

Roland Hakim

# Mémoire Quartier Bonaventure

Les demi-vérités de la SHM

Roland Hakim  
1/7/2010

Les demi-vérités de la SHM

Dubitatif, septique

**Table des matières**

1. Le maire Gérald Tremblay a dit vouloir gouverner autrement. Vat-il répondre aux attentes de la majorité et leurs aspirations? ..... 2

2. Constitution de SHM..... 2

Et ce qui vient d’être publié par la SHM..... 3

3. La longueur de l’emprise..... 4

4. L’étude de la qualité de l’air ..... 5

5. Congestion vs. Pollution..... 6

    5.1 La longueur des parcours et l’économie ..... 6

    5.2 Les nouveaux carburants..... 8

    5.3 Consultation avec les autorités de la santé publique : ..... 8

    5.4 Le nombre de passage d’autobus ..... 9

    5.5 Les autobus polluent moins;..... 11

6. Tourner à gauche sur Brennan et tout de suite après sur Dalhousie alors que les trams sont prévues sur Brennan..... 14

7. Le nombre de voies actuel et futur ..... 15

8. Le CN est très ouvert, alors qu’il ne s’est même pas prononcé. .... 15

9. L’objectif d’une entrée de ville Prestigieuse ..... 17

10. Les espaces récupérés pour la construction. .... 17

11. Le poste de police ..... 20

12. L’étude sur le patrimoine : ..... 21

13. Consultations publiques volontaires à ce stade-ci et sans-obligations ..... 22

14. Sur l’obligation en tant que communicateurs de dire la vérité..... 23

15. En conclusion..... 24

*A noté que toutes les photos, tableaux, extraits etc. présentés ici, proviennent des documents disponibles sur le site de l’OCPM.*

## 1. Le maire Gérald Tremblay a dit vouloir gouverner autrement. Vaut-il répondre aux attentes de la majorité et leurs aspirations?

A la cérémonie d'assermentation des élus le maire Gérald Tremblay a dit «À partir d'aujourd'hui, ce ne sont plus des partis politiques que nous allons représenter, mais des Montréalaises et des Montréalais. C'est à leurs attentes et leurs aspirations que nous devons répondre.»

Le maire a indiqué que les Montréalais avaient lancé deux messages aux élus lors du scrutin, soit de leur redonner confiance dans l'administration municipale et de changer la manière de diriger la Ville. «Ça signifie que nous allons travailler différemment, qu'il va falloir sans doute revoir le fonctionnement de certaines instances, a dit le maire. Il faut que tous les élus sentent qu'ils contribuent à l'essor de la ville de Montréal; pas seulement au moment du conseil municipal, et qu'au-delà des partis, que chacun contribue au meilleur de lui-même à l'amélioration de Montréal.»

Or les deux partis de l'opposition qui ont obtenu 60 % des voix lors de ce scrutin se sont déclarés contre le corridor Dalhousie. Vaut-il répondre aux attentes de la majorité des Montréalaises et des Montréalais et à leurs aspirations?

## 2. Constitution de SHM

À qui l'SHM est-elle redevable?

- À son Conseil d'administration CA.

Or lors de la préparation des documents et études publiées récemment pour cette consultation, le CA était composé de 5 personnes tous de la Ville sauf une seule qui était du domaine privé.

Isabelle Hudon	Présidente du conseil d'administration
Gaëtan Rainville	Président-directeur général
Gérald Tremblay	Maire de Montreal
Céline Topp	Toponymie <i>Direction du dév. urbain</i> , Montréal
Laurent Benarrous	JLL

En d'autres termes la SHM n'était que l'extension des bureaux de la ville de Montréal, alors que sa création pour coordonner des projets se situant à trois paliers de gouvernements était justifiée, il ne reste pas moins que la ville s'est fait mal conseiller par la SHM, principalement parce que. .et je cite M. Rainville « *Comme organisme à but non lucratif, on jouit d'une certaine marge de manœuvre qui n'existe pas à la Ville de Montréal. . .* », ou encore M. Malo directeur du projet Bonaventure à l'époque, dans sa fameuse recette « *des 10 ingrédients du succès de la planification du projet. .* *Ingrédient 9 : Une sélection de consultants basée avant tout sur la qualité, plutôt que sur le prix. »*

Donc pour enfreindre aux quelques règlements et garde-fous qui restent encore à la ville, la SHM a prit ce mandat, diminué son CA au maximum pour ne pas avoir de garde-fous et encore moins quelqu'un à qui s'y rapporter, et avec les coudées franches, la SHM a fait un projet incongrue, des tonnes d'études bidon, dilapidé l'argent du trésor public. Et une fois le tour joué, la SHM joue à la vierge en renflouant son CA . . . de 11 membres et M. Rainville a tenu à préciser que 10 d'entre eux proviennent de l'entreprise privée.

**M. GAËTAN RAINVILLE :**

1310

La Société du Havre est redevable à son conseil d'administration qui est composé de 11 membres dont 10 proviennent de l'entreprise privée et qui est présidée par madame

Et ce qui vient d'être publié par la SHM

## Conseil d'administration

En date du 23 septembre 2009

**Madame Isabelle Hudon**

Présidente Marketel

Présidente du conseil d'administration

Société du Havre de Montréal

**Monsieur Gaëtan Rainville**

Président-directeur général

Société du Havre de Montréal

**Monsieur Laurent N. Benarrous**

Vice-président exécutif et directeur national de l'entreprise Jones

Lang Lasalle

**Monsieur Yves Auclair**

Président-fondateur – Desyx Capital inc.

