

pour inclure dans le territoire du parc Jean-Drapeau cet
espace associé à la Cité-du-Havre. Est-ce que vous craignez
qu'on l'oublie ou vous tenez vraiment à ce qu'on ne
l'oublie pas?

M. PIERRE MARCOUX :

Moi, je tiens qu'on ne l'oublie pas et qu'on espère que
finalement cette... je comprends que la consultation
publique c'est sur Île Sainte-Hélène, bien le parc
Jean-Drapeau, mais finalement pour moi le parc Jean-Drapeau
ça va finalement jusqu'au Pont Victoria. C'est comme ça que
je le vois.

LE PRÉSIDENT :

D'accord, très bien. Merci beaucoup. On va pouvoir utiliser
donc, comme on l'a dit à tout le monde, de mettre sur le
site Internet, votre présentation.

M. PIERRE MARCOUX :

Oui, merci.

LE PRÉSIDENT :

Très bien. Merci beaucoup, Monsieur Marcoux. J'inviterais
maintenant monsieur Louis Aucoin, s'il vous plaît.

M. LOUIS AUCOIN :

Dix minutes.

LE PRÉSIDENT:

Je vous en prie.

M. LOUIS AUCOIN :

Bon, Monsieur le Président, Mesdames les Commissaires,
bonsoir. Merci de nous recevoir. Le Consortium SLC APM dont
je me présente comme le porte-parole, a été interpellé par
le processus de consultation. Notamment parce qu'il y avait
une composante qui était dédié à la mobilité qui est un
enjeu important pour évidemment le parc Jean-Drapeau, bien
pour le Vieux-Montréal aussi, pour le Vieux-Port. Et
j'ajouterais pour les résidents de l'avenue Pierre-Dupuis.
Donc, très content ce soir de vous rencontrer.

Je veux vous présenter les membres du Consortium qui
vont pouvoir répondre à vos questions aussi au besoin. Ce
sont des experts, ils sont tous des experts, pas des
fabricants, pas des promoteurs d'une technologie ou d'une
autre.

D'abord, pour Solutrans c'est monsieur Jean O'Keefe -
ils sont dans la salle. Donc, monsieur Jean O'Keefe qui est

président, expert en, depuis plus de trente (30) ans, dans
les systèmes de transport guidé urbain.

Pour Loctrans, monsieur Alain Audet qui est
président, expert-conseil en modélisation des systèmes de
transport.

Pour PricewaterhouseCoopers, monsieur Richard
Deslauriers, associé directeur infrastructure et
financement de projet. On peut penser que
PricewaterhouseCoopers se passe de présentation, mais quand
même à travers le monde, c'est la firme qui finance,
organise le financement du plus grand nombre de projets.
Environ onze milliards (11 MMM) par année, bon an, mal an,
de dollars américains, de projets d'infrastructure. Et
ARUP, la firme d'ingénierie, représentée par monsieur
Martin Landry, associé directeur. Une firme international
souvent citée en exemple pour des exploits d'architecture
comme l'Opéra de Sydney, mais qui est aussi dans tous les
continents du monde, a réalisé des projets imposants dans
le transport guidé, ferroviaire. Rapidement, dix minutes,
ça passe très vite, donc...

LE PRÉSIDENT:

Oui.

M. LOUIS AUCOIN :

... vous comprendrez que je me précipite. Je fais référence rapidement aux enjeux du parc Jean-Drapeau, enjeu d'accessibilité, enjeu de mobilité entre les attracteurs, enjeu de stationnement, enjeu de congestion, et des opportunités aussi qui sont manquées pour le moment, de liens avec la Ville de Montréal.

Oui, et ça. Et accès réduit aussi au parc Jean-Drapeau. Donc, plus de visiteurs qui pourraient le visiter s'il n'y avait pas, s'il y avait plus de facilité pour s'y rendre, évidemment et peut-être moins de congestion sur le Pont Jacques-Cartier et dans le Vieux-Montréal aussi qu'il faut traverser autrement pour s'y rendre, sinon en métro.

Il y a la question aussi d'augmenter les sources de revenus pour le parc Jean-Drapeau et il y a l'engagement de la Ville de Montréal de réduire l'empreinte carbone sur son territoire.

Alors, quelles sont les qualités d'une solution de mobilité optimale? Donc, d'abord doit être une solution sécuritaire. Ensuite, une solution non polluante, une solution de faible consommation énergétique, non bruyante évidemment. On pense aux résidents et aux gens qui vont

dans le parc. Et une solution qui opère en climat nordique
évidemment. Et surtout le choix d'une technologie de
transport en commun, elle doit s'adapter à la demande de
déplacement, point. Donc, on ne choisit pas la technologie
avant, on regarde ce dont les gens ont besoin.

