait préférable que les autobus aient des voies réservées (une des 4 voies prévues) sur la rue ou les rues qui remplaceraient l'autoroute actuelle³.

b) Stationnement souterrain

L'ajout du projet accessoire de 735 places de stationnement souterrain, est le sujet d'un autre question en suspens: quel est sa justification et son coût réel⁴?

On se demande pourquoi ce stationnement était ajouté au projet. Les exigences de places de stationnement hors rue sont habituellement assorties à des bâtiments et le projet, tel que présenté, n'inclut pas d'immeubles.

En audience, le promoteur a tenté de justifier ce stationnement en termes des terrains de stationnement à ciel ouverte de part et d'autre de l'autoroute qui pourraient être remplacés un jour par des bâtiments.

Le promoteur a effectivement; « *fait l'inventaire de toutes les places de stationnement du secteur Bonaventure, y compris toutes les places de stationnement qui sont présentement sous le tablier de l'autoroute, qui vont disparaître de toute évidence, de même que les stationnements en périphérie*⁵ » (p. 76) Or: « *ce ne sont pas des informations qu'on a crû bon mettre* » (p. 77) dans la documentation publique.

La question de la Commission quant au: « *nombre de stationnements comptabilisés dans le secteur d'intervention versus le nombre qu'on entend faire* » (p.77) reste en suspens.

Ce parc de stationnement n'était pas pris en compte dans l'étude de pré faisabilité de 2006 qui a estimé les coûts « directs » de la Phase 1 à environ 100 M\$⁶.

Pour l'avant-projet détaillé actuel, les coûts directs sont maintenant estimés à environ 144 M\$⁷. Pour moi, certains des coûts supplémentaires seraient attribuables au projet de stationnement. En effet, le stationnement serait localisé en grande partie sous les rues Duke et Nazareth, ce qui implique le déplacement des services publics (aqueduc, égout, électricité, téléphone etc.) et le détournement de la circulation lors de sa construction⁸.

² Document 3.5.2.9, (= Annexe 15 de doc 3.5.2, Rapport final d'avant-projet détaillé. Services professionnels en transport)

³ Tel que mentionné en audience le 2déc09, (doc 6.4, p. 40) en direction nord le virage à gauche requis pour atteindre le terminus centre-ville pourrait être amélioré en faisant un boucle, droit sur Notre-Dame, gauche sur Gauvin, gauche sur Saint-Jacques.

⁴ Voir à l'Annexe A la question adressée à l'Office le 7 décembre 2009

⁵ Les citations viennent des transcriptions du 2 décembre 2009, document 6.4

⁶ Document 3.5.2, pdf p. 245

⁷ Document 3.5.2, Tableau 12.2, pdf p. 256

⁸ Tel que détaillé au document 3.5.2, Tableaux 11: notamment: 11.2 (pdf p. 228), point 2A, *Construction de 3 voies temporaires sous l'Autoroute Bonaventure*, (p. 229) point 2V, *Construction du stationnement sous la rue Duke*; 11.3 (p. 231), point 3E, *Construction du stationnement sous la rue Nazareth*; 11.7 (p. 236), point 7E,

Le coût du projet de stationnement pour Stationnement Montréal est estimé à 48,4 M\$⁹, soit 65 800 \$ par case de stationnement, auquel il faut ajouter les coûts imputables au stationnement inhérents dans les 144 M\$ du projet principal. En l'absence de réponse à ma question à ce sujet j'estime que 10 M\$ sont imputables au stationnement, ce qui augmente le coût par case à 79 400 \$.

Questionné sur la politique de stationnement de la Ville, son représentant, M. Claude Carrette, admet que: « *présentement on ne dispose pas d'une politique de stationnement* » (p. 43) et même si dans le: « *Plan de transport, on propose le développement d'une telle politique* » (p. 43), « *il n'y a pas d'échéance* » (p. 75) pour sa réalisation et son adoption.