**Me Daniel L'Africain**

Associé – Cabinet d'avocats Joli-Coeur Lacasse

**Monsieur Charles-Mathieu Brunelle**

Directeur - Muséums nature de Montréal

**Madame Nicole Delorme**

Associée – Cabinet de relations publiques

NATIONAL

**Monsieur Serge Rémillard**

Administrateur de sociétés

**Monsieur Erik Ryan**

Vice-président principal,

Communications et relations externes

Rio Tinto Alcan

[Webmestre](#) | [Compatibilité](#) | [Réalisation](#) | [Crédits photos](#)

Mais c'est une manipulation brillante des faits. On dit la vérité mais pas tout à fait.

### 3. La longueur de l'emprise

La longueur de l'emprise est importante pour déterminer si le projet est assujéti au BAPE ou pas, la limite étant de 1 km. Le plan original du projet indique clairement la ligne du début et celle de la fin de l'emprise, la distance entre les deux est de 998.89m

Or suite à l'audit de sécurité et à quelques séances secrètes de négociation et de tordage de bras la SHM a publié son nouveau plan où la longueur de l'emprise, et maintenant 1 026 m.

Et la SHM prétend que les derniers plans publiés ne sont pas à date! Alors que le document « réponses à l'audit de sécurité » est daté de septembre 2009.

#### 4. L'étude de la qualité de l'air

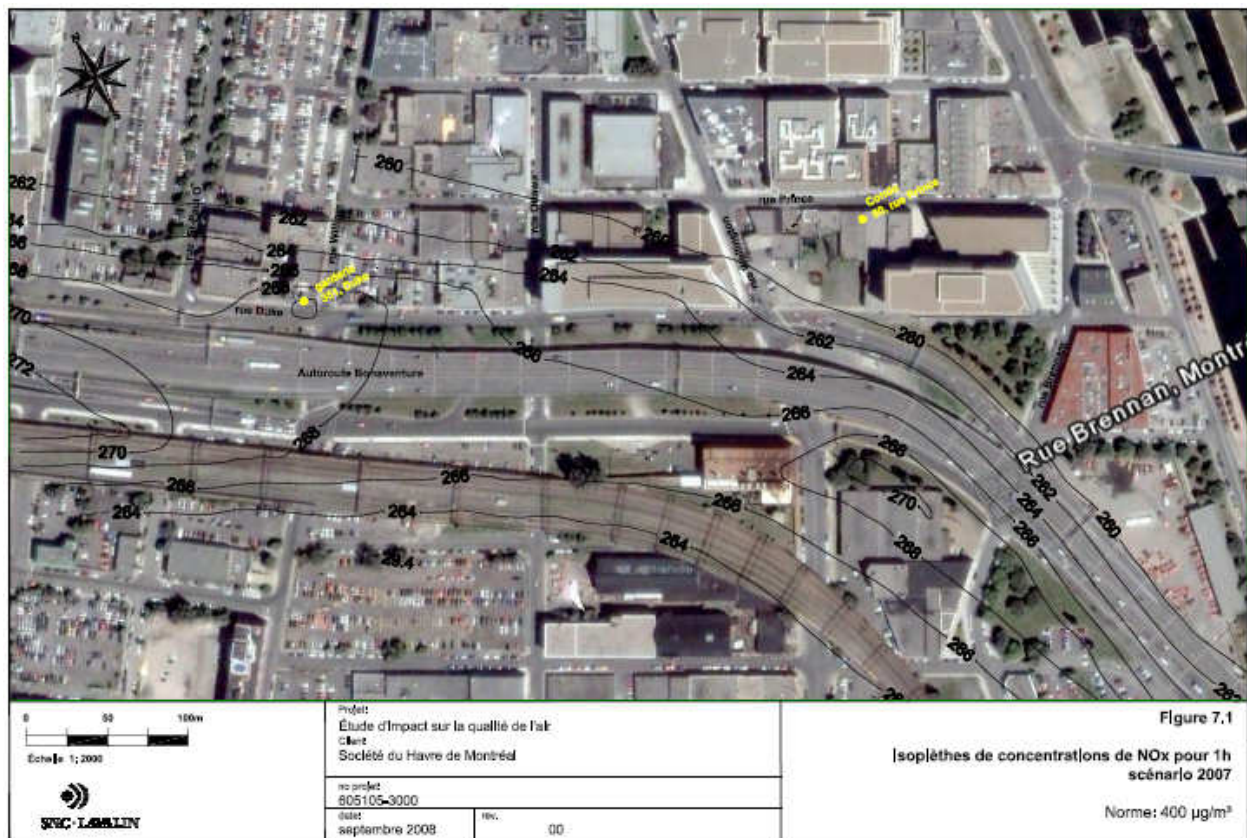
Le mandat de l'étude de la qualité de l'air se limite aux abords de l'autoroute, et il semblerait que l'objectif est de démontrer que le projet ne représente pas un problème au niveau de la qualité de l'air. Donc d'une part:

1. On déplace les autobus à l'ouest sur la Dalhousie,
2. On assume une diminution de trafic véhiculaire à l'est sur la Bonaventure, à cause de "l'effet travaux".
3. On assure la SHM que structure du CN et que les nouveaux édifices de la Bonaventure empêcheraient la propagation de la pollution vers le côté est.