Et on a considéré environ vingt-cinq (25), pas
environ, on a considéré vingt-cinq (25) modes de transport
au total, dont une quinzaine sont illustrés ici, du métro
jusqu'au minibus. Et il y en a une qui est une solution de
mobilité qui selon notre expertise, sort du lot. La
solution de mobilité qui est retenu par le consortium
d'experts c'est un monorail de type, de technologie
Habegger, donc un métro aérien si vous voulez, de capacité
intermédiaire. Donc, trois cent dix (310) passagers par
rame pour desservir à la fois le parc Jean-Drapeau ou le
Vieux-Port, le Vieux-Montréal.

C'est important de préciser la technologie Habegger
parce que monorail n'égale pas un autre monorail. La
technologie Habegger se déplace sur une infrastructure
métallique, tandis que si les gens qui sont allés à Las
Vegas, par exemple, ont vu une infrastructure de béton très
imposante. C'est pas le même type. Les gens qui ont vu le
SkyTrain de Vancouver, ce n'est pas le même type. Donc,

c'est très, très différent.

Beaucoup plus léger puis la question: Est-ce que ça fonctionne en hiver? Toujours la question qui nous est posée. Donc, je vous présente le monorail de Moscou qui fonctionne douze mois par année. Je vous ai présenté une photo en été et une photo en hiver. Ça donne une idée. Donc, c'est un système qui est indépendant, je dirais, de ce qui se passe au sol.

Une solution à la mobilité, oui, mais aussi une solution à l'immobilité. Je vous présente deux écostationnements qu'on propose de faire. Qu'est-ce qu'un écostationnement? Bien c'est des stationnements qui prennent des mesures pour combattre les îlots de chaleur, qui prennent les mesures pour une gestion durable, par exemple, de l'eau pluviale et qui favorise les solutions de mobilité durable. Donc, l'avantage d'avoir des écostationnements et je vais vous le présenter sur la carte tout à l'heure où il pourrait être, donc c'est de réduire la circulation, évidemment. Une circulation qui est causée soit par la recherche de stationnement à différents endroits où la circulation transite aussi, les gens qui empruntent le parc pour les raisons qui leur appartiennent, j'allais dire les mauvaises raisons.

Séance de la soirée du 26 septembre 2018

Et il y a au parc une multitude de petits
stationnement qui engendre un trafic inutile, des gens qui
cherchent un stationnement par exemple au P-12 où il y a
trente-deux (32) places et là qui continuent à faire le
tour jusqu'à temps de trouver une place.

Alors nous ce qu'on propose, c'est un premier
stationnement qui est de trois mille six cents (3 600)
places à la Cité-du-Havre et un deuxième stationnement qui
est de cinq mille (5 000) places à l'emplacement de
l'actuel P-8. Donc, évidemment tous ces stationnements-là
sont reliés au monorail et je vais les situer dans un
instant sur la carte, mais avant je veux vous montrer un
autre élément très intéressant. Cette carte-là du parc
Jean-Drapeau, tout ce que vous voyez en vert, ce sont des
stationnements qui devraient disparaître et qui pourraient
être remplacés par des écostationnements. Et ces
emplacements-là pourraient redevenir des espaces
accessibles pour un usage récréatif ou autre selon le parc.

Pour les gens qui sont familiers avec le parc, le
P-8, le grand espace vert en haut, c'est un îlot de
chaleur. Les gens qui vont à La Ronde le savent, les gens
qui font du sport, il y a plein d'activités sportives qui
passent là, c'est un immense îlot de chaleur qui pourrait

Séance de la soirée du 26 septembre 2018

être verdi avec un écostationnement qui serait en
souterrain plutôt que en surterrain. Et on pourrait
compléter le Mont Boullé qui est sur le parc, donc qui a
été tranché pour faire le stationnement. On pourrait le
remblayer et refaire la pente naturelle du Mont Boullé.

On parle d'enlever quatre mille (4 000) cases de
stationnement. Ce qui est équivalent de douze (12) terrains
de football. Pas mal de terrain.