Quant à la mise à jour de l'inventaire du nombre de places de stationnement au centre-ville, qui date de 1995, le représentant de la Ville indique que dans le cadre du futur: « *Plan de gestion de déplacement du centre-ville (...) on a déjà amorcé des exercices-là de répertorier le nombre de stationnements* » (p. 76) de certains secteurs mais il n'y toujours pas d'échéancier pour l'inventaire global.

Questionné encore sur la future politique de stationnement, le représentant de la Ville admet que: « *Effectivement, une politique permet, c'est un outil, c'est un levier qui nous permet de gérer une offre de transport, qui permet également, dans le fond, de s'assurer, comme monsieur le dit, un transfert modal* » (p. 43)

La Ville prétend vouloir réduire l'utilisation de l'automobile au centre-ville. Elle reconnaît bien que le contrôle du stationnement est un outil pour le faire mais en réalité elle agit à contresens en autorisant l'augmentation continue de l'offre, tel que déjà constaté dans une lettre au Devoir en 2000 (voir Annexe B). Neuf ans plus tard la situation s'empire toujours. L'offre de places monte sans cesse. Chaque nouveau hôtel (par exemple Westin, Embassy Suites), tour de condominiums (par exemple Louis Bohème, Le Roc Fleuri) et tour de bureaux (par exemple. 900 de Maisonneuve Ouest (423 places)) a ses 5 ou 6 étages de stationnement en sous-sol.

Le projet Bonaventure ne devrait pas aggraver encore le problème. **Il n'y a aucun justification pour les 735 places de stationnement prévus.** Si la Ville insiste qu'il faut remplacer les places perdus, il n'existe présentement en dedans les limites du projet qu'une quatre vingtaine de places, sous le tablier de l'autoroute et on ne construit pas un stationnement souterrain pour si peu de places. La construction de 735 places, à un coût exorbitant d'environ 80 000 dollars chaque, représenterait une subvention déguisée aux développeurs privés des immeubles envisagés.

La Ville doit prioriser le développement d'une politique de stationnement agressive axée sur la réduction de l'utilisation de l'automobile au centre-ville en particulier avec des cibles de réduction importants de Gaz à effet de serre (GES).

Parachèvement du stationnement souterrain. Ces lots de travail sont aussi montrés aux figures de l'Annexe 12, *Phasage des travaux.*

⁹ Document 3.5.2.8 (= Annexe 14 de doc 3.5.2) *Coûts de construction*, « Coûts indirects »

La Ville semble avoir oublié qu':

« à l'occasion de la Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques tenue à Montréal en décembre 2005, Montréal s'est engagé, dans la Déclaration des maires et des dirigeants municipaux sur les changements climatiques, à mettre en oeuvre des politiques afin d'atteindre un objectif de **réduction globale de 30% des GES** (tous domaines confondus) pour la collectivité **d'ici 2020**.¹⁰»

Certification LEED ND

Le promoteur veut inscrire le projet Bonaventure Phase 1 dans le processus de certification *Leadership in Environmental and Energy Design (LEED) for Neighbourhood Development (ND)* (« Aménagement des quartiers ») du *United States Green Building Council (USGBC)*¹¹ qui vient d'adopter en décembre 2009 la version définitive: *LEED 2009 for Neighborhood Development Rating System (LEED 2009 ND)* fondée sur ce qui était alors un projet pilote où au moins deux projets québécois sont en cours d'obtenir leur certification¹².

Le *Conseil du bâtiment durable du Canada (CBDCa)* à l'intention de lancer en 2010 *LEED Canada ND*, qui sera adapté aux conditions et exigences canadiens¹³.

LEED 2009 ND est plus contraignant que la version pilote notamment à l'égard des bâtiments du quartier visé. Comme pré requis pour l'inscription d'un projet il faut avoir maintenant au moins un bâtiment LEED¹⁴ et tous les bâtiments doivent être plus efficace en termes de consommation énergétique et de consommation de l'eau que les normes en vigueur (voir Annexe C). Ces exigences comble une lacune flagrant dans la version pilote qui était muette sur les normes applicables aux bâtiments¹⁵.