Et d'une autre, on mesure les résultats à l'extrême est sur le M9 et la garderie sur Duke.

Et on déclare triomphalement victoire, un projet vert, propre, écologique, LEED, etc. . .

Et le comble de la supercherie est d'aller chercher l'appui quasi immédiat de Steven Guilbeault, *d'Équiterre*, ça donne de la crédibilité, c'est louche, c'est futé mais c'est louche . . . En ligne avec la politique de marketing et des demi-vérités de la SHM.



## 5. Congestion vs. Pollution

### 5.1 La longueur des parcours et l'économie

**M. RÉJEAN DUROCHER:**

1270

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

**M. CLAUDE CARETTE:**

2050

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

2055

Au niveau de l'autobus, présentement c'est de l'ordre de 6 minutes les temps de déplacement et on réduit ça à 5 minutes 30. Mais ce que ça permet surtout de gagner, c'est

**Donc pour les autobus :**

Donc le gain de temps pour les autobus est de 6' à 5' 30 " soit ½ minute  
 Soit une économie de ½' x \$2Million / 3' = 333 332 \$/an pour les 2 098 bus et 250 j/an  
 Soit 0,64 cents/jour/passage de bus.

**Et pour les autres véhicules :**

Ralentissement des véhicules de 2' 20" à 6' Les véhicules vont donc prendre 3' 40" de plus pour traverser le quartier, soit :

Consommation et pollution dues au ralentissement :

	Autos	minutes	consom/min		Consom, l
Nbre d'autos aller	10 160	3,67	0,02	745,07	ltr/j
Nbre d'autos retour	10 103	3,67	0,02	740,89	ltr/j
				1 485,95	ltr/j
		j/an	250	371 488,33	ltr/an
		kg CO2	2,4	891,57	TCO2/an

Par ailleurs et selon les cotes de consommation de carburant des nouveaux véhicules, la conduite discontinue en ville nécessite environ de 20 à 65 % de carburant de plus que la conduite fluide sur route (Réf. : Guide de consommation de carburant 2008, Office de l'efficacité énergétique, Ressources naturelles Canada, 2007).

**Tableau 7-1 : Débits de circulation sur l'autoroute Bonaventure (actuel) et sur le boulevard urbain (projeté)**

	Heure de pointe	Période de 8 heures	DJME
2007 – Autoroute Bonaventure (sud de Brennan)	6 052	36 419	75 368
2026 – Boulevard urbain (sud de Brennan)	3 936	29 823	63 775
Écart <sup>(1)</sup> (%)	- 2 116 (- 35 %)	- 6 596 (- 10 %)	- 11 613 (- 15 %)

(1) (Projeté 2026 – actuel)

Le tableau 7.1 indique une diminution de trafic de 15%

**Tableau 7-2 : Concentrations maximales de polluants – Scénario 2007 et scénario 2026**

Polluant	Critère (µg/m <sup>3</sup> )	Concentration ambiante (µg/m <sup>3</sup> ) (% du critère)	C <sub>max</sub> (µg/m <sup>3</sup> )		Écart <sup>(2)</sup> (µg/m <sup>3</sup> ) 2026 – 2007 (% du critère respectif)
			Scénario 2007	Scénario 2026	
CO (1 h)	35 000	3 400 (10 %)	7 109	5 514	- 1 595 (- 4,6 %)
CO (8 h)	15 000	1 900 (13 %)	3 534	3 124	- 410 (- 2,7 %)
NO <sub>x</sub> (1 h)	400	—	271	265	- 6 (- 1,5 %)
NO <sub>2</sub> (24 h)	200	—	118	118	0 (0 %)
Benzène (24 h)	10	5,2 (52 %)	6,6	5,8	- 0,8 (- 8 %)
PM <sub>2,5</sub> (24 h)	30	29 (97 %)	29,0	31,4	1,6 (5 %)

(1) À la garderie privée, incluant la concentration ambiante

(2) Concentration maximale en 2026 moins celle du scénario 2007.

Et le tableau 7.2 indique une diminution conséquente des polluants allant jusqu'à 8%, or lorsque l'on prend en compte le **ralentissement** due à la congestion tant espérée dans ce quartier, il faut considérer une augmentation de la consommation de carburant de l'ordre de 20 à 65%, et cette congestion de 3'40" dans un tronçon à peine supérieur à un km, justifie l'utilisation de 55%.

Donc,

Si nous considérons une augmentation de la consommation de carburant de 55%,

Les 85% de véhicules restants consommeront  $85\% \times 55\% = 132\%$

Soit 32% de plus de carburant.



L'étude de la qualité de l'air ne tiens pas compte de la pollution due au ralentissement du trafic sur le boulevard.

Oubli?, négligence? volontaire ou involontaire?  
Allez savoir.