Maintenant j'aimerais revenir au métro aérien, au
monorail si vous voulez, pour parler de son tracé. Très
rapidement. En partant à la gauche du Palais des Congrès.
Donc, beaucoup de gens vont au Palais des Congrès puis
c'est des gens qui pourraient vouloir aller au Casino, qui
pourraient vouloir aller au Biodôme. Souvent des gens qui
viennent de l'étranger, donc qui veulent avoir accès plus
facilement.

On s'en va à la... évidemment on connecte avec le
métro, on connecte aussi avec le métro au CHUM. On passe
par de la Commune pour se rendre complètement à l'ouest
connecté avec le REM, bientôt. Ensuite, on arrive à la
Cité-du-Havre et là il y a un écostationnement. Donc, c'est
l'écostationnement pour lequel les gens qui par exemple

Séance de la soirée du 26 septembre 2018

voudraient aller au casino, pourraient... ce que ces
gens-là pourraient utiliser pour ensuite se rendre
directement au casino en passant par la place l'été ou en
allant directement au casino l'hiver. Et on continue via le
quartier des athlètes, le nouvel amphithéâtre qui est en
train d'être construit et on arrive à La Ronde. J'allais
dire on termine, mais on ne termine pas parce que
évidemment, on peut revenir.

Il y a huit à neuf millions (9 MM) de visiteurs dans
le Vieux-Montréal, sept à huit millions (8 MM) de visiteurs
dans le parc Jean-Drapeau. Ça c'est des gens qui se
regardent de chaque côté et qui ont de la difficulté à se
rejoindre. Ça c'est la réalité maintenant.

Si on les, si on facilitait leur capacité de se
rejoindre, la capacité d'aller dans un restaurant dans le
Vieux-Montréal, dans une activité dans le parc
Jean-Drapeau, on arriverait à seize virgule cinq millions
(16,5 MM) de visiteurs environ qui feraient de Montréal le
neuvième attracteur touristique au monde. C'est extrêmement
important.

Je veux vous donner une vue de ce que ça donne.
L'endroit où on passe le plus près des maisons de tout le

tracé, c'est sur la rue Berri, quand on part du Palais des
Congrès, on s'en vient dans le Vieux-Montréal. Quand on
passe par la rue Berri. Donc, quand je dis près, c'est pas
si près quand même. Et ça me permet de vous montrer qu'il
n'y a pas d'entrave au sol. Donc, c'est indépendant, il n'y
a pas de cycliste, de poussettes, de piétons qui traversent
la voie, ça ne peut pas arriver.

L'autre chose, c'est très faible emprise au sol. Un
poteau à tous les trente (30) mètres environ. Donc, et
c'est silencieux parce que c'est propulsé à l'électricité
et c'est sur pneumatique. Donc, c'est extrêmement
silencieux. C'est pour ça qu'on les voit dans les
expositions universelles par exemple et il y a une foule
en-dessous qui est capable de se parler facilement pendant
que ça fonctionne. Oui, deux minutes.

Faciliter d'accès via ascenceurs et des stations
climatisées. Évidemment, quand on dit en hauteur, on dit
nécessité d'ascenceurs. Donc, il y a quatorze (14)
stations. Sept du côté de Montréal, sept du côté du parc
Jean-Drapeau.

Je vous montre aussi une vue de la Place
Jacques-Cartier et là on a dû amoindrir la présence des

arbres pour qu'on soit capable de voir le monorail qui
passe à une hauteur qui peut être caché par les arbres à
plusieurs endroits.

Il y a un caractère touristique, il y a un caractère
fonctionnel évidemment pour les citoyens, les résidents,
les gens qui travaillent dans le Vieux-Montréal et autour.

C'est un projet qui respecte le cadre patrimonial du
Vieux-Montréal, important de le dire, on ne peut pas passer
n'importe où dans le Vieux-Montréal et c'est une attraction
en soit aussi.

Donc, je vous amène dans les deux dernières minutes
vers la question des coûts et des financements sur une
image d'un monorail existant et fonctionnel. Deux
caractéristiques importantes: Le coût de construction peut
être assumé en grande partie, je dirais en grande majorité
par le secteur privé. Ça, c'est possible. Le coût de
construction des écostationnements et du monorail. Et les
infrastructures reviennent, redeviennent la propriété de la
Ville de Montréal ou du parc Jean-Drapeau, selon le cas, à
la fin de la période d'amortissement.

Nos estimations financières sont conservatrices et ce

sont des coûts qui reposent sur des projets similaires qui ont été faits ailleurs et qui pourront être validés par des études plus poussées j'imagine, dans le futur. Mais pour le moment, l'évaluation conservatrice c'est que le coût total des deux écostationnements se situe entre cinq cents (500) et six cents millions (600 MM) et le coût de construction du monorail est aussi entre cinq cents (500) et six cents millions (600 MM).