Bien que le promoteur vise l'obtention d'une certification LEED ND, il n'a pas, à ma connaissance, ciblé encore un niveau à atteindre, soit: Certifié, Argent, Or ou Platine. Il a peur d'exiger trop des développeurs immobiliers¹⁶.

¹⁰ *Plan de transport 2008, Montréal et Kyoto!*, p. 46

https://servicesenligne2.ville.montreal.qc.ca/sel/publications/PorteAccesTelechargement?Ing=Fr&systemName=31761569&client=Serv_corp

¹¹ <http://www.usgbc.org/DisplayPage.aspx?CMSPageID=148>

¹² Faubourg Boisbriand et Technopole Angus, <http://www.usgbc.org/ShowFile.aspx?DocumentID=5205>

¹³ http://www.cagbc.org/leed/systems/neighbourhood_developments/index.php

"The CaGBC hopes to introduce *LEED Canada ND* in 2010." et

http://www.cagbc.org/leed/systemes/developpement_des_quartiers/index.php

¹⁴ Tel que mentionné par le promoteur, Transcription 24nov09, p. 71, doc 6.1

¹⁵ En effet, bien que le projet Faubourg Boisbriand pourrait obtenir un certain niveau de certification *LEED ND Pilot*, il n'y avait aucun contrôle des bâtiments y construits.

¹⁶ Transcription, 26 novembre 2009, p. 35, doc 6.2

En fin de compte ça revient à la Ville de serrer les normes de construction de tous bâtiments en dépit de la lenteur d'action de l'Agence d'efficacité énergétique (AEE).

LEED ND n'inclut pas des pénalités, des crédits négatifs pour certaines choses. S'il y en avait, le stationnement de 735 places vaudrait au moins 2 points négatifs à mon avis!

Néanmoins, ce stationnement est contre l'esprit des crédits pour des "Locations with Reduced Automobile Dependence" (« Lieux de dépendance réduite à l'automobile »)¹⁷

JB

7 janvier 2010

¹⁷ *LEED 2009 for Neighborhood Development Rating System: Smart Location and Linkage (SLL)*, Credit 3, Intent: To encourage development in locations shown to have multimodal transportation choices or otherwise reduced motor vehicle use, thereby reducing greenhouse gas emissions, air pollution, and other adverse environmental and public health effects associated with motor vehicle use.

Annexe A
Questions adressées à la Commission

12déc09

----- Original Message -----

From: [John Burcombe](mailto:John.Burcombe@ocpm@ville.montreal.qc.ca)
To: ocpm@ville.montreal.qc.ca
Sent: Saturday, December 12, 2009 8:47 PM
Subject: Questions 2 - Bonaventure. -

Sur la forme urbaine:

Le document 7.3, *Étude de caractérisation de la forme urbaine – visualisation de l'entrée de ville rue University – Groupe Cardinal Hardy*, indique que la forme urbaine proposée originalement était, en effet, un prolongement de University, soit un artère avec des bâtiments de chaque côté, au lieu du projet actuel avec des bâtiments entre deux artères (Duke et Nazareth).

Veillez fournir une comparaison détaillée des deux formes.