## 5.2 Les nouveaux carburants

Monsieur Réjean Durocher qui est directeur du projet Bonaventure, en voulant probablement doré la pilule nous déclare :  
*. . . il y a des **nouveaux carburants** qui sont utilisés dans les autobus et si on regarde avec la RTL ou quoi que ce soit, ils utilisent ces carburants. Et, de plus en plus, ils deviennent abordables et ils pourraient être utilisés.  
Donc, effectivement, on va en tenir compte. C'est un projet quand même où on veut le développement durable. Donc, à cet égard-là, on va en tenir compte.*

Or les **nouveaux carburants** sont les biodiesel au Québec ils contiennent un maximum de 15% de Bio et 85% est du Diesel fossile, à ce stade ils émettent 6% de moins de pollution que le Diesel ordinaire. N'entrons pas dans la polémique de l'épuisement de la terre et de ses ressources pour fabriquer ces nouveaux carburants ni de leurs effets sur le prix mondial des céréales, alors que sur cette terre un homme sur deux ne mange par à sa faim.

## 5.3 Consultation avec les autorités de la santé publique :

M. Gaëtan Rainville a déclaré:

*« . . . on a présenté notre projet aux gens de santé – comment ça s'appelle – Conseil régional de la santé publique et qui sont, eux, très favorables parce que même s'il y a un grand nombre d'autobus, il y a un effet de diminution par une diminution du nombre d'automobiles. »*

Or il n'y a rien au Québec qui porte le nom Conseil régional de la santé publique, et par ailleurs nous avons communiqué avec la DSP et pour vérifier ces dires, mais nous allons laisser la DSP vous informer directement, et ce n'est pas drôle.

#### 5.4 Le nombre de passage d'autobus

Monsieur Rainville s'offusquait du nombre d'autobus que certains avançaient et questionnaient


2285 Yes. Well, we have made counts last week just to make sure we had the most recent numbers, and what we have done last week in this present... we've numbered 389 buses in the morning rush hour going on de l'Inspecteur and making the turn from William to Inspecteur Street and 391 at night going right to the corner of Notre-Dame or either de l'Inspecteur or St-Maurice. So I have also other data about buses that would have taken other routes, but I don't have them with me tonight. But we have all these counts and no way it goes over 2,000 buses a day. No.

2295 **M. GAËTAN RAINVILLE :**

Well, the numbers that we have always used is 1,300 or between 1,300 and 1,400 buses a day, including the two directions. So it's just about 700 going in one direction and 700 going in the other direction. And among those 700, about 400 are concentrated in rush

389	2	778
391	2	782
780		1560

Autobus dans l'axe de Dalhousie  
Inclus les autobus en arrivée ou retour à vide



Période		DJME 2026	DIRECTION	
de	à		SUD	NORD
0:00	1:00	0	0	0
1:00	2:00	0	0	0
2:00	3:00	0	0	0
3:00	4:00	0	0	0
4:00	5:00	0	0	0
5:00	6:00	40	20	20
6:00	7:00	160	80	80
7:00	8:00	500	250	250
8:00	9:00	240	120	120
9:00	10:00	40	20	20
10:00	11:00	20	10	10
11:00	12:00	20	10	10
12:00	13:00	20	10	10
13:00	14:00	20	10	10
14:00	15:00	40	20	20
15:00	16:00	160	80	80
16:00	17:00	480	240	240
17:00	18:00	160	80	80
18:00	19:00	80	40	40
19:00	20:00	20	10	10
20:00	21:00	20	10	10
21:00	22:00	10	5	5
22:00	23:00	10	5	5
23:00	00:00	10	5	5
<b>DJME</b>		<b>2,050</b>	<b>1025</b>	<b>1025</b>
<b>8 heures 12h à 20h</b>		<b>980</b>	<b>490</b>	<b>490</b>

Tableau annexé aux études sur la qualité de l'air et celle du bruit.

Mouvements autobus véhicules en provenance de la Rive-Sud de Montréal

Compilation des mouvements véhiculaires du RTL et de l'AMT sur l'ensemble d'une journée typique de l'automne 2009

Période	Arrivées			Départs			Improductif (voyage à vide) <sup>6</sup>			Mouvement totaux
	AMT	RTL	AOT	AMT	RTL	AOT	AMT	RTL	AOT	
5h00 à 5h59	0	5	1	0	5	1	0	0	0	12
6h00 à 9h29	30	262	147	20	131	44	10	47 <sup>1</sup>	103	794
9h30 à 14h59	13	32	25	13	33	25 <sup>3</sup>	0	1	0	142
15h00 à 18h29	22	151	139	33	254	138 <sup>4</sup>	11	53 <sup>2</sup>	5 <sup>5</sup>	802
19h30 à 1h00	10	33	27	10	37	20	0	0	1	155

Source: Gestionterminus août 2009.xls  
 AOT métropolitaine octobre 2009  
 RTL - donnée d'exportation

KILOMÈTRES <sup>7</sup>	1228
AOT	580
<b>TOTAL</b>	<b>1908</b>

LEGENDE

- AMT : Agence métropolitaine de transport
- RTL : Réseau de transport de Longueuil
- AOT : Autorité organisatrice de transport en commun de la Couronne-Sud (CIT)
- TCV : Terminus centre-ville

Note 1: Sur les 262 bus arrivant au TCV, 131 repartent en charge, 47 s'en retournent à vide (via le pont Champlain et 84 via le pont Jacques-Cartier)

Note 2: Sur les 754 départs en pointe PM, 151 sont effectués par un bus arrivant en charge et 103 sans charge dont 53 utilisant le pont Champlain

Note 3: Il y a 23 départs au TCV et 2 sur la rue de la Gauchetière

Note 4: Il y a 122 départs au TCV et 16 sur la rue de la Gauchetière

Note 5: Les voyages à vide vers le TCV ont été consignés comme étant un départ/arrivée puisque les transporteurs utilisant le pont Champlain originent du corridor de l'autoroute 10

Note 6: Les voyages à vide peuvent varier d'une période d'assignation à l'autre.