Il y a divers scénarios de financement qui pourraient être envisagés, mais toujours avec une participation très importante du secteur privé. Les avantages, on évite d'immobiliser des sommes importantes de la Ville de Montréal ou des gouvernements qui pourraient être utilisés évidemment à d'autres usages et on transfère les risques de conception, les risques de construction, les risques de financement, les risques d'exploitation, on transfère ça au secteur privé jusqu'à temps que l'infrastructure soit remise à la Ville de Montréal.

Finalement, et une dernière précision, le matériel roulant on peut l'assembler au Québec, la voie de roulement évidemment est en acier, elle peut être usinée à Montréal, les stations conçues et fabriquées en usine à Montréal. Le contenu, en fin de compte, au total arrive à quatre-vingts

pour cent (80 %), fabriqué à quatre-vingts pour cent (80 %) au Québec et c'est un produit évidemment qu'on est capable éventuellement, d'exporter.

J'espère, Monsieur le Président, que je suis dans le dix minutes.

LE PRÉSIDENT:

Vous êtes pas mal, vous êtes pas mal du tout. Merci.
Question?

Mme FRANCINE SIMARD:

En fait, pas maintenant, mais dans le document vous parlez, vous discutez, d'avoir discuté justement des conclusions et des études avec la Société du parc Jean-Drapeau, avec la Ville de Montréal, avec la STM, en deux mille onze (2011). Huit ans plus tard, on est toujours au même point.
Pourquoi?

M. LOUIS AUCOIN :

Bien c'est-à-dire que c'est un projet qui a été mis de côté pour des raisons, pour toutes sortes de raisons qui arrivent qui font qu'on a des ambitions pour le parc Jean-Drapeau puis parfois ces ambitions-là s'évanouissent. Mais le problème par contre de circulation, de congestion,

puis de stationnement puis de lien avec le Vieux-Montréal, 1
bien lui il a persisté. Donc, c'est pour ça que cette 2
solution-là existe encore. Et moi je vous dis juste: Il 3
faut imaginer si on organisait une ligne d'autobus, par 4
exemple, pour faire ce trajet-là, juste imaginer, là. Sur 5
la rue de la Commune, dans le parc, ça aurait pas de bon 6
sens. Donc ça prend un système qui est électrique, ça prend 7
un système qui est silencieux puis qui est fiable aussi. 8
C'est-à-dire que on sait par exemple, d'une station à 9
l'autre, on sait toujours combien de temps ça va prendre. 10
Ça va toujours prendre le même temps. Parce qu'il n'y a 11
jamais personne qui se promène sur la voie qu'on risque 12
d'écraser, il n'y a jamais de bétonnière qui s'arrête au 13
milieu de la voie, il n'y a jamais d'incident. Donc, c'est 14
pour ça que ce projet-là est encore valide. 15

Mme FRANCINE SIMARD: 16

Sous question. Est-ce que vous en aviez également parlé au 17
Casino, à La Ronde? 18
19

M. LOUIS AUCOIN : 20

Oui, il y a des discussions qui ont été tenues avec les 21
parties prenantes, c'est certain, pour leur proposer cette 22
suggestion-là dans leur réflexion. Je dirais que cette 23
suggestion-là reçoit un accueil favorable partout où elle 24
25

est présentée parce qu'elle vient solutionner plusieurs
problèmes, souvent même pas liés nécessairement à l'avenir
du parc Jean-Drapeau, mais lié à d'autres considérations.
Et je dirais que dans le Vieux-Montréal, en particulier, on
est très intéressé à ce qu'on me dit, à recevoir les
visiteurs du parc Jean-Drapeau. Donc, ça c'est sûr parce
que quand on voit la popularité des événements dans le parc
Jean-Drapeau, c'est dizaine de milliers de personnes à
chaque fois qui vont là, mais qui ne vont pas
nécessairement visiter le Vieux-Montréal, alors que ça
serait naturel d'avoir, de commencer la soirée là, terminer
la soirée là. Donc, c'est ce qu'on propose de faire.

Mme ISABELLE BEAULIEU:

Question un peu plus précise. Le nombre de cases de
stationnements sont déplacées en écostationnements
souterrains.

M. LOUIS AUCOIN :

Oui.