John Burcombe
Mouvement Au Courant
4711 ave Palm, Montréal (Québec), H4C 1Y1
tél: (514) 937-8283, téléc: sur demande
aucourant@sympatico.ca

7déc09

----- Original Message -----

From: [John Burcombe](mailto:John.Burcombe@ocpm@ville.montreal.qc.ca)
To: ocpm@ville.montreal.qc.ca
Sent: Monday, December 07, 2009 10:47 PM
Subject: Questions - Bonaventure. -

Sur le stationnement souterrain:

Le stationnement d'environ 740 places sous la Place publique est un ajout par rapport à l'étude de préféabilité (doc 3.5.2, p. 256, pdf p. 271)
- veuillez justifier l'ajout de ce stationnement;
- veuillez indiquer quels coûts « directs » détaillés à l'Annexe 14, (doc 3.5.2.8), sont en effet imputables à l'ajout de ce stationnement (notamment: la relocalisation des services d'aqueduc, d'égout, de gaz, d'électricité, de téléphone etc. et l'aménagement et l'utilisation de trajets temporaires sous l'actuelle autoroute lors de la fermeture des rues Duke et Nazareth).

John Burcombe
Mouvement Au Courant
4711 ave Palm, Montréal (Québec), H4C 1Y1

tél: (514) 937-8283, téléc: sur demande
aucourant@sympatico.ca

Annexe B

Version avec références

Stationnement au centre–ville de Montréal

Les articles récents dans le Devoir¹⁸ concernant les terrains vacants et le stationnement ont oublié un aspect important de la problématique.

Si le Québec veut faire sa part dans la réduction des Gaz à effet de serre (GES) et améliorer au même temps la qualité de l'air, il faut réduire notre consommation de carburant fossile. Les automobiles dans la grande région de Montréal comptent pour 20%¹⁹ des émissions du secteur des transports qui représente, à son tour, 39%²⁰ de nos émissions totales de GES.

La décision d'un voyageur de se rendre au centre ville en automobile et largement dépendante de la disponibilité et du coût de stationnement²¹. Le nombre de places de stationnement hors rue au centre-ville détermine le nombre de voitures des «navetteurs» (*commuters*) qui pourraient être accueillies et donc détermine aussi la longueur des fils d'attentes sur les ponts et le taux d'utilisation du transport en commun.

La Ville prétend que la résolution des problèmes de transport relève des gouvernements supérieurs. Mais elle possède un important levier par le contrôle du stationnement. Il est temps que la Ville élabore une vraie politique de stationnement pour remplacer les «Principes directeurs» de 1994²².

Mais d'abord il faut connaître la situation actuelle. La ville ne connaît pas le nombre actuel de places de stationnement au centre ville puisque le dernier recensement date de 1995. Suite aux coupures, le Service des travaux publics n'a pas les ressources nécessaires pour faire un nouveau recensement. Depuis mars 2000 nous demandons, en vain, à Mme Eloyan d'autoriser les fonds nécessaires²³.

Quant au transport en commun, la Ville visait un objectif d'utilisation de 70% pour les déplacements personnelles en 2002²⁴. Or, la plus récente analyse des habitudes de déplacement

¹⁸ *Sus aux stationnements* François Cardinal, 1er août 2000 et *Montréal reconnaît son échec*, François Cardinal, 3 août 2000.

¹⁹ *Problématique des transports et des changements climatiques au Québec*, Groupe de travail sur les transports, Novembre 1999, p. 69. Énergie en 1996 pour le transport de personnes par automobiles pour Montréal centre et banlieue = 83,3 PJ. Carburant secteur transports = 423 PJ. $83,3 \div 423 = 19,7\%$

²⁰ idem, p. 7, Transports 1996 = 39% des émissions de GES.

²¹ idem, p. 18.

²² *Principes directeurs en matière de stationnement*, Ville de Montréal, 21 janvier 1994.

²³ Lettre du Mouvement Au Courant à Mme Noushig Eloyan le 20 mars 2000 et questions aux réunions du conseil de la Ville.

²⁴ *Plan directeur de l'arrondissement Ville-Marie*, Ville de Montréal, 1992, p. 57.

dans la grande région métropolitaine permet de constater qu'en 1998 environ 50% des voyageurs vers le centre-ville le matin utilisaient le transport en commun²⁵, ce qui représente une diminution de 10% par rapport à 1987²⁶.