Note 7: RTL : services en charge non comptabilisés :  
 Arrivées au TCV 55-86-87 (AM)  
 Départ du TCV : 55

2009-12-10

Sommés-nous devant des communicateurs qui ne veulent pas tout communiquer ou qui ne sont pas au courant de leur unique dossier?

5.5 Les autobus polluent moins;

Il est scientifiquement démontré que la combustion d'un moteur **diesel** à des conséquences beaucoup plus importantes sur la santé qu'un moteur à essence. Si vous ne connaissez pas bien les produits de combustions du diesel ainsi que leurs conséquences réelles sur la santé humaine, je vous l'invite à faire des recherches sur le sujet. Je vous montre cependant un document à ce sujet que j'ai trouvé sur Internet, mais il en existe des centaines d'autres d'autres.

## Les polluants rejetés par les moteurs diesel

*Publication initiale par le NIOSH (National Institute for Occupational Safety and Health)*

Le moteur diesel est utilisé dans un nombre croissant d'équipements : automobiles, générateurs, véhicules utilitaires légers ou lourds et locomotives. Lors de la combustion du carburant diesel, les émissions du moteur sont constituées de suie et de gaz qui peuvent contenir des milliers de substances chimiques différentes.

La suie est constituée de très petites particules qui peuvent être inhalées et se déposer dans les poumons. Les produits de combustion d'un moteur diesel contiennent 20 à 100 fois plus de particules que les gaz d'échappement d'un moteur à essence. Ces particules contiennent des substances cancérigènes, comme les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP). D'autres composés présents dans les produits de combustion d'un moteur diesel peuvent aussi susciter des problèmes pour la santé : oxyde nitreux, dioxyde d'azote, formaldéhyde, benzène, dioxyde de soufre, sulfure d'hydrogène, dioxyde de carbone et monoxyde de carbone.

### **Liste partielle des composés chimiques associés aux produits de combustion des moteurs diesel**

La liste suivante identifie les composants chimiques communément présents dans les produits de combustion des moteurs diesel :

#### **Principaux composants :**

- |                      |                       |                  |
|----------------------|-----------------------|------------------|
| ▶ Dioxyde de carbone | ▶ Dioxyde de soufre   | ▶ Oxyde nitrique |
| ▶ Dioxyde d'azote    | ▶ Monoxyde de carbone | ▶ Particules     |

#### **Composants mineurs :**

- |                   |                  |                     |                      |
|-------------------|------------------|---------------------|----------------------|
| ▶ Acroléine       | ▶ 0-Anisaldehyde | ▶ 6-Méthylcoumarine | ▶ Benzène            |
| ▶ 2,3-Benzofurane |                  | ▶ Triméthylbenzène  | ▶ Coumarine          |
| ▶ Formaldéhyde    |                  | ▶ Acénaphthène      | ▶ 4-Hydroxycoumarine |
| ▶ Ménadione       |                  | ▶ Anthracène        | ▶ 6-Méthoxytétralone |

Ici un autre document présenté par la SHM

## **Un autobus transporte autant de passagers que 50 automobiles... et pollue jusqu'à 18 fois moins !**

C7

Une automobile circulant dans une ville canadienne transporte en moyenne 1,3 personne; un autobus aux heures de pointe transporte en moyenne 65 personnes. L'autobus transporte donc 50 fois plus de personnes qu'une automobile.

Un autobus émet davantage de polluants qu'une auto. Cependant, en considérant qu'il déplace en moyenne 65 personnes, il est, par passager,

**de 6 à 18 fois moins polluant que l'automobile**

### • Émission de polluants

	Par véhicule		Par passager / véhicule		Proportion TEC/Auto
	Auto	Autobus	Auto	Autobus	
Oxyde d'azote (NO – gr/km)	1,12	8,97	0,86	0,13	1/6
Dioxyde de carbone (CO2 – gr/km)*	198	1 553	152	23,9	1/6
Hydrocarbures (parties/million)	18	50	13,8	0,76	1/18

\* Principal responsable de l'effet de serre (couche d'ozone – réchauffement de la planète).

Source : Régie régionale de la Santé et des services sociaux de Montréal-Centre, *Pollution atmosphérique et impacts sur la santé et l'environnement dans la grande région de Montréal*, mars 1998.

— Quant au métro, une seule rame transporte autant de personnes qu'une quinzaine d'autobus et ce, sans émission de polluants —

**Quand on a un Metro qui dessert déjà la rive sud . . .**

**Exploitions-le d'avantage.**

**Sinon pensons au Tramway ou au SLR.**

« . . nous vous présentons un immense projet, un projet pour lequel nous sommes très fiers,.. » nous dit-on, On ne l'aurait pas fait différemment au tiers-monde.