Mme ISABELLE BEAULIEU:

On garde, même on augmente un peu le nombre de cases de
stationnement présent actuellement. Si on a tout le service
du monorail, on a peut-être besoin d'un peu moins de

stationnements?

1

2

M. LOUIS AUCOIN :

3

Peut-être que ça pourrait être un peu moins de
stationnements, c'est vrai. Ce qu'on essaie de faire c'est
aussi d'anticiper une demande potentielle future. On veut
voir aussi comment à la suite de la consultation puis les
orientations que le parc prendra, est-ce que ce sera
toujours possible d'être en circulation de transit sur le
parc. Possible, peut-être que oui, peut-être que non. Donc,
il faut prévoir des espaces dans un cas comme dans l'autre.

4

5

6

7

8

9

10

11

12

Mme ISABELLE BEAULIEU:

13

Et juste une dernière question. Pour le tracé par rapport à
ce qui se fait en ce moment avec la construction du nouvel
amphithéâtre, on dégage une vue sur Montréal justement
derrière où va se trouver maintenant le Calder et c'est la
promenade riveraine et vous faites passer le train derrière
l'amphithéâtre. Donc, cette vue qu'on a ouvert entre le
Vieux-Montréal et l'amphithéâtre et le Calder, va être
entravée par le train?

14

15

16

17

18

19

20

21

22

M. LOUIS AUCOIN :

23

Alors, c'est une très bonne question. J'essaie de retrouver
le tracé dans mes notes, mais je pense...

24

25

Mme ISABELLE BEAULIEU:

Ce serait entre la Plaine des jeux et puis...

M. LOUIS AUCOIN :

Non, mais je suis content que vous l'abordiez parce que le tracé, c'est un tracé qu'on propose en ce moment. Mais ce qu'on voit c'est que pour faire fonctionner le monorail, ça prend un mètre carré, à peu près la grosseur de la table, par terre, pour installer une pôle. Donc, on n'a pas besoin d'ouvrir la rue, on n'a pas besoin de tasser des infrastructures, on a simplement besoin d'installer un pilier. Ces piliers-là, on peut les déplacer.

Quand on voit ce qu'on vient de faire avec l'amphithéâtre, on voit bien qu'un pilier, on est capable de déplacer ça. Donc, on pourrait le déplacer facilement. D'ailleurs, c'est intéressant parce que le Palais des Congrès fait pas l'objet de la consultation, mais a des ambitions quand même d'agrandissement et ces ambitions-là, même si le monorail a un point d'arrivée qui est au Palais des Congrès, on pourrait déplacer le monorail quand même pour accommoder le nouveau Palais des Congrès. Et je me permettrais d'ajouter aussi qu'on pourrait, si le projet de monorail allait de l'avant, et si le Palais des Congrès allait de l'avant, le monorail pourrait passer directement

dans l'édifice du Palais des Congrès. Un monorail, en fait, ça passe facilement dans la pièce ici.

Mme ISABELLE BEAULIEU:

Et donc, comme vous avez - c'est vous qui avez ouvert la porte, vous avez conclu avec votre photo avec la Biosphère, serait-il envisageable qu'il passe dans la Biosphère?

M. LOUIS AUCOIN :

Ce serait très envisageable et ça serait un beau rappel pour les gens qui ont connu le monorail à l'époque.

Mme ISABELLE BEAULIEU:

C'est tout pour moi.

LE PRÉSIDENT:

C'est tout. Moi j'aurais une question. En situant votre écostationnement à côté du Pont Jacques-Cartier, on ne règle pas le problème de congestion sur le pont qui a été soulevé à de multiples reprises. C'est-à-dire que cet accès-là demeure encore un accès difficile?

M. LOUIS AUCOIN :

Pour le pont, ça demeure cette question-là. Il faut rentrer sur l'île effectivement.

LE PRÉSIDENT:

Ma dernière question: Vous estimez à combien d'années le temps nécessaire pour récupérer l'amortissement des coûts de construction?

M. LOUIS AUCOIN :

Je dirais environ, écoutez ça va prendre des études un petit peu plus poussées, mais disons on fonctionne sur un scénario d'une trentaine d'années.

LE PRÉSIDENT:

Une trentaine d'années, parfait. Merci beaucoup.

M. LOUIS AUCOIN :

Merci à vous.

LE PRÉSIDENT:

Très jolies images.

M. LOUIS AUCOIN :

Oui, merci.

LE PRÉSIDENT:

J'inviterais maintenant, oh là on a beaucoup de monde, là. Alors, le groupe C-Vert Plus. Alors je ne sais pas de