Pour nous il ne suffit pas de réduire les stationnements de surface, il faut aussi limiter, et de préférence réduire le nombre total de stationnements au centre-ville. En effet, pour augmenter l'achalandage du transport en commun au cible de 70% nous calculons qu'il faut éliminer environ 40 000 places de stationnement au centre-ville²⁷. Mais la Ville va dans l'autre sens; elle approuve des stationnements souterrains au delà des stationnements de surface éliminés. Par exemple, le stationnement souterrain de 360 places en construction au Square Victoria a éliminé seulement 56 places de surface. Le stationnement souterrain de 1 140 places assorti à l'agrandissement du Palais des congrès n'a éliminé que 410 places hors rue selon nos calculs²⁸. Les promoteurs du Quartier international de Montréal (entre le Palais des congrès et la Place Bonaventure) prévoient une augmentation nette entre 1 000 et 4 000 places de stationnement à long terme²⁹.

Il faut revoir la réglementation actuelle de la Ville concernant le nombre de places de stationnement exigé pour des nouveaux bâtiments³⁰. Pour nous des stationnements ne sont pas nécessaires pour un bâtiment au dessus d'un station du Métro par exemple.

Il est grand temps que tous les aspects et implications du stationnement à Montréal soient débattus publiquement.

John Burcombe

7 août 2000

²⁵ *Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête Origin-Destination 1998*, Janvier 2000, p. 35, Région 1- Centre-ville de Montréal.

²⁶ idem note 7, «Transport collectif et autres» = 61% en 1987.

²⁷ *Stationnement associé à l'agrandissement du Palais des congrès de Montréal, Commentaires du Mouvement Au Courant*, 28 février 2000, Référence 13, *Stationnement contre transport en commun. Estimation de l'effet de stationnement sur l'utilisation du transport en commun au centre-ville de Montréal.*

²⁸ idem, Référence 5, *Estimation des places de stationnement perdues par l'agrandissement du Palais des congrès.*

²⁹ *Quartier international de Montréal – Problématique du stationnement*, DiboConsult, Rapport final, 15 juillet 1999, p. 17, *Offre de stationnement prévisible.*

³⁰ *Règlements refondus de la Ville de Montréal*, Règlement U-1/9 (Urbanisation), Chapitre II, Stationnement, articles 589 à 599.

Annexe C

<http://www.usgbc.org/DisplayPage.aspx?CMSPageID=148>

LEED 2009 for Neighborhood Development Rating System

pdf p. 9

LEED 2009 FOR NEIGHBORHOOD DEVELOPMENT PROJECT CHECKLIST

Smart Location and Linkage

27 possible points

<input checked="" type="checkbox"/>	Prerequisite 1	Smart Location	Required
<input checked="" type="checkbox"/>	Prerequisite 2	Imperiled Species and Ecological Communities	Required
<input checked="" type="checkbox"/>	Prerequisite 3	Wetland and Water Body Conservation	Required
<input checked="" type="checkbox"/>	Prerequisite 4	Agricultural Land Conservation	Required
<input checked="" type="checkbox"/>	Prerequisite 5	Floodplain Avoidance	Required
<input type="checkbox"/>	Credit 1	Preferred Locations	10
<input type="checkbox"/>	Credit 2	Brownfield Redevelopment	2
<input type="checkbox"/>	Credit 3	Locations with Reduced Automobile Dependence	7
<input type="checkbox"/>	Credit 4	Bicycle Network and Storage	1
<input type="checkbox"/>	Credit 5	Housing and Jobs Proximity	3
<input type="checkbox"/>	Credit 6	Steep Slope Protection	1
<input type="checkbox"/>	Credit 7	Site Design for Habitat or Wetland and Water Body Conservation	1
<input type="checkbox"/>	Credit 8	Restoration of Habitat or Wetlands and Water Bodies	1
<input type="checkbox"/>	Credit 9	Long-Term Conservation Management of Habitat or Wetlands and Water Bodies	1