Avec 2 100 Bus/j, en 2010 c'est inacceptable, alors pensez-y à la fin du projet?!

**6. Tourner à gauche sur Brennan et tout de suite après sur Dalhousie alors que les trams sont prévues sur Brennan.**



C'est d'une part une manœuvre dangereuse et encore pire quand le tramway passera sur Brennan.

Notons ici que le tracé Peel a été illimité d'emblais car le tramway y passera un jour.

## 7. Le nombre de voies actuel et futur

440 De là, des objectifs de transport, nous est apparu la nécessité d'avoir une solution à la réduction de 12 voies de circulation à 8. Alors, c'est une diminution importante de capacité de cet axe-là. Et on avait aussi le souci de ne pas mettre en conflit les automobiles et les autobus, tout en trouvant une solution.

445 Alors, on a fait une étude comparative de 7 différents tracés par lesquels on aurait pu donner aux autobus l'exclusivité du corridor et c'est Dalhousie, comme rue, qui est arrivée comme la solution visant à rendre efficaces et rapides les déplacements en autobus. Dans la session de mardi prochain le 1er décembre, on va vous donner beaucoup plus de détails là-dessus.

12 voies réduites à 8+2 pour les bus et +2 pour la station sur Dalhousie.

-la voie de Duke

= 11 actuelles et 12 futures? Certainement pas 12/8.

## 8. Le CN est très ouvert, alors qu'il ne s'est même pas prononcé.

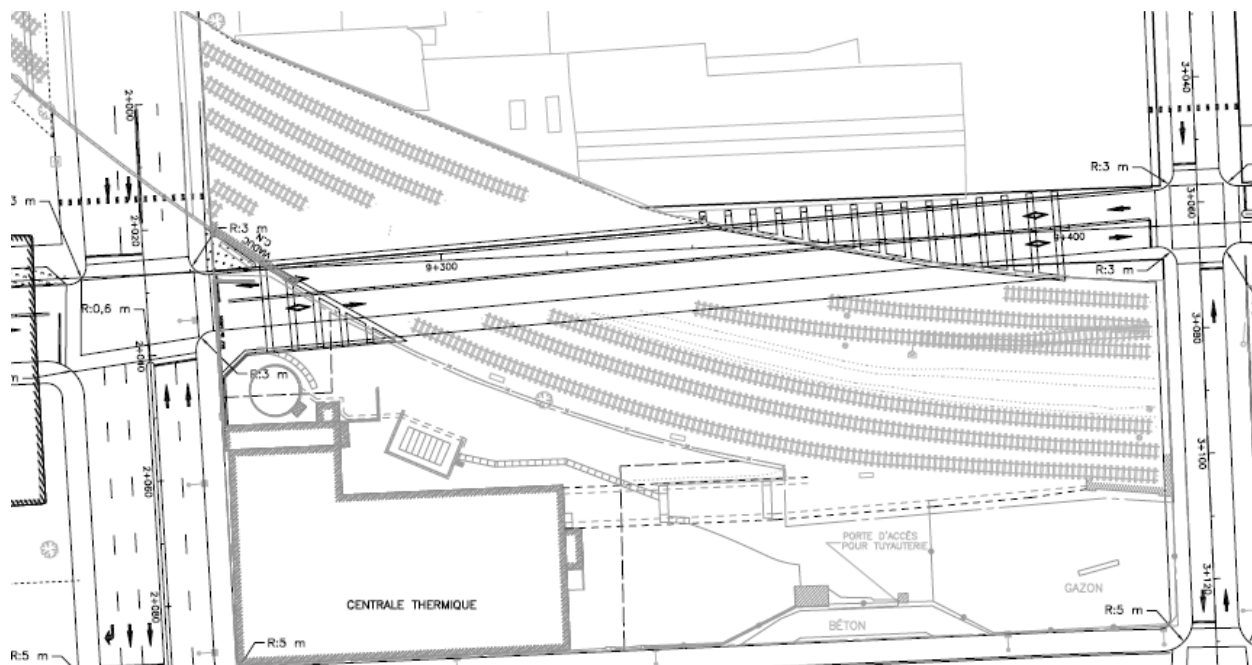
Lors des audiences Rainville à déclaré :

« . .on a reçu un accueil très, très favorable. Ils (le CN) ne voient pas d'un mauvais œil du tout, du tout, ce qu'on envisage et puis on a pris grand soin, et même dans notre rapport d'avant-projet détaillé, j'ai insisté, moi, personnellement pour qu'on mette une phrase en disant qu'on n'a pas la prétention de décider pour des propriétaires privés, qu'est-ce qu'ils devraient faire avec leur immeuble. Alors, le tout, ça s'applique aussi au Canadien National. Alors, on a des échanges fréquents et ils abondent dans notre sens.. .»



Et de plus :

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



Une structure magistrale en tunnel de plus de 150m de long, qualifiée d'implication « relativement marginale ».

La SHM à dérangé monsieur Jean Hallé, directeur immobilier Canadien National, pour lui faire dire que le CN est dans le coup, or M. Hallé avait visible l'air agacé et ce n'est que pas courtoisie qu'il a fait cette déclaration :

- 1635           **M. JEAN HALLÉ:**
- Il y a eu une étude faite l'an dernier. c'était une préféabilité technique et, non, il n'y a pas eu de somme approuvée à ce stade-ci. On travaille quand même avec la Société du Havre dans l'avant-projet.

« . . . Le CN travail quand même avec la SHM » et nous a fait remarquer que ce n'est qu'un avant-projet.

La SHM fait dire au CN ce qu'elle veut bien nous faire entendre – des demi-vérités.

## 9. L'objectif d'une entrée de ville Prestigieuse

Depuis qu'ils ont décidé d'en faire un milieu de vie « Animé », « Percutant » etc.. et Depuis qu'ils ont décidé d'en faire entrée de ville Prestigieuse et une sortie magistrale, ça a déclenché le pelletage des autobus de l'autre coté des tracks, dans le corridor Dalhousie, dans l'arrondissement du Sud-Ouest.

Avec eux s'en va la pollution de l'air et du bruit

...à la page 51 du rapport avant-projet détaillé mars 2009, dans la section se référant à la qualité de l'air, la SHM déclare que « la structure des voies ferrées du CN ainsi que les futurs bâtiments prévus dans l'îlot central... serviraient d'écrans partiels à la diffusion latérale des polluants émis par la voie réservée aux autobus. » Autrement dit, la SHM souhaite freiner la diffusion latérale des polluants en la conservant et en la concentrant au Sud-ouest, et au Griffintown en particulier, grâce à l'effet d'écran partiel qu'offrent les rails élevés et les îlots bâtis.

Mais plus important encore le transfère des couts exorbitants des expropriations, du percement du chas de la Dalhousie sous les rails du CN, au bas mot ¼ de milliard

## 10. Les espaces récupérés pour la construction.

Le retour sur l'investissement dépend de la vente des ilots centraux. Une mauvaise représentation exagérée et trompeuse.

La page suivante est extraite de l'audit de sécurité (doc 3 e3)

## B.10 Corridor Dalhousie

### Constat à valider

#### Transport en commun

■ Dégagement de 1 mètre pour le croisement des autobus dans le double rayon de courbure prononcé à la rue Saint-Maurice est-il suffisant pour permettre une manœuvre sécuritaire, compte tenu (voir A):

- de la mixité des types d'autobus qui sont caractérisés par des gabarits variés et une manœuvrabilité différente;
- de la présence des miroirs des autobus;
- des erreurs de conduite possibles de la part des chauffeurs;
- des entraves temporaires dus à l'accumulation de neige;
- des risques de dérapage en virage sur chaussées glacées/enneigées;
- du nombre d'usagers qui seront exposés au risque d'impact latéral à chaque jour.

#### Considérations

■ Réaligner le tracé entre William et Saint-Maurice avec l'entrée du TCV (implique acquisition de terrain et élimination de bâtiments).



Aux audiences le 2 Décembre j'ai mentionné ces expropriations et me suis fait contredire voici l'extrait :

**MONSIEUR GAÉTAN RAINVILLE :**

2795

Oui, mais je veux juste corriger la phrase qui vient d'être dite, là, à l'effet que l'audit de sécurité mentionne qu'il va falloir des expropriations. À aucun moment l'audit de sécurité parle d'expropriation.



En définitive voici le compte des terrains dégagés par l'autoroute et que SHM veut vendre par rapport à ceux qu'il faudra exproprier ou acquérir pour le corridor Dalhousie.

À exproprier		À vendre				
Ilot Brennan/Well	38 732	3C-15	16 792			
Ilots Will/St-Maur	68 426	3C-16	60 278			
Autres	5 000	3C-18	46 823			
				différence	\$/p2	<b>Total</b>
<b>Total</b>	<b>112 158</b>		<b>123 893</b>	<b>11 735</b>	300	<b>\$ 3 520 500</b>

Ce n'est clairement pas avec ça que la SHM pourra financer le projet. Ou est-ce le fait que le contribuable paierait cette facture par l'entremise du Provincial que du municipal que cela ne compte plus?

## 11. Le poste de police

Monsieur Rainville a indiqué que le poste de police et son stationnement appartiennent déjà à la ville et en tous cas il devait déménager.

Devons nous conclure que cette relocalisation est gratuite?, que ce terrain n'a aucune valeur marchande? Sinon comment ce fait-il quelle ne figure pas dans la comptabilité du projet?

## 12. L'étude sur le patrimoine :

Une petite étude avec un mandat limité



Les 6 constructions étudiées sont identifiées par des zones en jaune.

Les édifices suivants ne sont même pas mentionnés :

New City Gaz, l'édifice Rodier (Baron sport) et le presbytère.

Le mandat conféré spécifiquement à CON\_TEXT\_URE pour cette étude était de fournir à la Société et ses partenaires un portrait des ressources du patrimoine bâti des terrains riverains au projet Bonaventure et de formuler des recommandations visant la mise en valeur de ces ressources dans le cadre du réaménagement de l'entrée de ville.

L'extrait du mandat indique le territoire d'intérêt comme étant « . . . des terrains riverains au projet Bonaventure. . . ».

Devons nous conclure que personne ne lui à dit que le corridor Dalhousie fait parti du projet?

Ou est ce encore une tentative de plus pour ne montrer que le coté de la médaille qui convient à la SHM?

Ou est-ce encore une demi-étude comme une demi-vérité?