Neighborhood Pattern and Design

44 possible points

<input checked="" type="checkbox"/>	Prerequisite 1	Walkable Streets	Required
<input checked="" type="checkbox"/>	Prerequisite 2	Compact Development	Required
<input checked="" type="checkbox"/>	Prerequisite 3	Connected and Open Community	Required
<input type="checkbox"/>	Credit 1	Walkable Streets	12
<input type="checkbox"/>	Credit 2	Compact Development	6
<input type="checkbox"/>	Credit 3	Mixed-Use Neighborhood Centers	4
<input type="checkbox"/>	Credit 4	Mixed-Income Diverse Communities	7
<input type="checkbox"/>	Credit 5	Reduced Parking Footprint	1
<input type="checkbox"/>	Credit 6	Street Network	2
<input type="checkbox"/>	Credit 7	Transit Facilities	1
<input type="checkbox"/>	Credit 8	Transportation Demand Management	2
<input type="checkbox"/>	Credit 9	Access to Civic and Public Spaces	1
<input type="checkbox"/>	Credit 10	Access to Recreation Facilities	1
<input type="checkbox"/>	Credit 11	Visitability and Universal Design	1
<input type="checkbox"/>	Credit 12	Community Outreach and Involvement	2
<input type="checkbox"/>	Credit 13	Local Food Production	1
<input type="checkbox"/>	Credit 14	Tree-Lined and Shaded Streets	2
<input type="checkbox"/>	Credit 15	Neighborhood Schools	1

Green Infrastructure and Buildings

29 possible points

<input checked="" type="checkbox"/>	Prerequisite 1	Certified Green Building	Required
<input checked="" type="checkbox"/>	Prerequisite 2	Minimum Building Energy Efficiency	Required
<input checked="" type="checkbox"/>	Prerequisite 3	Minimum Building Water Efficiency	Required
<input checked="" type="checkbox"/>	Prerequisite 4	Construction Activity Pollution Prevention	Required

<input type="checkbox"/>	Credit 1	Certified Green Buildings	5
<input type="checkbox"/>	Credit 2	Building Energy Efficiency	2
<input type="checkbox"/>	Credit 3	Building Water Efficiency	1
<input type="checkbox"/>	Credit 4	Water-Efficient Landscaping	1
<input type="checkbox"/>	Credit 5	Existing Building Reuse	1
<input type="checkbox"/>	Credit 6	Historic Resource Preservation and Adaptive Use	1
<input type="checkbox"/>	Credit 7	Minimized Site Disturbance in Design and Construction	1
<input type="checkbox"/>	Credit 8	Stormwater Management	4
<input type="checkbox"/>	Credit 9	Heat Island Reduction	1
<input type="checkbox"/>	Credit 10	Solar Orientation	1
<input type="checkbox"/>	Credit 11	On-Site Renewable Energy Sources	3
<input type="checkbox"/>	Credit 12	District Heating and Cooling	2
<input type="checkbox"/>	Credit 13	Infrastructure Energy Efficiency	1
<input type="checkbox"/>	Credit 14	Wastewater Management	2
<input type="checkbox"/>	Credit 15	Recycled Content in Infrastructure	1
<input type="checkbox"/>	Credit 16	Solid Waste Management Infrastructure	1
<input type="checkbox"/>	Credit 17	Light Pollution Reduction	1

Innovation and Design Process **6 possible points**

<input type="checkbox"/>	Credit 1	Innovation and Exemplary Performance	1-5
<input type="checkbox"/>	Credit 2	LEED® Accredited Professional	1

Regional Priority Credit **4 possible points**

<input type="checkbox"/>	Credit 1	Regional Priority	1-4
--------------------------	----------	-------------------	-----

LEED 2009 for Neighborhood Development Certification Levels

100 base points plus 6 possible Innovation and Design Process and 4 possible Regional Priority Credit points

Certified	40-49 points
Silver	50-59 points
Gold	60-79 points
Platinum	80 points and above