### 13. Consultations publiques volontaires à ce stade-ci et sans-obligations

190            Fidèles à nos façons de faire et au grand souci de rigueur et de transparence, ne  
 faisant face à aucune obligation d'aller en consultation à ce stade du projet, c'est sans  
 obligation et de façon volontaire que nous avons recommandé à la Ville de Montréal de  
 soumettre le projet en consultation publique par le biais de l'Office de consultation  
 publique de Montréal.

195            Je vous remercie d'y participer et si, au terme de cet exercice, le projet était bonifié  
 pour mieux répondre aux besoins qu'il doit en principe satisfaire, nous en serons très  
 heureux et l'exercice aura été profitable. Alors, c'est dans cet état d'esprit que s'amorce la  
 consultation ce soir.

485  
**Mme ISABELLE HUDON :**

490            Merci, Gaëtan. Mesdames et Messieurs de l'Office, je suis particulièrement  
 heureuse de vous voir en si grand nombre. On franchit ce soir une étape importante à la  
 Société du Havre. On a mis énormément de temps, d'énergies dans ce projet et nous  
 sommes extrêmement fiers de venir vous présenter ce projet.

495            Je suis plutôt fière également de vous voir nombreux, intéressés. Gaëtan a dit  
 d'emblée en présentation, en début de présentation, et il l'a mis au conditionnel, que peut-  
 être le projet pourrait être bonifié avec votre intérêt. Moi, je vais le mettre au présent et au  
 futur. Je souhaite sincèrement – nous vous présentons un immense projet, un projet pour  
 lequel nous sommes très fiers, mais il y a une chose dont je suis convaincue, c'est que  
 votre contribution, votre opinion comptera pour faire de ce projet un bien meilleur projet  
 encore.

500            Alors, merci. Merci à l'Office. Trois bonnes soirées d'information et nous serons

Allocution du 24 Novembre 2009,  
 Donc ces consultations n'obligent en rien la SHM.  
 Tous les avis qui ont été exprimés sont contre le projet sous sa forme actuelle,  
 particulièrement en ce qui concerne le corridor d'autobus.  
 Nous avons entendu les Griffinois et vous les entendrez encore se plaindre du peu de  
 considération et du mépris de la SHM à leur égard.  
 Allons-nous avoir des vraies consultations? Avec un projet de règlement?  
 Et la réponse c'est NON, probablement pas!

#### 14. Sur l'obligation en tant que communicateurs de dire la vérité.

À la Journée des communications gouvernementales Décembre 2009,  
Au Forum des responsables des communications du gouvernement du Québec  
Mme Isabelle Hudon a donné une conférence sur **L'importance de communiquer,  
l'obligation de dire la vérité!** Voici un abstract;

*« . . De nos jours, on nous demande constamment de performer. On nous demande parfois même de surperformer! Néanmoins, nous ne devons jamais perdre de vue notre grande obligation en tant que communicateurs : celle de dire la vérité.*

*Est-ce possible de réussir malgré cela? Absolument! En relations publiques, en publicité, en relations médias et à chaque occasion que nous avons de communiquer, la sincérité de nos propos n'a pas de prix. Un leadership fort trouve écho dans l'opinion publique, mais c'est la franchise de ce leadership qui gagne la confiance des gens. »*

Nous comprenons que les demi-vérités ne suffiront pas.

Et bien Madame Hudon, nous sommes heureux de voir qu'en ce qui a trait à la vérité, vous avez les mêmes objectifs que nous, mais nous avons démontré ici et ailleurs, que vos communicateurs à la SHM ne disent que des demis-vérités et ceci ne vous suffit pas, ne suffit plus au maire et n'est certainement pas acceptable pour les Griffinois.



## 15. En conclusion

Nous avons démontré que ce projet de la manière dont il est présenté aujourd'hui ne tient pas la route, et qu'il faut le retourner sur les tables à dessins.

Nous avons aussi démontré que le discours de la SHL est criblé de trous et de demi-vérités, même avec de ci jolies photos, rien ne va.

Que faire maintenant? Continuer cet exercice de la pseudo-démocratie et gaspiller temps et énergie pour plus de rencontres et des mémoires pour aboutir à un rapport de l'OCPM qui dira inmanquablement que tous les avis sont contre le passage des bus sur la Dalhousie, ou se rendre à l'évidence et l'admettre en trouvant une façon de sauver la face.

Nous nous adressons ici à Mme Hudon qui a dit. *.souhaiter sincèrement – . . .et qu'il y a une chose dont elle est convaincue, c'est que notre contribution, notre opinion comptera pour faire de ce projet un bien meilleur projet encore.* Nous tenons à remercier Madame Hudon pour son courage intellectuel, d'avoir admis d'emblais que quoi qu'il arrive notre opinion comptera. Autrement dit, si ce projet comportait des lacunes, elle allait les corrigées, et nous lui offrons toutes notre coopération pour atteindre ce même but.

Nous nous adressons aussi au Maire de Montréal qui dit vouloir gouverner autrement, qu'il faut que tous les élus sentent qu'ils contribuent à l'essor de la ville de Montréal nous demandons donc au maire, d'écouter les citoyens, d'écouter les élus qui vont s'exprimer dans ces audiences et de répondre aux attentes de la majorité et à leurs aspirations.

---

Merci.